



Région Administrativa y de Planificación



Plan Logístico Regional de la Región RAP Eje Cafetero

2025 - 2040



Gobierno de
CALDAS



GOBIERNO DEL
QUINDÍO



DEPARTAMENTO DE
RISARALDA



GOBERNACIÓN DEL TOLIMA

PLAN LOGÍSTICO REGIONAL RAP EJE CAFETERO 2025–2040



Contrato Interadministrativo: 002-2025 entre la **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA** y la **RAP EJE CAFETERO**

Pereira, noviembre de 2025

Director Técnico del Proyecto

Mg. Sc Diego Fernando Ordoñez Rosero

Asesor en Planificación Territorial y Direccionamiento Estratégico

Mg. Daniel Leonardo Perdomo Gamboa

Asesor en Transporte

Especialista Leonardo Camacho Serrano

Apoyo Temas Logísticos

Mg. (c) Davis Saldaña Álvarez

Apoyo Temas Económicos y Comercio Exterior

Mg. (c) Daniel Duque

Asistente Administrativo

María Catalina Ordoñez Garzón

Tabla de Contenido

PARTE I – ASPECTOS INICIALES E INTRODUCTORIOS.....	8
1. INTRODUCCIÓN	8
1.1. Justificación del plan	9
1.2. Alcance territorial y temporal.	10
2. MARCO ESTRATÉGICO.....	11
2.1. Alineación con instrumentos nacionales	11
2.2. Enfoque metodológico CAF	16
2.3. Modelo de gobernanza y madurez logística (RAP-ALREC).....	18
2.3.1. Gobernanza logística regional: lineamientos 2025–2040.....	19
2.3.2. Retos para alcanzar la madurez logística plena	20
2.3.3. Institucionalidad	21
2.3.4. Proyección Logística 2040	23
PARTE II – CONTEXTO SITUACIONAL.....	25
3. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y LOGÍSTICO	25
3.1. Caracterización geográfica	25
3.2. Caracterización económica	27
3.3. Corredores Logísticos Nacionales	48
3.3.1. Corredor Logístico Bogotá - Buenaventura – Ipiales	49
3.3.2. Corredor logístico Cali – Medellín – Cartagena	50
3.3.3. Corredor logístico Bogotá – Barranquilla	52
3.3.4. Corredor Logístico Bogotá – Puerto Asís	52
3.4. Nodos logísticos y jerarquización - Manizales, Pereira, Armenia, Ibagué, La Dorada ⁵⁵	55
3.5. Clústeres productivos y cadenas logísticas	62
3.5.1. Articulación Estratégica de Clústeres con Corredores	63
3.5.2. Cadenas Logísticas Prioritarias y Ejes de Intervención	63
3.5.3. Plataformas Logísticas Regionales (PLR) - Eje de Integración	64
3.6. Análisis funcional	65
3.6.1. Análisis Funcional espacial Aéreo	65
3.6.2. Vías de Primer Orden	67
3.6.3. Vías de Segundo Orden	80
3.6.4. Vías de Tercer Orden	81
3.6.5. Caracterización Aeroportuaria	82
4. CORREDORES LOGÍSTICOS NACIONALES Y REGIONALES.....	89
4.1. Corredores Logísticos Regionales.....	89
PARTE III– ASPECTOS ESTRATÉGICOS.....	94
5. COMPONENTE ESTRATÉGICO	94
5.1. Misión	94
5.2. Visión	94
5.3. Valores institucionales	94
5.4. Lineamientos filosóficos fundacionales	95
5.5. Direccionamiento Estratégico	96
5.5.1. Hechos y retos logísticos priorizados en la RAP Eje Cafetero	96
5.5.2. Finalidad y objetivos de la formulación	98

5.5.3. Definición de los programas del Plan Logístico RAP Eje Cafetero	100
6. DEFINICIÓN DE PROYECTOS DEL PLAN LOGÍSTICO RAP EJE CAFETERO PARA LA VIGENCIA 2025-2040.....	101
7. SISTEMA DE SEGUIMIENTO E INDICADORES.....	124
CONCLUSIONES ESTRATÉGICAS.....	129
RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS PARA LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA	131
BIBLIOGRAFÍA	134

Listado de Gráficos

Gráfica 1. Evolución de la PNL 2007-2020	12
Gráfica 2 Regiones Administrativas de Planificación en Colombia.....	25
Gráfica 3 Estructura del IDC 2025	27
Gráfica 4 Ítems Encuesta Nacional Logística	30
Gráfica 5 Costo Logístico por Regiones ENL 2024	32
Gráfica 6 PIB Colombia comparado con RAP Eje Cafetero	34
Gráfica 7 Comportamiento Exportaciones vs Importaciones	1
Gráfica 8 Movimiento de Pasajeros Nacionales Aéreos RAP Eje Cafetero	1
Gráfica 9 Pasajeros Internacionales RAP Eje Cafetero.....	2
Gráfica 10 RAP Eje Cafetero Movimiento de Pasajeros Terrestres Origen Destino	4
Gráfica 11 Movimiento de Carga Terrestre Origen Destino RAP Eje Cafetero.....	46
Gráfica 12 Ranking Productos Origen 2024 Acumulado a Septiembre RAP Eje Cafetero.....	46
Gráfica 13 Ranking Productos Destino 2024 Acumulado Septiembre RAP Eje Cafetero.	47
Gráfica 14 Corredores Logísticos de Integración Nacional – CLIN.....	54
Gráfica 15 Corredores Logísticos de Impacto Regional	55
Gráfica 16 Movimiento de Mercancías en Colombia	57
Gráfica 17 Plano RAP Eje Cafetero Vías Primer Orden	68
Gráfica 18 Trayecto Ruta No 40 en RAP Eje Cafetero	69
Gráfica 19 Trazado Completo Ruta No 45	72
Gráfica 20 Trayecto Ruta 45 RAP Eje Cafetero	73
Gráfica 21 Trayecto Ruta No 25	74
Gráfica 22 Trazado Ruta No 25 RAP Eje Cafetero	74
Gráfica 23 Trazado Completo Ruta No 50	75
Gráfica 24 Trazado Ruta No 50 RAP Eje Cafetero.....	76
Gráfica 25 Trayecto Ruta Nacional No 43 Ibagué – Mariquita.....	77
Gráfica 26 Intersección Ruta Nacional 43 Trayecto Manizales – Cambao – Bogotá.	77
Gráfica 27 Vía Nacional Ruta 29 Trazado Armenia – Pereira – Manizales.....	78
Gráfica 28 Ruta 29Q Armenia Quimbaya Alcalá Cartago.....	79
Gráfica 29 Ruta No 23 Tramo Entorno RAP Eje Cafetero	79
Gráfica 30 Vías de Segundo Orden Rap Eje Cafetero	80
Gráfica 31 Vías de Tercer Orden RAP Eje Cafetero	82

Gráfica 32 Aeropuerto La Nubia – Manizales.....	83
Gráfica 33 Aeropuerto Internacional El Edén – Armenia.....	84
Gráfica 34 Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira.....	85
Gráfica 35 Aeropuerto Perales – Ibagué.....	87
Gráfica 36 Direccionamiento Estratégico	124

Listado de Tablas

Tabla 1 RAP Eje Cafetero área y habitantes.....	26
Tabla 2 Puntaje del Índice de Competitividad (2018 – 2025).	28
Tabla 3 Puesto Nacional en el IDC (2018 – 2025).	28
Tabla 4 Producto Interno Bruto por Habitante.	34
Tabla 5 Exportaciones en Miles de Dólares 2018 – 2023.	1
Tabla 6 Importaciones en Miles de Dólares 2018 – 2024.	2
Tabla 7 Inventario Aeropuertos RAP Eje Cafetero.	1
Tabla 8 Pasajeros Nacionales Aéreos RAP Eje Cafetero.	1
Tabla 9 Pasajeros Aéreos Internacionales RAP Eje Cafetero.	1
Tabla 10 Total Pasajeros Aéreos RAP Eje Cafetero.	3
Tabla 11 Movimiento de Pasajeros Modo Terrestres RAP Eje Cafetero.	3
Tabla 12 Carga Origen Aeropuertos RAP Eje Cafetero (KILOGRAMOS).	5
Tabla 13 Carga Aérea Destino RAP Eje Cafetero (KILOGRAMOS).	5
Tabla 14 Movimiento de Carga por Departamento RAP Eje (Tn/año).	6
Tabla 15 Participación Movimiento de Carga Frente a Colombia RAP Eje Cafetero.	47
Tabla 16 Corredores Logísticos en Colombia.	48
Tabla 17 Corredor Bogotá Buenaventura Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.	49
Tabla 18 Corredor Cali – Medellín – Cartagena, Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.	50
Tabla 19 Corredor Bogotá – Barranquilla, Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.	52
Tabla 20 Corredor Bogotá – puerto Asís, Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.	53
Tabla 21 Corredores Logístico de Impacto Regional.	56
Tabla 22 Movimiento de Carga CALDAS.	58
Tabla 23 Productos de Carga CALDAS.	59
Tabla 24 Movimiento de Carga RISARALDA.	59
Tabla 25 Productos de Carga RISARALDA.	60
Tabla 26 Movimiento de Carga QUINDIO.	60
Tabla 27 Productos de Carga QUINDÍO.	61
Tabla 28 Movimiento de Carga TOLIMA.	61
Tabla 29 Productos da Carga TOLIMA.	62
Tabla 30 Clústeres Productivos y Corredores Logísticos RAP Eje Cafetero.	63
Tabla 31 Vías de Primer Orden RAP Eje Cafetero.	68
Tabla 32 Relación Municipios RAP Eje Cafetero Ruta No 40.....	70
Tabla 33 Relación Proyectos Logísticos de Impacto Regional y Nacional Ruta No 40....	71
Tabla 34 Relación Proyectos Logísticos de impacto Regional y Nacional Ruta No 45....	72

<i>Tabla 35 Relación Proyectos Logísticos de Impacto Regional y Nacional Ruta No 25.....</i>	75
<i>Tabla 36 Relación Proyectos Logísticos de Impacto Regional y Nacional Ruta No 50.....</i>	76
<i>Tabla 37 Vías de Segundo Orden RAP Eje Cafetero.....</i>	80
<i>Tabla 38 Vías de Tercer Orden RAP Eje Cafetero.....</i>	81
<i>Tabla 39 Nodos Logísticos RAP Eje Cafetero.....</i>	89
<i>Tabla 40 Clúster Productivo y Enfoques Logísticos.....</i>	91
<i>Tabla 41 Clasificación de los Proyectos según Nivel de Alineamiento Estratégico</i>	114
<i>Tabla 42 Clasificación de los Proyectos según Estado de Desarrollo de la Iniciativa....</i>	116
<i>Tabla 43 Clasificación de los Proyectos según Viabilidad de Ejecución.....</i>	118
<i>Tabla 44 Priorización Consolidada de los Proyectos según Interacciones con los Actores Participantes.....</i>	120
<i>Tabla 45 Clasificación en el Horizonte de Tiempo según Constructo Colectivo de los Actores Participantes.....</i>	122
<i>Tabla 46 Factores Relevantes.....</i>	125
<i>Tabla 47 Indicadores Relevantes.....</i>	125
<i>Tabla 48 Indicadores de Resultados.....</i>	126

PLAN LOGÍSTICO REGIONAL RAP EJE CAFETERO 2025–2040

PARTE I – ASPECTOS INICIALES E INTRODUCTORIOS

1. INTRODUCCIÓN

La Constitución Política de Colombia, redactada en 1991, establece en su artículo primero el siguiente precepto: "*Colombia es una sociedad de derecho organizada en forma de república única, democrática, participativa y pluralista, con autonomía de las unidades territoriales, basada en el respeto a la dignidad humana, el trabajo y la solidaridad de los pueblos que constituyen la Constitución, y las ventajas comunes*", esta condición, y otras disposiciones constitucionales y legales aprobadas después de la aprobación de la Carta Magna. Prioriza los objetivos que deben plasmarse en proyectos a todos los niveles encaminados a tener un impacto positivo en los respectivos planes regionales, y enfatiza claramente la necesidad de una transición hacia regiones autónomas que sean mutuamente comprensibles por la proximidad geográfica, cultural, social y económica, el conocimiento del territorio y el desarrollo futuro.

En 2019 se promulgó una ley de 1962 que establecía "*normas orgánicas con el fin de fortalecer las áreas de planificación administrativa y determinar las condiciones para su transformación en entidades territoriales*", con el fin de construir el país en línea con el espíritu de la Constitución. Actualmente existen, entre otras, las siguientes regiones de planificación administrativa: Caribe, Pacífico, Central, Orinoquía, Amazonía, Región Cafetera y del Agua y Cordillera.

Según (SRI, 2023), en el caso específico del Eje Cafetero RAP, se trata de un proyecto colaborativo orientado a construir un programa de planificación territorial que promueva la descentralización, el fortalecimiento de la autonomía, la gobernanza, la paz territorial y el desarrollo humano. RAP-EC incluye los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Tolima.

La misión de la Región Administrativa de Planificación Eje Cafetero (RAP-EC) es liderar el fortalecimiento de proyectos de construcción regional que aseguren el desarrollo humano y el crecimiento económico sostenible a través de iniciativas de mediano y largo plazo que requieren la participación y gestión de los sectores público, privado, universitario, regional y nacional. La visión de RAP-EC es convertirse en una Entidad Regional Territorial (RET) para 2033, sujeta a requisitos legales, técnicos y financieros, para promover y estimular la economía del conocimiento, la sostenibilidad regional y la igualdad social, reducir las disparidades regionales, crear riqueza y prosperidad y así lograr la autonomía regional.

Teniendo en cuenta la claridad en el diagnóstico de las necesidades prioritarias de cada región en el marco de las normas de desarrollo logístico, RAP-EC consideró los estudios existentes sobre planificación logística regional, estudios de competitividad y principalmente el estudio del documento “Rutas Logísticas del Eje Cafetero” presentado por la CAF Banco de Desarrollo para América Latina y el Caribe en 2024. Como parte de este proceso, se organizaron talleres privados con instituciones y asociaciones de las ciudades de Manizales, Ibagué, Armenia y Pereira para aprobar y aplicar nuevas acciones en proyectos territoriales de importancia regional y nacional. Esta información técnica de la región, que resume la situación actual en áreas como corredores logísticos, movimiento de mercancías, censo de diferentes categorías de carreteras, producto interno bruto, tuvo como objetivo evaluar el RAP-EC y su alcance nacional. Los proyectos emblemáticos considerados hoy fueron diagnosticados en distintas etapas de su viabilidad y, con un seguimiento continuo, se trazaron las perspectivas de desarrollo hasta 2035.

1.1. Justificación del plan

El Plan Logístico de la RAP Eje Cafetero 2025-2040 se diseña para fortalecer esta área geográfica como un centro de competencia y conexión del comercio internacional colombiano. De este modo, este plan deja de ser solo una herramienta técnica y se transforma en una guía estratégica y colectiva para los sectores tanto públicos como privados de Risaralda, Tolima, Caldas y Quindío.

En última instancia, gracias a su excelente ubicación en el Eje Cafetero, que está en el centro del "triángulo de oro" de Colombia, se busca que esta región sea la base para el crecimiento económico, social y ambiental.

El Plan Logístico Regional es coherente con los lineamientos de **la Política Nacional Logística** (CONPES 3982), la cual considera al Eje Cafetero como una región logística de prioridad nacional. Sin embargo, la competitividad de la región está ahora restringida por los sobrecostos logísticos en varios sectores que llegan a más del 15% del valor del producto y por los tiempos de tránsito hacia los puertos, que todavía sufren congestión. Llevar a cabo este plan no es una opción, es una prioridad para aprovechar las oportunidades en los mercados nacionales e internacionales. Se estima de esta manera que, la optimización de la cadena logística regional propiciará una reducción de estos costos, teniendo como principal ventana de oportunidad la salida al Pacífico.

La ejecución de este plan quinquenal va más allá de la mejora de los flujos de información, materiales y dinero. Su efecto se refleja directamente en la competitividad de cadenas productivas consideradas estratégicas para la región, tales como: Cafés Especiales, Frutales de Exportación (sobresaliendo aguacate Hass y cítricos), Flores, y otros productos y/o servicios que les posibilita llegar a mercados internacionales en mejores condiciones.

Este logro marcará la génesis de inversión en manufactura, logística, agroindustria y sector servicios que brindarán empleos de calidad; atraerá inversión extranjera directa y nacional al presentar un ámbito de negocios más eficiente y predecible; y,

en definitiva, robustecerá en gran medida la economía de la RAP Eje Cafetero, plasmando un territorio más próspero, conectado y competitivo ante el mundo.

1.2. Alcance territorial y temporal.

Alcance territorial

El Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025–2040 abarca el espacio geográfico RAP–EC, la que se encuentra conformada por las provincias de Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima, y cuyo territorio se extiende a 37.435 km² y posee una población aproximada de 3.962.000 personas para el año 2023, proyecciones que fueron tomadas del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). El ámbito de aplicación del presente plan incluye:

- **Escala regional:** incorporación de los cien 100 municipios que conforman la RAP–EC, atendiendo a la jerarquización de nodos logísticos (centrales, primarios, secundarios y terciarios) identificada en la Hoja de Ruta de Acciones Prioritarias para la actualización Logística de la Ecorregión del Eje Cafetero (CAF, 2024).
- **Articulación con el contexto nacional:** acceso a la RAP–EC a los corredores estratégicos de transporte terrestre determinados por el Ministerio de Transporte (Resolución 20223040002435 del 2022), entre los cuales se encuentran los corredores Bogotá–Buenaventura–Ipiales, Cali–Medellín–Cartagena, Bogotá–Puerto Asís y, de manera tangencial, Bogotá–Barranquilla.
- **Proyección internacional:** fortalecimiento de la conectividad hacia puertos marítimos del Pacífico y del Caribe, nodos aeroportuarios y potenciales corredores férreos y fluviales, con el fin de consolidar a la RAP–EC, como un nodo logístico de relevancia nacional e internacional.

Alcance temporal

El horizonte de ejecución del plan es de quince (15) años, comprendido entre los años 2025 y 2040, organizado en tres fases secuenciales:

- **Fase I – *Corto plazo (2025-2030)*:** alineación y armonización regulativa, fortalecimiento institucional, actualización de los diagnósticos y ejecución de proyectos prioritarios de alto impacto.
- **Fase II – *Mediano plazo (2031 al 2035)*:** ejecución de obras estratégicas, mejora de corredores logísticos, desarrollo de plataformas intermodales y reforzamiento de cadenas productivas seleccionadas.
- **Fase III – *Largo plazo (2036–2040)*:** Construcción y ampliación de infraestructuras clave y establecimiento de la RAP–EC como centro logístico de

nivel nacional e internacional, análisis holístico de impactos socioeconómicos y ambientales.

El alcance definido aquí asegura que, las actividades planteadas no solo se orienten a cubrir las necesidades logísticas de corto plazo, sino que además, sean la base para una transformación de largo plazo, alineadas con los principios de la Política Nacional Logística – CONPES 3982, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, los planes de desarrollo departamentales y las orientaciones de desarrollo territorial sostenible de la RAP-EC.

2. MARCO ESTRATÉGICO

2.1. Alineación con instrumentos nacionales

En el reporte 2023 del Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés) elaborado por el Banco Mundial, Colombia se posicionó en el lugar 66 entre 139 países, con una puntuación de 2,9 sobre 5,0. Sabiendo que, este indicador es uno de los más impactantes sobre el costo final de los productos, la inversión en obras de infraestructura adquiere un valor sumamente relevante para la visión de país a mediano y largo plazo. Como parte de esta visión, se ha avanzado en diversas políticas para facilitar el comercio, actualizar medios tecnológicos y promover la intermodalidad, entre otros.

En temas de política pública, Colombia ha seguido la ruta que se presenta a continuación, en aras de consolidar la Política Nacional logística:

La década inicial: de 2007 a 2011

La primera época se caracterizó por la elaboración de documentos de política que establecieron las bases. El año 2007 representa el inicio con el documento CONPES 3489 y 3469 relativos al transporte de carga y la seguridad en el comercio exterior. En 2008 se produjo la ampliación del ámbito de aplicación con la introducción de la Política Nacional Logística por medio del documento CONPES 3547 y la promoción de la competitividad mediante el CONPES 3527. En 2011 estas políticas se plasmaron en acciones, a través de la Ley 1450, que se orientó a promover la interconexión modal; así como los decretos 3568 y 2092 que disponen sobre asuntos aduaneros y tarifarios.

El impulso de 2013 y 2014

El año 2013 fue decisivo, con la elaboración de varios documentos CONPES sobre proyectos de gran escala. Se establece el programa de concesiones viales de cuarta generación (4G), se prioriza la rehabilitación de corredores férreos y se proyecta el restablecimiento de la navegabilidad del Río Magdalena. Entre otros, se definieron políticas para la gestión vial departamental y se modernizó el sector portuario y de transporte de carga. La Ley 1682 de dicho año simplificó la

realización de proyectos, y un crédito del BID respaldó la ejecución de la política para la logística. El énfasis estuvo en 2014 en: planificación de la infraestructura (decreto 736), identificación de corredores logísticos estratégicos (decreto 1478) y en el desarrollo de las zonas de frontera.

El fortalecimiento de la política intermodal y aduanera: de 2015 a 2018

A partir del año 2015, la política se cristalizó con una mirada a largo plazo. El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) trazó una ruta hasta el 2035. En 2016, la visión se mantuvo con el PMTI 2, y se constituyó el Observatorio Nacional de Logística (ONL), instrumento fundamental para la monitorización del sector. En materia aduanera, los Decretos 390 y 2147 introdujeron la modernización y simplificación en la regulación y el régimen de zonas francas. En 2018, se reforzaron puntos claves como la infraestructura vial por medio del CONPES 3932, y se actualizó el transporte de carga a través del CONPES 3963.

Consolidación y visión a futuro: de 2019 a 2020

Durante estas últimas décadas se ha actuado como priorización la adecuación a las normativas vigentes y la definición de una política clara. El Decreto 1165 de 2019 aclaró las disposiciones sobre aduanas. Por último, en el año 2020 se revisó y confirmó mediante el Documento CONPES 3982 la Política Nacional Logístico, ratificando con ello la voluntad del país de continuar en el camino hacia la construcción de un sistema de transporte y logística más eficiente y acorde a los tiempos modernos.

Gráfica 1. Evolución de la PNL 2007-2020.



2

2011: Regulación del Transporte y Operadores



Ley 1450: Facilita las conexiones eficientes entre modos de transporte y la definición de ILE



Decreto 3568: Estableció regulación del Operador Económico Autorizado (OEA).



Decreto 2092: Fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del transporte terrestre automotor de carga.

3

2013: Infraestructura Multimodal



CONPES 3760: Se diseña el programa de concesiones cuarta generación (4G).
CONPES 3748: Importancia estratégica de la rehabilitación de los corredores ferreos La Dorada - Chiriguaná y Bogotá - Belencito.
CONPES 3758: Plan para restablecer la navegabilidad del Río Magdalena.



CONPES 3480: Política para el mejoramiento de la gestión vial departamental a través del "Plan Vial Regional".
Ley 1682: Mecanismo para facilitar el avance en la construcción de proyectos de infraestructura de transporte.
CONPES 3744: Política Portuaria para un País Más Moderno.



Decreto 2228: Estableció el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC).
CONPES 3759: Lineamientos para la modernización del transporte de carga
Préstamo del BID (3130/OC-CO): Programa de apoyo a la implementación de la Política Nacional Logística (PAIPNL).

4

2014-2015: Estrategia y Estandarización



2014

Estudio de transporte de carga DNP en el marco de la Estrategia Nacional para el Desarrollo de Infraestructura (REDI).

Decreto 736: Reglamentó la planeación de la infraestructura de transporte.



Decreto 1478 y Resolución 164 del Ministerio de Transporte: Se establecieron corredores logísticos estratégicos y zonas potenciales para las ILE

CONPES 3805: Prosperidad para las fronteras de Colombia.

Decreto 1030: Creó la Comisión Intersectorial para el Desarrollo y la Integración Fronteriza.



Decreto 2155: Se definieron los estándares de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva.

5

2016-2020: Consolidación de la Política Logística



2016

Libro "Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia": Publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Plan Maestro de Transporte Intermodal 2 (PMTI 2): Aborda la maduración de proyectos, financiación, accesos a ciudades y aspectos normativos.

Documento CONPES 3866: Política Nacional de Desarrollo Productivo.



Observatorio Nacional de Logística (ONL): Diseñado y puesto en marcha por el DNP.

Decreto 390: Moderniza y simplifica la regulación aduanera.

Decreto 2147: Actualiza el régimen de zonas francas.

2017

Estudio de diseño del módulo institucional: Realizado por el DNP para la formulación de un Plan Maestro Férreo.



2018-2020

Plan Estratégico Aeronáutico: Formulada con visión 2030.

CONPES 3932: Plan Nacional de Vías para la integración de las regiones.

CONPES 3963: Política para la modernización del sector transporte automotor de carga.

CONPES 3674: Lineamientos para el fortalecimiento del sistema de formación de capital humano.

Decreto 1165 de 2019: Otorga claridad sobre las normas aduaneras vigentes y futuras.

CONPES 3982 de 2020: Política Nacional Logística.

La evolución de las políticas logísticas en Colombia muestra un proceso de maduración desde documentos independientes hacia una visión integral del sistema logístico nacional, con especial énfasis en la multimodalidad, la modernización normativa y el fortalecimiento institucional.

Fuente: Elaboración propia.

Con base a la revisión de documentos y planes estratégicos, la cohesión entre CONPES 3982, PMTI, PND, Plan Estratégico RAP Eje Cafetero 2021-2033 y Plan Logístico Eje Cafetero Tolima 2025-2040 representa un patrón de arquitectura de política multinivel. El CONPES 3982 y el PND están en la cabeza del marco que define el contexto con relación a las metas para la competitividad y la eficiencia logística del país y los ejes transversales necesarios para avanzar e incluir la intermodalidad y la facilitación de negocio. El PMTI convierte esas directrices en una planificación sectorial de infraestructura estableciendo proyectos estratégicos en corredores terrestres, férreos y fluviales como reactivar el corredor La Dorada-Chiriguaná, que representa un eje fundamental para la región. A su vez, el Plan Estratégico RAP Eje Cafetero vincula estas prioritarias nacionales con una dimensión regional, mediante un análisis y una priorización de los cuellos de botella específicos y las oportunidades de desarrollo en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima. Por último, a nivel regional, el Plan Logístico Eje Cafetero Tolima 2025-2034 establece a nivel regional el lineamiento para el desarrollo de acciones concretas que permitan la conformación de nodos logísticos y la adecuación de la infraestructura vial de los accesos. Esta priorización del plan garantiza que la inversión y las políticas a nivel local no sólo respondan a las necesidades del territorio, sino que también, se alineen y aporten coherentemente y de manera sinérgica a los objetivos macroeconómicos y de competencia a nivel nacional.

2.2. Enfoque metodológico CAF

El Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025-2040 debe plantearse como una hoja de ruta flexible y partir del enfoque de Corredores Logísticos de Integración (CAF -CLI) que adopta la CAF, constituyéndose en un marco idóneo en tal fin. Dicha metodología permite superar el carácter de diagnóstico al centrarse en la acción, materialización y sostenibilidad, que son los ejes fundamentales para potenciar la competitividad de la región eje cafetero.

Partiendo del trabajo previo de CAF en el Eje Cafetero, esta adaptación es una aplicación práctica de los principios básicos de la metodología CAF-CLI para garantizar que el plan no solo identifique problemas, sino también, dé como resultado soluciones viables y de alto impacto.

Aplicación de los Principios Rectores de la Metodología

Para el Plan RAP Eje Cafetero, se aplicarán los principios de la CAF de la siguiente manera:

- **Agilidad:** El plan se desarrollará en etapas breves y con resultados. En vez de un único plan monolítico, se presentarán proyectos modulares con soluciones rápidas. El fin es que las primeras medidas correctivas y de mejora se puedan ejecutar en los dos primeros años del plan.
- **Concreción:** La planificación se llevará a cabo en fases cortas y con resultados. En lugar de un único plan monolítico, se darán a conocer proyectos modulares con soluciones rápidas. La finalidad es que las primeras acciones correctivas y de mejora puedan aplicarse ya en los primeros dos años del plan.
- **Sostenibilidad:** El plan debe prever mecanismos de gobernanza para su continuidad. Esto implica crear **una instancia de seguimiento permanente** (un comité o una secretaría técnica) que no solo supervise la ejecución de los proyectos, sino que también, gestione la relación con fuentes de financiación a mediano y largo plazo.

Corredores Logísticos de Integración (CAF-CLI) en el Eje Cafetero

El Eje Cafetero tiene corredores logísticos naturales que se deben priorizar y potenciar. La metodología CAF-CLI permite estructurar el plan alrededor de ellos, en lugar de hacerlo por departamentos o sectores aislados. En este caso, se definen 3 corredores a saber:

- **Corredor Logístico del Café, Agroindustrial y Turístico:** Conecta las zonas de producción de café de alta calidad y productos agrícolas y agroindustriales con centros de acopio, vías principales y aeropuertos. El plan debe identificar proyectos para mejorar la logística de la "última milla" en estas zonas, como la mejora de vías terciarias y el fomento de centros de consolidación de carga.

- **Corredor Industrial y de Servicios:** Centrado en las capitales de Risaralda, Quindío, Caldas y Tolima. Se enfoca en optimizar la logística para los sectores de manufactura y servicios. Los proyectos podrían incluir la creación de plataformas logísticas intermodales, la mejora de la infraestructura de almacenamiento y el uso de tecnologías para trazabilidad de la carga.
- **Corredor de Conectividad Internacional:** El plan debe potenciar la conexión del Eje Cafetero con los puertos del Pacífico (Buenaventura) y del Caribe (Barranquilla/Cartagena), así como, con los aeropuertos internacionales. Se deben priorizar las inversiones en la red vial principal (la vía La Línea, la Conexión Pacífico) y en la infraestructura aérea, férrea y fluvial buscando reducir los tiempos y costos de transporte de las exportaciones e importaciones de la región.

Hoja de Ruta Logística: Un Proceso Participativo y Consensuado

El éxito del Plan RAP Eje Cafetero dependerá de su legitimidad y del compromiso de los actores. La elaboración de la **Hoja de Ruta** se convertirá en un proceso de diálogo continuo y estructurado, en la cual los actores públicos y privados no solo participen en la consulta, sino que, sean **cocreadores** de las soluciones.

- **Mesas de Diálogo por corredor:** Se crearán grupos de trabajo específicos por corredor logístico. Estos espacios permitirán que los actores identifiquen de manera colaborativa los proyectos que impulsan cada sector.
- **Priorización Basada en el Consenso:** Los proyectos serán evaluados y priorizados en función de su impacto potencial, su viabilidad técnica y financiera, y, sobre todo, del nivel de consenso entre los actores. Esto asegura que el plan refleje las necesidades reales de la demanda de servicios logísticos.
- **Visión Estratégica Común:** El proceso participativo no solo generará proyectos, sino que forjará una visión compartida del futuro logístico de la región. Esta visión será el motor para atraer inversiones y para alinear las políticas públicas de los cuatro departamentos.

La realización de dos Mesas de Trabajo de Validación es fundamental y se justifica bajo los siguientes pilares:

- **Garantía de Pertinencia y Apropiación Institucional:** Los proyectos priorizados, al ser de alto impacto regional, requieren la validación directa de las autoridades (Gobernaciones) y los actores privados (Alianzas Logísticas, Empresarios, Academia y Gremios). Esto asegura que exista:
- **Alineación con Agendas:** Los proyectos están alineados con los planes de desarrollo departamentales vigentes.

- **Viabilidad Política y Financiera:** Se obtiene el respaldo político necesario para la gestión de recursos y la inclusión de iniciativas en los presupuestos públicos y privados de mediano plazo.
- **Segmentación Geográfica para un Enfoque Táctico:** La división de la validación en dos Mesas de Trabajo distintas responde a la necesidad de abordar desafíos y oportunidades logísticas específicas de cada subregión.
- **Compromiso con la Ejecución y Sostenibilidad:** La participación de ALREC es fundamental dado que son usuarios directos de la infraestructura y de los procesos planteados. Su validación técnica implica que los proyectos son funcionales y eficientes, haciendo más sencillo el compromiso con: Coinversión Privada: Apertura para que actores privados participen en la financiación y operación de soluciones logísticas.

Realizar estas Mesas de Trabajo no es sólo un requisito metodológico, sino un imperativo estratégico para dejar la etapa de planeación y pasar a la etapa de ejecución.

Asegurar la concurrencia de Autoridades Regionales y Alianzas Logísticas es la clave para dotar al Plan Logístico RAP Eje Cafetero 2025-2040 de la solidez, el consenso y la viabilidad necesarios para su éxito a largo plazo.

***MESA 1 Quindío y Tolima:** Armenia

***MESA 2 Risaralda, Caldas:** Pereira

En conclusión, la adecuación de la metodología CAF-CLI permite convertir el Plan Logístico RAP Eje Cafetero en un instrumento pragmático, activo y con una gobernanza fuerte. De esta manera, se puede garantizar que las inversiones logísticas en el próximo decenio se conviertan en una mayor productividad y competencia real para toda la región.

2.3. Modelo de gobernanza y madurez logística (RAP-ALREC)

La suficiencia y adecuación de las redes de gobernanza y logística son pilares fundamentales para la posible proyección territorial de la región Eje Cafetero en el horizonte 2025–2040, con la finalidad que las inversiones en infraestructura y en competitividad tengan efectos concretos en la región.

Este esquema de gobernanza y madurez logística se articula directamente con los Ámbitos de Desarrollo Integral Territorial (ADIT) y los corredores estratégicos identificados en el punto anterior, ya que, representan los espacios priorizados de concreción institucional, la coordinación y priorización de proyectos.

En este contexto:

La gobernanza es el sistema de normas y tradiciones, implícitas o establecidas, por las cuales los distintos actores interactúan en el proceso de toma de decisiones que afectan al público. En cuanto al ámbito logístico, gobernanza implica la posibilidad real de articular múltiples niveles de gobierno con el sector productivo y académico, tendiendo a la continuidad, legitimidad y eficiencia en la ejecución de proyectos. La madurez logística es el nivel de desarrollo y estabilidad de un sistema logístico considerando su infraestructura (hardware), procesos tecnológicos (software), institucionalidad (orgware) y sustentabilidad (greenware). A mayor consolidación, mayor capacidad del territorio para articular y atraer modos de transporte, reducir costos logísticos, generar valor agregado y responder con resiliencia a las demandas del comercio nacional e internacional. Bajo estas premisas, la gobernanza logística regional se plantea como un aspecto que articula y da sostenibilidad a la agenda y la madurez logística como el sendero a transitar, para que, el Eje Cafetero logre ser un ecosistema logístico integrado, sostenible e innovador al 2040.

2.3.1. Gobernanza logística regional: lineamientos 2025–2040

El modelo de gobernanza para el periodo 2025–2040 se proyecta sobre tres grandes ejes:

1. Institucionalidad multinivel y articulación territorial

La RAP Eje Cafetero será el gestor político y de coordinación institucional de la agenda logística que posibilite la coordinación entre los cuatro departamentos: Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima y con la Política Nacional Logística (CONPES 3982) el Plan Maestro de Transporte Intermodal y planes departamentales y municipales.

La Alianza Logística Regional del Eje Cafetero (ALREC) se consolida reafirmando su coordinación con cámaras de comercio y gremios productivos, operadores logísticos y universidades, amalgamando miradas locales con apuestas regionales a mediano plazo.

Incluir en los grupos de la herramienta de gobernanza multinivel a los municipios estratégicos localizados en corredores y nodos de alta densidad (La Dorada, La Virginia, La Tebaida, Ibagué, entre otros), de tal forma que los proyectos trasciendan el local-límite político administrativo y sean concebidos sistémicamente como territorios integrados.

2. Gestión del conocimiento, digitalización y transparencia

Se necesita fortalecer un Observatorio Logístico Regional, interoperable con el Observatorio Nacional de Logística, para el seguimiento de los indicadores de desempeño (tiempos, costos, huella de carbono, conectividad multimodal).

La digitalización debe contemplar tanto la trazabilidad de cargas y flujos como la planificación del transporte urbano y regional, involucrando big data, inteligencia artificial y sistemas predictivos para la optimización de corredores y operaciones.

Los tableros de control de la logística regional deberán ser públicos y se espera puedan actualizarse periódicamente, para ello, habrá que garantizar la transparencia para con los inversionistas y actores territoriales.

3. Participación, corresponsabilidad y legitimidad social

El modelo debe abrir espacios de participación para el sector público y privado, las comunidades y el mundo académico, de tal manera que, las decisiones de inversión respondan a prioridades consensuadas y con legitimidad territorial.

La corresponsabilidad se traduce en sistemas de financiación mixta, donde la empresa privada tiene un papel activo en la concepción y ejecución de proyectos, y la RAP y los departamentos aseguran la coordinación institucional y la dirección normativa.

La gobernanza social en la logística es hacer converger las agendas de equidad territorial, sustentabilidad ambiental y generación de empleo, de tal manera que, la competitividad logística se traduzca en bienestar concreto para las comunidades.

Hoy el Eje Cafetero se encuentra en una etapa de madurez intermedia, dispone de diagnósticos y proyectos priorizados, no obstante, debe consolidar su gobernanza institucional, materializar proyectos y fortalecer la integración hacia una intermodalidad plena.

2.3.2. Retos para alcanzar la madurez logística plena

Con el fin de alcanzar la madurez logística plena, se plantean los siguientes retos:

- Consolidar la región nodal Pereira–Manizales–Armenia–Ibagué como un sistema logístico integrado, articulado a los corredores nacionales y con servicios logísticos de valor agregado.
- Fortalecer los nodos de articulación multimodal (La Dorada y la Virginia como puerto seco fluvial–férreo, La Felisa como intercambiador regional, La Tebaida como nodo aéreo-logístico y Flandes como nodo de carga aérea y de transporte).
- Institucionalizar el financiamiento mediante mecanismos de alianzas público–privadas (APP), fondos regionales y líneas de crédito multilaterales.
- Implementar la logística verde e inteligente, con proyectos de descarbonización del transporte de carga, promoción de energías limpias y digitalización de procesos.
- Blindar la agenda logística de coyunturas políticas, garantizando continuidad de proyectos más allá de los cambios de administración en los niveles local y departamental.

2.3.3. Institucionalidad

El desarrollo y ejecución del Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025-2040 se construye en un ecosistema de agentes públicos, privados y académicos han procurado una alineación con los lineamientos de la Política Nacional Logística establecidos en el CONPES 3547 de 2008 y el CONPES 3982 de 202. Dichos documentos señalan las líneas para el trabajo conjunto de las entidades nacionales, territoriales, gremiales y académicas, en relación con la identificación de oportunidades para el fortalecimiento de competitividad logística en el país.

La RAP Eje Cafetero desempeña el rol de agente articulador que promueve la integración de esfuerzos multinivel y multiactor enmarcados en la coordinación, sostenibilidad, transparencia y participación ciudadana.

Sector público

- **Nivel nacional:** Ministerio de Transporte, ALREC (Alianza Logística Regional Eje Cafetero).
- **Nivel regional y local:**
 - *Caldas: Gobernación de Caldas, Alcaldías de Manizales, Palestina, La Dorada y Neira, INFICALDAS, AEROCAFÉ.*
 - *Quindío: Gobernación de Quindío, Alcaldías de Armenia, La Tebaida y Calarcá, Aeropuerto El Edén.*
 - *Risaralda: Gobernación de Risaralda, Área Metropolitana Centro Occidente, Alcaldías de Pereira, Dosquebradas y La Virginia, Aeropuerto Internacional Matecaña.*
 - *Tolima: Gobernación del Tolima. Alcaldía de Ibagué*

Sector privado

- Redpro en los 4 departamentos.
- Gremios y asociaciones: COLFECAR, ANDI (seccionales Caldas, Risaralda y Quindío), FENALCO, ACOPI, Analdex, Comités Departamentales de Cafeteros.
- Cámaras de comercio y comisiones regionales de competitividad en cada departamento.
- Operadores y concesiones: Autopistas del Café, Concesión Pacífico Tres S.A.S., OPAM, zonas francas regionales.
- Plataformas de atracción de inversión: Invest in Manizales, Invest in Armenia, Invest in Pereira, Invest in Tolima

Sector académico

- Universidades: Universidad Tecnológica de Pereira, Universidad Nacional de Colombia (sede Manizales), Universidad de Caldas, Universidad Autónoma de Manizales, Universidad de Manizales, Universidad del Quindío, Universidad

Libre de Pereira, EAFIT, Universidad Alexander Von Humboldt, Institución Universitaria EAM.

Estructura de gobernanza

La interacción de estos actores se organiza en el siguiente esquema jerárquico y funcional:

- 1. Consejo Directivo de la RAP-EC:** instancia máxima de decisión estratégica, integrada por los gobernadores de los cuatro departamentos.
- 2. Gerencia Ejecutiva de la RAP-EC:** órgano ejecutor que coordina la implementación del plan y articula las mesas técnicas.
- 3. Comités Técnicos Sectoriales:** integrados por representantes de entidades públicas, privadas y académicas, con enfoque en proyectos y cadenas productivas estratégicas.
- 4. Instancias de Participación y Control Social:** espacios de concertación y veeduría ciudadana.

El Plan tiene un buen soporte institucional derivado de la capacidad de esta red multiactor para ejecutar proyectos de alto impacto regional, de aprovechamiento de recursos, aseguramiento de la sostenibilidad en el largo plazo, y que, permite posicionar a la RAP Eje Cafetero como un nodo logístico competitivo a nivel nacional y mundial.

En la RAP Eje Cafetero la oferta de programas académicos en universidades y centro de formación es extensa, dentro de la rama logística en la siguiente tabla se relacionan posgrados que se ofrecen a los interesados en especializaciones y maestrías.

La Universidad Luis Amigó, realizó un estudio de la oferta de posgrados en logística a nivel nacional, estudio que culminó en el año 2023, de la cual se sacan conclusiones tendientes a considerar las opciones que se abren para los territorios en progreso así:

“Desarrollo Socioeconómico:

- Mejora en la eficiencia empresarial: La optimización de la cadena de suministro a nivel internacional puede reducir costos y aumentar la competitividad de las empresas, lo que lleva a un crecimiento económico.*
- Generación de empleo: A medida que las empresas expanden sus operaciones a nivel internacional, se necesitarán más profesionales capacitados en logística para gestionar las complejidades de las operaciones globales.*

- *Desarrollo de infraestructura: El crecimiento del comercio internacional puede impulsar la inversión en infraestructura logística, como puertos, aeropuertos y sistemas de transporte terrestre, lo que a su vez puede estimular el desarrollo económico en regiones específicas.*

Desarrollo Tecnológico:

- *Automatización y optimización: La logística internacional se beneficia enormemente de la tecnología, incluida la automatización de procesos, el uso de análisis de datos avanzados y la implementación de sistemas de gestión de inventario sofisticados.*
- *Tecnologías emergentes: La especialización puede incluir el estudio de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, el Internet de las cosas (IoT) y la blockchain, que están transformando la forma en que se gestionan las cadenas de suministro a nivel mundial.*
- *Desarrollo de software especializado: Se pueden desarrollar nuevas soluciones de software adaptadas a las necesidades específicas de la logística internacional, lo que puede impulsar la innovación en el sector.*

Desarrollo Cultural:

- *Interacción multicultural: Los profesionales en logística internacional trabajan en entornos multinacionales y multiculturales, lo que fomenta el entendimiento y la apreciación de diversas culturas.*
- *Intercambio de conocimientos: La colaboración entre profesionales de diferentes países y culturas puede conducir a un intercambio de mejores prácticas y enfoques innovadores en logística.*
- *Diversificación de mercados: Al expandirse a nuevos mercados internacionales, las empresas pueden contribuir a la difusión de productos y servicios culturales, promoviendo la diversidad cultural y el intercambio.”*

2.3.4. Proyección Logística 2040

Si se avanza en el fortalecimiento de la gobernanza multinivel y en la realización de proyectos estratégicos, para 2040 la RAP Eje Cafetero podrá operar como un ecosistema logístico conformado por:

Intermodalidad sólida: carretera, ferroviaria, fluvial y aérea concentradas en nodos estratégicos.

Una robusta gobernanza: con la ALREC y la RAP como foco de interlocución permanente y con legitimidad nacional.

Mayor competitividad regional: disminución de los costos logísticos, mayor atracción de inversión y mayor potencial exportador en cadenas agro industriales e industriales.

Territorialidad sostenible: logística baja en emisiones, disminución de externalidades negativas y generación de empleo calificado en servicios logísticos avanzados.

PARTE II – CONTEXTO SITUACIONAL

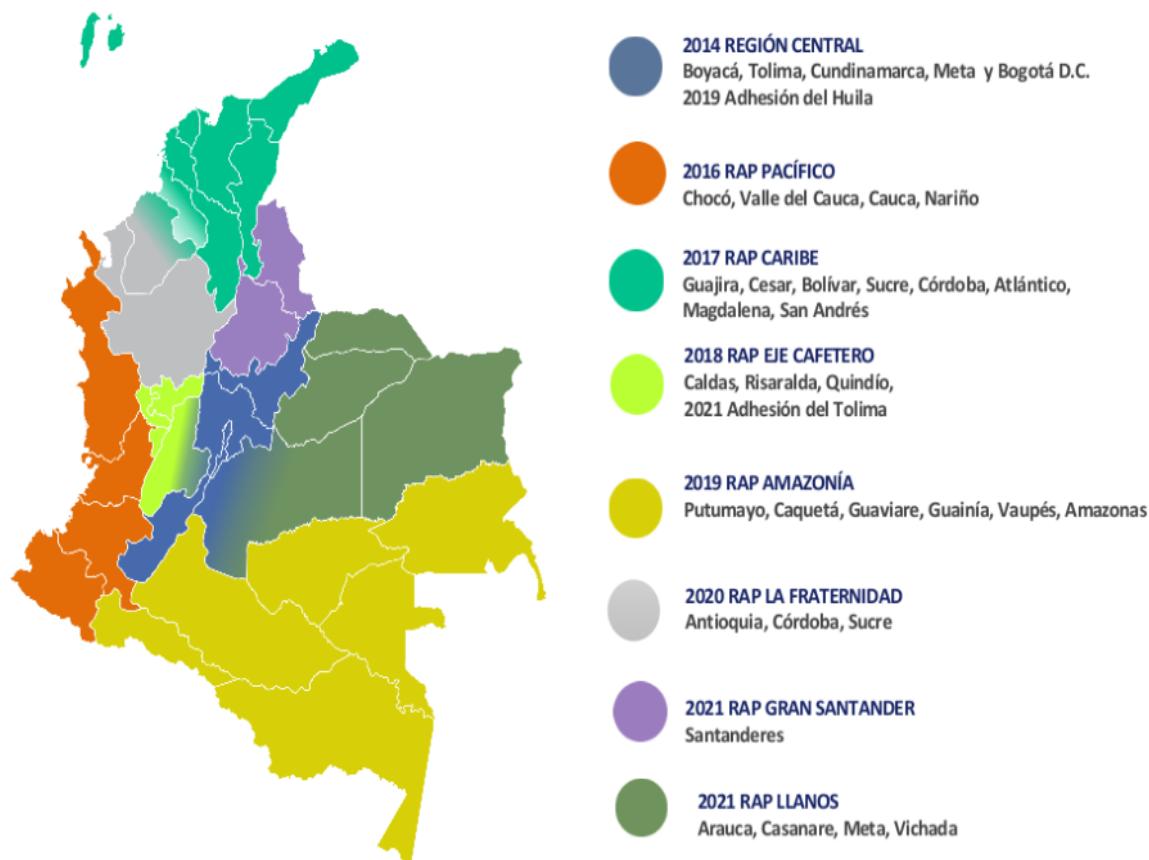
3. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y LOGÍSTICO

3.1. Caracterización geográfica

Las Regiones Administrativas y de Planificación RAP en Colombia son Esquemas Asociativos entre Distritos y Departamentos amparados por la Constitución Política y regulados por varias normas. Las RAP funcionan como personas jurídicas de derecho público con autonomía administrativa y financiera. Estas forman análogas a corporaciones de territorios con intereses comunes por su vecindad con el fin de difundir el desarrollo de la región en ámbitos económicos y sociales, fortaleciendo procesos de competitividad que se traduzcan en inversión para las distintas cadenas productivas en donde mejor se desempeña.

En Colombia se ha tramitado ante las autoridades legislativas y de planificación, varias Regiones Administrativas de Planificación, las cuales se muestran en la gráfica 2.

Gráfica 2 Regiones Administrativas de Planificación en Colombia.



Fuente: DNP.

La RAP Eje Cafetero está conformada por los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima. su vínculo de ámbito superior es el ambiental, al congregar en su suelo la estructura orográfica de los Andes, especialmente el ramal de la cordillera central con el Parque Nacional de Los Nevados, y por fallo judicial se le reconoce como “sujeto de derechos” para velar por su protección, recuperación y conservación. La localización de los 4 entes territoriales en la mitad de Colombia es otra característica que los aglomera, eso les ha hecho articularse en históricos caminos de oriente a poniente y de sur a norte.

En el territorio de la RAP Eje Cafetero hay zonas en la cual su diseño se basa en la montaña café, la institucionalidad cafetera y redes afines, la superioridad del café, del cultivo en ladera, a la antigüedad cafetera, del patrimonio natural y del cuidado del agua, eso fue lo que hizo que el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC) fuera reconocido Patrimonio de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) el 25 de junio de 2011. Protegiendo con esta decisión de la ONU a 40 municipios, y favoreciendo en tener una mayor visibilidad internacional como región, que consolida el reconocimiento de la marca Eje Cafetero y el compromiso en toda la RAP por promover el cuidado del ambiente.

La RAP Eje Cafetero como se ve en la gráfica anterior, está integrada por los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima, a su vez, estos territorios agrupan a 100 municipios, en la tabla 1 se discriminan algunas generalidades.

Área del territorio y sus habitantes

Tabla 1 RAP Eje Cafetero área y habitantes.

Departamento	Área km^2	Censo Habitantes	Densidad Habitantes / km^2
Caldas	7.888	1.046.418	132,66
Quindío	1.845	577.543	313,03
Risaralda	4.140	988.091	238,67
Tolima	23.562	1.350.000	57,30
Total	37.435	3.962.052	105,84

Fuente: DANE 2024.

El área de la RAP es de 37.435 kilómetros cuadrados, equiparable a países como Suiza o Países Bajos en Europa; Bután o Guinea Bissau en el África; o la isla de la República de China – Taiwán en Asia. El número de habitantes es de 3.962.052 al año de 2023 según el Departamento Nacional de Estadística DANE de Colombia.

3.2. Caracterización económica

Índices de competitividad

El índice de competitividad es medido por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario como una evaluación que analiza las condiciones productivas de un territorio. Todo este trabajo va dirigido a encontrar cuáles son las condiciones por mejorar -en la económica y en la social- aportando herramientas que permitan el desarrollo integral de las regiones, y eso se traduce en bajar indicadores de desempleo y, en términos generales, siempre buscar el bienestar de la población.

Los factores considerados en el estudio por parte de los líderes de la investigación son 102, distribuidos en 13 pilares y agrupados en 4 factores, resumidos en la siguiente gráfica.

Gráfica 3 Estructura del IDC 2025.



Fuente: Consejo Privado de Competitividad.

La evolución del **Índice Departamental de Competitividad (IDC)** en el eje cafetero del año 2018 al año 2025, se puede ver en la tabla 2:

Tabla 2 Puntaje del Índice de Competitividad (2018 – 2025).

Departamento	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Caldas	5,82	6,16	6,22	6,03	6,09	6,27	6,27	6,12
Quindío	5,44	5,52	5,74	5,84	5,77	5,79	5,79	5,85
Risaralda	5,98	6,2	6,32	6,33	6,38	6,32	6,32	6,23
Tolima	4,93	5,17	5,3	5,34	5,02	5,28	5,28	5,58
Promedio RAP Eje Cafetero	5,54	5,76	5,9	5,89	5,82	5,92	5,92	5,94

Fuente: Consejo Privado de Competitividad – Universidad del Rosario, Índice Departamental de Competitividad 2018 – 2025.

En su versión 2025, el IDC analiza 98 indicadores (anteriormente 102 en 2024), distribuidos en 13 pilares y agrupados en 4 factores de competitividad: condiciones habilitantes, capital humano, eficiencia de los mercados y ecosistema innovador.

De la aplicación de estos factores se califica el desempeño competitivo de cada departamento, lo que permite proyectar la posición relativa de cada región frente al promedio nacional. En la serie comprendida entre 2018 y 2025, el índice otorga una calificación máxima de 10 puntos y evalúa los 32 departamentos y Bogotá D.C.

Tabla 3 Puesto Nacional en el IDC (2018 – 2025).

Departamento	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Caldas	9	8	7	7	7	6	6	7
Quindío	10	9	8	8	9	9	9	9
Risaralda	6	6	5	4	3	5	5	5
Tolima	14	13	11	11	14	12	12	11

Fuente: Consejo Privado de Competitividad – Universidad del Rosario, IDC 2018 – 2025.

A partir de los datos actualizados, se evidencia que, la Región Administrativa y de Planificación (RAP) Eje Cafetero, conformada por Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima, ha mantenido un desempeño estable y competitivo. En 2018 la calificación promedio regional era de 5,54 puntos, ascendiendo progresivamente hasta 5,92 en 2024 y 5,94 en 2025, lo que refleja una mejora sostenida en competitividad y capacidad institucional.

Estos datos ratifican que el Eje Cafetero-Tolima se mantiene como una de las regiones más competitivas del país después de los grandes centros metropolitanos. A nivel nacional, Bogotá D.C. sigue a la cabeza con una puntuación de 8,14, seguida de Antioquia y Valle del Cauca, escenario que se ha venido repitiendo en los últimos años. En particular, las buenas prácticas en las que deberá trabajar cada departamento para mejorar en el escalafón son la infraestructura (Risaralda con 4,21 en la posición 25); la sostenibilidad ambiental, área en donde Risaralda se sitúa en la casilla 20 (4,50) y Tolima en la 21 (4,44); y el ambiente de negocios, con Quindío en la 17 y Tolima en la 20.

Estos resultados demuestran que será necesario seguir trabajando en políticas públicas, estrategias empresariales para la mejora de la productividad, la innovación y la sostenibilidad como elementos que deben apuntalar la atracción de inversiones y la consolidación del desarrollo regional del Eje Cafetero.

En forma particular las buenas prácticas a considerar para subir de escalafón en cada departamento, debe ser objeto de estudio para adecuar un plan. Como referentes de mejoras continuas tenemos como ejemplo: Infraestructura, Risaralda ocupa el puesto 25, con una calificación de 4,21; Sostenibilidad ambiental, Risaralda se escalafona en el lugar 20 con 4,50 y Tolima 21 con 4,44; Entorno de negocios, Quindío 17 y Tolima 20. Es impulsar las tareas de corrección, para mostrar a los inversionistas y a los interesados en general, el interés regional de ubicarse en una mejor posición, para enviar un mensaje de interés en el avance del territorio.

Índice de Logística Regional

El Índice de Logística Regional, se construye para medir el desempeño de esta actividad tan importante, para la competitividad y productividad de un territorio. El instrumento utilizado para llegar al indicador se hace mediante la Encuesta Nacional Logística **ENL** que viene desarrollando el Departamento Nacional de Planeación, y su Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible. Esta actividad se ha desarrollado durante 6 versiones, iniciado en el año 2008 y su última edición se hizo en el 2024.

Las encuestas aplicadas en forma efectiva para la vigencia 2024 fueron 4523 y se tocaron temas como:

Gráfica 4 Ítems Encuesta Nacional Logística.



1. Desempeño logístico nacional

Mide el costo logístico como porcentaje de las ventas de una empresa. Este indicador hace una aproximación en el porcentaje de participación de las grandes actividades logísticas que componen este costo: transporte, almacenamiento, administración de inventarios, y otras actividades.



2. Tercerización de servicios logísticos

Describe el nivel en que las empresas contratan con terceros la operación de las actividades logísticas. Se mide el nivel de tercerización en actividades de transporte, almacenamiento, inventarios, comercio exterior, aprovisionamiento, entre otras.



3. Prospectiva de servicios logísticos

Identifica las oportunidades de mejora a nivel empresarial y a nivel gubernamental para mejorar el desempeño logístico nacional, haciendo un enfoque en el nivel de implementación de prácticas innovadoras y sostenibles con el medio ambiente.



4. Desempeño logístico regional

Mide el desempeño logístico en 14 regiones logísticas del país, enfocándose en variables tales como: costo logístico, calidad y disponibilidad de servicios logísticos y percepción de la calidad de la infraestructura en los distintos modos de transporte.



5. Comercio exterior

Esta sección se basa en una encuesta complementaria a la ENL del presente documento; la cual se especializa en indicadores logísticos relacionados con el comercio transfronterizo², tales como: costos y tiempos de actividades de comercio exterior, cumplimiento de requisitos de calidad y de buenas prácticas en la exportación e importación y percepción del régimen aduanero. Cabe resaltar que, al igual que en ediciones anteriores, los resultados que se presentan en este capítulo son descriptivos y no son representativos a nivel país. Lo anterior, se debe a que el tamaño de la muestra de empresas que respondió esta sección no fue suficiente para hacer inferencia estadística.

Fuente: Encuesta Nacional Logística 2024 DNP.

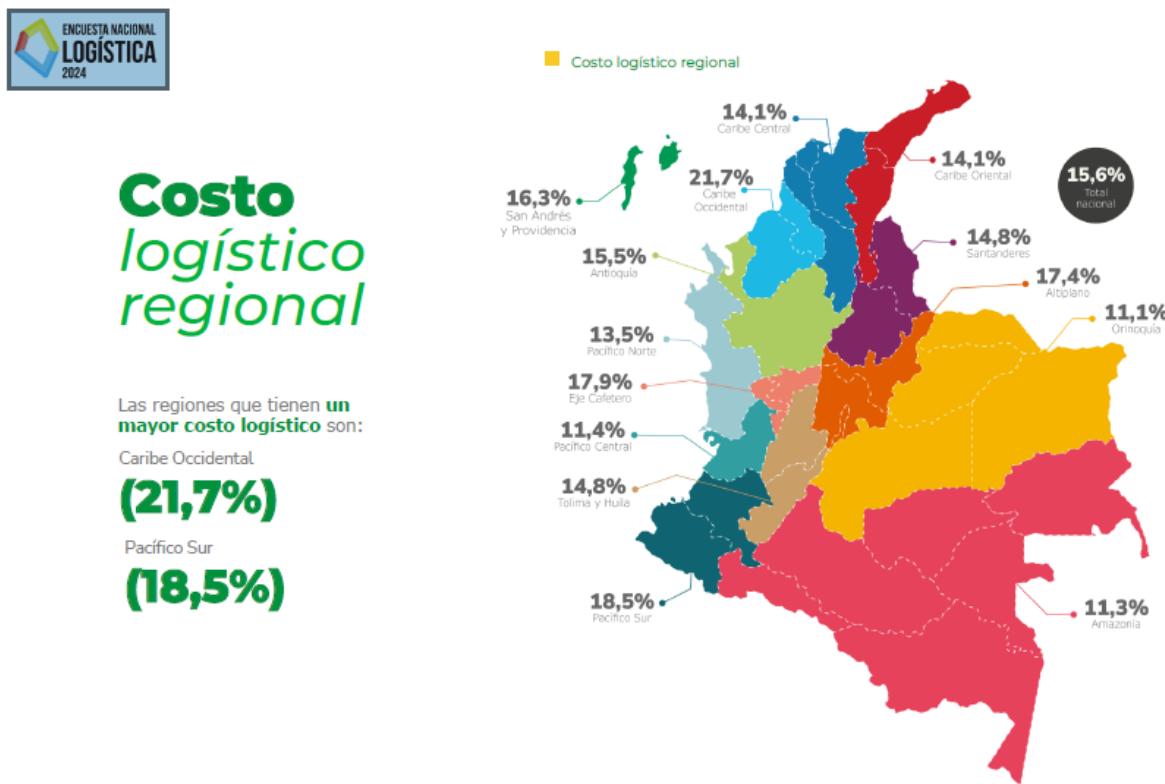
La ENL, hace una división del país por territorios, lo que deja a la RAP Eje Cafetero en dos escenarios, el que han denominado Eje Cafetero (Caldas, Quindío y Risaralda) y el de Tolima y Huila, lo que metodológicamente se considera para presentar los resultados en este Plan Logístico.

El índice logístico regional, es el modo de entender la situación del territorio en análisis, descubriendo en este factor, en qué condiciones se encuentra, y los beneficios u obstáculos a los que se ve enfrentado a quien decide incursionar en él, para entrar en cualquiera de sus etapas, las cuales se miden en:

- Costo logístico
- Calidad de servicios logísticos
- Usos de tecnologías en el proceso logístico
- Percepción del nivel de servicio de las carreteras.

Con la aplicación de las 4 variables antes relacionadas en igual peso, se define el índice de Colombia y sus regiones, en un rango de 1 a 5, siendo 1 desempeño bajo y 5 alto. En la gráfica a continuación, se presenta el costo logístico de las 14 regiones en las que se ha dividido la nación colombiana.

Gráfica 5 Costo Logístico por Regiones ENL 2024.



Fuente: ENL 2025.

La Encuesta Nacional Logística (ENL) 2024, elaborada por el DNP, ofrece una radiografía crucial del desempeño logístico en la región. Para el Eje Cafetero y Tolima, los resultados muestran desafíos significativos en costos y un desempeño prometedor en la adopción tecnológica.

Costo Logístico Regional: Un Reto Mayor

La región Tolima y Huila (agrupada en la ENL 2024) presenta uno de los costos logísticos más competitivos del país, con un valor del 14.8% como porcentaje de las ventas. Esta cifra es inferior al promedio nacional del 15,6%, y señala un progreso significativo con respecto al 2022 aunque con barreras en la cadena de suministro local, impulsada principalmente por:

- Altos costos de transporte: Siguiendo la tendencia nacional, el transporte es el componente que ejerce la mayor presión sobre el costo logístico total.
- Infraestructura y Conectividad: La topografía y las condiciones viales pueden influir en el alza de estos costos, especialmente en el movimiento de carga entre las zonas de producción y los centros de consumo o puertos.

A pesar de los retos en costos (17,9%), la región del Eje Cafetero muestra fortalezas importantes, especialmente en el uso de tecnología:

- Adopción de Tecnologías: El Eje Cafetero se destaca como una de las regiones con mejor puntaje en el uso de tecnologías logísticas. Esto sugiere una mayor madurez digital en sus operaciones, como por ejemplo las herramientas de rastreo y seguimiento de pedidos, factura electrónica y rastreo y seguimiento vehicular son las más implementadas por los empresarios de la región.
- Productividad: Una alta adopción tecnológica generalmente se correlaciona con una mejor gestión de flujos y una optimización potencial de los tiempos de espera y recorridos.

Para las dos regiones los problemas más reportados en la región siguen la línea de los desafíos nacionales, afectando la eficiencia de las entregas:

- Problemas en el transporte: Dificultades con la calidad, oportunidad y confiabilidad del servicio de transporte.
- Daños en la mercancía: Un indicador de problemas en el embalaje, manipulación o estado de la infraestructura vial.

En conclusión, la región del Eje Cafetero y Tolima se encuentra en una encrucijada logística: si bien hay una buena base tecnológica en el Eje Cafetero, los elevados costos logísticos, particularmente en el área de influencia del Tolima, son una barrera directa a la competitividad.

Producto Interno Bruto

Este indicador del PIB (PIB per cápita \$/Hab) permite inferir el potencial económico que tiene un país. A nivel internacional este valor se expresa en dólares y se toma como presunción que una mayor cantidad de dólares obtenidos por habitante significa indirectamente que tiene un mayor nivel de vida. Esos números permiten comparar países y tomar decisiones de política pública o bien sirven como referencia para inversionistas sobre qué variables hay que tener en cuenta para poner un proyecto en marcha.

El PIB de Colombia y de la RAP Eje Cafetero y sus subregiones se expresan en la tabla 4. Se reporta la serie a analizar desde 2018 hasta 2023. Allí, con excepción del año de pandemia 2020, se observa un crecimiento positivo del monto en millones de pesos por habitante en Colombia. Lo mismo ocurre para el período de la RAP Eje Cafetero, siendo resultante un promedio de la suma de los 4 departamentos que la integran.

Tabla 4 Producto Interno Bruto por Habitante.

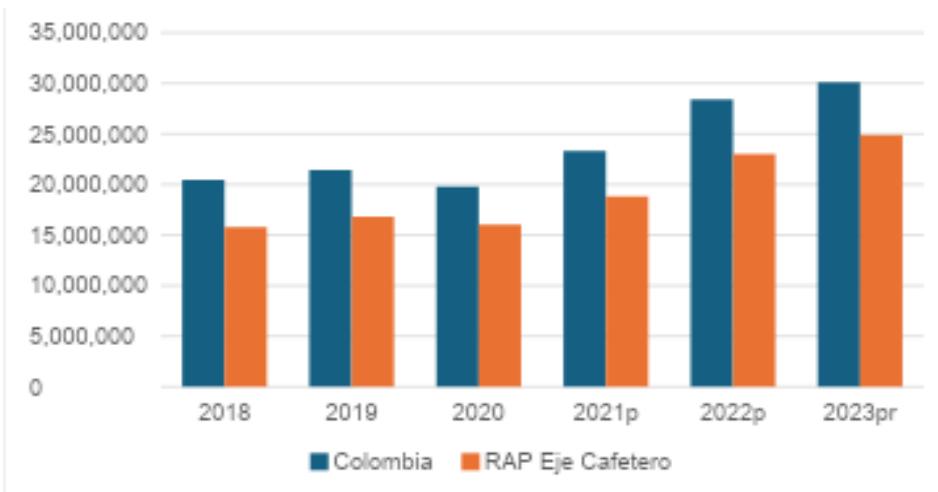
Millones de pesos a precios corrientes

	2018	2019	2020	2021 ^p	2022 ^p	2023 ^{pr}
Colombia	20.468.749	21.460.744	19.807.927	23.331.283	28.438.747	30.114.779
Caldas	15.738.292	16.871.662	16.324.192	19.031.777	23.120.239	24.943.015
Quindío	14.725.788	15.574.662	14.955.010	17.709.682	21.650.151	23.365.783
Risaralda	16.829.248	17.929.495	17.044.647	20.049.098	24.608.784	26.939.277
Tolima	15.788.947	16.869.492	15.813.963	18.469.335	22.633.769	24.308.336
RAP Eje Cafetero	15.770.569	16.811.328	16.034.453	18.814.973	23.003.236	24.889.103

Fuente: DANE Cuentas Nacionales, actualizado al 30 de mayo de 2024.

El comportamiento del PIB nacional siempre está por encima del promedio de la RAP Eje Cafetero, como se puede observar en la gráfica 6, se puede observar que para la vigencia 2023 la diferencia entre los dos PIB asciende a \$5.225.676. Lo que hace implementar como meta desde la región, la necesidad de impulsar acciones en fortalecer los renglones de la económica en los que es más fuerte la RAP Eje Cafetero, acompañado de una oferta de infraestructura vial, férrea, fluvial y aeroportuaria, seguridad, bilingüismo y toda la cadena de servicios que hacen de una región competitiva.

Gráfica 6 PIB Colombia comparado con RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración propia.

COMERCIO EXTERIOR

Exportaciones

Las exportaciones para la RAP Eje Cafetero, consignadas en la tabla 5, son un aliciente territorial para consolidar el crecimiento económico, el comportamiento periódico, es un cúmulo de factores, en donde intervienen las políticas públicas, el desempeño empresarial, el desarrollo logístico y en definitiva la competitividad, para que lo exportado, ya sea bienes o servicios, satisfagan a los consumidores a los que llegan en diferentes países a un buen precio.

Tabla 5 Exportaciones en Miles de Dólares 2018 – 2023.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Caldas	844.718,00	847.877,00	947.525,00	1.105.971,00	1.211.412,00	944.210,00	648.831,00
Quindío	263.511,00	278.743,00	271.206,00	244.474,00	490.838,00	319.999,00	169.706,00
Risaralda	414.972,00	434.215,00	385.323,00	367.876,00	432.529,00	568.717,00	566.247,00
Tolima	104.021,00	83.660,00	70.442,00	65.540,00	100.123,00	75.991,00	36.770,00
RAP Eje Cafetero	1.627.222,00	1.644.495,00	1.674.496,00	1.783.861,00	2.234.902,00	1.908.917,00	1.421.554,00
Colombia	41.904.777,40	39.489.167,86	31.055.810,66	41.389.989,07	56.910.136,65	49.769.126,32	32.483.025,06
Participación %	3,88	4,16	5,39	4,31	3,93	3,84	4,38

Fuente: <https://www.marco.com.co/departamento/bienes/5>

El comportamiento de la región en la serie de 2018 al 2024 (consolidado a agosto) está en el intervalo de 3,88% a 4,38% de las exportaciones totales de Colombia; extrapolado lo ocurrido en el año 2020, en donde la participación alcanzó el 5,39%. Las posiciones arancelarias más exportadas en la región para las vigencias 2023 y lo corrido de 2024, son:

- Los demás **cafés sin tostar**, sin descafeinar.
- **Café soluble liofilizado**, con granulometría de 2.0 – 3.00 mm
- Los demás **vehículos automóviles**, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diésel o semidiésel), para el transporte de 10 o más personas incluido el conductor.

- Los demás **transformadores de dieléctrico líquido**, de potencia inferior o igual a 650 kva.
- **Aguacates variedad Hass**, frescos o secos.

Importaciones

El ingreso de mercancías a Colombia está regido por normas aduaneras, artículos o servicios que tienen diferentes finalidades comerciales o productivas, esta actividad complementa la demanda interior de los consumidores. En la tabla 6 se consigna el comportamiento de las importaciones en miles de dólares, en el territorio de la RAP Eje Cafetero.

Tabla 6 Importaciones en Miles de Dólares 2018 – 2024.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Caldas	379.562	344.544	302.199	475.927	581.973	444.254	286.259
Quindío	92.505	75.840	73.970	128.228	153.959	138.756	115.784
Risaralda	546.834	549.178	481.266	738.525	894.237	785.418	528.547
Tolima	56.050	81.145	48.613	66.946	87.719	80.630	53.078
RAP Eje Cafetero	1.074.951	1.050.707	906.048	1.409.626	1.717.888	1.449.058	983.668
Colombia	51.230.567	52.702.624	43.488.662	61.101.362	77.413.351	62.796.636	41.685.985
Participación %	2,10	1,99	2,08	2,31	2,22	2,31	2,36

Fuente: <https://www.marco.com.co/departamento/bienes/5>

En la tabla se puede ver que estas importaciones en territorio RAP han tenido un comportamiento creciente del año 2018 a 2022, a excepción del año de la pandemia 2020, situación que coincide con el comportamiento nacional; La tendencia se quiebra para el período 2023. La explicación dada por los expertos es la desaceleración de la economía, con la baja del consumo interno y la no sustitución de los productos importados con producción nacional. Se espera que para la vigencia 2024 y en proyección el comportamiento hasta el mes diciembre, se corrija la tendencia y se vuelva a crecer.

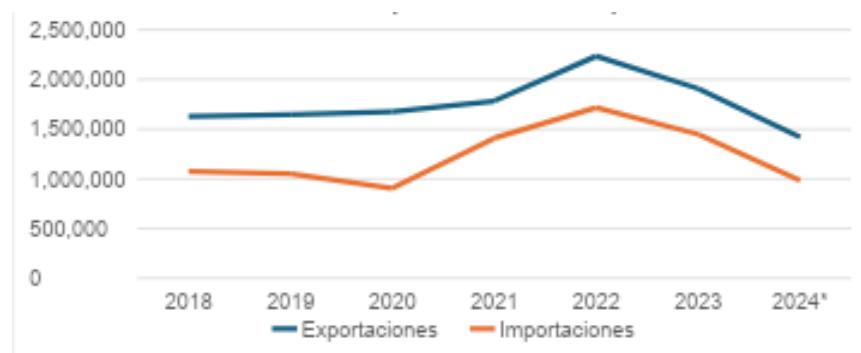
La participación porcentual de las importaciones de la RAP, frente al contexto nacional se mueve en los tres últimos años del análisis en las cifras de 2,22%, 2,31% y 2,36%.

A continuación, se relacionan algunas de las principales posiciones arancelarias de artículos que se importan:

- **Motocicletas** de cilindrada igual o inferior a 185 cm3.
- Los demás **chasis de vehículos automóviles**, de las partidas 87.01 a 87.05 equipados con su motor.
- **Paneles de cristal líquido LCD** o de plasma.
- **Máquinas y aparatos para acondicionamiento** que comprendan un ventilador con motor y los dispositivos adecuados para modificar la temperatura y la humedad.
- **Compresores** de los tipos utilizados en los equipos frigoríficos, herméticos y semiherméticos de potencia superior a 0,37 KVA (1/2 HP)

La balanza comercial de Colombia es deficitaria, mientras en la RAP Eje Cafetero la ecuación exportaciones menos importaciones, es un factor superavitario como lo muestra la gráfica 7, circunstancia importante en el ámbito económico, con relación a la exigencia de divisas para el desarrollo de las operaciones.

Gráfica 7 Comportamiento Exportaciones vs Importaciones.



Fuente: Elaboración propia.

Movimiento de Pasajeros Origen Destino

Aéreo

En la tabla 7 se observa que la RAP Eje Cafetero tiene un inventario de 9 aeropuertos reportados en movimiento de pasajeros en la Aeronáutica Civil de Colombia, sistematizado en su Observatorio de Datos Aeronáuticos ODA.

Tabla 7 Inventario Aeropuertos RAP Eje Cafetero.

	Nombre	Municipio	Departamento	Condición
1	Matecaña	Pereira	Risaralda	Internacional
2	El Edén	La Tebaida / Armenia	Quindío	Internacional
3	Perales	Ibagué	Tolima	Nacional

	Nombre	Municipio	Departamento	Condición
4	La Nubia	Manizales	Caldas	Nacional
5	José Celestino Mutis	Mariquita	Tolima	Nacional Regional
6	Santiago Vila	Flandes / Girardot	Tolima / Cundinamarca	Nacional Regional
7	Aeropuerto General Navas Pardo	Chaparral	Tolima	Nacional Regional
8	Tolemaida	Nilo / Melgar	Cundinamarca / Tolima	Nacional Regional
9		Saldaña	Tolima	Nacional Regional

Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/analitica/Paginas/Pasajeros_Carga.aspx

Dos aeropuertos tienen la categoría de internacionales como son los de Pereira y La Tebaida / Armenia, quienes en su operación origen destino prestan el servicio a otras naciones, como son principalmente a Estados Unidos y Panamá. De igual forma tienen oferta nacional a diferentes ciudades dentro de las que se encuentran Bogotá D. C. Rionegro, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla, Quibdó, Bahía Solano, entre otras.

Pasajeros aéreos nacionales

De los aeródromos con una cifra superior a los 20.000 pasajeros anuales había dos que son los de Ibagué y Manizales. Se trata de operaciones nacionales en origen y destino entre ellas cabe destacar las rutas a Bogotá D.C. y Medellín. Los otros cinco aeropuertos cuentan con menos de 20.000 pasajeros y solo ofrecen vuelos nacionales regionales. Dos de ellas son prominentes porque, debido a su proximidad, dan servicio a dos departamentos. Flandes Girardot y Nilo Melgar, es el caso. Para el desarrollo del presente Plan Logístico serán, a tal efecto, motivo de estudio los anteriores cuatro aeropuertos, esto es, Matecaña, El Edén, Perales y La Nubia, por cuanto supone un alto volumen de pasajeros tanto de origen como de destino. En la tabla a continuación se expresa el volumen de pasajeros de cada uno de los aeródromos, en una serie de siete años desde el 2018 hasta 2024, en donde se aportan los dos primeros trimestres reportados en el ODA. Así mismo, se consigna el total de pasajeros para la RAP Eje Cafetero y el movimiento que han tenido en todos los aeropuertos de Colombia.

En la tabla 8 se observa el número de pasajeros nacionales en transporte aéreo de la RAP Eje Cafetero.

Tabla 8 Pasajeros Nacionales Aéreos RAP Eje Cafetero.

	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2024*
Aeropuerto Base	Total, Pasajeros						
Manizales - La Nubia Origen	111.728	116.582	37.734	63.340	72.681	51.740	19.495
Manizales - La Nubia Destino	111.325	115.547	36.674	61.642	73.268	52.155	19.327
Total Nacional La Nubia	223.053	232.129	74.408	124.982	145.949	103.895	38.822
Armenia - El Edén Origen	171.738	208.726	72.758	141.387	281.130	293.373	172.004
Armenia - El Edén Destino	171.232	210.510	71.164	139.967	280.073	287.998	169.081
Total Nacional EL EDEN	342.970	419.236	143.922	281.354	561.203	581.371	341.085
Pereira - Matecaña Origen	861.292	871.062	297.911	776.894	1.272.297	1.022.107	633.309
Pereira - Matecaña Destino	847.590	855.258	293.068	761.842	1.236.013	1.001.051	597.572
Total Nacional Matecaña	1.708.882	1.726.320	590.979	1.538.736	2.508.310	2.023.158	1.230.881
Ibagué - Perales Origen	65.767	74.421	19.260	35.037	85.106	89.089	64.572
Ibagué - Perales Destino	64.063	72.964	18.740	34.533	81.567	86.490	61.265

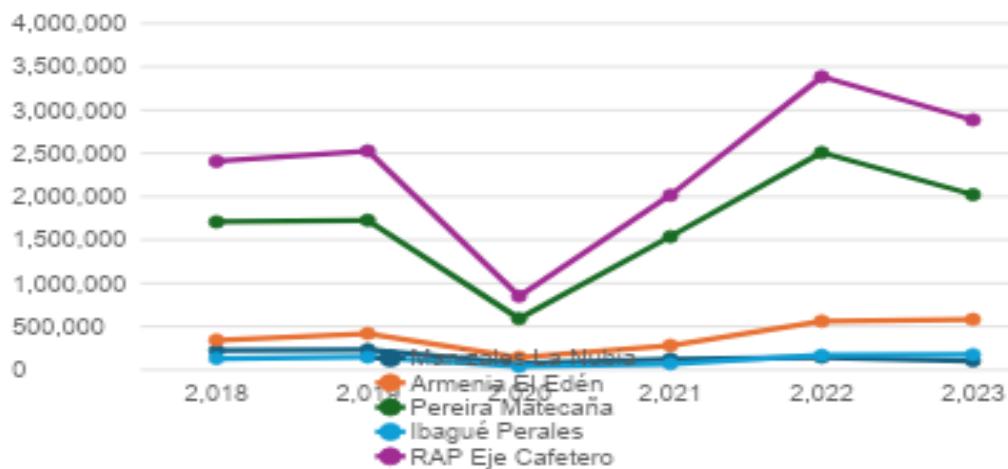
	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2024*
Aeropuerto Base	Total, Pasajeros						
Total Nacional Perales	129.830	147.385	38.000	69.570	166.673	175.579	125.837
RAP EJE CAFETERO	2.404.735	2.525.070	847.309	2.014.642	3.382.135	2.884.003	1.736.625
COLOMBIA	27.150.436	30.009.109	10.224.505	24.281.580	35.924.247	33.965.622	18.404.032

Fuente: AEROCIVIL.

La RAP Eje Cafetero, tiene una participación promedio del 8,75% de pasajeros aéreos frente al contexto nacional. La cifra de 2018 inicia con un movimiento de 2.404.735 creciendo en un 4% para la vigencia 2019. La pandemia en 2020 ocasionó la disminución ostensible de pasajeros, cayendo el volumen en un -67%. Para el 2021 la recuperación fue significativa, pero no alcanzó la tendencia creciente que se venía trayendo de los años 2018 y 2019. En el año 2022 el crecimiento es significativo en la RAP Eje Cafetero, mientras el país creció a una tasa de viajeros nacionales del 47,95%, el territorio lo hizo en el 67,81% llegando a la cifra de 3.382.135 de pasajeros.

Para el año 2023, se presentó una variable importante en el transporte aéreo colombiano, como fue el cierre de dos aerolíneas de bajo costo, ocasionado según los expertos por las alzas de combustible fruto de la guerra Rusia Ucrania, así mismo, la devaluación del peso colombiano y el impuesto sobre los pasajes aéreos. Las compañías que cerraron fueron Viva Air y Ultra Air. En la gráfica a continuación se puede observar el cambio de tendencia.

Gráfica 8 Movimiento de Pasajeros Nacionales Aéreos RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración propia.

Pasajeros aéreos internacionales

El gran desafío de muchas comunidades es ser polo de atracción de visitantes de otras latitudes, estos pasajeros extranjeros pueden venir en calidad de turistas o en misiones de negocios, traduciéndose en divisas que mueven la economía de la región visitada.

La RAP Eje Cafetero tiene en su inventario de aeropuertos en donde dos de ellos con movimientos internacionales como se muestra en la tabla 9.

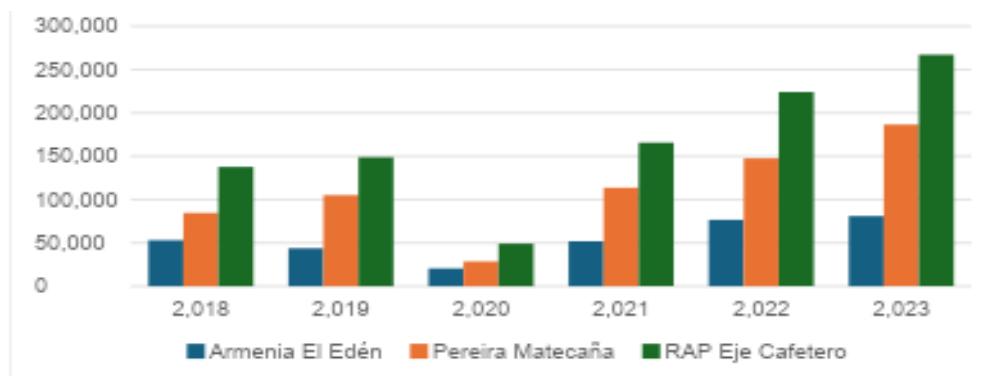
Tabla 9 Pasajeros Aéreos Internacionales RAP Eje Cafetero.

Aeropuerto Base	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Nombre	Total, Pasajeros						
Armenia - El Edén Origen	26.880	22.105	10.133	26.166	38.713	40.717	22.435
Armenia - El Edén Destino	26.215	21.676	10.432	25.664	37.918	40.225	20.509
Total internacional EL EDÉN	53.095	43.781	20.565	51.830	76.631	80.942	42.944
Pereira - Matecaña Origen	41.714	53.094	13.374	57.774	73.296	93.799	47.878
Pereira - Matecaña Destino	42.874	51.969	15.161	55.878	74.249	92.586	45.049

Aeropuerto Base	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Nombre	Total, Pasajeros	Total, Pasajeros	Total, Pasajeros	Total, Pasajeros	Total, Pasajeros	Total, Pasajeros	Total, Pasajeros
Total Internacional Matecaña	84.588	105.063	28.535	113.652	147.545	186.385	92.927
RAP EJE CAFETERO	137.683	148.844	49.100	165.482	224.176	267.327	135.871
COLOMBIA	14.998.858	15.544.413	4.290.299	8.369.806	16.676.258	19.608.846	10.562.364

Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/analitica/Paginas/Pasajeros_Carga.aspx

Gráfica 9 Pasajeros Internacionales RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración propia.

La tendencia como se puede observar en la anterior gráfica es creciente, políticas de competitividad que deberán mantenerse, y el avance en la actualización permanente de servicios en los aeropuertos. Atendiendo los requerimientos de la autoridad nacional como es la Aeronáutica Civil Aerocivil.

Total pasajeros aéreos nacionales e internacionales

El crecimiento de los pasajeros aéreos en la RAP Eje Cafetero, va con la tendencia del país, si se mira una proyección lineal de la vigencia 2024 consignada en la tabla 10. La RAP Eje Cafetero terminaría con un total de pasajeros movilizados por encima de los 3.750.000. subsanando con esto la caída en la vigencia 2023, por los cierres de las aerolíneas ya mencionadas.

Tabla 10 Total Pasajeros Aéreos RAP Eje Cafetero.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
RAP Eje Cafetero nacional	2.406.753	2.527.089	849.329	2.016.663	3.384.157	2.886.026	1.738.649
RAP Eje Cafetero internacional	137.683	148.844	49.100	165.482	224.176	267.327	135.871
Total RAP Eje Cafetero	2.544.436	2.675.933	898.429	2.182.145	3.608.333	3.153.353	1.874.520
COLOMBIA nacional	27.150.436	30.009.109	10.224.505	24.281.580	35.924.247	33.965.622	18.404.032
COLOMBIA internacional	14.998.858	15.544.413	4.290.299	8.369.806	16.676.258	19.608.846	10.562.364
Total COLOMBIA	42.149.294	45.553.522	14.514.804	32.651.386	52.600.505	53.574.468	28.966.396

Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/analitica/Paginas/Pasajeros_Carga.aspx

Movimiento de pasajeros modo Terrestre

La RAP Eje Cafetero, cuenta en sus capitales de departamento con sus terminales de pasajeros, en donde se hace la operación despacho y recepción usuarios que pisán el territorio por varios motivos (laboral, control médico, turístico, etc.) de igual forma otros usuarios del servicio público solo hacen en tránsito para otras localidades. El Ministerio del Transporte cuenta en su portal, un centro estadístico en el link: <https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Pasajeros-Modo-terrestre/Operaci%C3%B3n-en-las-terminales-de-transporte>, en donde consignan en forma permanente los movimientos de pasajeros por las terminales a lo largo y ancho de Colombia.

En la tabla a continuación, se presenta el movimiento de pasajeros terrestres origen destino y el acumulado en la RAP Eje Cafetero.

Tabla 11 Movimiento de Pasajeros Modo Terrestres RAP Eje Cafetero.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Manizales	3.040.894	3.152.324	1.140.849	1.772.547	2.504.220	2.627.268	2.031.797
Armenia	6.684.490	7.355.673	2.631.378	3.283.483	4.471.929	4.662.772	3.875.366
Pereira	6.897.758	6.834.156	2.503.317	3.588.137	5.162.255	5.386.991	4.112.486
Ibagué	4.599.174	4.560.269	1.519.119	2.301.379	2.569.762	3.267.298	2.639.213
RAP Eje Cafetero	21.224.334	21.904.441	7.796.683	10.947.567	14.710.188	15.946.352	12.658.862

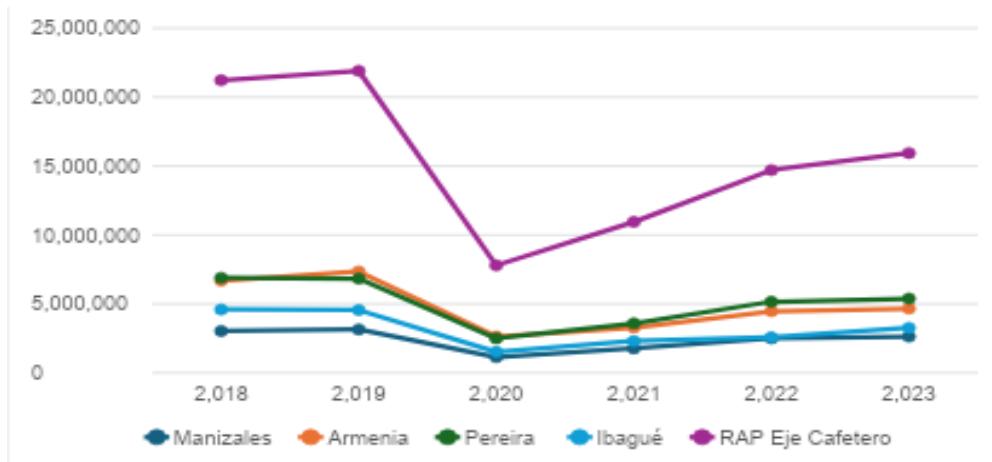
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Colombia	139.269.838	135.882.528	45.485.359	67.887.424	101.341.996	110.159.953	89.300.634

Fuente: Ministerio del Transporte.

Esta información deja observar el comportamiento del número de usuarios del servicio público, en una serie de 7 años, comprendido entre el año 2018 a 2024 con información actualizada al 18 de octubre. El año 2020, se representa un punto de quiebre en la cantidad de viajeros usuarios de este medio de transporte. Aparte de la restricción de su uso por las circunstancias de la pandemia, el retorno a la normalidad que sería volver a la cantidad de pasajeros que se contabilizaban en los años anteriores como fueron 2018 y 2019, no se ha podido obtener, ni en la RAP Eje Cafetero, ni en el movimiento en toda Colombia. Las hipótesis pueden ser variadas, entre otras, la oferta de transporte aéreo a bajo costo, el uso de vehículos particulares o una situación económica de los usuarios. Mientras en el 2019, el número de pasajeros en la RAP Eje Cafetero, llegó a los 21.904.441; Para el año corrido de 2023, sólo alcanzó 15.946.352, es decir -5.958.089.

En la gráfica 10 se puede ver las tendencias que se han venido analizando en el párrafo anterior.

Gráfica 10 RAP Eje Cafetero Movimiento de Pasajeros Terrestres Origen Destino.



Fuente: Elaboración propia.

Movimiento de carga Aérea

El movimiento de carga aérea en la RAP Eje Cafetero, se da en 5 aeropuertos como se puede ver en las tablas, en donde se puede observar que este servicio de carga ha disminuido en el tiempo, por razones como el valor del flete.

Tabla 12 Carga Origen Aeropuertos RAP Eje Cafetero (KILOGRAMOS).

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Manizales	788	185	447	6.311	1.554	81	682
Armenia	44.562	65.833	70.148	60.704	55.766	53.232	29.887
Pereira	1.890.244	1.616.913	267.522	925.676	777.083	676.945	510.513
Ibagué	50.169	27.573	29.753	77.872	45.244	24.188	6.414
Flandes	418.247	545.287	360.697	577.447	744.193	398.757	178.505
RAP Eje Cafetero	2.404.010	2.255.791	728.567	1.648.010	1.623.840	1.153.203	726.001

Fuente: Aeronáutica Civil * 3er trimestre.

En la carga de origen del territorio, el mayor movimiento se presenta en el aeropuerto Matecaña de la ciudad de Pereira. En segundo lugar, se destaca el aeródromo Santiago Vila del municipio de Flandes Tolima.

Tabla 13 Carga Aérea Destino RAP Eje Cafetero (KILOGRAMOS).

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Manizales	943	627	1.040	18.601	2.982	2.573	1.437
Armenia	62.720	88.924	97.597	90.723	74.445	76.025	50.639
Pereira	2.806.685	2.327.940	607.774	1.688.809	1.307.309	1.104.466	721.739
Ibagué	52.709	46.071	40.835	92.927	27.349	25.582	1.902
Flandes	418.277	549.315	359.141	574.026	742.515	396.872	178.637
RAP Eje Cafetero	3.341.334	3.012.877	1.106.387	2.465.086	2.154.600	1.605.518	954.354

Fuente: Aeronáutica Civil * 3er trimestre.

En la tabla 13 se presenta el destino de la carga aérea que llega a 5 aeropuertos de la RAP Eje Cafetero, destacando de nuevo el Matecaña de Pereira y el Jorge Vila de Flandes. Sumando la carga origen destino para el año 2023 de la región, está solo asciende a 2.758.721 de kilogramos, siendo realmente marginal frente al volumen nacional de 1.036.595.841 de kilogramos.

Movimiento de carga Terrestre

La carga en los 4 departamentos que conforman la RAP Eje Cafetero, como origen y como destino, se estableció un análisis para la serie de años de 2019 a septiembre de 2024, de informes que expide el Ministerio de Transporte y sus visores con actualización permanente. En la tabla 14 se consigna el comportamiento en toneladas año, de lo sucedió en el territorio.

Tabla 14 Movimiento de Carga por Departamento RAP Eje (Tn/año).

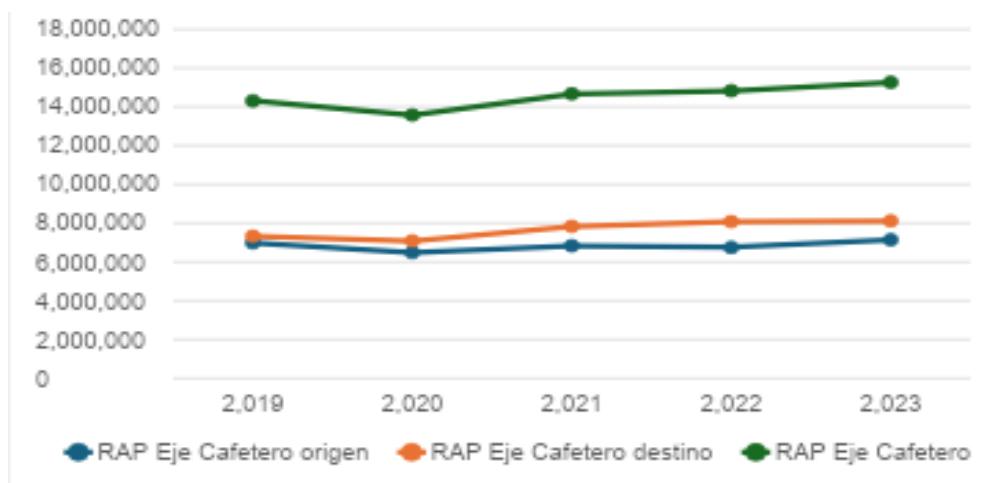
*Septiembre

	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2024*
Caldas Origen	1.236.973	1.182.881	1.311.692	1.307.414	1.265.610	910.190
Caldas Destino	1.749.626	1.683.766	1.923.915	1.896.374	1.862.677	1.388.222
Caldas	2.986.599	2.866.648	3.235.606	3.205.810	3.130.310	2.298.412
Quindío origen	450.498	438.078	480.573	500.627	528.340	437.909
Quindío Destino	910.839	868.517	1.022.986	1.089.960	1.076.950	828.071
Quindío	1.361.337	1.306.596	1.503.560	1.590.588	1.605.290	1.265.980
Risaralda Origen	1.537.835	1.516.988	1.644.476	1.718.759	1.885.680	1.530.532
Risaralda Destino	2.419.601	2.374.832	2.632.109	2.780.143	2.901.515	2.223.679
Risaralda	3.957.436	3.891.819	4.276.584	4.498.902	4.787.196	3.754.211
Tolima origen	3.758.004	3.349.807	3.396.092	3.222.414	3.460.396	2.728.606
Tolima destino	2.244.980	2.160.083	2.253.694	2.309.672	2.277.608	1.827.022
Tolima	6.002.984	5.509.890	5.649.786	5.532.086	5.738.004	4.555.627
RAP Eje Cafetero origen	6.983.309	6.487.754	6.832.833	6.749.214	7.140.026	5.607.236
RAP Eje Cafetero destino	7.325.047	7.087.198	7.832.704	8.076.149	8.118.749	6.266.994
RAP Eje Cafetero	14.308.356	13.574.953	14.665.537	14.827.385	15.260.799	11.874.230
Colombia	118.808.720	108.721.015	123.711.244	135.638.763	135.964.213	108.419.487

Fuente: Ministerio de Transporte.

En la serie se puede observar que la tendencia ha sido creciente año a año, con una disminución para el período 2020, en donde se alteró el orden de las cosas por la pandemia del COVID 19.

Gráfica 11 Movimiento de Carga Terrestre Origen Destino RAP Eje Cafetero.



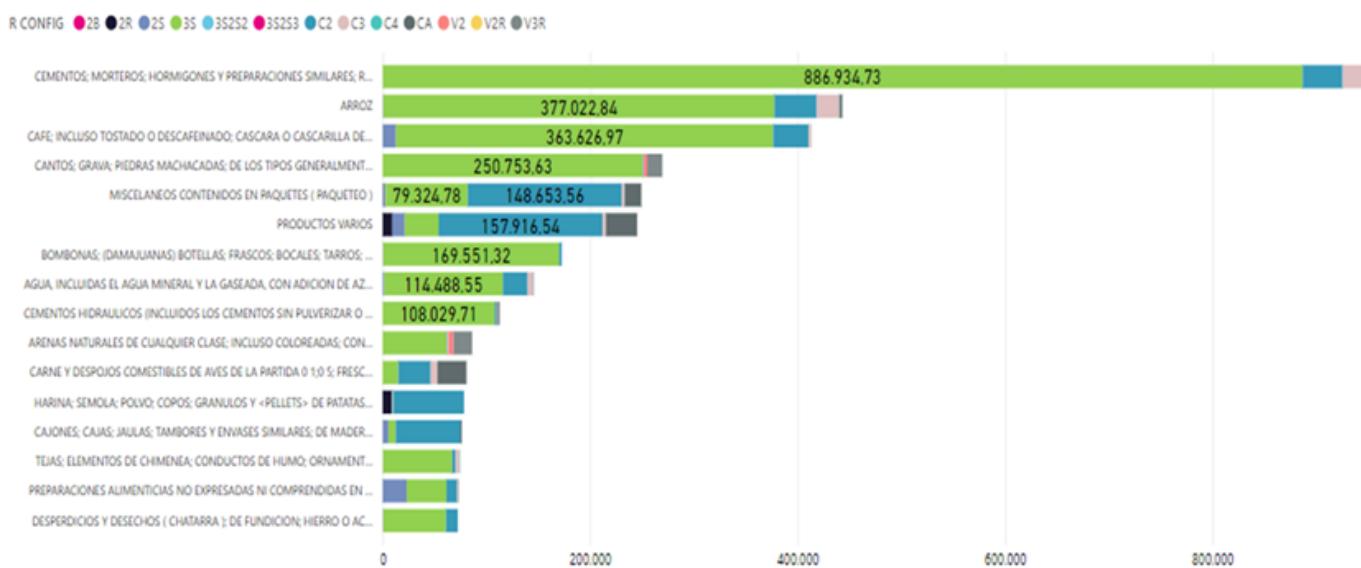
Fuente: Ministerio del Transporte.

El comportamiento del movimiento de la carga terrestre como se observa en la gráfica anterior fue de -5.1% de 2019 a 2020; una vez se normaliza la tendencia en el año 2021, el crecimiento para 2022 fue del 1.1% y en la vigencia 2023 alcanzó el 2.2%.

Los productos origen de la RAP Eje Cafetero, se ve en la gráfica, correspondiente a un acumulado del año 2024 a septiembre muestran un ranking.

En orden empieza con el cemento, arroz, café, gravas y paqueteo.

Gráfica 12 Ranking Productos Origen 2024 Acumulado a Septiembre RAP Eje Cafetero.

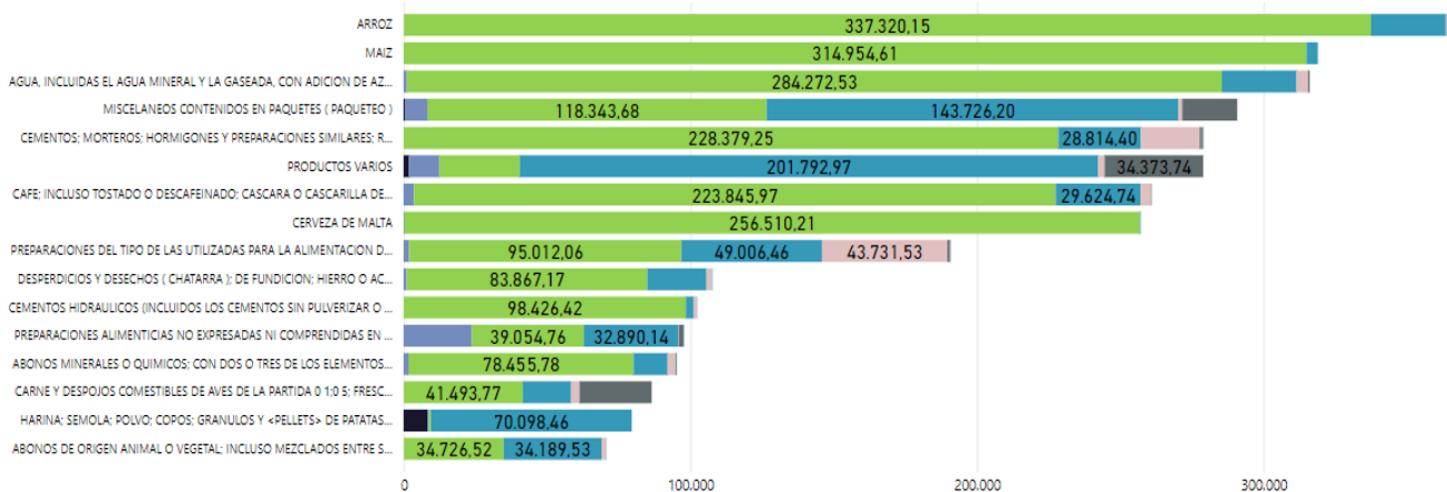


Fuente: Ministerio del Transporte.

En cuanto al destino de la carga movida al territorio de la RAP Eje Cafetero, en la gráfica a continuación se presenta un ranking, en donde como lo pueden observar como son los alimentos como el arroz y el maíz ocupan las dos primeras posiciones; posteriormente el agua incluidas la mineral y gaseosas; Paqueteo; Cemento; Productos varios; Café y Cerveza, para destacar los 8 primeros artículos.

Gráfica 13 Ranking Productos Destino 2024 Acumulado Septiembre RAP Eje Cafetero.

R CONFIG ● 2B ● 2R ● 25 ● 3R ● 3S ● 3S2S2 ● 3S2S3 ● C2 ● C3 ● C4 ● CA ● V2 ● V2R ● V3R



Fuente: Ministerio del Transporte.

Finalmente, la participación de la RAP Eje Cafetero frente al movimiento nacional, se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 15 Participación Movimiento de Carga Frente a Colombia RAP Eje Cafetero.

*A septiembre

	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2024*
RAP Eje Cafetero	14.308.356	13.574.953	14.665.537	14.827.385	15.260.799	11.874.230
Colombia	118.808.720	108.721.015	123.711.244	135.638.763	135.964.213	108.419.487
Participación %	12,04	12,49	11,85	10,93	11,22	10,95

Fuente: Ministerio del Transporte.

La región representa un 11,22% en la vigencia fiscal 2023 de toda la carga movilizada en el país, considerando que en la serie analizada se ha llegado hasta el 12,49% en 2020 y el punto menor se da en el año 2022 con el 10,93%.

3.3. Corredores Logísticos Nacionales

Al interior de Colombia, la estructura de los corredores logísticos está vinculados a la red terrestre, debido a que apenas se están desarrollando otros medios de transporte, como son el férreo y fluvial. Por estos corredores fluye la mercancía interna, con destino origen del consumo local; igualmente los productos a exportar, destacándose los sitios de salida en los puertos de los dos océanos, el terrestre a los países de vecinos de Ecuador y Venezuela; en cuanto al transporte aéreo predominan los aeropuertos de: El Dorado ubicado en Bogotá, José María Córdova, en Rionegro; Alfonso Bonilla Aragón, en Palmira; Ernesto Cortissoz, en Soledad; Camilo Daza, en Cúcuta, y Aeropuerto Matecaña en Pereira.

En la tabla 16 se muestra como el Ministerio del Transporte aprobó en la resolución del año 2022 los corredores con rutas viales o multimodales **críticas** para el **transporte de carga** en el país. Conectan centros de producción, consumo y los principales **puertos marítimos** (como Buenaventura en el Pacífico y Cartagena, Barranquilla en el Caribe) o **fronterizos** (como Ipiales y Cúcuta), facilitando el **comercio exterior e interior**. La eficiencia en estos corredores es fundamental para la **competitividad económica** de Colombia.

Tabla 16 Corredores Logísticos en Colombia.

Corredor Logístico		Puntos Principales
1	Bogotá – Buenaventura – Ipiales	Conecta el centro del país (Bogotá) con el principal puerto del Pacífico (Buenaventura) y la frontera sur (Ipiales).
2	Cali – Medellín – Cartagena	Conecta importantes centros urbanos (Cali y Medellín) con el principal complejo portuario del Caribe (Cartagena).
3	Bogotá – Barranquilla	Conecta el centro del país (Bogotá) con otro puerto clave del Caribe (Barranquilla).
4	Bogotá – Cúcuta	Conecta el centro del país (Bogotá) con la frontera nororiental (Cúcuta).
5	Medellín – Bucaramanga	Conecta el principal centro industrial (Medellín) con un importante centro de producción y logística en el nororiente (Bucaramanga).

Corredor Logístico		Puntos Principales
6	Bogotá – Yopal	Conecta el centro del país (Bogotá) con la capital del departamento de Casanare y la región de los Llanos Orientales.
7	Bogotá -Puerto Asís	Conecta el centro del país (Bogotá) con un puerto fluvial y centro de la región amazónica y Putumayo (Puerto Asís).

Fuente: Ministerio del Transporte 2024.

3.3.1. Corredor Logístico Bogotá - Buenaventura – Ipiales

- ✓ Recorrido terrestre: Bogotá, Melgar, Girardot, Espinal por variante, Ibagué, Armenia y de allí Buenaventura. Resaltándose el extenso paso por la RAP Eje Cafetero con recorrido por parte de los municipios del territorio RAP.
- ✓ Ramales del recorrido terrestre. Se destacan dos:
 - Zarzal – Obando – Cartago. El cual tiene continuidad a partir del municipio de Cartago hacia la ciudad de Pereira, por la vecindad geográfica y cercanía, y la innegable relación consolidada con actividades comerciales, educativas y laborales.
 - Cali – Yumbo- Ansermanuevo – Cartago – Alcalá – Quimbaya – Armenia. Con límites a partir de Ansermanuevo con el municipio de La Virginia Risaralda en conexión por la ruta Pacífico 3.
- ✓ Ejes fluviales: Río Cauca.
- ✓ Red férrea: Corredor Pacífico (Buenaventura – Cartago). Con ramal que se extiende a Caimalito (Pereira) y proyección La Felisa (Filadelfia).
- ✓ Aeropuertos: El Edén de Armenia, Perales de Ibagué, Santiago Vila de Flandes.
- ✓ Municipios con jurisdicción en el corredor: Ver la tabla a continuación:

Tabla 17 Corredor Bogotá Buenaventura Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.

No	Nombre Municipio	Departamento
1	Armenia	Quindío
2	Cajamarca	Tolima
3	Calarcá	Quindío
4	Coello	Tolima

No	Nombre Municipio	Departamento
5	Espinal	Tolima
6	Flandes	Tolima
7	Ibagué	Tolima
8	Icononzo	Tolima
9	La Tebaida	Quindío
10	Melgar	Tolima
11	Montenegro	Quindío
12	Quimbaya	Quindío
13	Suarez	Tolima

Fuente: Elaboración propia.

3.3.2. Corredor logístico Cali – Medellín – Cartagena

El corredor cuenta con las siguientes características frente a la RAP Eje Cafetero:

- ✓ Recorrido terrestre: Cali – Yumbo – Tuluá – Santa Rosa de Cabal – La Pintada – Medellín – Corozal – Turbaco – Cartagena
- ✓ Ramales del recorrido:
 - Cali – Yumbo – Roldanillo – Ansermanuevo – La Virginia – Viterbo – Riosucio – Supía
 - Zarzal (La Paila) – Armenia – Circasia – Pereira
 - Armenia – Cartago
 - Manizales – Mariquita – Honda – La Dorada
- ✓ Ejes fluviales: Río Cauca
- ✓ Red férrea: No la especifica la resolución
- ✓ Aeropuertos: Internacional Matecaña de Pereira, La Nubia Manizales, José Celestino Mutis de Mariquita.
- ✓ Municipios con jurisdicción en el corredor: Ver la tabla a continuación:

Tabla 18 Corredor Cali – Medellín – Cartagena, Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.

No	Nombre Municipio	Departamento
1	Anserma	Caldas
2	Armenia	Quindío
3	Balboa	Risaralda

No	Nombre Municipio	Departamento
4	Belalcázar	Caldas
5	Calarcá	Quindío
6	Chinchiná	Caldas
7	Circasia	Quindío
8	Dosquebradas	Risaralda
9	Filandia	Quindío
10	Fresno	Tolima
11	Guática	Risaralda
12	Herveo	Tolima
13	Honda	Tolima
14	La Dorada	Caldas
15	La Tebaida	Quindío
16	La Virginia	Risaralda
17	Manizales	Caldas
18	Mariquita	Tolima
19	Marmato	Caldas
20	Montenegro	Quindío
21	Neira	Caldas
22	Pacora	Caldas
23	Pereira	Risaralda
24	Quimbaya	Quindío
25	Quinchía	Risaralda
26	Riosucio	Caldas
27	Risaralda	Caldas
28	Salento	Quindío
29	San José	Caldas
30	Santa Rosa de Cabal	Risaralda
31	Santuario	Risaralda
32	Supía	Caldas
33	Villa María	Caldas
34	Viterbo	Caldas

Fuente: Ministerio del Transporte res 20223040002435 DE 2022.

3.3.3. Corredor logístico Bogotá – Barranquilla

El corredor presenta las siguientes características:

- ✓ Recorrido terrestre: Bogotá – Guaduas – La Dorada – Barrancabermeja – Aguachica – Pueblo Viejo – Barranquilla – Luruaco – Cartagena.
- ✓ Ramales del recorrido:
 - Guaduas – Honda – La Dorada – Puerto Salgar
- ✓ Ejes fluviales: Río Magdalena
- ✓ Red férrea: Bogotá – Puerto Salgar – La Dorada – Chiriguaná – Santa Marta
- ✓ Aeropuertos: No tiene sobre la RAP Eje Cafetero.
- ✓ Municipios con jurisdicción en el corredor: Ver la tabla a continuación:

Tabla 19 Corredor Bogotá – Barranquilla, Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.

No	Nombre Municipio	Departamento
1	Honda	Tolima
2	La Dorada	Caldas

Fuente: Ministerio del Transporte res 20223040002435 DE 2022.

3.3.4. Corredor Logístico Bogotá – Puerto Asís

Con las siguientes características:

- ✓ Recorrido Terrestre: Bogotá – Granada – Melgar – Espinal – Guamo – Neiva – Mocoa – Puerto Asís.
- ✓ Ramales del recorrido:
 - Espinal – Ibagué
- ✓ Ejes fluviales: No especifica.
- ✓ Red férrea: No especifica.
- ✓ Aeropuertos: No especifica para la RAP Eje Cafetero
- ✓ Municipios con jurisdicción en el corredor: Ver la tabla a continuación:

Tabla 20 Corredor Bogotá – puerto Asís, Municipios Jurisdicción en la RAP Eje Cafetero.

No	Nombre Municipio	Departamento
1	Coello	Tolima
2	Coyaima	Tolima
3	Espinal	Tolima
4	Ibagué	Tolima
5	Icononzo	Tolima
6	Melgar	Tolima
7	Natagaima	Tolima
8	Saldaña	Tolima
8	Suarez	Tolima

Fuente: Ministerio del Transporte res 20223040002435 DE 2022.

De los 7 corredores estratégicos nacionales definidos por el Ministerio de Transporte de Colombia, la RAP Eje Cafetero, tiene una fuerte presencia en tres de ellos, como son Bogotá – Buenaventura – Ipiales; Cali – Medellín – Cartagena; Bogotá – Puerto Asís; y en un corredor de manera tangencial Bogotá – Barranquilla. Esta interacción con estos corredores genera una zona de influencia que, se contabiliza en 49 municipios, lo que equivale tener en esos ejes estratégicos viales aproximadamente el 50 % de los entes territoriales que conforman toda la RAP.

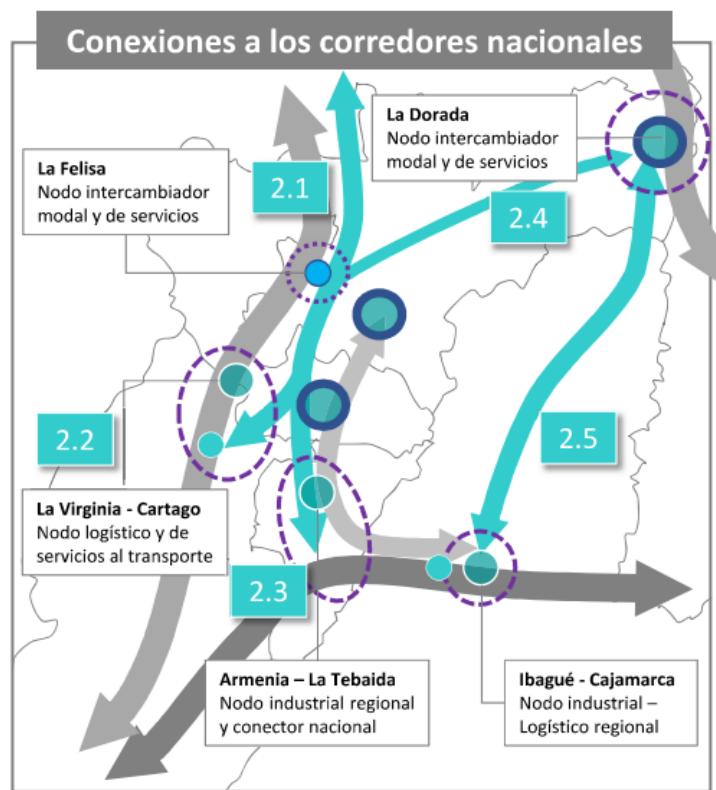
Esta situación de centralidad geográfica convierte a la RAP Eje Cafetero en un territorio propicio para el desarrollo logístico estructural. Por la confluencia de los pasillos estratégicos mencionados anteriormente. Promoviendo el transporte en varias formas. Por la ruta entre los dos océanos, Pacífico en Buenaventura, y la red que por ahora es vial y férrea, que llega a los puertos del Atlántico. También desde la Capital hacia el sur por las rutas Cali, o Neiva hacia el sur del país y el vecino país del Ecuador.

Basados en el estudio de la Hoja de Ruta de Acciones Prioritarias para la Articulación Logística de la Ecorregión del Eje Cafetero, desarrollado por el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe CAF. Se pudo identificar los corredores logísticos, basados en su incidencia en el territorio, clasificándolos en dos categorías así:

- De impacto nacional, Corredor Logístico de Integración Nacional – CLIN, coincidentes con los ejes estructurantes viales, con los que se ha desarrollado el país y que se han identificado en con los corredores logísticos estratégicos definidos por el Ministerio del Transporte. En donde también la influencia topográfica de la cordillera de los Andes, los corredores que forman los ríos Cauca y de La Magdalena, orientan también la consolidación de los recorridos

que deben seguir la dinámica del viaje de las mercancías. Por otro lado, la necesidad de conectar los océanos y las principales ciudades, como nodos centrales, indican la red por donde se debe transitar.

Gráfica 14 Corredores Logísticos de Integración Nacional – CLIN.

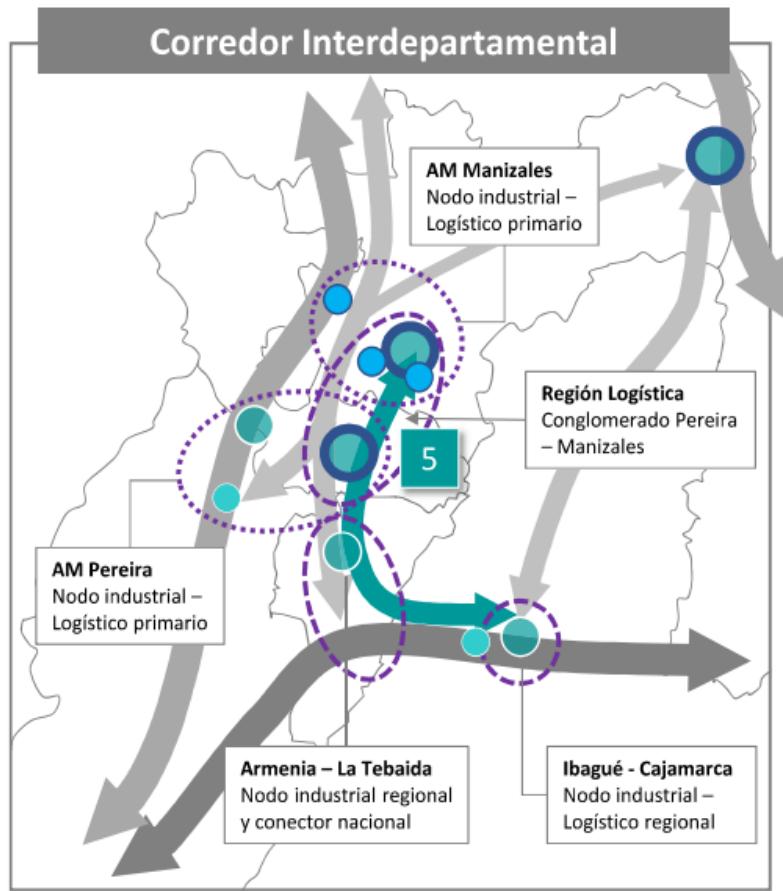


Fuente: SLOTT Consulting, en base a resultados del Taller Estratégico Regional.

En la anterior gráfica se puede observar la interrelación de los nodos y los corredores, en donde se ubican sobre la Troncal de Occidente, en el punto identificado 2.1 La Felisa, como nodo intercambiador modal y de servicios; 2.2 La Virginia – Cartago, como nodos logísticos y de servicios al transporte, la cercanía entre los dos municipios con oferta vial al ser cruce de la ruta 25, troncal del Pacífico y ramal tren del Pacífico; 2.3 Armenia – La Tebaida como nodo industrial regional y conector nacional, por su ubicación sobre la ruta No 40, conexión tren del Pacífico y aeropuerto internacional El Edén; 2.4 La Dorada como nodo intercambiador y de servicios, cuenta con oferta de la ruta vial 45, el tren La Dorada Chiriguaná y el desarrollo potencial sobre el río Magdalena; 2.5 Ibagué Cajamarca, nodo industrial logístico regional, ubicado sobre la ruta 40, con aeropuerto y potencial desarrollo ferreo.

- De impacto local territorial, Corredor Logístico de Impacto Regional – CLIR.

Gráfica 15 Corredores Logísticos de Impacto Regional.



Fuente: SLOTT Consulting, en base a resultados del Taller Estratégico Regional.

El corredor logístico Manizales – Pereira, es en su condición un conglomerado de importancia, por abarcar las Áreas Metropolitanas respectivas, que a su vez son nodos industriales logísticos primarios. Consolidados por el avance de sectores como Cerritos en Pereira y kilómetro 41 en el entorno de Manizales. Igualmente, el desarrollo y proyección de los municipios de La Virginia, Santa Rosa y Chinchiná. Y funcionalmente por ser un corredor de la Autopista del Café y un ramal de los corredores logísticos estratégicos, con Armenia – La Tebaida.

3.4. Nodos logísticos y jerarquización - Manizales, Pereira, Armenia, Ibagué, La Dorada

Las condiciones actuales y las expectativas logísticas a corto y mediano plazo desde los sectores privado y público en ciudades y municipios, especialmente en aquellos donde se localiza la industria dentro de la RAP Eje Cafetero, son el motor para fortalecer el crecimiento económico y la generación de empleo, y por ende, costos logísticos que favorezcan la producción, fabricación, comercialización y distribución de los productos de la región que aniden o salgan del área de influencia de la región.

Las regiones o municipios pertenecientes a la RAP Eje Cafetero, se han caracterizado anteriormente por ser centros de recepción de mercancías en gran proporción, y en menor proporción por ser generadoras de carga, lo que hace que, el costo logístico por transporte terrestre termine siendo un poco mayor en comparación con otras regiones del país, a su vez, porque no existe un insumo de información que permita conocer aquellas industrias las cuales demandan servicios de transporte para movilizar sus mercancías.

Antes de entrar a establecer los nodos en la RAP Eje Cafetero, es oportuno conocer lo que el Ministerio de Transporte conceptualizó en el anexo a la Resolución 57465 de noviembre 26 de 2024, en la cual estableció lo siguiente:

“Nodos - Ciudad: Entendidos como aquellos nodos del transporte, es decir, infraestructura en la cual se desarrollan actividades para el intercambio, transbordo o transferencia entre uno o más medios y/o modos de transporte, donde se prestan servicios asociados o conexos que le aportan un valor agregado al transporte en puntos de origen y destino del corredor y/o aquellas ciudades que atraviesa el mismo.”

Como punto de partida, puede precisar que, para efectos de la caracterización de los nodos y la jerarquización, puede adoptarse lo dispuesto en el estudio realizado por la CAF (2023), estos deberán corresponder a centros de producción, centros de consumo, nodos de intersección, puntos de rotura de carga o centros de transbordo, puertos y aeropuertos y pasos de frontera.

Basados en la recopilación de la información de estudios previos logísticos realizados por la CAF sobre la hoja de ruta de acciones prioritarias para la articulación logística de la ecorregión del Eje Cafetero, se pudo establecer los nodos logísticos y su categorización dentro del territorio de la RAP Eje Cafetero, son geográficamente los siguientes:

Tabla 21 Corredores Logístico de Impacto Regional.

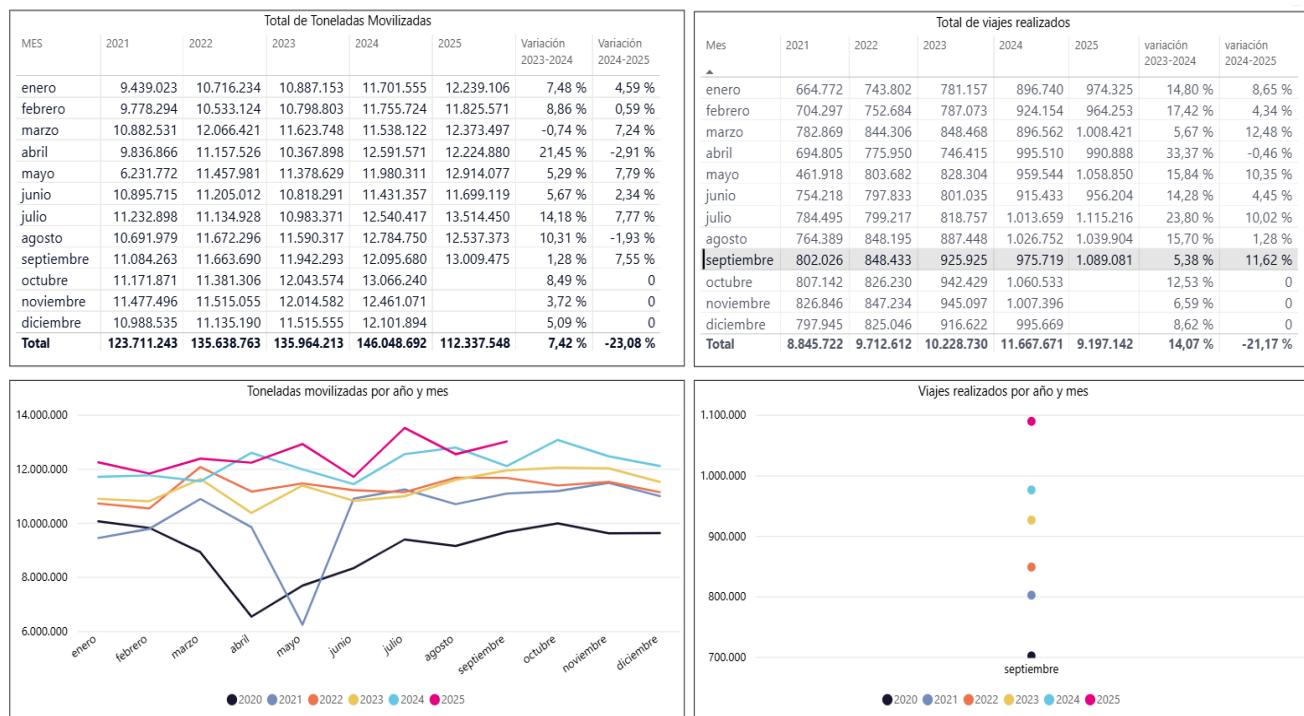
No	Ubicación Nodo	Jerarquización
1	Manizales	Central
2	Pereira	Central
3	La Dorada	Central
4	Armenia	Primario
5	Ibagué	Primario
6	La Virginia	Primario
7	La Tebaida	Secundario
8	Cartago	Secundario
9	Chinchiná	Terciario

No	Ubicación Nodo	Jerarquización
10	La Felisa	Terciario
11	Kilómetro 41	Terciario
12	Riosucio	Terciario
13	Flandes	Terciario
14	Honda	Terciario

Fuente: CAF Hoja de Ruta de Acciones Prioritarias para la Articulación Logística de la Ecorregión del Eje Cafetero, Colombia.

El movimiento de mercancías en Colombia, según datos reportados por el Ministerio de Transporte publicados en el portal logístico, arrojan los siguientes resultados tanto en toneladas como en viajes realizados en los últimos cinco años, incluyendo el año actual.

Gráfica 16 Movimiento de Mercancías en Colombia.



Fuente: Portal Logístico de Colombia.

Para dimensionar la importancia que tiene cada uno de los nodos por Departamento que conforman la RAP, con respecto al movimiento de carga generados en cada municipio, se tomarán como referencia los datos arrojados por el Portal Logístico de Colombia para el año 2024, con el movimiento de mercancías en el municipio de origen, para efectos de dimensionar y establecer las prioridades respecto de la jerarquización de los proyectos:

Municipio de Caldas

Tabla 22 Movimiento de Carga CALDAS.

Municipio origen	Toneladas
MANIZALES CALDAS	928.921,4
CHINCHINA CALDAS	187.321,1
LA DORADA CALDAS	32.715,5
ANSERMA CALDAS	20.397,7
MANZANARES CALDAS	9.383,8
RIOSUCIO CALDAS	5.960,3
PENSILVANIA CALDAS	5.325,3
VITERBO CALDAS	5.049,4
ARANZAZU CALDAS	4.699,9
AGUADAS CALDAS	3.994,3
MARQUETALIA CALDAS	2.759,0
VILLAMARIA CALDAS	2.519,1
MARMATO CALDAS	2.199,8
NEIRA CALDAS	2.156,9
RIOCLARO VILLAMARIA CALDAS	2.095,8
PACORA CALDAS	1.908,2
SAMANA CALDAS	1.841,4
ARAUCA PALESTINA CALDAS	1.674,3
SALAMINA CALDAS	966,1
RISARALDA CALDAS	735,6
SUPIA CALDAS	702,8
NORCASIA CALDAS	605,2
KILOMETRO 41 MANIZALES CALDAS	472,0
GUARINOCITO LA DORADA CALDAS	420,8
BELALCAZAR CALDAS	369,0
VICTORIA CALDAS	359,2
FLORENCIA SAMANA CALDAS	330,8
PALESTINA CALDAS	268,2
CARTAGENA PALESTINA CALDAS	187,8
Total	1.227.105,0

Fuente: Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Las mercancías que más se movilizaron con origen en el Departamento de Caldas en el 2024 fueron las siguientes:

Tabla 23 Productos de Carga CALDAS.

CODIGO	PARTIDA	Toneladas
000901	CAFE; INCLUSO TOSTADO O DESCAFEINADO; CASCARA O CASCARILLA DE CAFE; SUCEDANEO	181.046,1
006905	TEJAS; ELEMENTOS DE CHIMENEA; CONDUCTOS DE HUMO; ORNAMENTOS ARQUITECTONICO	99.651,1
007214	BARRAS DE HIERRO O DE ACERO SIN ALEAR; SIMPLEMENTE FORJADAS; LAMINADAS O EXT	77.588,1
007204	DESPERDICIOS Y DESECHOS (CHATARRA); DE FUNDICION; HIERRO O ACERO; LINGOTE	57.407,9
007206	HIERRO Y ACERO SIN ALEAR; EN LINGOTES U DEMAS FORMAS PRIMARIAS; EXCEPTO EL H	48.213,9
006810	MANUFACTURAS DE CEMENTO; HORMIGON O DE PIEDRA ARTIFICIAL; INCLUSO ARMADAS	47.388,6
009980	PRODUCTOS VARIOS	42.827,2
009880	MISCELANEOS CONTENIDOS EN PAQUETES (PAQUETEO)	39.050,6
002208	ALCOHOL ETILICO SIN DESNATURALIZAR CON UN GRADO ALCOHOLICO VOLUMETRICO INFERIOR A 80% VOL; AGUARDIENTES. LICORES Y DEMAS BEBIDAS ESPIRITUOSAS; PREPARACIONES ALCOHOLICAS COMPUSTAS DEL TIPO DE LAS UTILIZADAS PARA LA ELABORACION DE BEBIDAS.	35.372,9
001704	ARTICULOS DE CONFITERIA SIN CACAO (INCLUIDO EL CHOCOLATE BLANCO)	33.306,7
000402	LECHE Y NATAS (CREMA) CONCENTRADAS O CON ADICION DE AZUCAR U OTRO EDULCORANTE	29.744,0
002105	HELADOS Y PRODUCTOS SIMILARES INCLUSO CON CACAO	26.089,5
007216	PERFILES DE HIERRO O DE ACERO SIN ALEAR	23.436,7
007203	PRODUCTOS FERREOS OBTENIDOS POR REDUCCION DIRECTA DE MINERALES DE HIERRO Y DEM	19.094,1
000804	DATILES; HIGOS; PI?AS TROPICALES8ANANAS); AGUACATES(PALTAS); GUAYABAS; MANGOS	19.025,2
000000	CONJUNTOS INDUSTRIALES EXPORTADOS DE CONFORMIDAD CON EL REGLAMENTO (CE) N? 510/2011	10.870,5
Total		1.227.105,0

Fuente: Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Municipio de Risaralda

Tabla 24 Movimiento de Carga RISARALDA.

Municipio origen	Toneladas
PEREIRA RISARALDA	1.181.185,8
DOSQUEBRADAS RISARALDA	648.629,3
BALBOA RISARALDA	94.893,9
LA VIRGINIA RISARALDA	65.246,1
PUERTO CALDAS PEREIRA RISARALDA	33.497,4
SANTA ROSA DE CABAL RISARALDA	29.235,3
GUATICA RISARALDA	23.587,4
LIBARE PEREIRA RISARALDA	8.442,2
COMBIA PEREIRA RISARALDA	6.101,6
QUINCHIA RISARALDA	5.719,3
APIA RISARALDA	2.773,4
BELEN DE UMBRIA RISARALDA	2.553,4
IRRA QUINCHIA RISARALDA	2.057,0
SAN CLEMENTE GUATICA RISARALDA	1.965,9
GALICIA ALTA PEREIRA RISARALDA	1.277,5
SANTUARIO RISARALDA	1.259,1
PUEBLO RICO RISARALDA	658,4
MARSELLA RISARALDA	593,5
MISTRATO RISARALDA	332,9
LA CELIA RISARALDA	259,8
SANTA CECILIA PUEBLO RICO RISARALDA	188,0
BELMONTE PEREIRA RISARALDA	151,1
EL AGUACATE LA VIRGINIA RISARALDA	50,0
YARUMAL PEREIRA RISARALDA	34,0
LA BELLA PEREIRA RISARALDA	16,0
EL MANZANO PEREIRA RISARALDA	13,0
TAMBORES BALBOA RISARALDA	12,7
GUARNE APIA RISARALDA	12,0
SANTA ANA GUATICA RISARALDA	12,0
Total	2.110.798,7

Fuente. Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Las mercancías que más se movilizaron con origen en el Departamento de Risaralda en el 2024 fueron las siguientes:

Tabla 25 Productos de Carga RISARALDA.

CODIGO	PARTIDA	Toneladas
009880	MISCELLANEOUS CONTENIDOS EN PAQUETES (PAQUETEO)	199.495,1
009980	PRODUCTOS VARIOS	156.440,8
000901	CAFE; INCLUSO TOSTADO O DESCAFEINADO; CASCARA O CASCARRILLA DE CAFE; SUCEDANEO	134.157,7
001105	HARINA; SEMOLA; POLVO; COPOS; GRANULOS Y <PELLETS> DE PATATAS (PAPAS)	105.529,0
004415	CAJONES; CAJAS; JAULAS; TAMBORES Y ENVASES SIMILARES; DE MADERA; CARRETES	96.001,6
000207	CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES DE AVES DE LA PARTIDA 0 1;0 5; FRESCOS; REFRIGERD	95.954,0
002202	AGUA, INCLUIDAS EL AGUA MINERAL Y LA GASEADA, CON ADICION DE AZUCAR UOTRO EDULCORANTE O AROMATIZADA, Y DEMAS BEBIDAS NO ALCOHOLICAS, EXCEPTO LOS JUGOS DE FRUTAS U OTROS FRUTOS, O DE HORTALIZAS DE LA PARTIDA N2009.	94.272,3
002106	PREPARACIONES ALIMENTICIAS NO EXPRESADAS NI COMPRENDIDAS EN OTRAS PARTIDAS	79.061,9
004818	PAPEL DEL TIPO DEL UTILIZADO PARA PAPEL HIGIENICO Y PAPELES SIMILARES; GUATA	70.503,6
004803	PAPEL DEL TIPO DEL UTILIZADO PARA PAPEL HIGIENICO; TOALLITAS PARA DESMAQUILLA	66.660,6
007010	BOMBONAS; (DAMAJUANAS) BOTELLAS; FRASCOS; BOCALES; TARROS; ENVASES TUBULA	65.721,0
001701	AZUCAR DE CAÑA O DE REMOLACHA Y SACAROSA QUIMICAMENTE PURA; EN ESTADO SOLIDO	64.073,9
002940	AZUCARES QUIMICAMENTE PUROS; CON EXCEPCION DE LA SACAROSA; LACTOSA; MALTOSA	56.507,2
001905	PRODUCTOS DE PANADERIA; PASTELERIA O GALLETERIA; INCLUSO CON CACAO; HOSTIAS	54.846,7
000804	DATILES; HIGOS; PIAS TROPICALES8ANANAS); AGUACATES(PALTAS); GUAYABAS; MANGOS	48.735,8
001610	CAJAS, SACS, BOLSAS, ENVELOPES Y DEMAS ENVASES DE PAPEL, CARTON, CHATA	12.551,3
Total		2.110.798,7

Fuente. Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Municipio del Quindío

Tabla 26 Movimiento de Carga QUINDIO.

Municipio origen	Toneladas
ARMENIA QUINDIO	301.253,5
LA TEBAIDA QUINDIO	190.171,0
CALARCA QUINDIO	39.429,1
QUIMBAYA QUINDIO	28.727,9
LA HERRADURA LA TEBAIDA QUINDIO	10.267,1
MONTENEGRO QUINDIO	7.914,3
CIRCASIA QUINDIO	5.359,4
PIJAO QUINDIO	3.627,8
EL CAIMO ARMENIA QUINDIO	3.177,9
BUENAVISTA QUINDIO	2.454,2
SALENTO QUINDIO	1.273,1
FILANDIA QUINDIO	1.161,9
PUEBLO TAPADO MONTENEGRO QUINDIO	663,0
GENOVA QUINDIO	505,1
BARCELONA CALARCA QUINDIO	286,3
PUERTO RICO CALARCA QUINDIO	280,0
LA VIRGINIA CALARCA QUINDIO	125,3
CORDOBA QUINDIO	70,3
RIO VERDE BUENAVISTA QUINDIO	40,2
BARRAGAN PIJAO QUINDIO	30,2
PUEBLO RICO QUIMBAYA QUINDIO	25,0
Total	596.842,5

Fuente. Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Las mercancías que más se movilizaron con origen en el Departamento del Quindío en el 2024 fueron las siguientes:

Tabla 27 Productos de Carga QUINDÍO.

CÓDIGO	PARTIDA	Toneladas
000901	CAFE; INCLUSO TOSTADO O DESCAFEINADO; CASCARA O CASCARILLA DE CAFE; SUCEDANEO	147.378,4
009980	PRODUCTOS VARIOS	58.150,5
000105	GALLOS; GALLINAS; PATOS; GANSOS; PAVOS Y PINTADAS DE LAS ESPECIES DOMESTICAS	51.089,8
003401	JABON; PRODUCTOS TENSOACTIVOS USADOS COMO JABON; EN BARRAS; PANES O TROZOS	48.807,8
009880	MISCELANEOS CONTENIDOS EN PAQUETES (PAQUETEO)	48.745,0
007010	BOMBONAS; (DAMAJUANAS) BOTELLAS; FRASCOS; BOCALES; TARROS; ENVASES TUBULA	27.166,5
003402	AGENTES DE SUPERFICIE ORGANICOS (EXCEPTO EL JABON); PREPARACIONES TENSOACTIVAS	13.442,5
004411	TABLEROS DE FIBRA DE MADERA U OTRAS MATERIAS LE?OSAS; INCLUSO AGLOMERADOS CO	13.338,9
002006	LEGUMBRES Y HORTALIZAS; FRUTAS Y OTROS FRUTOS Y SUS CORTEZAS Y DEMAS PARTES D	12.169,4
000207	CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES DE AVES DE LA PARTIDA 0 1;0 5; FRESCOS; REFRIGERD	11.539,6
009800	CONJUNTOS INDUSTRIALES EXPORTADOS DE CONFORMIDAD CON EL REGLAMNETO (CEE) N? 518/	10.404,9
003403	PREPARACIONES LUBRICANTES Y PREPARACIONES DEL TIPO DE LAS UTILIZADAS PARA EL ENS	9.968,9
000804	DATILES; HIGOS; PI?AS TROPICALES8ANANAS); AGUACATES(PALTAS); GUAYABAS; MANGOS	7.725,1
3082	3082 - 9 - SUSTANCIA LÍQUIDA POTENCIALMENTE PELIGROSA PARA EL MEDIO AMBIENTE; N.	6.168,0
000810	LAS DEMAS FRUTAS U OTROS FRUTOS FRESCOS	6.156,6
002201	AGUA, INCLUIDAS EL AGUA MINERAL NATURAL O ARTIFICIAL Y LA GASEADA, SIN ADICION DE AZUCAR U OTRO EDULCORANTE NI AROMATIZADA; HIELO Y NIEVE.	5.724,4
Total		596.842,5

Fuente. Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Municipio del Tolima

Tabla 28 Movimiento de Carga TOLIMA.

Municipio origen	Toneladas
IBAGUE TOLIMA	2.100.591,4
ESPINAL TOLIMA	438.776,0
SALDANA TOLIMA	438.363,5
MARIOQUITA TOLIMA	166.514,9
SUAREZ TOLIMA	92.604,4
PURIFICACION TOLIMA	72.344,9
HONDA TOLIMA	67.739,8
VENADILLO TOLIMA	39.913,7
FLANDES TOLIMA	21.506,6
GUAMO TOLIMA	20.096,3
LETROS HERVEO TOLIMA	19.806,1
PIEDRAS TOLIMA	19.236,6
CHAPARRAL TOLIMA	17.434,1
LERIDA TOLIMA	13.355,1
AMBALEMA TOLIMA	12.880,7
GUALANDAY COELLO TOLIMA	11.431,6
ALVARADO TOLIMA	10.645,3
ARMERO GUAYABAL TOLIMA	9.703,8
CHICORAL ESPINAL TOLIMA	6.164,9
MELGAR TOLIMA	6.043,9
BUENOS AIRES IBAGUE TOLIMA	5.780,4
COELLO TOLIMA	5.631,9
PLANADAS TOLIMA	5.344,2
SAN LUIS TOLIMA	5.265,2
LIBANO TOLIMA	3.793,3
FRESNO TOLIMA	3.197,5
PAYANDE SAN LUIS TOLIMA	2.284,1
CAJAMARCA TOLIMA	1.910,4
DOIMA PIEDRAS TOLIMA	1.866,8
Total	
3.635.291,9	

Fuente. Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

Las mercancías que más se movilizaron con origen en el Departamento del Tolima en el 2024 fueron las siguientes:

Tabla 29 Productos da Carga TOLIMA.

CODIGO	PARTIDA	Toneladas
003816	CEMENTOS; MORTEROS; HORMIGONES Y PREPARACIONES SIMILARES; REFRACTARIOS; EX	1.196.483,6
001006	ARROZ	570.627,2
002517	CANTOS; GRAVA; PIEDRAS MACHACADAS; DE LOS TIPOS GENERALMENTE UTILIZADOS PAR	388.597,3
002505	ARENAS NATURALES DE CUALQUIER CLASE; INCLUSO COLOREADAS; CON EXCLUSION DE LA	154.414,8
007010	BOMBONAS; (DAMAJUANAS) BOTELLAS; FRASCOS; BOCALES; TARROS; ENVASES TUBULA	129.307,1
002523	CEMENTOS HIDRAULICOS (INCLUIDOS LOS CEMENTOS SIN PULVERIZAR O CLINKER); AUNQU	113.966,4
000901	CAFE; INCLUSO TOSTADO O DESCAFEINADO; CASCARA O CASCARILLA DE CAFE; SUCEDANEO	105.965,8
002202	AGUA, INCLUIDAS EL AGUA MINERAL Y LA GASEADA, CON ADICION DE AZUCAR UOTRO EDULCORANTE O AROMATIZADA, Y DEMAS BEBIDAS NO ALCOHOLICAS, EXCEPTO LOS JUGOS DE FRUTAS U OTROS FRUTOS, O DE HORTALIZAS DE LA PARTIDA N2009.	103.425,3
009980	PRODUCTOS VARIOS	76.442,4
009880	MISCELANEOS CONTENIDOS EN PAQUETES (PAQUETEO)	62.173,6
006902	LADRILLOS; PLACAS; BALDOSAS Y PIEZAS CERAMICAS ANALOGAS DE CONSTRUCCION; RE	49.197,4
002617	LOS DEMAS MINERALES Y SUS CONCENTRADOS	47.070,1
002201	AGUA, INCLUIDAS EL AGUA MINERAL NATURAL O ARTIFICIAL Y LA GASEADA, SIN ADICION DE AZUCAR U OTRO EDULCORANTE NI AROMATIZADA; HIELO Y NIEVE.	42.508,3
009800	CONJUNTOS INDUSTRIALES EXPORTADOS DE CONFORMIDAD CON EL REGLAMNETO (CEE) N° 518/	41.186,5
001102	HARINA DE CEREALES; EXCEPTO DE TRIGO O DE MORCAJO O TRANQUILLON	40.660,6
Total		3.635.291,9

Fuente. Registro Nacional de Despachos de Carga - Movimiento año 2024.

3.5. Clústeres productivos y cadenas logísticas

La visión competitiva de RAP-Eje Cafetero orientada desde principios de los programas de gobierno de Caldas Quindío Risaralda y Tolima, sus lineamientos orientadores, el plan nacional de desarrollo “Colombia: Potencia mundial de la vida” proyecta una región de planificación “una educada, innovadora, productiva e incluyente”, que comprenden seis lineamientos estratégicos que a continuación se definen: Humano, Social, Económico, Investigación, Ciencia y Tecnología y Buen Gobierno, sustentado en la diversificación creciente de los productos agro exportables, el comercio y los servicios de alto valor añadido; a través del desarrollo de competencias educativas, la formación profesional, investigación y tecnología avanzada, y en vínculo con el mundo globalizado.

La estructuración de este Plan Logístico, tendrá alcance de inventario y sistematización, así como la validación por parte de la Universidad Tecnológica de Pereira acerca de los insumos disponibles para lograr mejorar la competitividad y el desarrollo regional a través del fortalecimiento de las cadenas productivas o clúster prioritarios, y a la definición de la demanda de instrumentos de logística empresarial, de tal modo que sea posible incrementar las capacidades e insumos para la

articulación de la oferta y demanda de servicios empresariales, alineados con sus principales apuestas productivas.

El Plan Logístico de la Región Administrativa y de Planificación (RAP) Eje Cafetero (2025-2040) debe cimentarse en una **visión estratégica de especialización productiva** y la consecuente optimización de sus **cadenas logísticas**, a partir de los tres corredores definidos. Esta estrategia busca transformar la vocación regional en una plataforma logística de alto rendimiento y competitividad.

3.5.1. Articulación Estratégica de Clústeres con Corredores

La RAP Eje Cafetero concentrará sus esfuerzos en potenciar **tres clústeres productivos principales**, alineados con la vocación y los activos territoriales de la región, y que serán el motor de la demanda logística a futuro:

Tabla 30 Clústeres Productivos y Corredores Logísticos RAP Eje Cafetero.

Clúster Productivo	Corredor Logístico	Enfoque Logístico
Agroindustrial y Turismo	Corredor Logístico del Café, Agroindustrial y Turístico	Optimización de la cadena de suministro, trazabilidad de exportación (café, aguacate, cacao), gestión de última milla para turismo de naturaleza y cultural.
Manufactura, Servicios y Textil	Corredor Industrial y de Servicios	Logística y distribución urbana de alto valor (centros de distribución regionales), gestión de retornos y e-commerce.
Conectividad y Comercio Exterior	Corredor de Conectividad Internacional	Transporte intermodal de larga distancia, consolidación de carga en plataformas logísticas (ILE), agilización de procesos aduaneros en origen y destino portuario/aeroportuario.

Fuente: Elaboración propia.

3.5.2. Cadenas Logísticas Prioritarias y Ejes de Intervención

La **eficiencia logística regional** se logrará mediante la intervención directa en las siguientes cadenas de valor, que deben ser las primeras beneficiarias de las inversiones en infraestructura y gestión:

A. Cadena Logística del Café de Origen

Reto: Mantener la **calidad diferenciada** y reducir los costos de exportación.

- **Estrategia:** Implementar un sistema de **trazabilidad end-to-end** (de la finca a la taza) y crear **Centros de Acopio y Consolidación Regional (CACR)** en puntos estratégicos como el norte del Valle del Cauca, sur de Caldas y Tolima. Estos CACR deben operar bajo estándares internacionales de manipulación y pre-alistamiento de carga para su conexión directa con el Corredor de Conectividad Internacional (Buenaventura/Cartagena).

B. Cadena Logística Agroindustrial No Tradicional (Cacao, Aguacate Hass y Frutas Exóticas)

Reto: Garantizar la **cadena de frío** y cumplir con las exigencias fitosanitarias internacionales.

- **Estrategia:** Fomentar la inversión en **transporte refrigerado especializado** y la construcción de **Plataformas Logísticas (Infraestructuras Logísticas Especializadas)** multimodales cercanas a los aeropuertos y principales vías que faciliten el control de calidad, empaque y cross-docking refrigerado.

C. Cadena Logística Industrial y Textil

Reto: Logística de **alta frecuencia y bajo volumen**, y la integración con centros de distribución nacionales.

- **Estrategia:** Desarrollo del **Corredor Industrial y de Servicios** mediante la optimización de las vías que conectan las capitales (Manizales, Pereira, Armenia, Ibagué) y el fomento de **servicios logísticos 4.0** (gestión de inventarios, tracking avanzado y automatización) para el sector manufacturero, aprovechando la ubicación central del Eje Cafetero como centro de distribución nacional.

3.5.3. Plataformas Logísticas Regionales (PLR) - Eje de Integración

Para potenciar los corredores, se debe priorizar la creación de **dos tipos de nodos logísticos estructurantes**:

1. **Plataformas Logísticas de Integración (PLI):** Infraestructuras Logísticas Especializadas que actúen como **Nodos de articulación crítica** (La Virginia, cercanías de La Tebaida/El Edén y la Dorada cerca del Magdalena Medio) que actúen como hubs para la transferencia modal y la consolidación de carga masiva, especialmente para el Corredor de Conectividad Internacional.
2. **Centros de Distribución Regional (CDR):** Nodos especializados dentro del Corredor Industrial y de Servicios (principalmente en el área metropolitana de Pereira y Manizales) enfocados en la distribución urbana, paquetería y el e-commerce, atendiendo la demanda de servicios y manufactura.

La articulación de estos clústeres y cadenas logísticas a través de la infraestructura propuesta convertirá a la RAP Eje Cafetero en un **Centro Logístico de Alto Valor Agregado** en el centro-occidente del país.

3.6. Análisis funcional

Dado que la mayor parte del transporte de mercancías en el país se realiza por carretera y los camiones son el principal medio de transporte, las vías terrestres dentro de la Región de Planificación del Eje Cafetero –RAP– son también el principal modo de transporte para el traslado de todo tipo de productos procedentes de varias cadenas productivas y logísticas en general, como los que se envían a otras zonas del territorio nacional para su consumo o para ser exportados a través de puertos marítimos situados en los océanos Pacífico y Atlántico, y también son transportados productos en tránsito por corredores logísticos que cruzan los Departamentos que Integran la RAP.

En otras palabras, las mercancías que salen, entran o van de tránsito, se transportan a través de camiones como medio principal, en esa línea, es necesario evaluar e inventariar las vías de primer orden, segundo y tercero, para determinar qué dificultades y oportunidades ofrecen, así como los retos y los proyectos necesarios para potenciar las distintas cadenas productivas procurando impactar los costos logísticos de manera positiva.

3.6.1. Análisis Funcional espacial Aéreo

Por ahora, el transporte de carga en Colombia, se vislumbra con buenas posibilidades para poder mejorar sus indicadores en la parte de volúmenes, tanto a nivel nacional como internacional, y esto debido a la demanda creciente de una serie de productos como son los medicamentos, las flores y las verduras, la cosa es que para poder atender esos servicios se requiere que las terminales aéreas dispongan de plataformas especializadas para el almacenamiento y conservación de los mismos así como de infraestructuras de recepción, movimiento, embalaje, consolidación y despacho, a efectos de establecer enlaces con otros medios de transporte, terrestres, férreos, fluviales y marítimas.

Actualmente, el mayor volumen de carga se encuentra concentrado en unos pocos aeropuertos, siendo los de El Dorado en Bogotá, José María Córdova en Rionegro y el Alfonso Bonilla Aragón en Cali, los que poseen mayor infraestructura desarrollada, por lo cual, son puntos de servicios para cualquier proceso o producto que requiera servicios especializados. Esta demanda, que genera este tipo de servicios, hace necesaria la conexión y establecimiento de sistema interconectados con otras terminales aéreas que no dispongan de ellos. Tal es el caso del aeropuerto Internacional Matecaña, donde los productos que requieran bajas temperaturas para su transporte deben ser llevados primero a Bogotá para su exportación.

En el presente, el país presenta una baja capacidad para atender los requerimientos de servicios aéreos, por esta razón se está dando relevancia a los proyectos de infraestructura aérea que permitan en el mediano plazo suplir las necesidades en

este sector del transporte. La zona cafetera hace parte importante de estos proyectos, ya que se tiene presupuestada la construcción de un nuevo aeropuerto en la ciudad de Manizales, el cual entrará a apoyar las operaciones del aeropuerto Internacional Matecaña y el desarrollo de un Centro de carga aérea para el aeropuerto el Edén de Armenia, el cual está orientado al transporte de productos agrícolas y perecederos, incrementando la capacidad logística del Quindío y su conexión con mercados internacionales.

La conexión entre regiones por medio de sistemas de transporte intermodal busca mejorar la competitividad de las diferentes zonas productivas y reducir los costos de la operación logística. Si bien el transporte aéreo es el más costoso de todos, permite llegar de una manera más rápida a los diferentes lugares, inclusive a aquellos que no cuentan con vías terrestres que faciliten su vínculo. El transporte aéreo, estratégicamente es una alternativa, pero depende que otros procesos que comprenden la cadena de suministro, como son los procedimientos aduaneros, los centros logísticos, la infraestructura vial, parque automotor, entre otros, se encuentren alineados.

Si bien se reconoce que los sistemas aéreos han mejorado la conectividad de regiones apartadas de la geografía nacional, el acceso no es generalizado, básicamente por falta de infraestructura. La implementación de nodos o también conocidos como Hubs, crea ventajas competitivas para los lugares en que se encuentran ubicados, pero dejan como consecuencia, que las más distantes a estos puntos sean relegadas. Sin embargo, una inadecuada planificación de la selección de ubicación de los nodos, puede generar represamiento de mercancía, al no lograr llevar a la misma velocidad los productos que ingresan en relación con los que salen, impactando directamente con sobrecostos las zonas con menor interconexión o con mayores tiempos de acceso terrestre.

La planificación y desarrollo de nodos o zonas de articulación de mercancías y productos, debe ser vista como la oportunidad para que las diferentes regiones obtengan ventajas competitivas, ya que, una aeronave con capacidad plena, reduce los costos operativos y mejora los márgenes finales.

Se tienen algunos problemas de fondo que afectan en gran medida el desarrollo en ciertas regiones que cuentan con aeropuertos en sus ciudades, un ejemplo es el tamaño de las pistas, limitando la llegada de aviones de mayor capacidad y envergadura, afectando la cantidad de rutas de carga aéreas que podrían atender la necesidad de la región, esto colateralmente genera un impacto negativo en las transportadoras terrestres.

Los sistemas de transporte de carga tienen muchas oportunidades en las diferentes regiones de Colombia, a pesar de que, más de un 70% de las mercancías se mueven por medio terrestre, es el sector que requiere más inversión para ser catalogado con un mejor indicador en los estándares internacionales.

Las alternativas que se plantean para lograr desarrollar los diferentes sistemas de transporte priorizan la descentralización y apoyo a aeropuertos más pequeños, en temas de infraestructura, zonas de almacenamiento, alternativas a cadenas de frío y facilidad en trámites aduaneros. Esto permitirá mejorar la conexión y acceso a diferentes zonas productivas que hoy mantienen una dependencia muy marcada con las terminales donde se manejan los mayores volúmenes de carga.

El desarrollo de vías secundarias y terciarias es otro punto importante que ayudaría a mejorar la competitividad de diferentes zonas, esto permite tener un mayor volumen de carga en las terminales aéreas, en un menor tiempo, generando la necesidad de desarrollar nuevos servicios, ya sea especializados, en gestión de carga, manejo mercancías sensibles, entre otros, aumentando sus estándares de operación.

Para estos casos la data es muy importante, trabajar en el desarrollo de modelos que permitan identificar demandas crecientes, zonas no atendidas, zonas con visión de desarrollo industrial o, por el contrario, zonas de riesgo para las inversiones a largo plazo.

Para lograr una articulación entre las necesidades de las regiones y los planes de desarrollo, se hace necesaria la vinculación de los diferentes entes del orden local, departamental y nacional, así como unas políticas claras que permitan el avance de los proyectos.

3.6.2. Vías de Primer Orden

Se entienden por vías de primer orden aquellas que deberán cumplir con la función de articular las principales áreas de producción y consumo del país, y de este a los demás países, comunicando a los puertos y aeropuertos a nivel nacional e internacional, adicionalmente, su construcción y/o mejoramiento, se haya realizado mediante el compromiso de los gobiernos de turno a nivel nacional e internacional, y que su volumen de tránsito sea igual o mayor a 700 vehículos/día.

Estas vías se encuentran construidas, en su mayoría, a doble calzada o calzada sencilla, y en este último caso, con un ancho mayor o igual a 7.30 metros. La población de referencia será la de ciudades capitales de departamento o de poblaciones fronterizas y/o puertos, y las demás especificaciones geométricas serán las correspondientes a carreteras primarias del Manual de Diseño Geométrico del 2008 de INVIA o el que esté en vigencia.

Entre las vías de primer orden nacionales que inciden directamente o cruzan por los Departamentos de la RAP, tenemos las siguientes

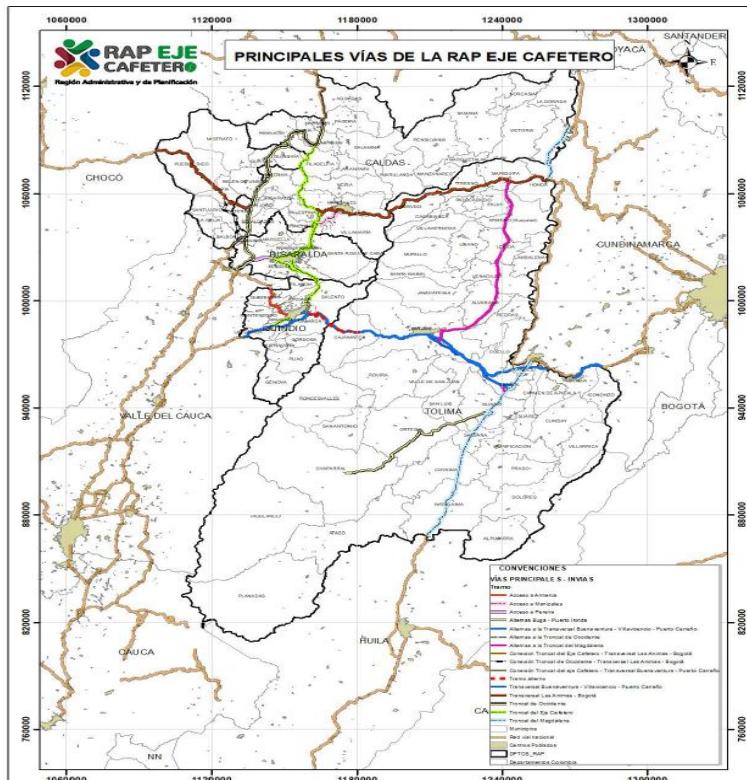
Tabla 31 Vías de Primer Orden RAP Eje Cafetero.

Item	Vía Nacional	Departamentos
1	Vía Nacional Ruta No. 23	Risaralda
2	Vía Nacional Ruta No. 25	Caldas, Risaralda
3	Vía Nacional Ruta No. 29	Quindío, Risaralda, Caldas
4	Vía Nacional Ruta No. 29Q	Quindío
5	Vía Nacional Ruta No. 40	Quindío, Tolima
6	Vía Nacional Ruta No. 43	Tolima
7	Vía Nacional Ruta No. 45	Tolima, Caldas
8	Vía Nacional Ruta No. 50	Risaralda, Caldas, Tolima

Fuente: Ministerio del transporte.

En la Gráfica No 17, se presenta un plano de los 4 departamento que conforma la RAP Eje Cafetero, en donde se demarcan las vías de primer orden, carreteables que cruzan el territorio en sentido sur norte, así como, oriente occidente, generando un entramado de comunicación entre los entes territoriales, así como, servir de corredor logístico regional y nacional.

Gráfica 17 Plano RAP Eje Cafetero Vías Primer Orden.



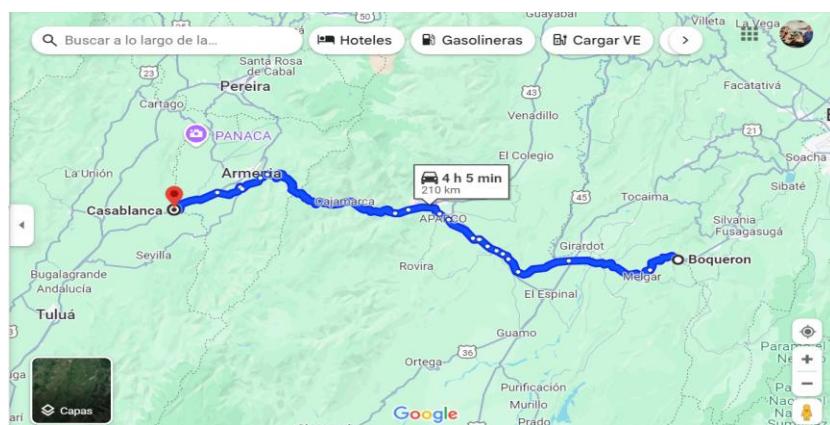
Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Estas son:

Vía Nacional Ruta No. 40

La ruta 40, una de las vías importantes de Colombia con dirección occidente oriente, atraviesa transversalmente el país, desde el puerto de Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca, pasando por los Departamentos de Quindío, Tolima, Cundinamarca, Bogotá D.C., Meta, hasta llegar al Vichada a su capital Puerto Carreño. En este extenso camino de 1.430 kilómetros, está repartida en 3 ramales, occidental, central y oriental; y finalmente la ruta baja a los llanos orientales en busca de la capital del Departamento del Vichada a orillas de los ríos Meta y Orinoco en los límites con Venezuela.

Gráfica 18 Trayecto Ruta No 40 en RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Hacia el oeste-este, la Ruta 40 ingresa a la jurisdicción de la RAP Eje Cafetero por el sitio Casablanca en el municipio de La Tebaida, Quindío. Desde allí va hacia Armenia y, al nivel del Aeropuerto El Edén, tenemos dos opciones para continuar: la primera, rodeando la capital quindiana, y la segunda, en línea recta hacia el municipio de Calarcá.

Desde esta localidad, la vía avanza por el costado occidental de la cordillera Central de los Andes hasta alcanzar los túneles ubicados a 2.400 metros sobre el nivel del mar, los cuales hoy permiten evitar el ascenso hasta los 3.300 metros que antes debían realizar los vehículos. Al cruzar el túnel principal el más largo del país, con 8,65 kilómetros de extensión y unidireccional, la ruta inicia su descenso, ya en territorio del Tolima, hacia la zona urbana de Cajamarca.

De esta población, la Ruta 40 se orienta a la capital del Tolima (Ibagué); de Ibagué a punto de bifurcación en el corregimiento de Gualanday Municipio de Coello (Tolima), la Ruta 40 da la opción de ingresar al municipio del Espinal o continuar en variante al punto donde intercepta de nuevo la salida del Espinal en inmediaciones del municipio de Flandes; La Ruta 40 en este punto, de nuevo da dos opciones, la primera continuar por la variante que se enruta en sentido occidente oriente al

municipio de Melgar (Tolima), la segunda alternativa y en sentido sur - norte, por la antigua vía, ingresando a la población de Flandes Tolima y de allí cruzando el río de La Magdalena a Girardot Cundinamarca de este por territorio de Ricaurte Cundinamarca a interceptar de nuevo la variante Girardot de camino a Melgar Tolima a la altura de San Rafael Paso, al norte del río Sumapaz.

De este punto la Ruta 40 sigue por territorio cundinamarqués, hasta cruzar de nuevo el río Sumapaz para ingresar al municipio de Melgar Tolima y de allí iniciar el ascenso de la cordillera oriental de los Andes, ingresando finalmente al túnel del Sumapaz unidireccional de 4,1 kilómetros que desemboca en el punto Boquerón del municipio de Icononzo Tolima, donde la Ruta 40 termina su trayectoria en la **RAP Eje Cafetero**.

Esta ruta nacional No. 40 atraviesa 12 municipios de la **RAP Eje Cafetero**, en 2 de los 4 departamentos que conforman la RAP, como son Quindío y Tolima, en la tabla 32 se hace una relación de estos.

Tabla 32 Relación Municipios RAP Eje Cafetero Ruta No 40.

	Municipio	Departamento
1	La Tebaida	Quindío
2	Armenia	Quindío
3	Calarcá	Quindío
4	Cajamarca	Tolima
5	Ibagué	Tolima
6	Coello	Tolima
7	Espinal	Tolima
8	Flandes	Tolima
9	Suarez	Tolima
10	Carmen de Apicalá	Tolima
11	Melgar	Tolima
12	Icononzo	Tolima

Fuente: Elaboración propia.

En este corredor vial también se ubican varios de los proyectos logísticos que se han inventariado, con connotaciones de impacto regional y nacional, los cuales se relacionan en la tabla 33.

Tabla 33 Relación Proyectos Logísticos de Impacto Regional y Nacional Ruta No 40.

No	Proyectos de Impacto Nacional y Regional	Municipio	Departamento
Fortalecimiento de la red vial estructurante			
Finalización Eje Nacional Bogotá - Buenaventura			
1	Doble calzada Calarcá La Paila (Fase III)	Calarcá, Armenia y La Tebaida	Quindío
2	Doble calzada Ibagué Cajamarca	Ibagué y Cajamarca	Tolima
Soporte al desarrollo de los servicios logísticos y de transporte			
3	Ampliación de la Zona Franca y CSL La Tebaida	La Tebaida	Quindío
Potenciación de la carga aérea			
Atracción de un centro e-comerce nacional			
4	CCA El Edén	La Tebaida	Quindío
5	CLIX Flandes	Flandes	Tolima
Infraestructura soporte a la producción			
6	Central de abastos de Ibagué	Ibagué	Tolima

Fuente: *Elaboración propia.*

Vía Nacional Ruta No. 45.

Hacia el oeste-este, la Ruta 40 ingresa a la jurisdicción de la RAP Eje Cafetero por el sitio Casablanca en el municipio de La Tebaida, Quindío. Desde allí va hacia Armenia y, al nivel del Aeropuerto El Edén, tenemos dos opciones para continuar: la primera, rodeando la capital quindiana, y la segunda, en línea recta hacia el municipio de Calarcá.

Desde esta localidad, la vía avanza por el costado occidental de la cordillera Central de los Andes hasta alcanzar los túneles ubicados a 2.400 metros sobre el nivel del mar, los cuales hoy permiten evitar el ascenso hasta los 3.300 metros que antes debían realizar los vehículos. Al cruzar el túnel principal el más largo del país, con 8,65 kilómetros de extensión y unidireccional, la ruta inicia su descenso, ya en territorio del Tolima, hacia la zona urbana de Cajamarca.

Esta ruta 45, hace parte de los corredores logísticos que tiene identificado el Ministerio del Transporte, en este caso el denominado Bogotá Barranquilla, el cual intercepta esta ruta 45 en dos puntos partiendo de Bogotá, así: El primero, en el municipio de Honda Tolima para continuar en el rumbo sur norte hasta La Dorada Caldas y de allí a Puerto Salgar Cundinamarca. El segundo, partiendo de Bogotá y

en el municipio de Puerto Salgar para hacer la conexión con la ruta No 45. Este corredor es de los más estratégicos por la conexión con el centro y el mar Caribe, en el proceso de importación y exportación de mercancías.

También, se considera el corredor férreo La Dorada Chiriguaná, Ciénaga a llegar a Santa Marta, e igualmente la oferta fluvial en el río Magdalena, como una alternativa para el multimodalismo en desarrollo a partir del municipio de La Dorada hasta llegar a Barranquilla.

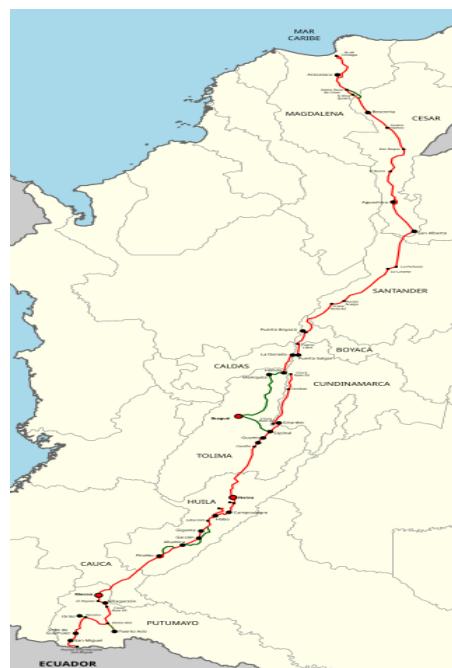
En la tabla No 34 se consigna los distintos proyectos de impacto logístico que sobre este corredor vial se tienen inventariados con impacto regional y nacional.

Tabla 34 Relación Proyectos Logísticos de impacto Regional y Nacional Ruta No 45.

No	Proyectos de Impacto Nacional y Regional	Municipio	Departamento
Soporte al desarrollo de los servicios logísticos y de transporte			
1	Plataforma Logística de La Dorada	La Dorada	Caldas
Potenciación de la carga aérea			
Atracción de un centro e-comerce nacional			
2	CLIX Flandes	Flandes	Tolima

Fuente: Elaboración propia.

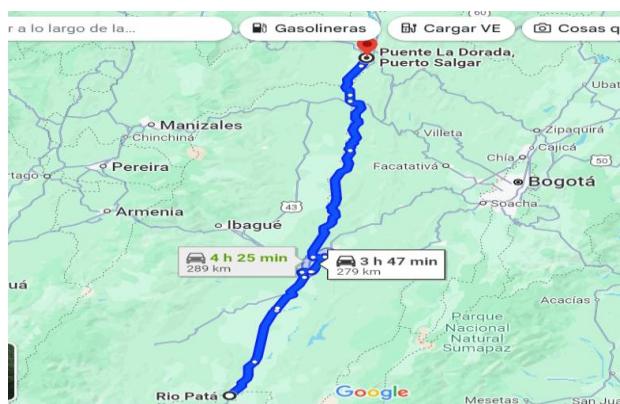
Gráfica 19 Trazado Completo Ruta No 45.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

En la **RAP del Eje Cafetero**, la ruta No 45 inicia su trayectoria en el puente sobre el río Pata en límites entre el municipio de Aipe (Huila) y Natagaima (Tolima), (gráfica No 20), en sentido sur - norte recorriendo los municipios de Coyaima, Saldaña, Guamo, Espinal, hasta llegar al Municipio de Flandes en el viaducto Enrique Santos Castillo sobre el río Magdalena, en donde ingresa al departamento de Cundinamarca.

Gráfica 20 Trayecto Ruta 45 RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Continuando hacia el norte en paralelo con el río Magdalena, retorna la ruta nacional No. 45 al departamento del Tolima, cruzando el nuevo puente de Honda, en el municipio que lleva su mismo nombre, de allí se continúa al municipio de La Dorada Caldas y sale de la jurisdicción de la **RAP Eje Cafetero** en el puente de La Dorada.

Puerto Salgar, que atraviesa el río Magdalena para entrar al departamento de Cundinamarca. Esta vía sirve a 8 municipios de la Rap Eje Cafetero, 7 del departamento del Tolima y 1 de Caldas.

Se resaltan en su recorrido los cruces en la ruta No 45 con los ejes viales ruta No 40 en Espinal y Flandes. En el sector de Cambao, ruta alterna que enlaza a Manizales por los municipios de Armero, Líbano y Murillo. En Honda la ruta No 45 se cruza con la ruta No 50 ésta une Manizales con Bogotá. Se suma a esta relación, la oferta vial occidente oriente de la Rap Eje Cafetero, sobresaliendo la ruta No 40 con mejores condiciones técnicas, para el paso de vehículos pesados. Por ello el trayecto Mariquita Manizales de la ruta N° 50 debe ser habilitado para ese tipo de circulación.

Vía Nacional Ruta No. 25

La ruta No 25, es un eje vial que inicia en el límite entre Ecuador y Colombia en el puente internacional de Rumichaca en el departamento de Nariño, hace parte del corredor logístico Bogotá - Buenaventura - Ipiales. Su recorrido se puede observar en la gráfica No 7. En sentido sur-norte, esta ruta No 25 recorre los departamentos de Nariño, Cauca, Valle del Cauca, Risaralda, Caldas, Antioquia, Córdoba, Sucre y

finalmente Atlántico. La ruta No. 25 tiene una longitud aproximada de 2.294 kilómetros y también ha sido conocida como Troncal de Occidente.

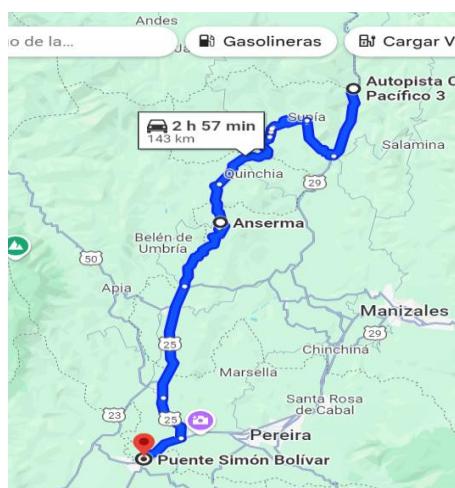
Gráfica 21 Trayecto Ruta No 25.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

El ingreso a los límites de los territorios de la **RAP Eje Cafetero** en la parte sur, lo hace en Puerto Caldas (Risaralda), en el puente Simón Bolívar sobre el río La Vieja como se puede observar en la gráfica 22, de allí la ruta sube al repartidor vial de Cerritos y en rumbo occidental hacia el Municipio de La Virginia, de esta población pasa por Viterbo (Caldas) y toma la cordillera occidental hasta llegar a la Población de Anserma (Caldas), cruzando los municipios de Guática y Quinchía (Risaralda) y posteriormente a Riosucio, Supía y Marmato.

Gráfica 22 Trazado Ruta No 25 RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Los proyectos para impulsar en esta ruta son los que se relacionan en la Tabla No 35, de igual forma se resalta en esta ruta la Zona Franca de Pereira, desarrollos logísticos privados muy importantes en el tramo Pereira - Cerritos - La Virginia y en su entorno de acceso a la zona urbana de Pereira.

Tabla 35 Relación Proyectos Logísticos de Impacto Regional y Nacional Ruta No 25.

No	Proyectos de Impacto Nacional y Regional	Municipio	Departamento
Soporte al desarrollo de los servicios logísticos y de transporte			
1	Plataforma Logística del Occidente Colombiano - PLOC	La Virginia	Risaralda
2	ZELE	Valle del Risaralda	Risaralda

Fuente: Elaboración propia.

Esta ruta tiene en la **Rap Eje Cafetero** el desarrollo del corredor vial pacífico 3, tramo de vía que sirve de alternativa vial a la ruta No. 25 para acortar distancia y mejoras técnicas de la vía, en especial el cubrimiento hacia y desde el puerto de Buenaventura a Medellín, así como, hacia Manizales.

Vía Nacional Ruta No 50

Esta vía nacional que cruza el país de occidente a oriente (gráfica No 23), proyectado inicialmente desde Nuquí Chocó en el océano Pacífico, comienza en el río Pato en el sitio bautizado como El Alambrado, la vía de primer orden inicia en Las Ánimas en el Municipio de La Unión Panamericana (Chocó), con diversos tramos que cumplen con la condición de vía de primer orden, recorre parte del departamento del Chocó, aborda la cordillera occidental y llega al Departamento de Risaralda, posteriormente continúa hacia al centro del país pasando por la cordillera central en el Departamento de Caldas, una vez recorre el Llano del Tolima avanza a la cordillera oriental, transitando por varias localidades de Cundinamarca, Bogotá D.C. hasta llegar al municipio de Paratebueno Cundinamarca. Este carreteable es llamado en buena parte como la transversal Las Ánimas - Bogotá. Su extensión total es de aproximadamente 765 kilómetros.

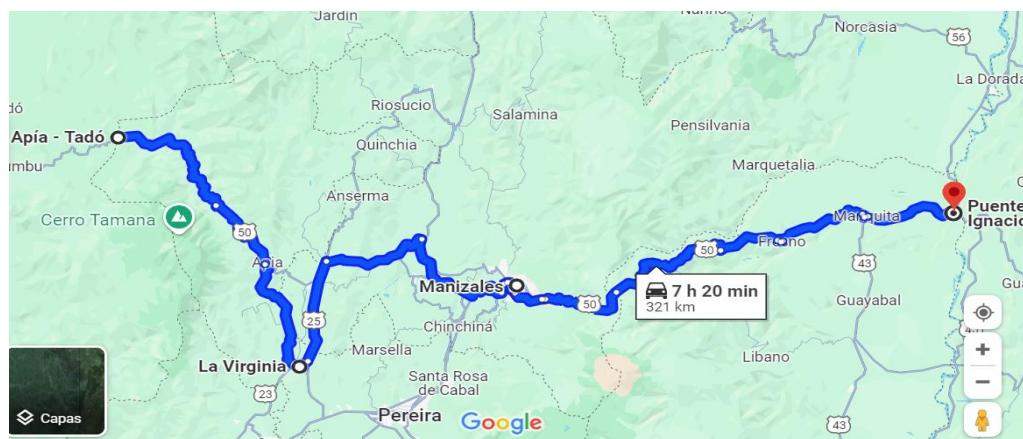
Gráfica 23 Trazado Completo Ruta No 50.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

En la **RAP Eje Cafetero**, la ruta 50 inicia en el occidente en el límite de los Departamentos de Chocó y Risaralda (gráfica No 24), en cercanía del centro poblado de Guarato, de allí en sentido occidente - oriente se llega a los Municipios de Pueblo Rico y Apía (Risaralda), enclavados en la cordillera occidental de los Andes, se desciende al municipio de La Virginia a orillas del río Cauca. De allí intercepta otros carreteables como la ruta 25 y la ruta pacífico 3 hasta retomar la ruta No 50 en el distribuidor vial ubicado en el kilómetro 41 de la vía que de la Felisa conduce a Manizales, por esta ruta pasando por la capital de Caldas en la cordillera central, se dirige la vía en dirección de los Municipios de Herveo y Fresno (Tolima), para descender al llano del Tolima a la localidad de Mariquita, se continúa en dirección al oriente al municipio de Honda y a la altura del puente sobre el río Magdalena en el puente Luis Ignacio Andrade se deja el Tolima límite de la **RAP Eje Cafetero**.

Gráfica 24 Trazado Ruta No 50 RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

En la vía nacional ruta No 50, se ubican importantes proyectos que impulsan logísticamente la **RAP Eje Cafetero** que se relacionan en la tabla No 36.

Tabla 36 Relación Proyectos Logísticos de Impacto Regional y Nacional Ruta No 50.

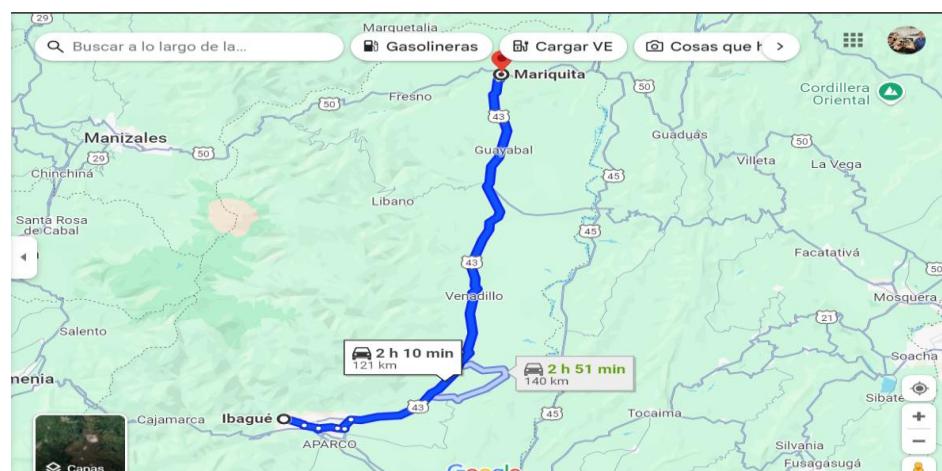
No	Proyectos de Impacto Nacional y Regional	Municipio	Departamento
Fortalecimiento de la red vial estructurante			
1	Vía Manizales Mariquita mejoramiento	Manizales Herveo Fresno Mariquita	Caldas Tolima
Infraestructura soporte a la producción			
2	Polígono kilómetro 41	Manizales	Caldas
3	Corredor Logístico Agrícola de Occidente CLAO	Manizales	Caldas

Fuente: Elaboración propia.

Vía Nacional Ruta 43 Tramo Ibagué - Mariquita

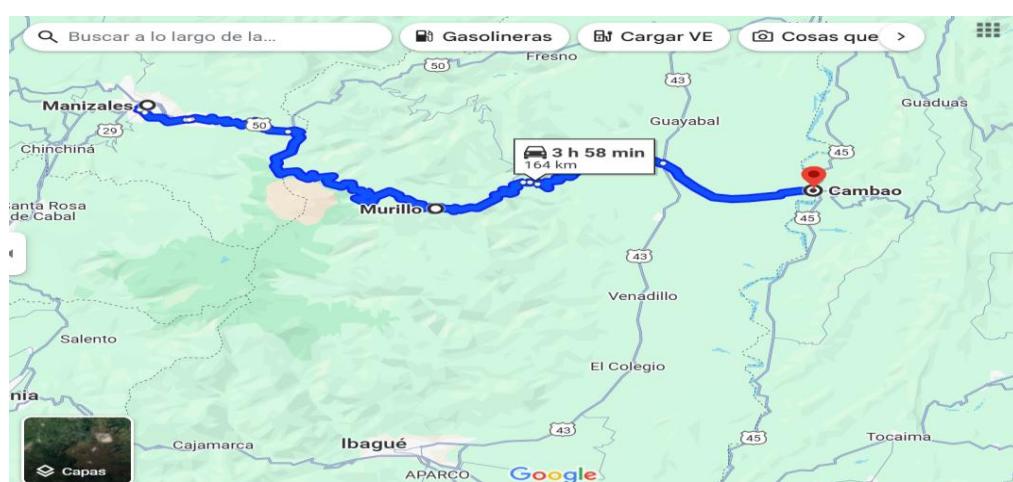
En la RAP Eje Cafetero es primero, en el tramo Ibagué - Mariquita, del primer orden de la ruta nacional No. 43, en sentido de sur a norte, una calzada por terreno llano en el Departamento del Tolima. Esta red como puede verse en la gráfica No 25, se une al alineamiento del corredor logístico Bogotá - Buenaventura - Ipiales en la ruta No 40 a la altura de la ciudad de Ibagué. En el sector de la antigua población de Armero, esta ruta nacional viabilizó ya la conexión, otro sector Norte del Tolima y Caldas a la ruta de Manizales - Caldas al pueblo Tumucumaque - Piragua y San Antonio, se conecta a los municipios de Murillo, Líbano, Armero, Guayabal, Lírida y Ambalema hasta cruzar el río Magdalena en Cambao (Cundinamarca), a Bogotá, como se observa en la gráfica 23. Por último, la ruta No 43 viene a la población de Mariquita en la que se vacía a la ruta No 50.

Gráfica 25 Trayecto Ruta Nacional No 43 Ibagué – Mariquita.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Gráfica 26 Intersección Ruta Nacional 43 Trayecto Manizales – Cambao – Bogotá.



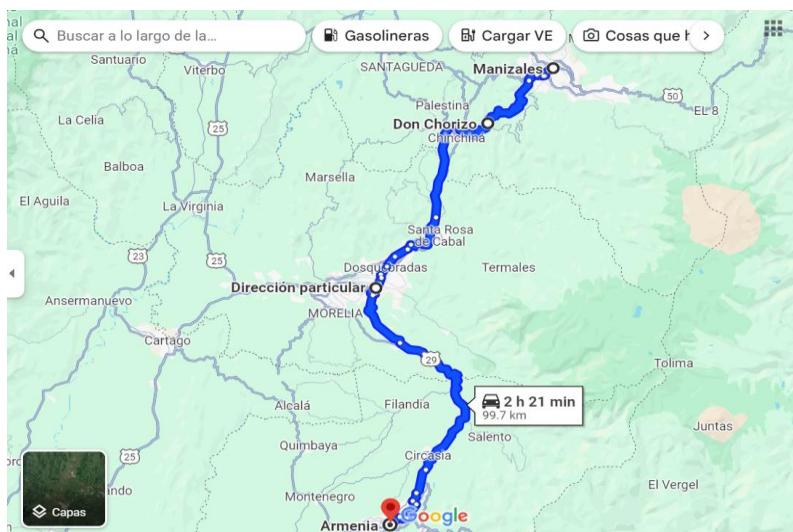
Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Vía Nacional Ruta 29 trazado Armenia - Pereira - Manizales

Este corredor vial de la ruta nacional No 29 que comunica a 3 de las 4 capitales de Departamento de la **RAP Eje Cafetero**, como se puede observar en la gráfica No 27. Es un trayecto en buena parte en doble calzada, ha permitido la consolidación comercial, turística y económica de la región, no solo por la dinámica de sus capitales, sino, por la zona de influencia que enmarca, no solo con entes territoriales de la **RAP Eje Cafetero**, sino también del norte del Valle del Cauca. Su importancia logística es preponderante por la interacción de estas tres ciudades.

El cruce o paso por el Municipio de Pereira, se podrá realizar ingresando a la ciudad o tomando la variante de Condina, para luego tomar la variante de la Romelia el Pollo, siendo muy importante esta vía ya que por este corredor se sitúan el Centro Logístico del Eje Cafetero y el Centro Logístico de Nexos y la posibilidad de acceder al Aeropuerto Internacional Matecaña por el cruce de Combia, la ampliación de esta vía que hace parte de las vías del Samán, juega un papel importante ya que en la actualidad presenta un flujo creciente del tránsito de todo tipo de vehículos por esta vía.

Gráfica 27 Vía Nacional Ruta 29 Trazado Armenia – Pereira – Manizales.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Vía Nacional Ruta 29Q, Armenia - Quimbaya - Alcalá - Cartago

Esta vía nacional ruta 29Q, se encuentra definida entre Armenia y Alcalá Norte del Valle, en donde toma el nombre de ruta No 25VL como uno de los ramales que conduce a Cartago como se observa en la gráfica No. 28.

Gráfica 28 Ruta 29Q Armenia Quimbaya Alcalá Cartago.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

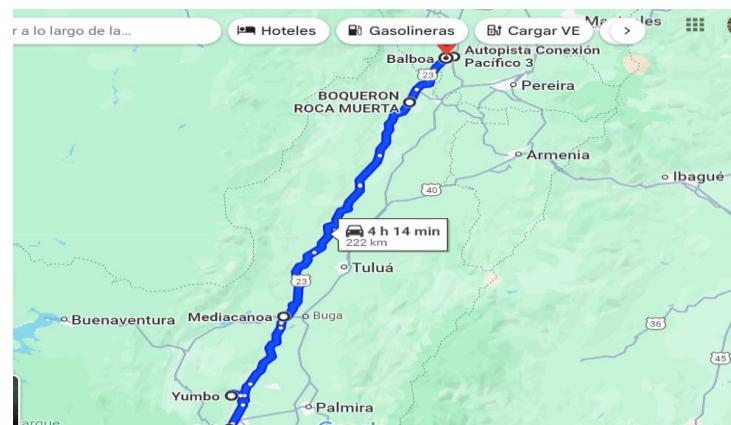
La ruta nacional No 29Q, recorre en suelo de la **Rap Eje Cafetero** un trayecto de 25,7 km, en un trayecto preponderantemente en una calzada, termina en los límites del Quindío en el municipio de Quimbaya y en el Valle del Cauca en la población de Alcalá, de este límite a Cartago hay un trayecto de 25 km.

Vía Nacional Ruta No 23 Tramo entorno RAP Eje Cafetero

Esta ruta No 23 de orientación sur - norte y para la competencia puntual de la **RAP Eje Cafetero**, inicia en la capital del Valle del Cauca, continuando hacia el norte se va hasta el municipio de Ansermanuevo en límites con el Departamento de Risaralda, para ingresar al municipio de La Virginia continuando con la conexión Pacífico 3.

La importancia de este corredor es servir de alternativa al ingreso al puerto de Buenaventura y a Cali en el sur occidente, de igual forma conectarse con la troncal de occidente o ruta No 25 a la altura de La Virginia para llegar a Medellín y posteriormente los puertos del mar Caribe en el norte del País.

Gráfica 29 Ruta No 23 Tramo Entorno RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

3.6.3. Vías de Segundo Orden

Serán vías de segundo orden aquellas cuya función permite la comunicación entre dos o más municipios o con una vía de primer orden, su volumen de tránsito sea igual o superior a 150 vehículos por día y menor de 700 vehículos por día, que estén construidas en calzada sencilla cuyo ancho sea menor de 7,30 m y la población servida en cabecera municipal corresponde a una cantidad superior a 15.000 habitantes. Las demás especificaciones geométricas corresponden a las de carreteras secundarias del Manual de Diseño Geométrico de 2008 de INVIA o el que se encuentre vigente.

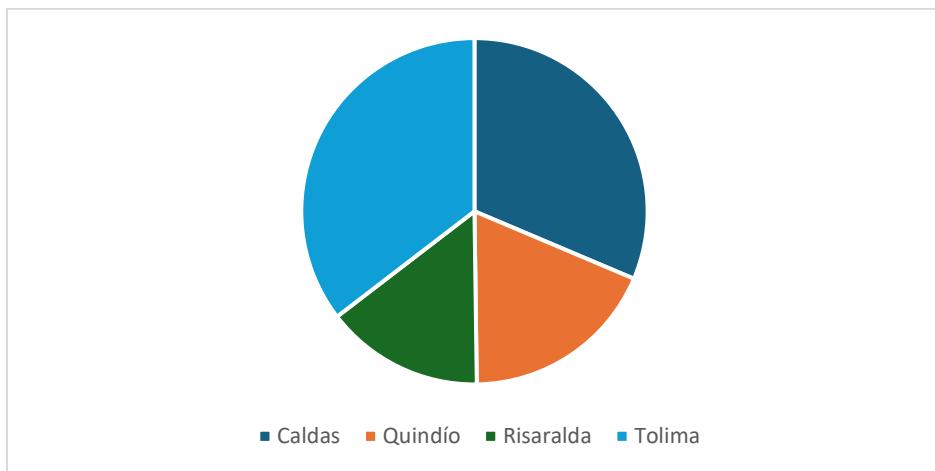
En la tabla No 37 se especifica como la **RAP Eje Cafetero** cuenta con 1.866 kilómetros de vías secundarias. Trayectos que en su mayoría conecta a las vías de primer orden, formando una malla que permite la movilización de carga y pasajeros, dentro de los territorios de la **RAP**. El gran reto de estas vías es su mantenimiento en buen estado, las cuales se distribuyen entre pavimentadas, en placas huellas y afirmado.

Tabla 37 Vías de Segundo Orden RAP Eje Cafetero.

	Total, kilómetros	%
Caldas	585,4	31,4
Quindío	343,7	18,4
Risaralda	276,2	14,8
Tolima	660,8	35,4
RAP Eje Cafetero	1.866,2	

Fuente: Ministerio del Transporte, Secretaría de Infraestructuras, Universidad Católica de Manizales.

Gráfica 30 Vías de Segundo Orden Rap Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración propia.

En la gráfica No. 30 se puede observar cómo los departamentos de mayor tamaño como Tolima y Caldas cuentan con la mayor extensión de ellas, cada una en proporción mayor al 30% de la RAP, y Risaralda y Quindío iguala esa proporción si se suman sus territorios.

3.6.4. Vías de Tercer Orden

Tendrán la condición de vías de tercer orden y de nivel nacional, aquellas que tienen la función de enlazar entre sí dos o más veredas de un municipio o con una vía de segundo orden, y cuyo flujo vehicular sea menor a 150 vehículos por día, cuando estas estén construidas a una calzada con un ancho menor o igual a seis metros y la población atendida en cabecera municipal sea menor a 15.000 habitantes. El resto de las especificaciones geométricas serán las definidas para carreteras terciarias en el Manual de Diseño Geométrico de 2008 de INVIAS o el que se encuentre vigente en ese momento.

Estas vías tienen su importancia en la movilización de los campesinos y los productos agropecuarios, con un gran reto para los entes territoriales que conforman la **RAP Eje Cafetero**, en el mantenimiento de las mismas, por estar conformadas en su mayoría en afirmado, lo cual, si están ubicadas en las cordilleras, se hace más dispendiosa su intervención. El gran reto es tener el banco de maquinaria en la cantidad suficiente, con del fin de atender los requerimientos veredales, así mismo, la inversión necesaria para el pavimento total o placa huellas, los recorridos más transitados y los más críticos por su condición topográfica o de suelo.

En la tabla No 38 se consignan los números de kilómetros que tiene en vías terciarias la **RAP Eje Cafetero**.

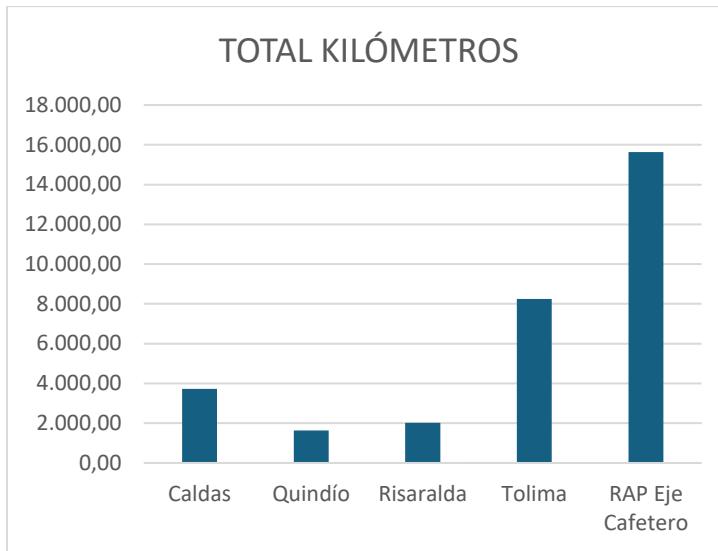
Tabla 38 Vías de Tercer Orden RAP Eje Cafetero.

	Total, kilómetros	%
Caldas	3.734,00	23,9
Quindío	1.640,73	10,5
Risaralda	2.013,95	12,9
Tolima	8.251,94	52,8
RAP Eje Cafetero	15.640,62	

Fuentes: Ministerio del Transporte, Secretaría de Infraestructuras, Universidad Católica de Manizales.

En la gráfica No 31 se puede observar cómo los departamentos de mayor tamaño que hacen parte de la **RAP Eje Cafetero**, suman una mayor incidencia en el total de kilómetros de estas vías de tercer orden.

Gráfica 31 Vías de Tercer Orden RAP Eje Cafetero.



Fuente: Elaboración propia.

3.6.5. Caracterización Aeroportuaria

Aeropuerto la Nubia – Manizales

El Aeropuerto Nacional La Nubia, es el aeropuerto que sirve a la ciudad de Manizales, Colombia. Fue inaugurado el 15 de julio de 1956 y debe su nombre a la antigua hacienda "La Nubia" ubicada en este terreno. Los primeros aviones tenían capacidad para siete pasajeros. Aero Caldas, Aerolíneas Centrales de Colombia y Taxi Aéreo de Caldas, las primeras empresas en operar.

En 1977 la pista se creyó muy corta para aviones de mayor tamaño, y en 1978 se autorizó una de 1.480 m de largo por 20 de ancho, que es la que actualmente ocupa La Nubia. Esta última fue construida a partir del año de 1982 para cargas de hasta 13 mil kilos. Tras la absorción de ACES por Avianca empezaron a aterrizar en La Nubia los AT42 para 42 pasajeros. Después en 2013 llegaron los AT76 para 72 pasajeros.

En la actualidad el aeródromo es propiedad del Instituto de Desarrollo Financiamiento Comercial de Caldas INFICALDAS, entidad que asume su administración.

Principales aerolíneas que vuelan a Aeropuerto Manizales La Nubia (MZL)

Avianca y CLIC.

Infraestructura física:

- La plataforma cuenta con un área total de más de 9.000 metros cuadrados.

- Posee 5 diamantes para el parqueo simultáneo de aeronaves (5 aviones comerciales), que mejora la distribución del parqueo de las aeronaves en plataforma.
- La cubierta es de 860 metros cuadrados, para lo cual se utilizaron tejas termoacústicas que aíslan el ruido y mantienen los niveles de temperatura constantes. Estructura moderna acorde a las normas sismo resistente NSR-10 y libre de asbestos.
- Modernas baterías hidráulicas y sanitarias, cumpliendo con las normas técnicas vigentes, garantizando una eficiente prestación de servicio.
- Las redes eléctricas cumplen con las normas RETIE (Reglamento Técnico para Instalaciones Eléctricas) y RETILAP (Reglamento Técnico para Instalaciones de Alumbrado y Alumbrado Público).
- La sala de pasajeros ampliada en 250 m², representa un aumento en su capacidad de un 60%.

Infraestructura técnica:

- Horario de Operación: 06:00 a 18:00

Gráfica 32 Aeropuerto La Nubia – Manizales.



Fuente: www.caldas.gov.co

La actividad en el aeropuerto La Nubia se ha visto perjudicada por cierres recurrentes, en razón a su ubicación geográfica, y los fenómenos climáticos que dificultan la aproximación de las aeronaves, sobre todo para la toma y el despegue, teniendo esto repercusión en una considerable reducción en el número de vuelos y la disponibilidad de viajes, hacia y desde la ciudad. También es una variable su

cercanía con el volcán nevado del Ruiz, por el cual se lleva un monitoreo coordinado entre el Instituto Vulcanológico de Manizales y la torre de control del aeropuerto, apoyados con imágenes satelitales para monitorear la emanación de ceniza volcánica. Estas y las condiciones meteorológicas son informadas a las aerolíneas, así como a los pasajeros y a las personas en general en redes.

Aeropuerto Internacional El Edén– Armenia

Gráfica 33 Aeropuerto Internacional El Edén – Armenia.



Fuente: www.quindio.gov.co

El Aeropuerto Internacional El Edén está ubicado en el municipio de La Tebaida, y su servicio se presta a toda la zona de influencia de la capital del departamento del Quindío. Se inauguró en el año de 1948. Fue reconstruido después del terremoto del año 1999, y su condición de internacional lo decretó la Aeronáutica Civil en el año 2009, lo que le permite la operación de vuelos internacionales regulares y chárter. Su plan estratégico está armonizado con los planes de ordenamiento territorial municipal y departamental, para darle la proyección de crecimiento acorde a su estratégica ubicación y perspectivas de crecimiento en su servicio en carga y pasajeros.

Dentro de las características que cuenta este aeródromo son:

- Pista de 2320 metros, la mayor de la RAP EJE CAFETERO
- Ancho de pista 36 metros
- Terminal de 4000 m^2

Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira

El sueño de la construcción de un aeropuerto para la región nace con la idea en el año de 1927 de ubicarlo en la población de Dosquebradas, pero, su cercanía a la cordillera hacía imposible el proyecto. Y todo se detuvo hasta el año de 1944, cuando el Concejo Municipal de Pereira sanciona un acuerdo, en donde define la compra de un terreno de 40.000 metros cuadrados en el sector de Nacederos, y el acondicionamiento de un campo de aterrizaje de 1800 metros de longitud. Esta decisión concitó un movimiento sin precedentes en la historia de Colombia, como fue el mayor convite ciudadano, en donde los pereiranos sin distingo social, edad, sexo o profesión, se dirigieron al terreno con sus herramientas a remover tierras, con carros de tracción animal, debido a que el uso de maquinaria pesada por las restricciones de la segunda guerra mundial. En esta gesta cívica participaron más de 20.000 pereiranos y los primeros frutos se dieron en 1947, cuando aterrizó en una pista que media en ese momento 600 metros, un monomotor de la Fuerza Aérea Colombiana. Con un préstamo de \$200.000 pesos hecho por el municipio a Avianca, se pudo avanzar en la construcción del aeródromo. En ese momento empezaron a volar aeronaves de las firmas LANZA, Avianca y VIARCO, conectando la región con las demás ciudades.

Gráfica 34 Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira.



Fuente: www.aeromate.gov.co

En el proceso de modernización se ha dado con transformación como la pavimentación de la pista en 1968; la construcción de una nueva terminal en 1974; la ampliación de la pista; finalmente la modernización de la terminal con estándares de calidad, entregada en 2020. Con las siguientes especificaciones de importancia:

- Longitud de pista total 2200 metros
- Ancho de pista 45 metros.
- Movimiento de pasajeros diarios 7197 en 60 vuelos, 30 llegando y 30 saliendo.

- En cuanto a la seguridad operacional, cabe destacar la instalación del sistema de radio ayuda ILS (Sistema de Aterrizaje Instrumental), así como el sistema ALS (Sistema de Luces de Aproximación), reduciendo en gran medida (sin eliminar por completo) los cierres debido a condiciones climáticas adversas.
- 1.454 paneles solares que abastecen el 30% de su demanda energética, evitando de esta manera una emisión a la atmósfera de unas 280 toneladas de CO₂.
- Terminal alterno de los aeródromos de Cali, Bogotá y Rionegro
- Disponibilidad de 2 parqueaderos, uno subterráneo con capacidad de 300 plazas y uno al aire libre con disposición de 124 locaciones.
- Central de monitoreo, con 240 cámaras dispuestas a lo largo y ancho de la infraestructura.
- Posee 50 locales comerciales
- El Aeropuerto Internacional Matecaña es propiedad del municipio de Pereira.
- Las aerolíneas que actualmente operan son: Copa Airlines, Avianca, LATAM, CLIC, Jet Smart, WINGO.

Aeropuertos en el Departamento Del Tolima

Aeropuerto Perales - Ibagué

La Aeronáutica Civil, en cabeza del Gobierno Nacional realizó recientemente una Inversión superior a los \$97.000 millones, representados en la construcción de la torre de control, el terminal de pasajeros, cuartel de bomberos, vías de acceso, urbanismo y mobiliario, obras que beneficiaron a la ciudad de Ibagué. El aeropuerto Perales es el más importante del departamento de Tolima y sirve como terminal alterna de la ciudad de Bogotá, es fuente de desarrollo económico y turístico de la región y beneficia a cerca de 530 mil habitantes. El gran objetivo de estas inversiones al aeropuerto de la ciudad de Ibagué es el de fortalecer la infraestructura aeronáutica con el fin de reactivar la economía, la conectividad y la competitividad en esta importante región del país.

El aeropuerto Perales se encuentra en el municipio de Ibagué, ubicado en el centro-occidente de Colombia, sobre la Cordillera Central de los Andes entre el Cañón del Combeima y el Valle del Magdalena, en cercanías del Nevado del Tolima. Es un aeropuerto ubicado en el oriente de la ciudad de Ibagué en Colombia a 11 kilómetros del distrito financiero de la misma, es el principal aeropuerto de Tolima.

Gráfica 35 Aeropuerto Perales – Ibagué.



Fuente: www.mab.com.co

Parqueaderos: Con oferta de 114 puestos de estacionamiento para vehículos particulares (4 de ellos para personas con discapacidad física), 45 puestos para motos, y una zona independiente de espera para taxis. Este acceso se encuentra unos 200 metros al norte de la glorieta antes mencionada.

Torre de Control: la nueva torre de control se encuentra construida, localizada al sur de la pista, al este del nuevo edificio terminal, tiene una altura total de 34 metros.

Caracterización del Área de Influencia del Aeropuerto Perales: La ciudad de Ibagué es un importante eje financiero y económico de Colombia. Es sede del Banco de la República de Colombia y de la Casa de la Moneda y basa su economía en el sector industrial, teniendo varias de las empresas más reconocidas de Colombia. En cuanto al sector primario, se da la ganadería, la agricultura y la minería. Además, se destacan los cultivos de arroz, algodón y a la vez es un gran productor y exportador de café. De igual manera, Ibagué tiene gran relevancia en cuanto a la industria textil, siendo esta la tercera ciudad textilera del país, después de Medellín y Bogotá, con las que se verá su demanda de tráfico aéreo también se vincula con estas ciudades.

Prospectiva del Aeropuerto Perales: El año objetivo para alcanzar el máximo desarrollo previsible es 2049, y la propuesta de desarrollo en Consideración en el Documento de opción para el día 2013 ofrecería niveles que exceden con mucho la demanda en los años intermedios. Desarrollo del Plan Maestro Regional de Aire en (se indica el aeropuerto) El objetivo El presente Plan Maestro se preparó para ser un guía y direccionador a futuro en el trabajo para el Plan de Desarrollo del Aeropuerto para hacer especial énfasis con dirección hacia el futuro más allá de los horizontes temporales en la definición para el Plan de Desarrollo del Aeropuerto se debe prestar particular atención hacia aquellas entidades que puedan ser externos a la planificación al mundo, que sería la vinculación hacia los Sistemas Nacionales y que diseñe, aquellos de ordenamiento que te permita que aquellas entidades

externas a la propia planificación aeroportuaria y a aquellas entidades públicas la reserva de terrenos, así como lo señalan en el título de este capítulo, el ordenamiento para que éstas puedan delimitar esos territorios y su reserva de usos, el diseño para tal efecto debe orientarse con base en las necesidades de la nación y su visión, crecimiento del aeropuerto como eje para la actividad económica local dentro del objeto de dar solución. La terminal de Ibagué está en construcción para ser aeropuerto Internacional y será uno de los mayores del país, sirviendo además de alterno al Aeropuerto Internacional El Dorado.

Actuaciones contempladas:

- Ampliación del Terminal de pasajeros.
- Ampliación de plataforma comercial.
- Nuevo Terminal de Carga.
- Calle de rodaje paralela código C.
- Nuevos accesos.
- Nueva zona de aviación general.

Aeropuerto Santiago Vila – Flandes Tolima

Es el aeropuerto que le brinda servicio al Área metropolitana de Girardot, situándose a 3.1 km de Girardot en el municipio de Flandes en el departamento del Tolima en Colombia. Este aeropuerto tiene una actividad moderada de transporte de carga y pasajeros, realizando vuelos a diferentes destinos del interior del país.

El 5 de junio de 1948 se inauguró el aeropuerto Santiago Vila; en Flandes, con el fin de prestar los servicios a la ciudad de Girardot, destacada hasta entonces como el mayor puerto fluvial sobre el río Magdalena. Inmediatamente se iniciaron los vuelos regulares de pasajeros y carga, uniendo al puerto con las ciudades de Bogotá e Ibagué, como estaba planeado originalmente por los gestores de la empresa.

A principios de 1951 se ofrecían servicios regulares de carga a Cali, además de las rutas de pasajeros que incluían ahora servicios regulares a Medellín y Montería. Los servicios regionales fueron incrementados cuando en noviembre de ese mismo año se inauguraron los servicios regulares a Mariquita y Palanquero, con la anuencia de la Fuerza Aérea Colombiana.

Aeropuerto José Celestino Mutis - Mariquita

El Aeropuerto José Celestino Mutis que sirve a Mariquita, cuenta con una pista en asfalto con un área de 89.500 metros cuadrados. La pista se encuentra junto al lado norte de la ciudad, para operación de pasajeros.

Aeropuerto Navas Pardo - Chaparral

El Aeropuerto General Navas Pardo es un aeropuerto que sirve a la localidad de Chaparral en el Departamento de Tolima. La pista está en el lado este de la ciudad y cuenta con un área de 18.000 metros cuadrados, en material de asfalto. Actualmente, el aeropuerto Navas Pardo tiene operaciones aéreas de militares, valores, algunos vuelos ambulancia y del Estado.

Aeropuerto Palenquero - Melgar

Es el aeropuerto militar ubicado en la base Militar de Tolemaida en el municipio de Melgar con una elevación de 493 metros por encima del nivel del mar. Existe una pista de aterrizaje con una superficie de asfalto que mide 2.829 metros de largo y 29 metros de ancho.

En el departamento del Tolima existen aproximadamente 40 pistas particulares y locales que, complementan el modo de transporte y son utilizadas en su mayoría para la fumigación de cultivos y transporte privado de pasajeros, sólo pavimentada la del municipio de Planadas; se destacan las pistas de carácter municipal e Institucional, y son propiedad de los municipios de Ataco, Rioblanco (Herrera), Planadas y el INCODER.

4. CORREDORES LOGÍSTICOS NACIONALES Y REGIONALES

4.1. Corredores Logísticos Regionales

Basados en la recopilación de la información de estudios previos logísticos, así como el estudio de la CAF sobre La Hoja de Ruta de Acciones Prioritarias para la Articulación Logística de la Ecorregión del Eje Cafetero, se pudo establecer los nodos logísticos y su categorización dentro del territorio de la RAP Eje Cafetero, son geográficamente los siguientes:

Tabla 39 Nodos Logísticos RAP Eje Cafetero.

No	Ubicación Nodo	Jerarquización
1	Manizales	Central
2	Pereira	Central
3	La Dorada	Central
4	Armenia	Primario
5	Ibagué	Primario
6	La Virginia	Primario
7	La Tebaida	Secundario
8	Cartago	Secundario

No	Ubicación Nodo	Jerarquización
9	Chinchiná	Terciario
10	La Felisa	Terciario
11	Kilómetro 41	Terciario
12	Rio Sucio	Terciario
13	Flandes	Terciario
14	Honda	Terciario

Fuente: CAF Hoja de Ruta de Acciones Prioritarias para la Articulación Logística de la Ecorregión del Eje Cafetero, Colombia.

Las relaciones establecidas entre estos nodos originan diversas situaciones, entre las que se pueden destacar las producidas por la ubicación geográfica y la proximidad, las cuales generan en su entorno unas condiciones similares a las de los medios de comunicación, intercambio comercial e incluso flujo de sus habitantes.

En cuanto a los nodos centrales de Manizales y Pereira, existe una vinculación histórica desde cuando era el viejo Caldas a través de las vías férreas, pero desapareció esta forma de transporte; sin embargo, la inversión persiste irradiando esta conexión a su entorno, ya no sólo hacia el sur en el Valle del Cauca, sino también en especial, con los municipios del norte de ese departamento, así como, con su cabecera Cali; y por supuesto también la mira hacia el puerto sobre el océano Pacífico en Buenaventura. Hacia el noroccidente con Antioquia, y la dinámica portuaria del mar escribano que hoy abre igualmente sus puertas por nuevas vías y apertura de puerto Antioquia en el Golfo de Urabá. A este acontecimiento se liga en forma particular Armenia, no solo con la Autopista del Café, y el inicio de la construcción de la doble calzada con el Municipio vallecaucano de Cartago.

La dinámica entre Armenia e Ibagué es más estrecha por el corredor vial de la ruta 40, que lleva a Bogotá hacia el oriente y al sur occidente con Cali, y de nuevo el océano Pacífico por Buenaventura. La prefactibilidad de la conexión del tren del Pacífico con la red Centro, contratada por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y Financiera de Desarrollo Nacional FDN, donde llevan los rieles del tren con la misma orientación de la vía, atravesando la cordillera central, ratifica esta unión de estos dos nodos, con estaciones de pasajeros y carga.

Tabla 40 Clúster Productivo y Enfoques Logísticos.

No	Ubicación	Jerarquización	Clúster Productivo	Corredor Logístico	Enfoque Logístico
1	Manizales	Central	Agroindustrial y Turismo	Corredor Logístico Café, Agroindustrial y Turístico	Optimización de la cadena de suministro, trazabilidad de exportación (café, aguacate, cacao), gestión de última milla y para turismo de naturaleza y cultural.
2	Pereira	Central	Manufactura, Servicios y Textil	Corredor Industrial y de Servicios	Logística y distribución urbana de alto valor (centros de distribución regionales), gestión de retornos y e-commerce.
3	La Dorada	Central	Conectividad y Comercio Exterior	Corredor de Conectividad Internacional	Transporte intermodal de larga distancia, consolidación de carga en plataformas logísticas (ILE), agilización de procesos aduaneros en origen y destino portuario/aeroportuario.
4	Armenia	Primario	Agroindustrial y Turismo	Corredor Logístico Café, Agroindustrial y Turístico	Optimización de la cadena de suministro, trazabilidad de exportación (café, aguacate, cacao), gestión de última milla y para turismo de naturaleza y cultural.
5	Ibagué	Primario	Manufactura, Servicios y Textil	Corredor Industrial y de Servicios	Logística y distribución urbana de alto valor (centros de distribución regionales), gestión de retornos y e-commerce.
6	La Virginia	Primario	Conectividad y Comercio Exterior	Corredor de Conectividad Internacional	Transporte intermodal de larga distancia, consolidación de carga en plataformas logísticas (ILE), agilización de procesos aduaneros en origen y destino portuario/aeroportuario.

No	Ubicación	Jerarquización	Clúster Productivo	Corredor Logístico	Enfoque Logístico
7	La Tebaida	Secundario	Agroindustrial y Turismo	Corredor Logístico Café, Agroindustrial y Turístico	Optimización de la cadena de suministro, trazabilidad de exportación (café, aguacate, cacao), gestión de última milla y para turismo de naturaleza y cultural.
8	Cartago	Secundario	Manufactura, Servicios y Textil	Corredor Industrial y de Servicios	Logística y distribución urbana de alto valor (centros de distribución regionales), gestión de retornos y e-commerce.
9	Chinchiná	Terciario	Agroindustrial y Turismo	Corredor Logístico Café, Agroindustrial y Turístico	Optimización de la cadena de suministro, trazabilidad de exportación (café, aguacate, cacao), gestión de última milla y para turismo de naturaleza y cultural.
10	La Felisa	Terciario	Conectividad y Comercio Exterior	Corredor de Conectividad Internacional	Transporte intermodal de larga distancia, consolidación de carga en plataformas logísticas (ILE), agilización de procesos aduaneros en origen y destino portuario/aeroportuario.
11	Kilómetro 41	Terciario	Manufactura, Servicios y Textil	Corredor Industrial y de Servicios	Logística y distribución urbana de alto valor (centros de distribución regionales), gestión de retornos y e-commerce.
12	Río Sucio	Terciario	Agroindustrial y Turismo	Corredor Logístico Café, Agroindustrial y Turístico	Optimización de la cadena de suministro, trazabilidad de exportación (café, aguacate, cacao), gestión de última milla y para turismo de naturaleza y cultural.
13	Flandes	Terciario	Conectividad y Comercio Exterior	Corredor de Conectividad Internacional	Transporte intermodal de larga distancia, consolidación de carga en plataformas logísticas (ILE), agilización de procesos

No	Ubicación	Jerarquización	Clúster Productivo	Corredor Logístico	Enfoque Logístico
					aduaneros en origen y destino portuario/aeroportuario.
14	Honda	Terciario	Conectividad y Comercio Exterior	Corredor de Conectividad Internacional	Transporte intermodal de larga distancia, consolidación de carga en plataformas logísticas (ILE), agilización de procesos aduaneros en origen y destino portuario/aeroportuario.

Fuente: elaboración propia.

Nodos Centrales y Primarios: Los nodos de jerarquía Central y Primario (Manizales, Pereira, La Dorada, Armenia, Ibagué, La Virginia) se identifican como los puntos focales con mayor relevancia logística y económica.

Asignación del Enfoque: Dado que la imagen de clústeres no asocia directamente cada nodo con un clúster específico, la condensación en esta tabla asume una **alineación estratégica** basada en la vocación productiva y la ubicación geográfica de los nodos más representativos dentro de la RAP Eje Cafetero (Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima) con los tres clústeres logísticos definidos por el Plan. La asignación es un ejercicio de correlación para condensar la información.

ILE: Se refiere a ***Infraestructura Logística Especializada***.

PARTE III– ASPECTOS ESTRATÉGICOS

5. COMPONENTE ESTRATÉGICO

Marco Filosófico.

El Marco Filosófico es Directriz y referente para el presente Plan Logístico Regional 2025-2040 para la RAP Eje Cafetero. Más que una mera relación de proyectos o conjunto de instrucciones técnicas, este plan se inscribe en un marco de entendimiento de la región, en el que la logística aparece como motor potencializador de la integración territorial y la competitividad sustentable. Misión y visión definen la identidad del plan y establecen el horizonte a largo plazo, en tanto qué valores y lineamientos filosóficos señalan los principios que deberán guiar las decisiones y acciones en los próximos años.

5.1. Misión

El Plan Logístico Regional de la Región Administrativa de Planificación RAP Eje Cafetero se construye como un instrumento para consolidar la competitividad de Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima, integrando esfuerzos públicos, privados y académicos. Su propósito es asegurar que las actuaciones regionales en infraestructura, servicios y gobernanza logística impacten de manera real el desarrollo territorial, generando una oferta de inversión clara y estructurada. El plan posiciona a la región como un destino atractivo por su ubicación estratégica, conectividad con los principales corredores nacionales, disponibilidad de infraestructura, calidad del talento humano formado en sus universidades y la capacidad de innovación de sus habitantes.

5.2. Visión

Para el año 2050, el territorio integrado por la RAP Eje Cafetero será reconocido como un modelo logístico sostenible y multimodal de referencia en América Latina, gracias a una infraestructura moderna y sistemas intermodales articulados, soportados en procesos de digitalización y gobernanza colaborativa. La región será el corazón logístico de Colombia, donde convergen sostenibilidad, innovación y desarrollo territorial, potenciando el bienestar de la población y la competitividad en un entorno global.

5.3. Valores institucionales

Sostenibilidad – Compromiso con un desarrollo económico, social y ambiental equilibrado, que asegure la protección de los ecosistemas estratégicos y la transición hacia una logística verde.

Equidad y cohesión territorial – Búsqueda de cerrar brechas urbano–rurales y garantizar igualdad de oportunidades para todos los municipios de la RAP.

Innovación – Apertura permanente a la digitalización, las nuevas tecnologías y las soluciones creativas para mejorar la competitividad logística.

Corresponsabilidad y cooperación – Trabajo conjunto entre sectores público, privado y académico, con sentido de pertenencia regional.

Transparencia y buen gobierno – Ejercicio de la planeación y la ejecución logística con rendición de cuentas, claridad en la priorización de proyectos y legitimidad social.

Identidad y orgullo regional – Reconocimiento del Paisaje Cultural Cafetero, de la tradición productiva y cultural, como fundamento de la proyección nacional e internacional.

Orientación al talento humano – Formación, capacitación y retención de capital humano calificado como base del desarrollo logístico y productivo.

5.4. Lineamientos filosóficos fundacionales

Integración territorial y regionalidad efectiva: la logística como vehículo para consolidar la RAP Eje Cafetero como región funcional, superando límites político-administrativos.

Competitividad sostenible: toda actuación logística debe equilibrar eficiencia económica, sostenibilidad ambiental y cohesión social.

Gobernanza colaborativa: la institucionalidad y la corresponsabilidad entre actores públicos, privados y académicos son la base para la continuidad de los proyectos.

Innovación y digitalización: incorporación permanente de tecnologías que fortalezcan la trazabilidad, la transparencia y la resiliencia de la cadena logística.

Equidad territorial: priorización de proyectos que cierren brechas urbano-rurales y garanticen acceso a mercados para la producción agroindustrial.

Proyección internacional: consolidar al Eje Cafetero como plataforma exportadora y nodo estratégico de conectividad global.

Enfoque en el talento humano: la formación y cualificación de personas es la condición esencial para sostener la competitividad logística en el tiempo.

5.5. Direccionamiento Estratégico

Este capítulo establece el direccionamiento estratégico del Plan Logístico Regional 2025–2040, orientando cómo se materializan los principios definidos en el marco filosófico en programas, proyectos y acciones concretas.

Formulación del Plan Logístico Regional de la RAP Eje Cafetero

La elaboración del Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025-2040 se encuentra en el PER y en él la realidad regional de la Economía del Conocimiento, que tiene como ejes estratégicos la construcción de una infraestructura digital e intermodal moderna y competitiva, así como, la sofisticación, diversificación e internacionalización de los sectores productivos de la región. En este sentido, la logística se entiende como una palanca estructural para la construcción de un territorio competitivo, cohesionado y sostenible.

La formulación fue un proceso que integró progresivamente los recursos obtenidos de la caracterización del territorio y de la logística regional, del estudio de indicadores clave de desempeño, y del inventario de proyectos estratégicos con alcance regional. Ello se complementó con talleres participativos, encuestas a actores públicos y privados, y ejercicios de priorización en escenarios corporativos y territoriales, con el propósito de asegurar que la visión y objetivos del plan sean reflejo tanto de la evidencia técnica como de las expectativas y necesidades la región.

5.5.1. Hechos y retos logísticos priorizados en la RAP Eje Cafetero

El proceso de construcción colectiva permitió identificar y priorizar un conjunto de hechos y retos logísticos que sintetizan los principales desafíos del territorio en el horizonte 2025–2040. Estos se agrupan en cinco dimensiones estratégicas:

1. Conectividad multimodal y accesibilidad

Persisten brechas en la conexión de la RAP con los principales corredores nacionales (Bogotá–Buenaventura, Medellín–Cali, Eje Cafetero–Atlántico).

La articulación intermodal carretera–férreo–fluvial–aéreo es aún incipiente, especialmente en nodos estratégicos como La Dorada, La Felisa y La Tebaida.

La red vial regional mantiene altos niveles de vulnerabilidad por condiciones topográficas, climáticas y por déficit de mantenimiento.

2. Integración territorial y productiva

Los territorios agroindustriales presentan dificultades para integrarse plenamente al sistema logístico regional.

La base productiva sigue estando poco diversificada, con fuerte dependencia del café y de algunos sectores agroindustriales, lo que limita la resiliencia y competitividad.

3. Operaciones y procesos logísticos

La infraestructura logística especializada es insuficiente: faltan plataformas logísticas, patios de contenedores y truck centers.

Los costos de transporte y fletes son elevados en comparación con referentes nacionales e internacionales.

La flota de carga tiene rezagos tecnológicos y ambientales, con bajo rendimiento en eficiencia y sostenibilidad.

Se evidencian limitaciones en trazabilidad de operaciones y ausencia de sistemas de información integrados que permitan optimizar la gestión logística.

4. Gobernanza y articulación institucional

Se requiere consolidar mecanismos de coordinación multinivel entre la RAP, las gobernaciones y los municipios.

La articulación público-privada-académica es aún insuficiente para estructurar y ejecutar proyectos de alto impacto.

Es necesario fortalecer procesos participativos que otorguen legitimidad a las decisiones logísticas y garanticen continuidad más allá de los ciclos políticos.

5. Formación y talento humano

Existe un déficit en capacidades técnicas para la estructuración de proyectos logísticos complejos y financierables.

Se requiere ampliar y especializar la formación y certificación del talento humano en competencias logísticas y digitales, que respondan a las tendencias globales.

En conjunto, estos hechos y retos constituyen la línea de base desde la cual el Plan Logístico Regional define sus programas y proyectos estratégicos. Actúan como referencia para orientar la inversión pública y privada, y permiten alinear los esfuerzos de la RAP Eje Cafetero con las políticas nacionales y con las tendencias globales en materia de competitividad logística.

5.5.2. Finalidad y objetivos de la formulación

El objeto de la elaboración del Plan Logístico Regional es dotar a la RAP del Eje Cafetero de una Línea de Acción clara y consensuada que sirva de guía para la orientación de las inversiones, la priorización de proyectos y la coordinación de las acciones interinstitucionales y multiescalares en materia logística como elemento de competitividad y cohesión regional.

En coherencia con esta finalidad, los objetivos de la formulación son:

1. Definir un marco estratégico de actuación logística para el periodo 2025–2040, alineado con los planes nacionales, departamentales y municipales.
2. Identificar y priorizar proyectos logísticos estructurantes en corredores y ámbitos de desarrollo territorial (ADITs) que consoliden la conectividad multimodal de la región.
3. Fortalecer la gobernanza logística regional a través de la RAP y la ALREC, promoviendo corresponsabilidad entre actores públicos, privados y académicos.
4. Impulsar la sostenibilidad y la innovación logística, mediante la incorporación de criterios de descarbonización, digitalización y logística verde.
5. Consolidar al Eje Cafetero como plataforma logística nacional e internacional, capaz de atraer inversión y potenciar la internacionalización de sus cadenas productivas estratégicas.

El Direccionamiento Estratégico del Plan Logístico Regional (LPR) RAP Eje Cafetero 2025-2040 es la materialización del encuadre filosófico y las realidades y desafíos logísticos priorizados en la construcción del plan. Si dice la misión, visión y valores la identidad regional, y el análisis anterior detectó los grandes retos, esta sección refleja el plan de acción para poder convertir esos retos en programas y proyectos estructurales. Tiene por objetivo cultivar, de manera coherente, las inversiones y esfuerzos de los sectores público, privado, y académico hacia un modelo logístico de múltiples modalidades, sostenible y vanguardista que consolide al Eje Cafetero como el centro de competitividad y desarrollo del país.

Colombia viene renovando desde hace dos décadas su política logística – en el CONPES 3982, los planes maestro intermodal, ferroviario y fluvial, y en la Encuesta Nacional Logística – para hacer frente a los desafíos mundiales y disminuir los costos vinculados con el comercio exterior, la producción y la distribución. Así, el Plan Logístico Regional se consagra como el instrumento que permite trasladar esas políticas nacionales a nivel del territorio, para dotar a la RAP Eje Cafetero de un propio direccionamiento que permita conducir las inversiones, programas y proyectos a una mayor eficiencia logística, sostenibilidad e inclusión de territorio.

El Plan establece que la competitividad logística de la región no depende únicamente de las infraestructuras físicas, sino también de la gobernanza, la innovación y la articulación entre actores públicos, privados y académicos, elementos que permitirán consolidar un sistema regional integrado y resiliente. Así, se proyecta un modelo de gestión que combina decisiones gubernamentales, adopción de tecnologías avanzadas y respaldo institucional en todos los niveles de la cadena logística.

Con base en los hechos y retos logísticos priorizados, el Plan Logístico Regional adopta **cinco programas estratégicos** que constituyen el núcleo del direccionamiento y que orientarán la implementación en el horizonte 2025–2040:

Seguidamente, se presentan los programas y actuaciones estratégicas que materializan este direccionamiento, organizados de manera que conectan los lineamientos filosóficos con la acción en el territorio. Cada programa se articula con proyectos específicos y actuaciones transversales en materia de infraestructura, gobernanza, innovación, sostenibilidad y talento humano, conformando un portafolio integral que guiará la implementación del plan en el horizonte 2025–2040.

1. Impulso al desarrollo como región de excelencia logística.

Busca posicionar al Eje Cafetero como referente nacional e internacional en materia logística, destacando su ubicación estratégica, su capacidad institucional y la calidad de su talento humano.

2. Reforzamiento de la conectividad multimodal a nivel nacional.

Propone fortalecer las conexiones ferreas, fluviales, aéreas y carreteras, articulando la región con los principales corredores nacionales y promoviendo la intermodalidad como criterio central.

3. Potenciación de conectores logísticos del Eje Cafetero.

Se centra en nodos estratégicos como La Dorada, La Felisa, La Tebaida, La Virginia e Ibagué, promoviendo su desarrollo como puntos de transferencia y consolidación de carga.

4. Consolidación de la Región Nodal Logística del Eje Cafetero.

Busca articular los Ámbitos de Desarrollo Integral Territorial (ADITs) metropolitanos y rurales en un sistema logístico regional integrado, con servicios de valor agregado y gestión coordinada.

5. Soporte al desarrollo logístico rural productivo.

Garantiza que los territorios rurales y las cadenas agroindustriales se integren plenamente a la plataforma logística regional, reduciendo brechas urbano-rurales y ampliando oportunidades de competitividad para pequeños y medianos productores.

Estos programas estructuran el **direccionamiento estratégico del plan** y serán desarrollados mediante proyectos y actuaciones específicas que materializan los

principios definidos en el marco filosófico: sostenibilidad, equidad territorial, innovación y gobernanza colaborativa. Con ello, se avanza hacia un Eje Cafetero competitivo, resiliente y proyectado internacionalmente.

5.5.3. Definición de los programas del Plan Logístico RAP Eje Cafetero

El Direccionamiento Estratégico del Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025–2035 se materializa en cinco programas que recogen los principales hechos y retos logísticos identificados, y que constituyen la base para orientar proyectos y actuaciones en el horizonte del plan. Cada programa responde a un campo de acción específico, con alcance regional y articulación con políticas nacionales, garantizando coherencia entre la estrategia territorial y los instrumentos de competitividad del país.

Programa No. 1. Impulso al desarrollo como región de excelencia logística.

Este programa tiene como objetivo consolidar los actores actuales de la cadena logística e impulsar la llegada de nuevos inversionistas y empresas que fortalezcan la oferta de servicios logísticos en la región. Para alcanzar este propósito, se requiere el trabajo conjunto de los sectores público y privado, con apoyo de las universidades en la formación académica y en la adopción de tecnologías de vanguardia. Se plantea además la creación de incentivos tributarios y de instalación que atraigan a operadores logísticos, centros de distribución y servicios especializados, de manera que el Eje Cafetero se posicione como una región de excelencia logística, competitiva en el contexto nacional e internacional.

Programa No. 2. Reforzamiento de la conectividad multimodal a nivel nacional.

Este programa busca optimizar la red vial, férrea, fluvial y aérea de la RAP, consolidando la multimodalidad como eje rector de la acción logística. Su ejecución requiere una estrecha articulación con el Gobierno Nacional, en especial con el Ministerio de Transporte, dado que se involucran corredores estratégicos definidos en la política nacional: Bogotá–Buenaventura, Bogotá–Barranquilla y la Troncal del Pacífico. Las prioridades incluyen la culminación de obras viales, la reactivación y conexión del modo férreo Pacífico–Centro, y el aprovechamiento del río Magdalena como eje fluvial, complementado con la modernización de los aeropuertos regionales.

Programa No. 3. Potenciación de los conectores logísticos de la RAP Eje Cafetero.

Este programa concentra sus esfuerzos en desarrollar los nodos y conectores logísticos estratégicos de la región —La Dorada, La Felisa, La Tebaida, La Virginia, Ibagué, entre otros—, mediante inversiones en infraestructura y servicios especializados. Los departamentos de la RAP liderarán estas actuaciones con el fin de cristalizar estrategias como el ámbito logístico integrado, el rol de la región como rótula logística del centro del país y la utilización de la logística como palanca de internacionalización. Al fortalecer estos conectores, se garantizará que la red regional se articule de forma eficiente con los mercados nacionales e internacionales.

Programa No. 4. Consolidación de la red nodal logística de la RAP Eje Cafetero.

Este programa busca cohesionar el territorio en torno a una red de nodos logísticos integrados, articulando los principales centros urbanos y productivos de la región. Su objetivo es consolidar una región nodal logística con capacidad para atraer inversión, generar servicios logísticos de valor agregado y garantizar cobertura nacional desde el corazón del Eje Cafetero. La construcción de esta red nodal permitirá aprovechar economías de escala y reforzar la competitividad del territorio como un sistema integrado.

Programa No. 5. Soporte al desarrollo logístico rural–productivo.

Este programa orienta sus actuaciones a la inclusión de las zonas rurales productivas en el sistema logístico regional, asegurando que pequeños y medianos productores tengan acceso a mercados nacionales e internacionales. Se articula con las políticas públicas de desarrollo rural y seguridad alimentaria y compromete a actores como el Ministerio de Agricultura, la Agencia de Desarrollo Rural y los gobiernos departamentales. Incluye intervenciones en infraestructura de acopio, transporte rural y centros de consolidación de carga, contribuyendo a reducir brechas urbano–rurales y a potenciar las cadenas agroindustriales como café, plátano, cítricos, aguacate y lácteos.

6. DEFINICIÓN DE PROYECTOS DEL PLAN LOGÍSTICO RAP EJE CAFETERO PARA LA VIGENCIA 2025-2040

La materialización del direccionamiento estratégico del Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025–2040 requiere traducir los lineamientos y programas definidos en el capítulo anterior en un conjunto de proyectos concretos, estructurados y viables, capaces de transformar la visión regional en acciones de alto impacto territorial. Este capítulo presenta el portafolio de proyectos estratégicos que servirán como base para la implementación del plan, organizados conforme a los programas prioritarios y a los corredores logísticos definidos para la ecorregión.

La construcción de este portafolio se sustentó en la identificación, revisión y consolidación de múltiples fuentes —planes logísticos departamentales, estudios nacionales, iniciativas privadas y ejercicios participativos territoriales— que permitieron reconocer los proyectos más representativos en materia de infraestructura, conectividad, servicios logísticos, gobernanza, sostenibilidad e innovación.

Los proyectos aquí incluidos responden a los principales hechos y retos logísticos priorizados en la formulación del plan, buscando fortalecer la intermodalidad, reducir los costos operativos, mejorar la trazabilidad de las cadenas de suministro y promover la articulación institucional entre los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y Tolima.

Asimismo, la estructuración de los proyectos considera criterios de especialización y complementariedad regional, clasificándolos según su contribución a la consolidación de una Región Nodal Logística. Su implementación permitirá avanzar en los indicadores de competitividad, productividad y cohesión territorial, aportando al desarrollo sostenible y a la internacionalización de la economía regional.

A. Inventario de Proyectos Estratégicos en la RAP Eje Cafetero

Para la definición de los proyectos estratégicos regionales, se debió acudir a varios inventarios que son soportes de estudios previos, tanto de instituciones nacionales, como entes territoriales e iniciativas privadas, con criterios de especialización se clasificaron los proyectos, usando como referente lo definido en el estudio de la CAF, de esta manera se ubicaron en diferentes grupos el inventario de proyectos recogidos y que tienen incidencias logísticas, los cuales se relacionan a continuación:

Proyectos de infraestructura de soporte logístico:

- Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC) – Risaralda
- Plataforma Logística de La Dorada – Caldas
- Aeropuerto del Café (Aerocafé) – Caldas
- CCA El Edén – Quindío
- Puerto Seco La Tebaida – Quindío
- Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX Flandes – Tolima
- Parque Logístico Empresarial – Tolima
- Pereira Airport City – Risaralda
- Patio de Contenedores Chinchiná – Caldas

Proyectos de infraestructura de transporte:

- Tren Cafetero (La Dorada – La Primavera) – Caldas
- Conexión corredor férreo Pacífico–Centro – Quindío, Tolima, Caldas
- Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Pereira–La Felisa)
- Tren de Cercanías (Risaralda–Caldas–Quindío–Valle del Cauca)
- Tren del Café (Caldas–Antioquia)
- Conexión Ferroviaria Huila–Tolima
- Doble Calzada Cajamarca–Ibagué
- Doble Calzada Calarcá–La Paila
- Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago
- Vía Manizales–Mariquita
- Vías del Samán (Cerritos–El Pollo, Puerto Caldas–Cerritos, La Victoria–Cartago, Cerritos–La Virginia, Mediacanoa–Ansermanuevo–La Virginia, Alcalá–Cartago–Ansermanuevo, El Pollo–La Romelia)
- Vías de Hermanamiento (Caldas–Antioquia)
- Vías terciarias rurales
- Bioruta (Caldas)

- Vía El Edén - Tarapacá (Quindío)
- Plan Maestro Aeropuerto de Flandes

Proyectos de infraestructura soporte a la producción:

- Central de Abastos de Ibagué – Tolima
- Plataforma Agrícola Armero – Tolima
- Zona Económica Logística Especial (ZELE) – Risaralda, Caldas, Valle del Cauca

Proyectos del programa “Impulso al desarrollo como región de excelencia logística”:

- Desarrollo del Clúster Regional Logístico
- Digitalización de operadores logísticos
- Bolsa virtual de carga regional
- Programa regional de formación en logística digital
- Fortalecimiento a la gobernanza colaborativa logística
- Creación del Observatorio Logístico Regional

Proyectos de soporte al desarrollo logístico rural productivo:

- Diseño y construcción de agrocentros productivos
- Plataforma de soporte a la comercialización agrícola
- Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO)
- Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial – Tolima

Con base en lo anterior y en marco del direccionamiento estratégico definido, a continuación, se presenta la estructura que establece una clasificación de los proyectos dispuestos, asociando cada uno de ellos a los programas estratégicos propuestos.

PROGRAMA 1. Impulso al desarrollo como región de excelencia logística

Busca posicionar al Eje Cafetero como referente nacional e internacional en materia logística, destacando su ubicación estratégica, su capacidad institucional y la calidad de su talento humano.

Listado de Proyectos:

- Desarrollo del Clúster Regional Logístico
- Digitalización de operadores logísticos
- Bolsa virtual de carga regional
- Programa regional de formación en logística digital
- Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística
- Creación del Observatorio Logístico Regional

PROGRAMA 2. Reforzamiento de la conectividad multimodal de nivel nacional

Propone fortalecer las conexiones férreas, fluviales, aéreas y carreteras, articulando la región con los principales corredores nacionales y promoviendo la intermodalidad como criterio central.

Listado de Proyectos:

- Tren Cafetero (La Dorada – Km 41) – Caldas
- Conexión corredor férreo Pacífico–Centro – Quindío, Tolima, Caldas
- Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Pereira–La Felisa)
- Tren de Cercanías del Eje Cafetero – Risaralda, Caldas, Quindío, Valle del Cauca
- Tren del Café (Caldas–Antioquia)
- Doble Calzada Cajamarca–Ibagué
- Doble Calzada Calarcá–La Paila
- Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago
- Vía Manizales–Mariquita
- Vías de Hermanamiento (Caldas–Antioquia)
- Conexión Ferroviaria Huila–Tolima

PROGRAMA 3. Potenciación de conectores logísticos del Eje Cafetero

Se centra en nodos estratégicos como La Dorada, La Felisa, La Tebaida, La Virginia e Ibagué, promoviendo su desarrollo como puntos de transferencia y consolidación de carga.

Listado de Proyectos:

- Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC) – Risaralda
- Plataforma Logística de La Dorada – Caldas
- Aeropuerto del Café (AeroCAFÉ) – Caldas
- CCA El Edén – Quindío
- Puerto Seco La Tebaida – Quindío
- Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX Flandes – Tolima
- Parque Logístico Empresarial – Tolima
- Pereira Airport City – Risaralda
- Patio de Contenedores Chinchiná – Caldas

PROGRAMA 4. Consolidación de la Región Nodal Logística del Eje Cafetero

Busca articular los Ámbitos de Desarrollo Integral Territorial (ADITs) metropolitanos y rurales en un sistema logístico regional integrado, con servicios de valor agregado y gestión coordinada.

Listado de Proyectos:

- Vías del Samán (Cerritos–El Pollo, Puerto Caldas–Cerritos, La Victoria–Cartago, Cerritos–La Virginia, Mediacanoa–Ansermanuevo–La Virginia, Alcalá–Cartago–Ansermanuevo, El Pollo–La Romelia)
- Vías terciarias rurales
- Zona Económica Logística Especial (ZELE) – Risaralda, Caldas, Valle del Cauca
- Bioruta (Km 41 - La Dorada)
- Vía El Edén - Tarapacá
- Plan Maestro Aeropuerto de Flandes

PROGRAMA 5. Soporte al desarrollo logístico rural productivo

Garantiza que los territorios rurales y las cadenas agroindustriales se integren plenamente a la plataforma logística regional, reduciendo brechas urbano–rurales y ampliando oportunidades de competitividad para pequeños y medianos productores.

Listado de Proyectos:

- Central de Abastos de Ibagué – Tolima
- Plataforma Agrícola Armero – Tolima
- Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO) – Caldas
- Diseño y construcción de agrocentros productivos
- Plataforma de soporte a la comercialización agrícola
- Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial – Tolima

B. Clasificación de los Proyectos por Corredor Logístico

La presentación de los proyectos en este capítulo se organiza a partir de los tres corredores logísticos de integración regional definidos en el Plan —Corredor del Café, Agroindustrial y Turístico, Corredor Industrial y de Servicios y Corredor de Conectividad Internacional—, los cuales constituyen el eje estructurante de la estrategia territorial. Esta clasificación permite comprender la dinámica funcional de la región desde la perspectiva de sus flujos productivos, turísticos y de conectividad multimodal, facilitando la identificación de sinergias y brechas logísticas entre los departamentos.

Dado que algunos proyectos tienen incidencia en más de un corredor o contribuyen de manera transversal a la competitividad regional, pueden aparecer en más de una categoría. Esta duplicidad no representa redundancia, sino que responde al enfoque estratégico y sistemático del componente logístico del plan, que busca articular esfuerzos, potenciar complementariedades y asegurar la coherencia de las intervenciones en el territorio bajo una visión integrada de red logística regional.

A continuación, una breve descripción de cada proyecto (Ver **Anexo 1** con Fichas de proyectos detalladas):

Corredor Logístico Café, Agroindustrial y turismo

Foco: Movilidad regional, logística agroindustrial, turismo y sostenibilidad.

Proyectos asociados:

- **Aeropuerto del Café (Aerocafé) – Caldas**

Nuevo aeropuerto regional en Palestina que fortalecerá la conectividad aérea de Caldas y la RAP, facilitando el transporte de pasajeros, carga perecedera y exportaciones. Su puesta en marcha reducirá la dependencia del aeropuerto La Nubia y consolida al Eje Cafetero como punto estratégico para el comercio nacional e internacional.

- **Patio de Contenedores Chinchiná – Caldas**

Centro logístico de apoyo para almacenamiento temporal, consolidación y despacho de contenedores. Su ubicación en la zona cafetera permite atender la demanda de carga agroindustrial y reducir la congestión de transporte en Manizales y Pereira.

- **Tren Cafetero (La Dorada – Km 41) – Caldas**

Proyecto férreo que reactivará la línea central para el transporte de carga entre La Dorada y Manizales, favoreciendo la intermodalidad regional. Contribuye a reducir costos de logística, huella de carbono y tiempos de transporte hacia los puertos nacionales.

- **Tren del Café (Caldas–Antioquia)**

Conexión férrea entre Caldas y Antioquia que busca impulsar la movilidad de carga y pasajeros. Reforzará la competitividad territorial del norte del Eje Cafetero y permitirá integrar el sistema logístico con el futuro Ferrocarril de Antioquia.

- **Vías de Hermanamiento (Caldas–Antioquia)**

Conjunto de obras viales que mejoran la conectividad entre municipios limítrofes de ambos departamentos, fortaleciendo la integración económica, el acceso turístico y el comercio interregional. Favorece el tránsito de productos agroindustriales y turísticos.

- **Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO) – Caldas**

Iniciativa que articula infraestructura, logística y producción agroindustrial en el occidente caldense. Promueve la modernización productiva, la inclusión de

pequeños productores y la conexión con los principales corredores viales y ferreos nacionales.

- **Plataforma Logística de La Dorada – Caldas**

Centro multimodal de transporte que integrará la red ferrea, fluvial y carretera, optimizando el flujo de mercancías del centro del país hacia los puertos. Actuará como nodo estratégico de transferencia de carga y de atracción de inversión logística nacional.

- **Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC) – Risaralda**

Nodo logístico regional ubicado en La Virginia, donde convergen los corredores nacionales hacia Buenaventura, Medellín y Bogotá. Facilitará la consolidación de mercancías, servicios aduaneros y actividades de valor agregado, impulsando la competitividad logística de la RAP.

- **Vías del Samán (Cerritos–El Pollo, Puerto Caldas–Cerritos, Cerritos–La Virginia, etc.)**

Proyecto vial estratégico que mejorará la movilidad entre Risaralda, Quindío y el norte del Valle. Aumentará la capacidad del corredor agroindustrial del suroccidente, reduciendo tiempos de tránsito y costos de transporte.

- **Vías terciarias rurales**

Programa integral para la rehabilitación y mantenimiento de vías rurales, con el fin de garantizar la salida eficiente de la producción agrícola hacia los centros de acopio y consumo. Mejora la inclusión territorial y la competitividad de zonas rurales.

- **CCA El Edén – Quindío**

Centro de carga aérea asociado al aeropuerto El Edén, orientado al transporte de productos agrícolas de exportación, flores y perecederos. Incrementará la capacidad logística del Quindío y su conexión con mercados internacionales.

- **Puerto Seco La Tebaida – Quindío**

Terminal interior con funciones aduaneras y logísticas que articulará el transporte terrestre y aéreo. Permitirá consolidar exportaciones y reducir los tiempos de tránsito hacia Buenaventura y el centro del país.

- **Programa regional de formación en logística digital**

Iniciativa académica interdepartamental que fortalecerá las competencias técnicas y digitales del talento humano logístico. Promueve la profesionalización del sector y la adopción de tecnologías de información en las cadenas de suministro.

- **Diseño y construcción de agro centros productivos**

Creación de infraestructuras rurales para acopio, transformación y comercialización de productos agrícolas. Facilita la conexión campo–mercado y promueve la competitividad de los pequeños productores.

- **Plataforma de soporte a la comercialización agrícola**

Herramienta digital y operativa para conectar productores rurales con compradores nacionales e internacionales. Optimiza la logística de distribución, fortalece la transparencia en precios y fomenta la economía campesina.

- **Viá El Edén – Tarapacá**

Corredor que mejora la conexión entre el aeropuerto El Edén, la zona franca y áreas productivas del Quindío. Facilita la movilidad turística y el transporte de carga agrícola, optimizando accesos estratégicos y reduciendo tiempos de desplazamiento.

- **Bioruta (Km 41 - La Dorada)**

Vía sostenible que integra el nodo del Km 41 con La Dorada. Mejora la movilidad rural, facilita el transporte de productos agrícolas y fortalece la conexión territorial entre el norte y oriente de Caldas.

Corredor Logístico Industrial y de Servicios

Foco: Plataformas logísticas, intermodalidad, parques industriales, servicios logísticos avanzados y digitalización.

Proyectos asociados:

- **Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC) – Risaralda**

Centro logístico regional ubicado en La Virginia, diseñado para consolidar operaciones de transporte, almacenamiento y distribución. Integra modos carretero y férreo, y se conecta con los aeropuertos Matecaña y Santa Ana. Actuará como eje de articulación logística entre el centro y el occidente del país, impulsando la competitividad del sector industrial, la atracción de inversión y la generación de empleo formal en la región.

- **Pereira Airport City – Risaralda**

Desarrollo urbano-industrial articulado al aeropuerto internacional Matecaña. Combina zonas empresariales, logísticas, tecnológicas y hoteleras para potenciar el transporte aéreo y los servicios de carga. Este proyecto busca convertir a Pereira en una ciudad–aeropuerto, generando encadenamientos productivos y logísticos que fortalezcan la conectividad del Eje Cafetero con mercados nacionales e internacionales.

- **Parque Logístico Empresarial – Tolima**

Complejo industrial y logístico moderno ubicado en Ibagué y Flandes, diseñado para atraer empresas de manufactura, comercio exterior y servicios de valor agregado. Ofrecerá infraestructura de bodegaje, servicios públicos especializados y ventajas tributarias. Contribuye al desarrollo del clúster logístico e industrial del Tolima y al fortalecimiento del corredor Bogotá–Buenaventura.

- **Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX Flandes – Tolima**

Nodo logístico intermodal que integrará el modo férreo, carretero y aéreo del centro del país. Situado estratégicamente cerca del aeropuerto Perales y del río Magdalena, permitirá optimizar la distribución de carga entre la zona andina y los puertos. Su desarrollo impulsará la competitividad regional y la eficiencia en las cadenas de suministro nacionales.

- **Plataforma Agrícola Armero – Tolima**

Infraestructura agroindustrial orientada a la transformación y comercialización de productos agrícolas del norte del Tolima. Incluye zonas de acopio, almacenamiento en frío, laboratorios de calidad y servicios logísticos. Busca fortalecer la seguridad alimentaria, el valor agregado rural y la articulación con corredores de exportación como el Pacífico–Centro.

- **Central de Abastos de Ibagué – Tolima**

Proyecto de modernización y construcción de una nueva central de abastos regional para ordenar el sistema de distribución de alimentos. Contará con espacios para productos frescos, secos y procesados, mejorando la eficiencia logística y reduciendo pérdidas. Servirá como eje articulador del abastecimiento del centro y occidente del país.

- **Doble Calzada Cajamarca–Ibagué**

Proyecto vial nacional que mejorará la conectividad entre el centro del país y el puerto de Buenaventura. Incluye túneles y viaductos en la cordillera central, reduciendo tiempos de tránsito y costos de transporte. Fortalece la competitividad logística de la RAP y la seguridad en uno de los corredores más importantes del país.

- **Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago**

Conexión vial de alto nivel que ampliará la capacidad del corredor entre el Quindío y el norte del Valle. Reducirá tiempos de viaje, mejorará la movilidad turística y optimizará el transporte de carga agrícola e industrial. Favorece la articulación regional entre los departamentos del Eje Cafetero y la zona suroccidental del país.

- **Doble Calzada Calarcá–La Paila**

Tramo clave del corredor nacional Bogotá–Buenaventura, que mejorará el flujo logístico hacia el puerto del Pacífico. Su finalización reducirá tiempos y costos de transporte, potenciando la competitividad exportadora del Eje Cafetero. Es una obra prioritaria dentro del sistema vial del suroccidente colombiano.

- **Vía Manizales–Mariquita**

Mejoramiento integral del corredor andino central, fundamental para el transporte de carga entre los departamentos de Caldas y Tolima. Incluirá rehabilitación de calzadas, variantes y obras de contención. Este proyecto fortalecerá la integración interregional y el acceso hacia los nodos logísticos de La Dorada y el Alto Magdalena.

- **Zona Económica Logística Especial (ZELE) – Risaralda, Caldas, Valle del Cauca**

Macroproyecto de integración económica y logística que busca consolidar una zona interdepartamental con incentivos para la inversión. Incluirá parques industriales, centros logísticos, plataformas tecnológicas y servicios aduaneros. La ZELE será un nodo articulador entre los corredores del Eje Cafetero y el Valle, potenciando la internacionalización regional.

- **Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística**

Iniciativa institucional orientada a consolidar la coordinación público–privada–académica del sistema logístico regional. Promueve estructuras de decisión compartida, planificación territorial y proyectos conjuntos entre departamentos. Es la base para la sostenibilidad y continuidad del Plan Logístico Regional.

- **Desarrollo del Clúster Regional Logístico**

Programa para articular actores del transporte, operadores logísticos y empresas industriales. Su propósito es generar sinergias, compartir infraestructuras y promover innovación. El clúster consolidará al Eje Cafetero como una región de excelencia logística con reconocimiento nacional.

- **Digitalización de operadores logísticos**

Proyecto orientado a incorporar tecnologías de trazabilidad, automatización y control digital en el transporte y la distribución. Impulsará la eficiencia operativa, la sostenibilidad y la competitividad de las empresas logísticas, alineado con la transición hacia una logística 4.0 regional.

- **Bolsa virtual de carga regional**

Plataforma tecnológica que permitirá conectar digitalmente la oferta y la demanda de transporte en la región. Reducirá vacíos operativos, optimizará

rutas y aumentará la transparencia en precios. Representa un paso hacia la modernización y descarbonización de la logística regional.

- **Conección Ferroviaria Huila–Tolima**

Extensión del corredor férreo central que conectará el sur del Tolima con el Huila, integrando sus zonas productivas a la red nacional. Favorecerá la movilidad de carga agrícola e industrial hacia La Dorada y los puertos, fortaleciendo el eje de conectividad suroriental del país.

- **Plan maestro Aeropuerto de Flandes**

Corredor vial estratégico que optimiza la conexión entre el Aeropuerto Santiago Vila y la zona urbana e industrial de Flandes. Facilita el acceso de carga y pasajeros, mejora la movilidad regional y fortalece la articulación entre el aeropuerto, el CLIX y los parques empresariales del Tolima, reduciendo tiempos logísticos y potenciando la competitividad del corredor central.

- **Creación del Observatorio Logístico Regional**

Instrumento técnico para monitorear, analizar y proyectar el desempeño logístico regional. Integrará datos de transporte, infraestructura y competitividad, facilitando decisiones basadas en evidencia para empresas y entidades públicas. Fortalece la gestión logística del corredor al mejorar la planificación, la articulación institucional y la eficiencia operativa del sistema regional.

Corredor Logístico de Conectividad Internacional

Foco: Conectividad multimodal (férrea, vial, aérea, fluvial) y articulación con plataformas intermodales nacionales.

Proyectos asociados:

- **Conección corredor férreo Pacífico–Centro – Quindío, Tolima, Caldas**

Reactivación y modernización del corredor férreo que conecta Buenaventura con La Dorada, atravesando el Eje Cafetero. Permitirá el transporte eficiente de carga hacia los puertos del Pacífico y el Atlántico. Este proyecto es clave para consolidar la intermodalidad nacional y fortalecer la posición de la RAP como enlace estratégico entre las cuencas oceánicas del país.

- **Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Pereira–La Felisa)**

Línea férrea de 214 km que conecta el norte del Valle del Cauca con Risaralda y Caldas, integrando el sistema férreo nacional. Mejorará la movilidad de carga interregional y reducirá los costos logísticos asociados al transporte carretero. Su operación consolida el eje de conexión entre el suroccidente y el centro del país.

- **Tren de Cercanías del Eje Cafetero – Risaralda, Caldas, Quindío, Valle del Cauca**

Sistema ferroviario de pasajeros y carga liviana que unirá las principales ciudades del Eje Cafetero con el norte del Valle. Promoverá la movilidad sostenible, reducirá la congestión vial y contribuirá a la descarbonización del transporte urbano y regional. Actuará como un eje estructurante del sistema logístico metropolitano ampliado.

- **Aeropuerto del Café (Aerocafé) – Caldas (también incide en este corredor por su proyección internacional)**

Infraestructura aérea estratégica con proyección nacional e internacional para carga y pasajeros. Su operación complementará la red logística aérea del país, impulsando la exportación de productos agrícolas, florales y manufacturados. Además, reforzará la conectividad del Eje Cafetero con los corredores de comercio exterior del Pacífico y el Caribe.

- **CCA El Edén – Quindío (componente de carga internacional aérea)**

Centro de carga aérea especializado en productos perecederos, ubicado junto al aeropuerto El Edén. Brindará servicios de almacenamiento en frío, empaque y despacho internacional. Fortalece la capacidad exportadora del Quindío y complementa la red de infraestructura logística del corredor Pacífico–Centro.

- **Puerto Seco La Tebaida – Quindío (interfaz con exportaciones)**

Terminal interior de carga y aduanas que conectará el transporte terrestre, aéreo y ferroviario. Permitirá consolidar mercancías de exportación y reducir los costos logísticos asociados al tránsito hacia Buenaventura. Su desarrollo impulsará la productividad agroindustrial y el comercio exterior del Eje Cafetero.

- **Plataforma Logística de La Dorada – Caldas (punto intermodal nacional con proyección al Caribe)**

Nodo intermodal que articulará el modo férreo, fluvial y carretero del país. Su ubicación estratégica en el “triángulo logístico de oro” permitirá redistribuir la carga entre el Caribe, el Pacífico y el centro del país. Favorece la atracción de operadores logísticos internacionales y la creación de empleo especializado.

- **Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial – Tolima**

Proyecto integral que combina innovación, infraestructura y formación para el fortalecimiento del sector agroindustrial. Integrará zonas de procesamiento, centros de acopio y servicios tecnológicos vinculados a la logística de exportación. Busca posicionar al Tolima como eje del corredor Pacífico–Centro en materia agroindustrial.

- **Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC) – Risaralda (conexión estratégica con Buenaventura)**

Centro logístico regional que enlazará la RAP con los puertos marítimos, integrando la red férrea y aérea. Su localización estratégica permitirá atender la demanda exportadora de los sectores agrícola e industrial, consolidando a la región como eje de conectividad internacional y plataforma de valor agregado.

- **Conexión Ferroviaria Huila–Tolima (acceso suroriental al corredor Pacífico–Centro)**

Extensión del corredor férreo central que permitirá conectar el sur del país con la red logística nacional. Articulará las zonas agrícolas del Huila y Tolima con los puertos marítimos, impulsando la competitividad agroexportadora y ampliando la cobertura territorial del sistema intermodal colombiano.

- **Bioruta – Caldas (componente sostenible y de conexión ambiental interregional)**

Corredor vial y ecológico de 140 km que atraviesa el departamento de Caldas de oriente a occidente. Integra movilidad, sostenibilidad ambiental y desarrollo territorial, articulando la red de municipios rurales con los ejes logísticos principales. Favorece el turismo, la producción agroindustrial y la conectividad regional.

- **Zona Económica Logística Especial (ZELE) – Risaralda, Caldas, Valle del Cauca**

Área interdepartamental con infraestructura logística, industrial y tecnológica orientada a la atracción de inversión nacional e internacional. Integrará plataformas de exportación, zonas francas y parques empresariales. Su consolidación fortalecerá la proyección global del Eje Cafetero como región logística de clase mundial.

C. Validación y Priorización Participativa de Proyectos

Como parte del proceso de formulación y validación del Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025–2040, se desarrollaron talleres regionales de socialización y priorización de proyectos, (**ver anexo 2**) con el propósito de garantizar la participación activa de los actores públicos, privados, académicos y gremiales de los cuatro departamentos.

Estos talleres se realizaron en dos sesiones territoriales: una con representantes de Quindío y Tolima, y otra con delegados de Caldas y Risaralda. En cada encuentro, los participantes conocieron los lineamientos estratégicos del Plan, analizaron las iniciativas identificadas por corredor logístico y aportaron nuevas propuestas

orientadas a fortalecer la conectividad, la sostenibilidad y la eficiencia del sistema logístico regional.

La priorización se llevó a cabo mediante una metodología participativa basada en tres criterios fundamentales:

- Estado de desarrollo de la iniciativa, que valora su madurez técnica e institucional.
- Viabilidad de ejecución, que examina la factibilidad política, financiera y técnica.
- Alineamiento estratégico, que mide su coherencia con los programas del Plan Logístico Regional y los planes de desarrollo departamentales.

El ejercicio permitió clasificar los proyectos según su nivel de prioridad (alta, media o baja) y su horizonte temporal de ejecución (corto, mediano o largo plazo), construyendo una visión consensuada de la cartera regional de inversiones. Los resultados fueron consolidados por el equipo técnico de la RAP Eje Cafetero y se incorporan como insumo clave para la definición del portafolio final de proyectos estratégicos, estos son:

Clasificación según nivel de Alineamiento Estratégico

Tabla 41 Clasificación de los Proyectos según Nivel de Alineamiento Estratégico.

Proyecto	Alineamiento Estratégico
Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO)	4,45
Doble Calzada Cajamarca–Ibagué	4,35
Programa regional de formación en logística digital	4,20
Plataforma Logística de La Dorada	4,15
Vías terciarias rurales	4,07
Vías del Samán	4,06
Tren Cafetero (La Dorada – Primavera - Antioquia)	4,05
Vías de Hermanamiento	4,05
Vía El Edén - Tarapacá	4,02

Diseño y construcción de agrocentros productivos	4,00
Puerto Seco La Tebaida	3,94
Conexión corredor férreo Pacífico–Centro	3,93
Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Caimalito–La Felisa)	3,93
Tren del Café	3,89
Tren de Cercanías del Eje Cafetero	3,87
Aeropuerto El Edén CCA	3,78
Plataforma de soporte a la comercialización agrícola	3,72
Creación del Observatorio Logístico Regional	3,71
Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial	3,70
Vía Manizales–Mariquita	3,59
Bioruta (KM41 - La Dorada)	3,51
Patio de Contenedores Chinchiná	3,50
Aeropuerto del Café (Aerocafé)	3,49
Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC)	3,44
Doble Calzada Calarcá–La Paila	3,42
Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística	3,40
Conexión Ferroviaria Huila–Tolima	3,33
Digitalización de operadores logísticos	3,33
Plan Maestro Aeropuerto de Flandes	3,20
Zona Económica Logística Especial (ZELE)	3,08
Desarrollo del Clúster Regional Logístico	3,00
Bolsa virtual de carga regional	2,90

Pereira Airport City	2,75
Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago	2,73
Plataforma Agrícola Armero	2,38
Central de Abastos de Ibagué	2,33
Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX	2,20
Parque Logístico Empresarial Tolima	2,15

Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Clasificación según estado de desarrollo de la iniciativa

Tabla 42 Clasificación de los Proyectos según Estado de Desarrollo de la Iniciativa.

Proyecto	Desarrollo de la Iniciativa
Tren Cafetero (La Dorada – Primavera - Antioquia)	3,40
Doble Calzada Cajamarca–Ibagué	3,15
Aeropuerto del Café (Aerocafé)	3,13
Plataforma Logística de La Dorada	3,04
Vías de Hermanamiento	3,03
Vía Manizales–Mariquita	2,90
Doble Calzada Calarcá–La Paila	2,88
Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO)	2,85
Tren del Café	2,78
CCA El Edén (carga aérea internacional)	2,62
Vías del Samán	2,50
Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial	2,46
Pereira Airport City	2,35

Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística	2,25
Puerto Seco La Tebaida	2,22
Patio de Contenedores Chinchiná	2,19
Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC)	2,11
Vías terciarias rurales	2,10
Parque Logístico Empresarial Tolima	2,10
Vía El Edén - Tarapacá	2,06
Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Caimalito–La Felisa)	2,03
Conexión corredor férreo Pacífico–Centro	2,00
Programa regional de formación en logística digital	1,97
Tren de Cercanías del Eje Cafetero	1,95
Creación del Observatorio Logístico Regional	1,93
Bioruta (KM41 - La Dorada)	1,89
Central de Abastos de Ibagué	1,88
Digitalización de operadores logísticos	1,83
Plataforma Agrícola Armero	1,83
Plan maestro Aeropuerto de Flandes	1,80
Diseño y construcción de agrocentros productivos	1,78
Zona Económica Logística Especial (ZELE)	1,76
Desarrollo del Clúster Regional Logístico	1,75
Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX	1,75
Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago	1,73
Conexión Ferroviaria Huila–Tolima	1,71

Plataforma de soporte a la comercialización agrícola	1,61
Bolsa virtual de carga regional	1,40

Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Clasificación según viabilidad de ejecución

Tabla 43 Clasificación de los Proyectos según Viabilidad de Ejecución.

Proyecto	Viabilidad de Ejecución
Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO)	3,63
Doble Calzada Cajamarca–Ibagué	3,35
Programa regional de formación en logística digital	2,35
Plataforma Logística de La Dorada	3,24
Creación del Observatorio Logístico Regional	3,11
Vías terciarias rurales	2,82
Vías del Samán	2,75
Tren Cafetero (La Dorada – Primavera - Antioquia)	2,90
Vías de Hermanamiento	3,08
Vía El Edén - Tarapacá	2,68
Diseño y construcción de agrocentros productivos	2,44
Puerto Seco La Tebaida	2,42
Conexión corredor férreo Pacífico–Centro	2,30
Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Caimalito–La Felisa)	2,50
Tren del Café	2,88
Tren de Cercanías del Eje Cafetero	2,02

Plataforma de soporte a la comercialización agrícola	1,94
Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial	2,66
CCA El Edén (carga aérea internacional)	2,66
Kilómetro 41	2,97
Vía Manizales–Mariquita	2,76
Bioruta (KM41 - La Dorada)	2,74
Patio de Contenedores Chinchiná	2,18
Aeropuerto del Café (Aerocafé)	2,92
Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC)	2,49
Doble Calzada Calarcá–La Paila	2,60
Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística	2,55
Conexión Ferroviaria Huila–Tolima	1,81
Digitalización de operadores logísticos	2,33
Plan Maestro Aeropuerto de Flandes	2,40
Zona Económica Logística Especial (ZELE)	1,95
Desarrollo del Clúster Regional Logístico	2,40
Bolsa virtual de carga regional	2,05
Pereira Airport City	2,20
Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago	2,00
Plataforma Agrícola Armero	1,78
Central de Abastos de Ibagué	1,68
Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX	1,60
Parque Logístico Empresarial Tolima	1,85

Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

Consolidando los resultados anteriores, se presenta a continuación la priorización consolidada con base en las interacciones con los actores participantes:

Priorización consolidada de los proyectos teniendo en cuenta las interacciones obtenidas con los actores participantes

Tabla 44 Priorización Consolidada de los Proyectos según Interacciones con los Actores Participantes.

Proyecto	Nivel de Priorización
Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO)	10,93
Doble Calzada Cajamarca–Ibagué	10,85
Plataforma Logística de La Dorada	10,43
Tren Cafetero (La Dorada – Primavera - Antioquia)	10,35
Vías de Hermanamiento	10,15
Aeropuerto del Café (Aerocafé)	9,54
Tren del Café	9,54
Vías del Samán	9,31
Vía Manizales–Mariquita	9,24
Vías terciarias rurales	8,98
CCA El Edén (carga aérea internacional)	8,96
Doble Calzada Calarcá–La Paila	8,91
Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial	8,81
Vía El Edén - Tarapacá	8,76
Creación del Observatorio Logístico Regional	8,75
Puerto Seco La Tebaida	8,58
Programa regional de formación en logística digital	8,52
Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Caimalito–La Felisa)	8,47

Conexión corredor férreo Pacífico–Centro	8,23
Diseño y construcción de agrocentros productivos	8,22
Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística	8,20
Bioruta (KM41 - La Dorada)	8,14
Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC)	8,05
Patio de Contenedores Chinchiná	7,87
Tren de Cercanías del Eje Cafetero	7,83
Digitalización de operadores logísticos	7,50
Plan Maestro Aeropuerto de Flandes	7,40
Pereira Airport City	7,30
Plataforma de soporte a la comercialización agrícola	7,28
Desarrollo del Clúster Regional Logístico	7,15
Conexión Ferroviaria Huila–Tolima	6,85
Zona Económica Logística Especial (ZELE)	6,79
Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago	6,46
Bolsa virtual de carga regional	6,35
Parque Logístico Empresarial Tolima	6,10
Plataforma Agrícola Armero	5,98
Central de Abastos de Ibagué	5,90
Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX	5,55

Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

De la misma manera, se presenta a continuación la clasificación en el horizonte de tiempo según el constructo colectivo de los actores participantes

Clasificación en el horizonte de tiempo según el constructo colectivo de los actores participantes

Tabla 45 Clasificación en el Horizonte de Tiempo según Constructo Colectivo de los Actores Participantes.

Proyecto	Horizonte de Tiempo
Fortalecimiento de la gobernanza colaborativa logística	Corto Plazo
Desarrollo del Clúster Regional Logístico	Corto Plazo
Digitalización de operadores logísticos	Corto Plazo
Doble Calzada Calarcá–La Paila	Corto Plazo
Doble Calzada Cajamarca–Ibagué	Corto Plazo
Bolsa virtual de carga regional	Corto Plazo
Vías del Samán	Corto Plazo
Doble Calzada Armenia–Quimbaya–Cartago	Corto Plazo
Creación del Observatorio Logístico Regional	Corto Plazo
Diseño y construcción de agrocentros productivos	Mediano Plazo
Programa regional de formación en logística digital	Mediano Plazo
Vías de Hermanamiento	Mediano Plazo
Corredor Logístico y Agroindustrial del Occidente de Caldas (CLAO)	Mediano Plazo
Vía El Edén - Tarapacá	Mediano Plazo
Plataforma de soporte a la comercialización agrícola	Mediano Plazo
Vía Manizales–Mariquita	Mediano Plazo
Patio de Contenedores Chinchiná	Mediano Plazo
Vías terciarias rurales	Mediano Plazo
Plan Maestro Aeropuerto de Flandes	Mediano Plazo

Parque Logístico Empresarial TOLIMA	Mediano Plazo
Pereira Airport City	Mediano Plazo
Central de Abastos de Ibagué	Mediano Plazo
Tren Cafetero (La Dorada – Primavera - Antioquia)	Mediano Plazo
Tren del Café	Mediano Plazo
Plataforma Logística del Occidente Colombiano (PLOC)	Mediano Plazo
Centro Logístico Intermodal Conexión CLIX	Mediano Plazo
Bioruta (KM41 - La Dorada)	Mediano Plazo
Plataforma Agrícola Armero	Mediano Plazo
Zona Económica Logística Especial (ZELE)	Largo Plazo
CCA El Edén (carga aérea internacional)	Largo Plazo
Puerto Seco La Tebaida	Largo Plazo
Tren de Cercanías del Eje Cafetero	Largo Plazo
Aeropuerto del Café (AeroCAFÉ)	Largo Plazo
Conexión Ferroviaria Huila–Tolima	Largo Plazo
Conexión corredor férreo Pacífico–Centro	Largo Plazo
Tren del Pacífico (Zarzal–Cartago–Caimalito–La Felisa)	Largo Plazo
Corredor Tecnológico Logístico Agroindustrial	Largo Plazo
Plataforma Logística de La Dorada	Largo Plazo

Fuente: Elaboración RAP Eje Cafetero.

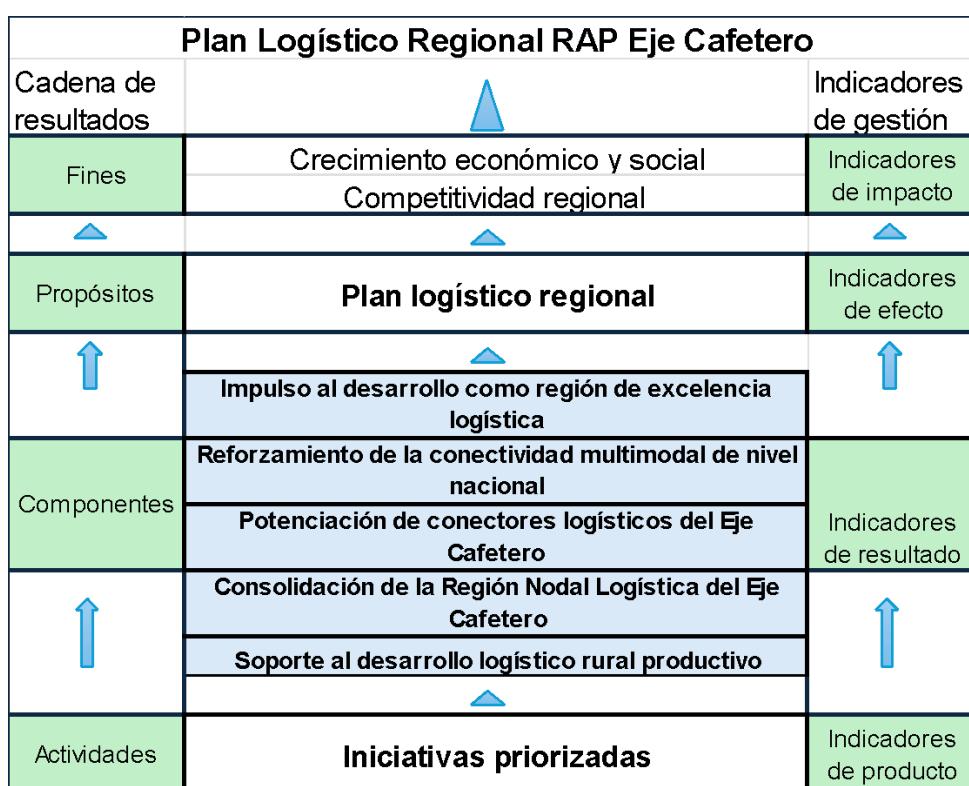
7. SISTEMA DE SEGUIMIENTO E INDICADORES

A. Sistema de Gestión y Seguimiento del Plan Logístico Regional

El esquema del Plan Logístico Regional tiene una conexión directa con los planes logísticos del territorio, con el fin de consolidar resultados en el campo económico y social de la región. Esta estructura permite generar indicadores de gestión, medibles en el corto, mediano y largo plazo.

En la gráfica 36 se puede observar como el direccionamiento estratégico, responde a una secuencia con un fin, desde los proyectos o iniciativas priorizadas, pasando por los componentes o programas, hasta llegar al resultado final del plan.

Gráfica 36 Direccionamiento Estratégico



Fuente: Elaboración propia

Finalidad del Plan Logístico Regional de la RAP Eje Cafetero

Buscar impactar el desarrollo económico y social del territorio RAP Eje Cafetero, basados en una región que avanza a indicadores de competitividad superior, traducido en niveles de vida altos para sus habitantes, es así como se deberá hacer un seguimiento a factores como:

Tabla 46 Factores Relevantes.

Factores Destacados	
Crecimiento Económico Sostenible	Producto Interno Bruto
	Línea de Pobreza
	Tasa de Desempleo
	Índice de Desempeño Ambiental
Competitividad Región Administrativa de Planificación	Ranking de Competitividad
	Índice de Competitividad
	Productividad

Fuente: Elaboración propia.

La tabla anterior presenta los indicadores de impacto del Plan Logístico Regional de la RAP Eje Cafetero, y que deben enlazar con los indicadores de efecto, dentro de una estrategia nacional, resumida en un objetivo central expuesto a continuación.

Objetivo central del Plan Logístico Regional de la RAP Eje Cafetero

El Objetivo central Plan Logístico Regional de la RAP Eje Cafetero 2025 – 2040, es generar que la RAP Eje Cafetero se convierta en el principal centro logístico del centro del país, para lograrlo se impulsarán todas las actuaciones públicas en los diferentes proyectos inventariados y priorizados que fortalecen las condiciones logísticas de la región; con una orientación a una mayor productividad y competitividad que impactan el desarrollo económico y social.

Tabla 47 Indicadores Relevantes.

Encuesta Nacional Logística ENL
Índice de Desempeño Logístico
1. Capacidad de los envíos de llegar a su destino a tiempo.
2. Competencia y calidad de los servicios logísticos.
3. Capacidad de seguimiento y localización de las mercancías.
4. Facilidad para contratar envíos a precios competitivos.
5. Eficiencia y eficacia (Velocidad y simplicidad) de aduanas.

Fuente: Elaboración propia.

Proyectos Estratégicos e indicadores de resultado

A los programas definidos en el Plan se les ha establecido indicadores de resultado para conocer su avance.

Tabla 48 *Indicadores de Resultados.*

Programa	Indicadores de Resultados
Impulso al desarrollo como región de excelencia logística	Tiempos de exportación de la cadena logística (logística empresarial en origen, tránsito y destino)
	Costos, tiempos y trámites de exportación
	Costos, tiempos y trámites de importación
	Costo logístico de comercio exterior como porcentaje de las ventas
	Automatización e interoperabilidad de los trámites de comercio exterior
Reforzamiento de la conectividad multimodal de nivel nacional	Costos de transporte
	Inversión en infraestructura de transporte como % del PIB
	Porcentaje de pedidos que llegan a tiempo
	Edad promedio del parque automotor
	Velocidad promedio - transporte de carga terrestre
Potenciación de conectores logísticos del Eje Cafetero	Costos, tiempos y trámites de exportación
	Costos, tiempos y trámites de importación
Consolidación de la Región Nodal Logística del Eje Cafetero	Regulación de los servicios de carga y logística
	Regulación técnica, económica e incentivos para promover la logística
	Desarrollo de mecanismos de financiación del sistema de transporte
	Integración de los sistemas de gestión del riesgo
Soporte al desarrollo logístico rural productivo	Niveles de cualificación técnica y profesional en logística (Pertinencia, calidad y cantidad)

Fuente: Elaboración propia

Para los programas, está asociado una serie de iniciativas priorizadas las cuales tienen una ficha de control que contienen (**ver anexo 1**):

1. Nombre del Proyecto:

(Título corto, claro y representativo)

2. Descripción:

(Resumen del proyecto, contexto y propósito general)

3. Objetivo del Proyecto:

(Qué se busca lograr)

4. Programa Estratégico al que se articula:

- 1. Impulso al desarrollo como región de excelencia logística.
- 2. Reforzamiento de la conectividad multimodal de nivel nacional.
- 3. Potenciación de conectores logísticos del Eje Cafetero.
- 4. Consolidación de la Región Nodal Logística del Eje Cafetero.
- 5. Soporte al desarrollo logístico rural productivo.

5. Alcance Territorial:

(Departamentos, municipios o zonas de intervención)

6. Naturaleza del Proyecto:

- Público
- Privado
- Mixto

7. Corredor Logístico:

- Corredor del Café y Agroturismo
- Corredor Industrial y de Servicios
- Corredor de Conectividad Internacional

8. Estado de Desarrollo:

- Idea
- Prefactibilidad
- Factibilidad
- Estructurado
- En ejecución

9. Horizonte de Ejecución:

- Corto plazo (2026–2030)
- Mediano plazo (2031–2035)
- Largo plazo (2036–2040)

10. Entidad Líder / Aliados Estratégicos:

(Instituciones responsables y actores vinculados)

11. Beneficios o Resultados Esperados:

Principales impactos del proyecto sobre la competitividad logística, la sostenibilidad y el desarrollo territorial. Indicar beneficios tangibles para la región y los actores involucrados.)

12. Acciones Principales a Desarrollar:

(Listar las actividades o componentes clave del proyecto, tales como estudios, obras, programas, intervenciones o mecanismos de articulación institucional.)

13. Impacto Regional:

(Describir de qué manera el proyecto contribuye al desarrollo logístico del Eje Cafetero, su articulación con los corredores estratégicos y su efecto en la integración territorial, la competitividad y la sostenibilidad regional.)

B. Fase de formulación de proyectos e indicadores de producto

El Sistema de Gestión y Seguimiento del Plan Logístico Regional RAP Eje Cafetero 2025–2040 reconoce que, dada la diversidad de los proyectos priorizados, sus diferentes niveles de madurez técnica e institucional y la amplia participación de actores públicos, privados, gremiales y académicos, el proceso de formulación y seguimiento requiere un desarrollo progresivo y coordinado.

En este sentido, la definición de indicadores de producto y la formulación técnica de los proyectos se conciben como procesos complementarios y evolutivos dentro de la implementación del Plan, que deben avanzar de manera articulada conforme cada iniciativa progrese en sus fases de estructuración.

De acuerdo con la metodología de estructuración de proyectos empleada por la RAP Eje Cafetero, se distinguen tres niveles o fases de madurez técnica, que servirán de base para definir los indicadores de producto correspondientes:

Fase I – Identificación y pre formulación: corresponde a la definición conceptual del proyecto, su alineación con los programas estratégicos y la estimación preliminar de su alcance, actores y fuentes de financiación.

Fase II – Formulación y prefactibilidad: etapa de estructuración técnica y financiera del proyecto, que incluye estudios básicos, estimación de costos, cronogramas y análisis de viabilidad.

Fase III – Estructuración definitiva y ejecución: etapa en la que el proyecto cuenta con estudios técnicos finales, diseño ejecutivo, fuentes de financiación identificadas y plan de ejecución validado.

Esta secuencia metodológica garantiza que los indicadores de producto sean gradualmente precisos y verificables, en la medida en que los proyectos maduren técnica y administrativamente.

La formulación de indicadores de producto se desarrollará como parte de la fase inicial de implementación, liderada por la RAP Eje Cafetero, y comprenderá las siguientes acciones:

- Estandarización metodológica: adopción definitiva de la ficha de proyecto logística RAP como formato único para todas las iniciativas, incluyendo campos específicos para registrar productos, metas y avances.
- Identificación de líneas base y metas: definición de valores iniciales y metas por horizonte temporal, según la fase en que se encuentre cada proyecto.

Una vez definidos, estos indicadores son los denominados de producto que hacen parte de la batería de indicadores y se integran al control y seguimiento que se debe hacer del plan.

CONCLUSIONES ESTRATÉGICAS

1. El Eje Cafetero como Hub Logístico Multimodal

La ubicación estratégica de los departamentos de la RAP (Risaralda, Caldas, Quindío y Tolima) constituye la principal ventaja competitiva de la región para el periodo 2025-2040.

El futuro logístico regional debe ser esencialmente multimodal: La plena integración de la red vial en desarrollo, la potencial reactivación del modo ferreo, la optimización de la capacidad aeroportuaria existente y la conexión fluvial proyectada desde La Dorada, son los pilares para una reducción estructural en los costos logísticos e indicadores de tiempo de tránsito. La implementación rigurosa de las acciones de intermodalidad propuestas es la clave para transformar la geografía montañosa en una ventaja de conexión centro-occidente del país.

2. Imperativo de la Gobernanza y la Ejecución Consolidada

La concreción de los proyectos inventariados en este Plan depende enteramente de la solidez de la gobernanza logística regional.

La voluntad política debe traducirse en compromiso presupuestal y seguimiento técnico: La cristalización de las iniciativas de infraestructura y tecnología sólo será posible mediante el compromiso irrestricto del gobierno nacional, los gobiernos departamentales y municipales, las instituciones clave y los gremios. Se establece como imperativo la creación de un mecanismo de seguimiento y control que garantice la trazabilidad de la ejecución y la asignación de responsabilidades claras a los líderes de cada proyecto.

3. Aprovechamiento Normativo como Palanca de Desarrollo

La región debe adoptar un rol proactivo en el uso de los instrumentos de política pública nacional para catalizar la inversión.

Aprovechar los marcos legales para atraer capital: Es crucial que la RAP Eje Cafetero desarrolle la capacidad técnica y jurídica para utilizar efectivamente instrumentos como las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE), las Zonas de Actividad Logística (ZAL) o cualquier figura especial que emane del CONPES 3982 (Política Nacional Logística). La aplicación estratégica de estas herramientas facilitará la inversión privada, la construcción de infraestructura y la generación de empleo calificado.

4. La Creación del Clúster Logístico Regional: Un Eje de Competitividad

La fragmentación de la oferta de servicios logísticos es un freno a la competitividad. La solución radica en la integración.

El Clúster Logístico es la herramienta de consolidación: El trabajo articulado entre la RAP Eje Cafetero, la ALREC, las Comisiones Regionales de Competitividad, el sector privado y la academia debe priorizar la formación de un Clúster Logístico Regional.

5. Reconocimiento y Descentralización Estratégica del Potencial Aéreo

El crecimiento sostenido del transporte aéreo en Colombia, tanto de pasajeros como de carga, exige una revisión profunda de la política de operación regional.

Necesidad de regulación y equidad: Es fundamental que el Gobierno Nacional, en conjunto con la RAP Eje Cafetero, promueva la generación de regulaciones y normas que incentiven el uso del modo aéreo de carga para productos de alto valor y perecederos del Eje Cafetero- Tolima. Asimismo, se debe reconocer que la centralización excesiva de servicios aéreos especializados en solo 3 o 4 aeropuertos nacionales, crea una desigualdad logística. El Plan debe impulsar estrategias para que los aeropuertos del Eje Cafetero sean considerados alternativas viables, que permitan eliminar retrasos en los despachos y ofrezcan resiliencia a la cadena logística nacional ante la saturación de los hubs principales.

RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS PARA LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA

Eje 1: Armonización, Gobernanza y Desarrollo de Capacidades

1. Consolidación de un Estándar Único de Desempeño Logístico Regional

La variación en los indicadores de competitividad y logística entre Caldas, Quindío, Risaralda y Tolima debe ser vista como una ***oportunidad de mejora por transferencia de conocimiento.***

Recomendación: Crear un ***Observatorio Logístico Regional*** bajo el liderazgo de la RAP, encargado de:

- **Armonizar Métricas:** Unificar los sistemas de medición de costos, tiempos de tránsito e indicadores de inventario entre los cuatro departamentos.
- **Transferencia de Mejores Prácticas:** Identificar y replicar las ***buenas prácticas*** del departamento mejor calificado en logística y competitividad hacia los demás.

2. Implementación de una Plataforma de Conocimiento Logístico (Biblioteca Digital RAP)

La continuidad en la gestión logística está en riesgo con cada cambio de administración pública.

Recomendación: Implementar una ***Biblioteca Digital RAP de Competitividad y Logística***, centralizando toda la normativa (CONPES, resoluciones, decretos, leyes) y los estudios técnicos del Plan Logístico. Esta plataforma debe ser de uso obligatorio para:

- **Inducción Ejecutiva:** Servir como ***plan sugerido de gobernanza logística*** para la rápida y efectiva actualización de secretarios y directivos entrantes.
- **Referente Sectorial:** Actuar como fuente única de información para la academia, gremios y sector privado, asegurando que todas las decisiones se basen en la misma información validada.

Eje 2: Optimización del Transporte y Desarrollo Intermodal

3. Logística Colaborativa y Eficiencia de Flotas

El alto costo del componente de transporte es un lastre directo a la competitividad de los productos regionales.

Recomendación: Impulsar de manera prioritaria *programas de Logística Colaborativa y viajes redondos*. Esto implica:

- **Plataforma de Consolidación Digital:** Crear una App o plataforma web que conecte a empresas generadoras de carga con flotas de transporte, facilitando la identificación de rutas de retorno vacías.
- **Incentivos Fiscales:** Evaluar la posibilidad de ofrecer pequeños incentivos locales a las empresas que demuestren una reducción en su *índice de viajes en vacío*.

4. Fortalecimiento de la Intermodalidad Terrestre, Férrea y Fluvial

La dependencia del modo carretero expone a la región a altos riesgos de costos y disrupción.

Recomendación: El Plan debe trabajar en la consolidación de una *cadena intermodal robusta* que priorice la complementariedad, enfocándose en:

- **Reactivación y Articulación Férrea:** Promover la articulación de la RAP con el corredor férreo central.
- **Potencial Fluvial:** Consolidar la conexión bimodal de la carga con el Río Magdalena, a través de La Dorada (Caldas), para el transporte de carga de bajo valor/alto volumen.
- **Mejora de la Última Milla:** Inversión focalizada en las vías secundarias y terciarias que conectan los centros productivos agropecuarios (café, aguacate, cacao, limón, etc.) con las vías primarias y los *Nodos Logísticos*.

Eje 3: Expansión y Descentralización del Modo Aéreo

5. Desarrollo de Nodos de Transporte Aéreo Estratégicos y Especializados

La centralización de la carga aérea genera ineficiencia y saturación en los grandes aeropuertos.

Recomendación: Desarrollar y Especializar los aeropuertos del Eje Cafetero y Tolima como nodos de transporte aéreo con enfoques de servicio claros:

- **Nodos de Consolidación Regional:** Utilizar la capacidad existente para la *consolidación de carga perecedera* de alto valor (flores, aguacate Hass) desde los centros productivos, facilitando el despacho directo a mercados internacionales y evitando la congestión de los hubs de Bogotá o Medellín.

- **Planes de Contingencia Aérea:** Posicionar los aeropuertos regionales como **alternativas estratégicas** para el manejo de carga o el desvío de aeronaves de gran envergadura, incrementando la **resiliencia** del sistema de transporte aéreo nacional.

6. Inversión en Infraestructura de Conectividad Crítica

La inversión en infraestructura debe ser planificada y orientada a la eficiencia logística.

Recomendación: Priorizar la inversión en la mejora y mantenimiento de las vías que unen los Nodos Logísticos propuestos con las salidas principales (Pacífico, Centro). Esto implica:

- **Disminución de Tiempos:** Enfocarse en la reducción de los **tiempos de tránsito promedio** para la carga pesada.
- **Reducción del Riesgo de Daño (Pérdidas):** Mejorar las condiciones del pavimento y la seguridad vial para minimizar las vibraciones y los riesgos de accidentes, crucial para productos sensibles.

BIBLIOGRAFÍA

Aerocivil.gov.co. (2025, enero-septiembre). *Centro de pensamiento. Bases de datos. [Datos y Estadísticas]*. Recuperado de https://www.aerocivil.gov.co/centro_pensamiento/publicaciones/3885/bases-de-datos/²

Aerocivil.gov.co. (2025, enero-septiembre). Centro de pensamiento. Boletines operacionales. [Datos y Estadísticas]. Recuperado de https://www.aerocivil.gov.co/centro_pensamiento/publicaciones/3881/boletines-operacionales/³

Caracol Radio. (2025, junio 18). *El Tolima mejora en el Índice Departamental de Competitividad 2025*. Caracol Radio. Recuperado de <https://caracol.com.co/2025/06/18/el-tolima-mejora-en-el-indice-departamental-de-competitividad/>⁴

Consejo Privado de Competitividad & Universidad del Rosario. (2018). *Índice Departamental de Competitividad 2018*. CPC. Recuperado de <https://compite.com.co/publicacion/indice-departamental-de-competitividad-idc-2018/>⁵

Consejo Privado de Competitividad & Universidad del Rosario. (2020). *Índice Departamental de Competitividad 2020*. CPC. Recuperado de <https://compite.com.co/publicacion/indice-departamental-de-competitividad-idc-2020/>⁶

Consejo Privado de Competitividad & Universidad del Rosario. (2023). *Índice Departamental de Competitividad 2023*. CPC. Recuperado de <https://compite.com.co/publicacion/indice-departamental-de-competitividad-idc-2023/>⁷

Consejo Privado de Competitividad & Universidad del Rosario. (2025). *Índice Departamental de Competitividad 2025*. CPC. Recuperado de <https://compite.com.co/publicacion/indice-departamental-de-competitividad-idc-2025/>⁸

DANE. (2023). *Proyecciones de población*. [Datos y Estadísticas]. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>⁹

DANE. (2024). *Producto Interno Bruto por departamento*. [Datos y Estadísticas]. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-economicas/producto-interno-bruto-departamental>¹⁰

DANE. (2024). *Encuesta Nacional Logística (ENL) 2024*. [Informe]. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/encuesta-nacional-logistica>¹¹

DANE. (2025). *Comercio Exterior*. [Datos y Estadísticas]. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/comercio-exterior/exportaciones-e-importaciones>¹²

- DANE.** (2025, junio). *Encuesta de Transporte de Carga (ETC) 2025.* [Datos y Estadísticas]. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/transporte-de-carga>¹³
- DNP.** (2007). *Documento CONPES 3489.* [Política de carga]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3489.aspx>¹⁴
- DNP.** (2007). *Documento CONPES 3469.* [Seguridad y comercio]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3469.aspx>¹⁵
- DNP.** (2008). *Documento CONPES 3547.* [Política Nacional Logística]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3547.aspx>¹⁶
- DNP.** (2008). *Documento CONPES 3527.* [Competitividad]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3527.aspx>¹⁷
- DNP.** (2013). *Ley 1682.* [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=53059>¹⁸
- DNP.** (2014). *Decreto 736.* [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=58100>¹⁹
- DNP.** (2014). *Decreto 1478.* [Corredores logísticos]. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=58988>²⁰
- DNP.** (2015). *Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015.* [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5354/plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti-2015/>²¹
- DNP.** (2016). *Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2016.* [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/6888/plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti-2016/>²²
- DNP.** (2018). *Documento CONPES 3932.* [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3932.aspx>²³
- DNP.** (2018). *Documento CONPES 3963.* [Transporte de carga]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3963.aspx>²⁴
- DNP.** (2020). *Documento CONPES 3982.* [Política Nacional Logística]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNP/publicaciones/Paginas/Documento-CONPES-3982.aspx>²⁵
- DNP.** (2023). *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.* [Política de Desarrollo]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Plan-Nacional-de-Desarrollo-2022-2026.aspx>²⁶

DNP. (s.f.). *Indicadores logísticos. [Datos y Estadísticas]*. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/programas/transporte/logistica/Paginas/indicadores-logisticos.aspx>²⁷

DNP. (s.f.). *Planes logísticos departamentales*. [Documentos]. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/programas/transporte/logistica/Paginas/planes-logisticos-departamentales.aspx>²⁸

El Nuevo Día. (2025, junio 15). *Tolima: séptimo departamento más competitivo del país*. El Nuevo Día. Recuperado de <https://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/actualidad/economica/530268-tolima-septimo-departamento-mas-competitivo-del-pais>²⁹

Flandes-Tolima.gov.co. *Flandes epicentro del futuro logístico de Colombia*. Alcaldía de Flandes. Recuperado de <https://www.flandes-tolima.gov.co/noticias/flandes-epicentro-del-futuro-logistico-de-colombia>³⁰

La Patria. (2025, junio 15). *Caldas baja dos puestos en competitividad departamental y se ubica en el séptimo lugar*. La Patria. Recuperado de <https://www.lapatria.com/economia/caldas-baja-dos-puestos-en-competitividad-departamental-y-se-ubica-en-el-septimo-lugar>³¹

MINTIC. (2022). *Resolución 20223040002435*. [Corredores estratégicos]. Recuperado de https://mintic.gov.co/portal/710/articles-17180_recurso_1.pdf³²

MINTIC. (2023). *Decreto 2147*. [Zonas Francas]. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=84033>³³

MINTIC. (2024). *Ley 1450*. [Interconexión modal]. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=41198>³⁴

MINTIC. (s.f.). *Observatorio Nacional de Logística (ONL)*. [Plataforma de datos]. Recuperado de https://www.mintic.gov.co/portal/710/articles-17180_recurso_1.pdf³⁵

MINTIC. (s.f.). *Plan Nacional Ferroviario*. [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5354/plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti-2015/>³⁶

MINTIC. (s.f.). *Plan Nacional Fluvial*. [Infraestructura]. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5354/plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti-2015/>³⁷

MINTIC. (s.f.). *Política Nacional Logística*. [Plan]. Recuperado de https://www.mintic.gov.co/portal/710/articles-17180_recurso_1.pdf³⁸

Ministerio de Transporte. (2011). *Decreto 3568*. [Aduanas y tarifario]. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=50800>³⁹

Ministerio de Transporte. (2019). *Decreto 1165. [Aduanas]*. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=93233>⁴⁰

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Plan Estratégico RAP Eje Cafetero 2021-2033.* [Plan]. Recuperado de <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/5354/plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti-2015/>⁴¹

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Plan Logístico Eje Cafetero Tolima 2025-2040.* [Plan]. Recuperado de <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/5354/plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti-2015/>⁴²

Ministerio de Transporte. (2015). *Decreto 390. [Aduanas]*. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=63464>⁴³

Portafolio. (2025, mayo 23). *El potencial del Tren del Café, para el Eje Cafetero.* Portafolio. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/el-potencial-del-tren-del-cafe-para-el-eje-cafetero-620245>⁴⁴

Presidencia de Colombia. (2025, junio 15). *Colombia es el séptimo país de Latinoamérica más competitivo en logística.* Presidencia. Recuperado de <https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-1456>⁴⁵

Región Administrativa y de Planificación RAP – Eje Cafetero. (s.f.). *Sistema Regional de Innovación: REGIÓN ADMINISTRATIVA Y DE PLANIFICACIÓN RAP – EJE CAFETERO.* Recuperado de <https://ejecafeterorap.gov.co/wp-content/uploads/2024/01/SRI-Eje-Cafetero-con-plan-de-Accion.pdf>⁴⁶

Secretaría de Planeación de Caldas. (s.f.). *Fases del proyecto Tren del Café.* [Proyecto]. Recuperado de <https://planeacion.caldas.gov.co/calendario-de-actividades/fase-iii-del-tren-del-cafe>⁴⁷

Superintendencia de Industria y Comercio (SIC). (2023). *Colombia, Informe de Calidad en el sector.* [Informe]. Recuperado de <https://www.sic.gov.co/noticias/colombia-informe-de-calidad-en-el-sector>⁴⁸

Unión Europea. (s.f.). *Logística inteligente y sostenible.* [Iniciativa]. Recuperado de https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-and-urban-mobility/sustainable-and-smart-mobility-strategy_en⁴⁹

Universidad del Quindío. (2025, junio 15). *Quindío: segundo departamento con mayor mejora en desempeño logístico.* Universidad del Quindío. Recuperado de <https://uniquindio.edu.co/noticias/quindio-segundo-departamento-con-mayor-mejora-en-desempeno-logistico.html>⁵⁰

Vicepresidencia de la República de Colombia. (2025, junio 18). *Quindío avanza en la construcción de su futuro logístico.* Vicepresidencia. Recuperado de <https://vicepresidencia.gov.co/noticias/Paginas/Quindio-avanza-en-la-construccion-de-su-futuro-logistico.aspx>⁵¹

World Bank. (2023). *Logistic Performance Index 2023*. [Datos y Estadísticas]. Recuperado de <https://lpi.worldbank.org/>⁵²