

Metodología para la elaboración del Plan Logístico Regional Región Bogotá - Cundinamarca

Tabla de contenido

1. Introducción	4	Eliminado: 5
2. Propósito de la metodología.....	6	
3. Alcance institucional y territorial de la RMBC y la ARM	6	
3.1 Alcance institucional	6	
3.1.1 Rol de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC).....	8	
3.1.1 Rol de la Agencia Regional de Movilidad (ARM)	8	
3.1.2 Rol de los municipios asociados	9	
3.2 Alcance territorial.....	10	
4. Enfoque metropolitano	12	Eliminado: 11
5. Marco conceptual de logística regional	13	Eliminado: 12
5.1 Logística regional.....	13	Eliminado: 12
6. Hecho metropolitano de carga y logística.....	14	Eliminado: 13
6.1 Fricciones logísticas.....	15	Eliminado: 14
6.2 Corredores logísticos regionales, nodos, anillos logísticos y última milla.....	17	Eliminado: 16
7. Ruta metodológica para elaborar el Plan Logístico Regional	17	Eliminado: 16
7.1 Identificación de fricciones prioritarias.....	18	
7.2 Diagnóstico territorial, funcional e institucional.....	19	
7.2.1 Diagnóstico territorial.....	20	Eliminado: 19
7.2.2 Diagnóstico funcional.....	20	
7.2.3 Diagnóstico institucional.....	21	Eliminado: 20
7.3 Identificación de corredores logísticos regionales	22	Eliminado: 21
7.4 Formulación de iniciativas, proyectos y acciones.....	23	Eliminado: 22
7.5 Construcción de hoja de ruta.....	24	Eliminado: 23
7.5.1 Cronograma de referencia	25	
7.5.2 Equipo técnico de apoyo.....	26	
8. Líneas estratégicas y acciones de referencia	28	Eliminado: 27
8.1 Infraestructura logística	28	
8.2 Información y seguimiento logístico	29	
8.3 Gestión y financiación.....	30	

9.	Actores clave y esquema de articulación institucional	30
9.1	Actores institucionales relevantes	30
9.2	Esquema de articulación	31
10.	Productos esperados de cada etapa	32
11.	Seguimiento, evaluación y ajustes	33
12.	Anexos sugeridos	35
13.	Observaciones para implementación	35
14.	Bibliografía	36

Eliminado: 34

Eliminado: 34

Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca

La logística y el transporte de carga en la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca deben abordarse como un hecho metropolitano, en la medida que los flujos de mercancías,

Página 3 de 37

los corredores de acceso, las zonas industriales, los centros de distribución, los nodos de abastecimiento, la conectividad intermodal de la red de transporte, las operaciones de última milla y los servicios asociados a la cadena logística superan los límites administrativos de Bogotá y de los municipios vecinos.

En este sentido, la Región Metropolitana y la Agencia Regional de Movilidad tienen un papel estratégico como articuladores técnicos e institucionales de la logística regional. Sus funciones son orientar, coordinar y facilitar decisiones públicas que mejoren la eficiencia del transporte de carga, reduzcan fricciones operativas, promuevan la coordinación normativa entre jurisdicciones y fortalezcan la competitividad regional, sin sustituir las competencias propias de las autoridades distritales, municipales, departamentales o nacionales.

El Plan Logístico Regional deberá ser el instrumento que permita pasar de una gestión fragmentada de la carga y la logística a una gestión coordinada, metropolitana y orientada a resultados. En concordancia con la declaratoria del hecho metropolitano “Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional”, el plan deberá contribuir a organizar el funcionamiento logístico regional, armonizar medidas de gestión de carga y orientar la implantación de infraestructura logística de carácter regional.

El plan deberá producir tres resultados concretos:

- Diagnóstico logístico regional: identificación del estado actual de corredores, nodos, actores, flujos, restricciones, brechas de información y fricciones institucionales.
- Priorización de problemas críticos: selección de corredores logísticos, nodos y fricciones que requieren intervención por su impacto regional, urgencia y factibilidad.
- Hoja de ruta de implementación: definición de líneas estratégicas, proyectos, acciones, responsables, plazos, mecanismos de financiación, indicadores y mecanismos de seguimiento.

Se propone una ruta metodológica en cinco etapas: i) Identificación de fricciones prioritarias; ii) diagnóstico territorial, funcional e institucional; iii) Priorización de corredores y nodos; iv) Formulación de iniciativas, proyectos y/o acciones y v) Construcción de hoja de ruta.

1. Introducción

La Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca se ha consolidado como un territorio interdependiente. Bogotá y los municipios de su entorno no solo comparten dinámicas urbanas y económicas, sino también corredores de acceso, flujos de mercancías, zonas industriales, centros de distribución, nodos de abastecimiento y operaciones logísticas que superan los límites administrativos,

Esta realidad se explica por la forma en que ha crecido y se ha ocupado el territorio, por la localización de actividades productivas y logísticas en distintos municipios de la región, y por el aumento sostenido de la demanda de transporte asociada al abastecimiento, la distribución y la conexión con mercados nacionales e internacionales. Por ello, la movilidad, la carga y la logística han dejado de ser asuntos exclusivamente locales y se han convertido en temas centrales para la planificación metropolitana.

Sin embargo, aunque los flujos operan de manera integrada, la gestión institucional no siempre lo hace. Las decisiones sobre infraestructura, como la regulación, operación, control, ordenamiento territorial y gestión de la carga se encuentran distribuidas entre distintas entidades y niveles de gobierno. Esta dispersión dificulta la coordinación, genera respuestas parciales frente a problemas compartidos y limita la posibilidad de construir una visión logística común para la región. En este contexto, el Consejo Regional mediante el Acuerdo Regional 008 de 2023, declaró el hecho metropolitano de integración y gestión de la actividad de carga y logística regional. Esta declaratoria reconoce que los retos asociados al transporte de mercancías, los corredores logísticos, los nodos de abastecimiento y la articulación institucional requieren acciones supramunicipales orientadas a mejorar la coordinación, la eficiencia logística y la competitividad territorial.

Por lo tanto, la logística regional no se reduce al transporte de mercancías. Comprende también la infraestructura que soporta los flujos, las reglas que ordenan la operación, la información que permite tomar decisiones, los actores públicos y privados que intervienen en el sistema y los mecanismos de coordinación necesarios para reducir fricciones. En este marco, la Agencia Regional de Movilidad cumple un papel técnico e institucional clave: articular visiones, ordenar prioridades y facilitar decisiones coordinadas sin sustituir las competencias propias de las autoridades distritales, municipales, departamentales o nacionales. La formulación del Plan Logístico Regional surge, entonces, como una oportunidad para pasar del reconocimiento del problema a la organización de una respuesta. El plan permitirá consolidar un diagnóstico común, identificar las fricciones logísticas más críticas, priorizar corredores y nodos estratégicos, formular iniciativas viables y construir una hoja de ruta con responsables, tiempos, indicadores y mecanismos de seguimiento. Para ello, esta guía adapta los lineamientos metodológicos del DNP (2019) para planes logísticos departamentales o regionales a las condiciones institucionales y territoriales de la ARM, incorporando los elementos de la declaratoria del hecho metropolitano y promoviendo una coordinación más efectiva entre el sector público, el sector privado y los espacios regionales de articulación.

Dentro de esta visión integral, el Plan deberá reconocer de manera diferenciada la logística del abastecimiento y la comercialización agroalimentaria. Este componente presenta condiciones particulares asociadas con la perecibilidad y estacionalidad de los productos, la dispersión de las zonas de producción, la primera milla rural, las exigencias sanitarias y de inocuidad, la cadena de frío, la trazabilidad y la reducción de pérdidas y desperdicios. Para su análisis se adoptará como referente la agrologística territorial desarrollada por la UPRA, entendida como la planificación, implementación y control de los procesos logísticos de las cadenas de suministro agropecuarias en un territorio determinado.

Con formato: Justificado, Interlineado: Múltiple 1,15 lín.

2. Propósito de la metodología

El presente documento metodológico tiene como propósito orientar la elaboración del Plan Logístico Regional de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

El documento busca ofrecer una ruta de trabajo práctica y ordenada para los equipos responsables de la planeación, coordinación y seguimiento de la logística regional. Para ello, organiza el proceso en etapas sucesivas, identifica los principales insumos requeridos y define los productos que deberán construirse a lo largo de la formulación del plan.

En este sentido, la metodología permite orientar el trabajo técnico a partir de las siguientes preguntas clave:

- ¿Cuál es el alcance institucional y territorial del Plan Logístico Regional?
- ¿Qué información deberá recopilar la RMBC y la ARM?
- ¿Cómo identificar las fricciones logísticas metropolitanas?
- ¿Cómo priorizar corredores y nodos logísticos?
- ¿Cómo formular y priorizar iniciativas o acciones de intervención?
- ¿Cómo construir una hoja de ruta con responsables, tiempos e indicadores?
- ¿Cómo incorporar las cadenas de suministro agropecuarias y alimentarias en el diagnóstico, la priorización de corredores y la identificación de nodos logísticos?
- ¿Qué fricciones afectan la conexión entre las zonas de producción, los centros de acopio, las infraestructuras mayoristas, los canales de distribución y las zonas de consumo?
- ¿Cómo articular el Plan Logístico Regional con los hechos metropolitanos, planes, programas y proyectos relacionados con seguridad alimentaria, abastecimiento y comercialización agropecuaria?

Con formato: Párrafo de lista, Interlineado: Múltiple 1,15 lin., Con viñetas + Nivel: 1 + Alineación: 0,63 cm + Sangría: 1,27 cm

El documento no reemplaza los estudios técnicos específicos que puedan requerirse durante la formulación del plan. Su función es ordenar el proceso, facilitar la toma de decisiones y asegurar que las acciones propuestas se fundamenten en un diagnóstico robusto, una priorización técnica y una implementación coordinada entre los actores involucrados.

3. Alcance institucional y territorial de la RMBC y la ARM

3.1 Alcance institucional

El artículo 325 de la Constitución Política de Colombia establece que, (...) la Región Metropolitana Bogotá, Cundinamarca como entidad administrativa de asociatividad regional de régimen especial, con el objeto de garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo sostenible y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo. El Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y los municipios de Cundinamarca podrán

asociarse a esta región cuando compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas (...)".

Posteriormente, la Ley 2199 de 2022, en su artículo 32, establece que la Agencia Regional de Movilidad “estará a cargo del Sistema de Movilidad Regional, el cual está integrado por el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado de carácter regional que conectan las personas y mercancías entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, así como los demás elementos requeridos para su organización, planeación, gestión, regulación, financiación y operación. (...)”.

La ARM cumple un papel estratégico en la gestión regional de la movilidad, la carga y la logística. Su función no consiste en sustituir las competencias de las alcaldías, la Gobernación de Cundinamarca, las entidades nacionales ni los actores sectoriales. Su rol principal es articular, coordinar y orientar decisiones con impacto metropolitano.

En materia logística, esta entidad es la encargada de liderar la gobernanza logística regional mediante la articulación institucional, la armonización normativa y el uso de información técnica para priorizar infraestructuras y eliminar fricciones supramunicipales entre Bogotá, Cundinamarca y la Nación. De acuerdo con lo establecido en la Ley 2199 de 2022, la ARM deberá actuar como instancia técnica para:

- Formular y adoptar la política de movilidad regional, y diseñar, orientar, regular sus estrategias, programas y proyectos con el objetivo de lograr una movilidad asequible, accesible, segura, equitativa y sostenible, que impulse el desarrollo económico de la Región Metropolitana.
- Planear, formular, estructurar, regular, financiar, construir, operar o mantener directa o indirectamente servicios e infraestructura de transporte y de logística en la Región Metropolitana, para lo cual tendrá a cargo las facultades para expedir permisos, habilitaciones, recaudo y distribución de recursos para la ejecución, operación y mantenimiento de los servicios e infraestructura de transporte en los municipios de la Región en articulación interinstitucional con la Nación y el resto de territorios colindantes con la región metropolitana cuando a ello haya lugar.
- Regular integralmente la prestación del servicio de transporte público regional, en su jurisdicción, conforme a las leyes, la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y las competencias y funciones de la Agencia Regional de Movilidad.

De acuerdo con lo establecido en la mencionada ley, estas funciones serán ejercidas en el ámbito geográfico establecido en la declaratoria del hecho metropolitano de la movilidad, incluidas las funciones a ser cedidas o trasladadas por parte del Gobierno nacional. En este sentido, y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 del Acuerdo Regional 006 de 2022, el ámbito geográfico definido para el hecho metropolitano de integración y gestión de la actividad de carga y logística, corresponde a los siguientes 17 municipios del Departamento de Cundinamarca: Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá,

La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipaquirá y el Distrito – Bogotá.

El Plan Logístico Regional deberá consolidarse como un instrumento de decisión pública. No deberá limitarse a describir problemas. Deberá establecer prioridades, proponer acciones, identificar responsables, diferenciar niveles de intervención y organizar una hoja de ruta institucional.

En el componente agroalimentario, la ARM liderará los asuntos asociados con movilidad, transporte de carga, corredores, accesibilidad, intermodalidad, regulación operativa e infraestructura logística regional. La RMBC articulará estas decisiones con las competencias, hechos metropolitanos e instrumentos relacionados con seguridad alimentaria, comercialización agropecuaria, desarrollo productivo y ordenamiento territorial, en coordinación con las entidades sectoriales competentes,

Eliminado: ¶

3.1.1 Rol de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (RMBC)

En el marco de la formulación e implementación del Plan Logístico Regional, la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (RMBC) ejercerá un rol de articulación estratégica e institucional, orientado a promover acuerdos regionales, coordinar actores y garantizar la incorporación de la visión metropolitana en los procesos de planeación y gestión de la carga y la logística.

En este contexto, corresponderá a la RMBC:

- Promover la articulación entre la gestión logística regional y los hechos metropolitanos, estrategias e instrumentos regionales relacionados con abastecimiento, seguridad alimentaria, desarrollo económico y desarrollo productivo.
- Orientar la visión regional relacionada con el abastecimiento, la seguridad alimentaria, las cadenas productivas y su articulación con la logística regional.
- Promover la coordinación institucional entre las entidades territoriales asociadas y las entidades nacionales competentes para facilitar la adopción de acuerdos, compromisos y mecanismos de gestión requeridos para la implementación de iniciativas de alcance regional.
- Facilitar la concertación de prioridades regionales y la adopción de acuerdos de alcance supramunicipal.
- Promover la incorporación de las prioridades del Plan Logístico Regional en los instrumentos de planificación regional que resulten aplicables.
- Hacer seguimiento al cumplimiento de los compromisos regionales asociados al Plan Logístico Regional.
- Promover la articulación del plan con otros hechos metropolitanos e instrumentos de planificación regional.

3.1.1 Rol de la Agencia Regional de Movilidad (ARM)

La Agencia Regional de Movilidad (ARM), como entidad responsable del Sistema de Movilidad Regional, ejercerá el liderazgo técnico de la formulación, implementación y

seguimiento del Plan Logístico Regional, en el marco de las competencias establecidas por la Ley 2199 de 2022. Su actuación estará orientada al análisis, planificación y gestión de los componentes relacionados con la movilidad de carga, la operación logística, la conectividad regional y la infraestructura necesaria para facilitar el movimiento eficiente de mercancías en el ámbito regional.

En desarrollo de este rol, la ARM tendrá a su cargo:

- Coordinar técnicamente la elaboración del Plan Logístico Regional.
- Consolidar, analizar y gestionar la información necesaria para el diagnóstico logístico regional.
- Identificar y caracterizar corredores logísticos regionales, nodos logísticos y fricciones prioritarias.
- Formular y estructurar iniciativas, proyectos y acciones orientadas a mejorar la operación logística regional.
- Diseñar indicadores, mecanismos de seguimiento y herramientas de monitoreo para la implementación del plan.
- Diseñar indicadores, mecanismos de seguimiento y herramientas de monitoreo para la implementación del plan.
- Apoyar la armonización de medidas relacionadas con la gestión de la carga y la logística regional.

3.1.2 Rol de los municipios asociados

La formulación e implementación del Plan Logístico Regional deberá apoyarse en la participación de los municipios asociados a la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. Su contribución permitirá complementar la información necesaria para el diagnóstico territorial, funcional e institucional, validar los hallazgos obtenidos, apoyar en la priorización de intervenciones y facilitar la incorporación de las acciones propuestas en los instrumentos de planeación y gestión territorial.

Para ello, se deberán establecer mecanismos de articulación que permitan la participación de los municipios durante las distintas etapas metodológicas del plan. Esta participación podrá incluir el suministro de información, la validación de resultados, la priorización de iniciativas y el acompañamiento a los procesos de implementación y seguimiento.

Para efectos metodológicos, la participación municipal podrá desarrollarse de la siguiente manera:

Fase	Participación esperada de los municipios
Definición de temas críticos	Suministro de información territorial, normativa y operativa (POT, planes de movilidad, inventario vial, restricciones de carga, información disponible de zonas industriales y nodos generadores de carga, proyectos estratégicos, restricciones de carga e información de abastecimiento, entre otros).

Fase	Participación esperada de los municipios
Diagnóstico	Validación de hallazgos, identificación de problemáticas locales, aportes territoriales y verificación de información.
Priorización	Participación en mesas técnicas y validación de corredores logísticos regionales, nodos críticos, fricciones e iniciativas priorizadas.
Formulación	Definición conjunta de proyectos, iniciativas, acciones y compromisos institucionales.
Implementación	Incorporación de iniciativas en instrumentos de planeación y gestión territorial, ajustes normativos cuando corresponda y apoyo a la gestión de trámites necesarios para materializar los proyectos regionales priorizados (como por ejemplo trámites asociados al uso del suelo).
Seguimiento	Reporte de avances, validación de resultados, actualización de información y participación en espacios de seguimiento del plan.

3.2 Alcance territorial

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente frente a las dinámicas logísticas y su alcance en todo el territorio nacional, la formulación del Plan Logístico Regional no podría limitarse a los municipios asociados a la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, ni únicamente a los municipios que hacen parte del ámbito geográfico del hecho metropolitano de logística y carga, sino que además debe tener en cuenta los flujos de carga desde y hacia los principales puertos del país a través de los corredores logísticos de importancia estratégica para el país, definidos por el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20223040002435 de 2022 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Lo anterior entendiendo que el territorio funcional de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca genera y recibe flujos de carga desde y hacia otros departamentos del país a través de corredores de acceso, nodos de abastecimiento y zonas productivas.

En este sentido, el análisis territorial deberá concentrarse en aquellos elementos que explican el funcionamiento logístico en la región y que permiten identificar dónde se concentran las principales fricciones, presiones operativas y necesidades de coordinación, teniendo en cuenta su relación con el resto del país.

Para ello, el plan deberá considerar, entre otros aspectos:

- Accesos regionales a Bogotá.
- Corredores de carga de escala metropolitana.
- Zonas industriales, empresariales y logísticas.
- Plataformas logísticas tales como centros de distribución y abastecimiento, bodegas, parques logísticos y demás infraestructuras de apoyo a la operación de carga.
- Conexiones con corredores de importancia estratégica definidos por el Gobierno nacional.

Comentado [Uil]: Pero entonces si el PLR no se va a limitar sólo a la RMBC, debería ser una norma de alcance nacional, o departamental la que lo establezca y que incorpore regulaciones ejecutables o eficaces. Esto, pensando en la efectividad del mismo Plan, porque el mismo no puede incluir alcance por fuera de la RMBC si es expedido o proferido por una norma de la RMBC

- Relaciones funcionales entre Bogotá y municipios de la Sabana.
- Operaciones de distribución urbana y última milla.

Esta delimitación permite reconocer que el sistema logístico metropolitano no se estructura únicamente a partir de vías o límites político-administrativos, sino a partir de relaciones funcionales entre corredores, nodos, zonas productivas, centros de consumo y actores públicos y privados. Por esta razón, el Plan Logístico Regional deberá analizar tanto la infraestructura existente como las dinámicas de operación que se desarrollan sobre ella.

Para el componente agroalimentario se deberá distinguir entre el ámbito institucional de actuación y el ámbito funcional de análisis. Este último estará determinado por los orígenes y destinos efectivos de los alimentos, las cuencas de abastecimiento, las zonas productoras, los corredores de entrada, los nodos de acopio, transformación y distribución y las áreas de consumo, aun cuando algunos de estos elementos se localicen fuera del ámbito institucional directo. En consecuencia, el diagnóstico deberá seguir los flujos desde la primera milla rural y no limitarse a los accesos a Bogotá o a la circulación interna metropolitana, así como, las principales zonas productoras que abastecen a Bogotá y a los municipios de la Región, evitando que el diagnóstico se limite a los puntos de ingreso o a la circulación interna dentro del ámbito metropolitano.

Como elementos de referencia inicial, el diagnóstico regional identifica corredores estratégicos como Calle 13, Calle 80, Autopista Norte, Autopista Sur, vía Suba-Cota y Carrera Séptima. También reconoce la importancia de nodos como el Aeropuerto Internacional El Dorado, las zonas industriales, los centros de abastecimiento, la demanda del distrito capital y los municipios de la sabana, así como sus ejes de conexión con municipios de la Sabana y nodos portuarios que viabilizan las operaciones de comercio exterior. Estos elementos deberán ser entendidos como puntos de partida para el análisis, no como una delimitación cerrada.

Como antecedente específico del componente agroalimentario se deberá revisar y actualizar el “Estudio de prefactibilidad para determinar opciones de descentralización regional del sistema de abastecimiento de alimentos de Bogotá D.C., orientado a su optimización” (2023). Sus análisis sobre los nodos de Usme, Funza, Tocancipá y Soacha deberán incorporarse como alternativas previamente identificadas, no como localizaciones definitivas, para validar su articulación con los corredores regionales, su complementariedad con Corabastos y sus efectos sobre redespatchos, tiempos, costos, congestión y emisiones. Para evitar confusión con la descentralización político-administrativa, se recomienda emplear la expresión “desconcentración funcional del abastecimiento”. El Plan Logístico Regional deberá, por tanto, validar, complementar y priorizar la información disponible mediante el uso de fuentes técnicas, cartografía, diagnósticos existentes, información institucional y espacios de trabajo con los actores competentes. Cuando la información no sea suficiente, deberá dejarse explícita la brecha de información y señalarse como aspecto por validar durante la formulación del plan.

De esta manera, el alcance territorial permitirá identificar dónde se localizan los principales corredores, nodos y fricciones del sistema logístico regional, qué relaciones existen entre

Eliminado: ¶

Bogotá y los municipios de su entorno, y qué asuntos requieren coordinación metropolitana para mejorar la eficiencia, la competitividad y la sostenibilidad de la operación logística.

4. Enfoque metropolitano

Las decisiones sobre carga, infraestructura, horarios, regulación, control, operación logística, uso del suelo e información no pueden resolverse únicamente desde una escala municipal. Una medida adoptada sobre un corredor, una restricción horaria, una zona de cargue y descargue o un nodo de abastecimiento puede generar efectos sobre otros puntos de la red metropolitana. Por ello, el Plan Logístico Regional deberá partir de una lectura integrada del territorio y de sus relaciones funcionales respaldada por el Acuerdo Regional 008 de 2023.

En este marco, la Región Metropolitana y la Agencia Regional de Movilidad deberán promover una visión metropolitana que permita pasar de decisiones dispersas a criterios comunes de gestión logística. Sus roles no consisten en sustituir las competencias de las entidades distritales, municipales, departamentales o nacionales, sino en articular información, facilitar acuerdos, identificar fricciones supramunicipales y orientar prioridades con impacto regional. Esta lectura es coherente con el alcance de la RMBC y la ARM dentro del Sistema de Movilidad Regional, el cual comprende infraestructuras y servicios que conectan personas y mercancías entre municipios.

Desde esta perspectiva, el Plan Logístico Regional deberá reconocer, como mínimo:

- La continuidad de los flujos de carga entre jurisdicciones, especialmente en corredores que conectan Bogotá con los municipios de la Sabana y con la red nacional de transporte
- La presión sobre los accesos regionales, donde confluyen viajes de carga, movilidad cotidiana, transporte público, actividades productivas y distribución urbana.
- La relación entre logística urbana y logística regional, entendiendo que la última milla, el abastecimiento, los centros de distribución y los corredores metropolitanos hacen parte de una misma cadena de operación.
- Las externalidades sobre congestión, seguridad vial y ambiente, incluyendo congestión, siniestralidad vial, emisiones, conflictos con usos del suelo y afectaciones sobre la calidad de vida.
- La necesidad de reglas coordinadas para las operaciones logísticas.
- La importancia de datos compartidos para la toma de decisiones, que permitan hacer seguimiento a flujos, tiempos de viaje, tiempos logísticos, puntos críticos, restricciones operativas, siniestralidad e indicadores de desempeño logístico.

El enfoque metropolitano, por tanto, no debe entenderse únicamente como una delimitación territorial, sino como una forma de organizar la toma de decisiones públicas sobre problemas que superan la escala municipal. El Plan Logístico Regional deberá permitir el tránsito de una gestión fragmentada a una gestión coordinada, basada en

prioridades comunes, información verificable, acuerdos interinstitucionales y mecanismos de seguimiento.

De esta manera, la RMBC y la ARM podrán orientar la gestión de la carga y la logística regional hacia un modelo más articulado, gradual y verificable, en el que las acciones de corto plazo —como la coordinación normativa, la gestión operativa y la consolidación de información— se conecten con decisiones estructurales de mediano y largo plazo sobre infraestructura, nodos logísticos, corredores estratégicos y sostenibilidad del sistema.

5. Marco conceptual de logística regional

5.1 Logística regional

- El análisis de la Logística Regional deberá organizarse alrededor de cuatro dimensiones principales:
 1. **Flujos y operaciones logísticas:** transporte de carga, abastecimiento, distribución urbana, cargue y descargue, almacenamiento, consolidación, desconsolidación y operaciones de última milla.
 2. **Infraestructura y nodos:** corredores de carga, accesos regionales, centros de distribución, centros de abastecimiento, bodegas, plataformas logísticas, zonas industriales, infraestructura aeroportuaria, férrea y vial, y demás activos que soportan el movimiento de mercancías.
 3. **Gobernanza y regulación:** competencias institucionales, coordinación entre entidades, reglas de circulación, horarios, restricciones, control operativo, ordenamiento territorial y mecanismos de articulación público-privada.
 4. **Información y seguimiento:** datos sobre flujos, orígenes y destinos, tiempos de viaje, costos logísticos, niveles de servicio, restricciones operativas, siniestralidad, congestión, emisiones y desempeño de corredores y nodos.

En consecuencia, el Plan Logístico Regional deberá analizar la logística metropolitana a partir de la relación entre flujos, infraestructura, actores, normas e información, evitando tratar cada componente de manera separada. Este enfoque permitirá orientar decisiones sobre corredores, nodos, medidas de gestión, sistemas de información e intervenciones institucionales con mayor coherencia técnica y territorial.

Agrologística y cadenas de suministro agroalimentarias

La agrologística constituye una aplicación especializada de la logística a las cadenas de suministro agropecuarias y alimentarias. Su incorporación permitirá analizar la continuidad de los procesos que conectan producción, cosecha y poscosecha, acopio, clasificación, empaque, almacenamiento, transformación, transporte, comercialización y consumo.

El diagnóstico y la formulación de este componente deberán considerar los cuatro ejes propuestos por la UPR: i) institucionalidad y normativa; ii) capital humano, social y empresarial; iii) infraestructura y servicios; y iv) tecnologías de información y comunicación. Estos ejes deberán articularse con el ordenamiento productivo, los

Con formato: Subrayado

6. Hecho metropolitano de carga y logística

El hecho metropolitano “Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional” reconoce que los problemas asociados a la carga no se restringen a una jurisdicción. La intensidad de los flujos, la concentración de viajes en accesos regionales, la multiplicidad de actores, la fragmentación normativa, las limitaciones de información y la insuficiencia de infraestructura de apoyo demandan una respuesta supramunicipal.

La declaratoria plantea como objetivo desarrollar acciones supramunicipales que propendan por una mayor eficiencia en la coordinación y articulación del transporte de carga y la logística, generando competitividad para la actividad económica y productiva, así como eficiencias en el uso de infraestructura logística especializada y zonas de actividad logística.

A partir de del marco institucional ya expuesto, la carga y la logística regional deben abordarse como asuntos que requieren una lectura supramunicipal;

En términos metodológicos, se debe concentrar el análisis en aquellas situaciones que no pueden resolverse de manera aislada por una sola entidad territorial. Entre ellas se encuentran la operación de accesos regionales, la gestión de corredores estratégicos, la localización de actividades logísticas, la disponibilidad de infraestructura de apoyo, la armonización de restricciones operativas, la calidad de la información y la coordinación entre actores con competencias sobre el sistema.

Este enfoque se articula con el CONPES 4034 de 2021, que respalda la actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá–Cundinamarca (PIMRC) y plantea la necesidad de fortalecer la integración regional mediante una visión de mediano y largo plazo, incorporando dimensiones de institucionalidad, planeamiento territorial, movilidad y financiamiento.

En esa medida, el Plan Logístico Regional deberá complementar esa visión desde el componente de carga y logística, aportando criterios para identificar fricciones, priorizar intervenciones y orientar decisiones coordinadas sobre corredores, nodos, infraestructura de apoyo e información logística.

Por ello, el Plan Logístico Regional deberá utilizar el hecho metropolitano como un criterio ordenador del análisis. No todos los problemas logísticos deberán abordarse con el mismo nivel de profundidad; la prioridad deberá estar en aquellos que tengan impacto regional, involucren a más de una entidad, afecten corredores o nodos estratégicos, o requieran acuerdos institucionales para su gestión.

Bajo esta lógica, la metodología deberá considerar los siguientes criterios:

- Priorizar problemas cuya solución exceda la escala municipal.

- Identificar fricciones logísticas que requieran coordinación interinstitucional.
- Relacionar los hallazgos del diagnóstico con programas, proyectos e instrumentos de planeación existentes.
- Diferenciar acciones de gestión de corto plazo de proyectos estructurales de mediano y largo plazo.
- Establecer responsabilidades institucionales según competencias y capacidad de intervención.
- Formular una hoja de ruta gradual, verificable y articulada con los instrumentos de planeación regional.

De esta manera, el hecho metropolitano deja de ser únicamente un antecedente institucional y se convierte en un filtro metodológico para definir las intervenciones qué deben entrar al plan, con qué prioridad, bajo qué escala y con qué actores.

La formulación también deberá articularse con los hechos metropolitanos del área temática de seguridad alimentaria y comercialización, en particular con la “Gestión del sistema de logística y distribución de alimentos para reducir ineficiencias y sus impactos sociales, económicos y ambientales” y con la gestión del sistema de abastecimiento y comercialización agropecuaria. Esta complementariedad justifica que el Plan incorpore redes regionales de abastecimiento, infraestructura logística especializada, desconcentración funcional de operaciones mayoristas, reducción de redespachos, economía circular y conexión entre la oferta productiva y las zonas de consumo.

Esta lectura permite que el Plan Logístico Regional no se limite a describir problemas de carga, sino que organice una respuesta pública coherente con la escala real del sistema logístico metropolitano.

6.1 Fricciones logísticas

Para efectos de esta metodología, las fricciones logísticas se entienden como aquellos obstáculos, restricciones, ineficiencias o fallas de coordinación que afectan el desempeño del sistema logístico regional. Estas fricciones pueden manifestarse en la infraestructura, la operación, la regulación, la coordinación institucional, la disponibilidad de información o la interacción entre los actores que participan en el movimiento de mercancías.

Por lo tanto, el uso del término *fricción logística* permite agrupar, bajo una misma categoría de análisis, los distintos problemas que reducen la eficiencia, confiabilidad y continuidad de los flujos de carga.

- En el contexto de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, estas fricciones deberán analizarse no solo por su existencia sino por su recurrencia, su localización, su impacto sobre corredores y nodos estratégicos, y su capacidad de afectar variables como tiempos de viaje, costos de operación, confiabilidad, seguridad vial, sostenibilidad ambiental y calidad del servicio. De manera preliminar, podrán considerarse como fricciones logísticas relevantes las siguientes: Fragmentación institucional y débil coordinación entre actores, cuando varias entidades inciden

sobre una misma operación, corredor o nodo sin mecanismos suficientes de articulación.

- Normas y restricciones operativas no armonizadas, especialmente cuando las reglas de circulación, cargue, descargue o control varían entre jurisdicciones y afectan la continuidad de la operación logística.
- Presión y congestión en corredores estratégicos, asociada a la concentración de flujos de carga, transporte público, movilidad cotidiana y actividades económicas sobre los mismos accesos regionales.
- Falta de infraestructura de apoyo logístico, como zonas de espera, centros de consolidación, áreas de cargue y descargue, plataformas logísticas, patios, bodegas o centros de distribución.
- Dificultades para el cargue, descargue y última milla, especialmente en zonas de alta densidad, áreas comerciales, centros urbanos o puntos donde la operación de carga entra en conflicto con otros usos del espacio vial.
- Información insuficiente y baja interoperabilidad de datos, que limite la posibilidad de identificar flujos, medir tiempos, comparar corredores, anticipar restricciones o evaluar el impacto de las decisiones adoptadas.
- Limitaciones para la planeación y gestión con enfoque regional, cuando los instrumentos, proyectos o decisiones se formulan desde escalas sectoriales o municipales sin considerar sus efectos sobre el sistema logístico metropolitano.
- Baja conectividad y altos costos de la primera milla entre las zonas productoras y los corredores principales.
- Insuficiencia o baja utilización de infraestructura para acopio, clasificación, empaque, almacenamiento, transformación y cadena de frío.
- Fragmentación de la oferta y dificultades de pequeños productores y organizaciones para consolidar carga y acceder a servicios logísticos.
- Recorridos redundantes, redespachos desde Corabastos y retornos en vacío que incrementan tiempos, costos, congestión y emisiones.
- Pérdidas de cantidad, calidad e inocuidad de los alimentos asociadas con fallas de transporte, manipulación y almacenamiento.

Con formato: Párrafo de lista, Con viñetas + Nivel: 1 + Alineación: 0,63 cm + Sangría: 1,27 cm

El Plan Logístico Regional deberá identificar, caracterizar y priorizar estas fricciones con base en evidencia técnica, información disponible y validación con actores institucionales y privados. Para ello, no bastará con enumerar problemas: será necesario establecer dónde ocurren, qué actores intervienen, qué impactos generan, qué tan recurrentes son, qué nivel de coordinación requieren y qué tipo de respuesta resulta más adecuada.

Esta caracterización permitirá diferenciar entre fricciones de gestión, que pueden atenderse mediante coordinación institucional, ajustes operativos, intercambio de información o armonización normativa; y fricciones estructurales, que pueden requerir estudios específicos, inversión en infraestructura, nuevos instrumentos de planeación o proyectos de mediano y largo plazo. Así, las fricciones logísticas se convierten en el puente entre el diagnóstico regional y la formulación de una hoja de ruta priorizada.

6.2 Corredores logísticos regionales, nodos, anillos logísticos y última milla

En el marco del Plan Logístico Regional, el análisis logístico deberá diferenciar cuatro componentes básicos para entender la organización territorial y operativa de la carga: corredores logísticos regionales, nodos logísticos, anillos logísticos y última milla.

- **Corredores logísticos regionales:** Sistema territorial donde los flujos predominantes de carga, generados por una o varias cadenas productivas, se estructuran y canalizan a través de infraestructura y servicios logísticos para conectar nodos de producción, distribución y consumo.
- **Nodos Logísticos:** Puntos del territorio donde se concentran actividades de generación, atracción, transferencia, almacenamiento, consolidación, abastecimiento o distribución de mercancías. Su análisis deberá considerar su localización, conectividad, capacidad operativa y relación con los corredores regionales.
- **Anillos logísticos:** Corresponden a circuitos o esquemas de conexión que permiten articular corredores y nodos subregionales, ordenar los flujos de carga alrededor de Bogotá y facilitar tráficos de paso o redistribución regional. Más que una vía aislada, deberán entenderse como una función dentro de la red logística metropolitana.
- **Primera/Última milla:** Tramo inicial/final de la distribución de mercancías hacia establecimientos, hogares, zonas comerciales, equipamientos o puntos de consumo. Su análisis deberá considerar horarios de operación, condiciones de cargue y descargue, restricciones de circulación, disponibilidad de espacio vial, tipo de vehículo utilizado y convivencia con otros usuarios de la vía.

Estos componentes deberán analizarse de manera articulada, ya que el diagnóstico funcional del plan debe explicar cómo se mueven las mercancías en la región, considerando tipos de carga, orígenes y destinos, horarios de operación, puntos de congestión, relación entre transporte regional y distribución urbana, necesidades de cargue, descargue y almacenamiento, costos, tiempos y niveles de servicio cuando exista información disponible

7. Ruta metodológica para elaborar el Plan Logístico Regional

La elaboración del Plan Logístico Regional se desarrollará en cinco etapas articuladas entre sí: identificación de fricciones prioritarias; diagnóstico territorial, funcional e institucional; priorización de corredores, nodos y problemas críticos; formulación de iniciativas, proyectos o acciones; y construcción de la hoja de ruta.

Esta metodología se adapta al alcance metropolitano de la entidad, por lo que el análisis se concentra en corredores logísticos regionales, nodos logísticos, fricciones institucionales y acciones que requieran coordinación entre Bogotá, Cundinamarca, los municipios, la Nación y los actores privados.

Cada etapa cuenta con un objetivo, unos insumos mínimos y un producto esperado, como se presenta a continuación.

Etapas	Objetivo	Insumos	Producto
1. Identificación de principales fricciones	Definir los temas críticos que estructurarán el plan	Diagnóstico existente, información institucional, mesas técnicas y datos disponibles	Listado preliminar de y fricciones
2. Diagnóstico territorial, funcional e institucional	Comprender el funcionamiento del sistema logístico regional	Mapas, estudios, datos de carga, inventarios y normas de actores interesados (sector público, privado y academia).	Diagnóstico logístico regional. Definición de concepto de corredores logísticos regionales.
3. Priorización de corredores	Definir los nodos y corredores logísticos regionales que por la confluencia de movilización de carga requieren intervención prioritaria	Diagnóstico, criterios técnicos y validación institucional	Definición de corredores logísticos regionales
4. Formulación de iniciativas, proyectos/iniciativas y/o acciones	Plantear soluciones concretas y viables	Problemas priorizados, competencias institucionales y recursos por validar	Portafolio de iniciativas
5. Construcción de hoja de ruta	Organizar la implementación del plan	Portafolio, acuerdos institucionales e indicadores	Hoja de ruta del Plan Logístico Regional

La ruta metodológica deberá asegurar trazabilidad entre el diagnóstico, la priorización, la formulación de iniciativas y la hoja de ruta final, de manera que las acciones propuestas respondan a problemas identificados, actores competentes y condiciones reales de implementación.

7.1 Identificación de fricciones prioritarias

La primera etapa tiene como propósito delimitar los temas que estructurarán el Plan Logístico Regional. En este momento no se busca resolver todos los problemas del sistema

logístico, sino construir un punto de partida ordenado que permita concentrar el análisis en los asuntos con mayor relevancia metropolitana.

Esta etapa debe permitir se identifiquen las fricciones prioritarias que requieren un análisis más detallado en las etapas posteriores. Para ello, el proceso deberá combinar la revisión de información existente, el conocimiento institucional acumulado y la validación con actores públicos, privados y académicos.

- En esta etapa, se deberá desarrollar, como mínimo, las siguientes actividades: Revisar estudios, diagnósticos, mapas, inventarios, normas, programas y proyectos existentes.
- Identificar corredores, nodos, zonas logísticas y áreas de operación con mayor relevancia regional.
- Reconocer problemas de coordinación institucional, dispersión de competencias o falta de articulación entre instrumentos de planeación.
- Identificar restricciones normativas u operativas que puedan generar efectos entre jurisdicciones.
- Analizar presiones sobre accesos regionales, zonas de cargue y descargue, áreas de abastecimiento y operaciones de última milla.
- Recoger información técnica y operativa mediante mesas de trabajo con entidades públicas, actores privados, gremios, operadores logísticos y academia.
- Consolidar un listado preliminar de fricciones logísticas, indicando su localización, actores involucrados, evidencia disponible y posible escala de intervención.

El producto de esta etapa será un listado organizado de frentes logísticos prioritarios, validado con las entidades competentes. Este listado deberá funcionar como insumo para el diagnóstico territorial, funcional e institucional, y no como una priorización definitiva.

Como referencia inicial, podrán considerarse fricciones asociadas a saturación de accesos regionales, dificultades de cargue y descargue, restricciones horarias no coordinadas, ausencia de información integrada, insuficiencia de infraestructura de apoyo, problemas de última milla, dispersión de competencias y baja articulación entre proyectos de infraestructura, operación y ordenamiento territorial.

Para evitar que el listado sea únicamente descriptivo, cada fricción deberá registrarse con una información mínima: ubicación, tipo de problema, actores relacionados, evidencia disponible, impacto preliminar, escala territorial y necesidad de coordinación. Esto permitirá que la siguiente etapa no parta de percepciones generales, sino de problemas verificables y comparables.

7.2 Diagnóstico territorial, funcional e institucional

La segunda etapa consiste en construir el diagnóstico logístico regional. Este diagnóstico deberá explicar cómo se organiza el sistema logístico en el territorio, cómo se mueven las

mercancías, dónde se concentran las principales fricciones y qué actores intervienen en su gestión.

El diagnóstico deberá ser breve, técnico y orientado a la decisión pública. No se trata de producir un documento extenso ni descriptivo, sino de organizar la información necesaria para sustentar la priorización de corredores, nodos, fricciones e iniciativas. Este enfoque es consistente con la metodología del DNP para planes logísticos regionales, que plantea que el diagnóstico debe identificar condiciones territoriales, infraestructura, procesos logísticos, obstáculos y cuellos de botella como base para formular intervenciones y hoja de ruta (DNP, 2019)

7.2.1 Diagnóstico territorial

El diagnóstico territorial deberá identificar la estructura espacial del sistema logístico regional, es decir, la forma en que se relacionan los accesos regionales, los corredores de carga, los nodos logísticos, las zonas industriales, los centros de abastecimiento, la infraestructura de transporte y las áreas de distribución urbana.

Para ello, se deberá analizar, como mínimo, los siguientes elementos:

- Corredores de acceso regional.
- Conexiones entre Bogotá y municipios.
- Zonas industriales y empresariales.
- Centros de abastecimiento y distribución.
- Nodos logísticos.
- Infraestructura aeroportuaria, férrea, fluvial o vial relevante.
- Áreas con conflictos de cargue y descargue.
- Zonas con presión por operaciones de primera y última milla.
- Corredores que puedan cumplir funciones de anillos logísticos o conexión de nodos subregionales.

Este análisis deberá apoyarse en cartografía, esquemas funcionales e información georreferenciada, de manera que permita visualizar la localización de los principales activos logísticos, la relación entre corredores y nodos, y las zonas donde se concentran presiones operativas. Cuando no exista información suficiente, el documento deberá señalarlo expresamente como brecha de información o asunto por validar, evitando incorporar datos no verificados.

En consecuencia, el diagnóstico territorial deberá permitir identificar qué componentes del sistema tienen mayor relevancia logística, qué relaciones espaciales explican su funcionamiento y qué áreas requieren validación o análisis más detallado. Esta lectura servirá como base para el diagnóstico funcional e institucional y para la posterior priorización de corredores, nodos y problemas críticos.

7.2.2 Diagnóstico funcional

El diagnóstico funcional deberá explicar cómo se mueven las mercancías en la región, identificando los principales flujos, condiciones de operación y variables que inciden en el

desempeño logístico. A diferencia del diagnóstico territorial, que ubica corredores, nodos e infraestructuras, este componente debe analizar cómo se usan esos elementos en la práctica.

Para ello, se deberá considerar, según la disponibilidad de información, los tipos de carga predominante, los principales orígenes y destinos, los flujos entre Bogotá y los municipios, los horarios de operación, los puntos de congestión, la relación entre transporte regional y distribución urbana, las necesidades de cargue, descargue y almacenamiento, las condiciones de última milla, los costos, tiempos, niveles de servicio y las condiciones de seguridad vial en corredores con presencia significativa de vehículos de carga. Este análisis deberá apoyarse en fuentes secundarias, información institucional, datos operativos disponibles y validación con actores públicos y privados, con el fin de identificar cuellos de botella y oportunidades de mejora

La ARM deberá evitar incorporar cifras no verificadas. Cuando no exista información suficiente sobre tipos de carga, orígenes y destinos, costos, tiempos, niveles de servicio o activos logísticos, el diagnóstico deberá registrarlo como brecha de información o asunto por validar. Esta precaución es relevante porque los documentos base identifican que, aunque existen fuentes como el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) y otros sistemas de información, su integración para análisis metropolitanos aún presenta oportunidades de fortalecimiento.

El diagnóstico funcional deberá servir, en consecuencia, para establecer qué flujos son más relevantes, dónde se presentan restricciones operativas, qué variables requieren medición y qué información falta para tomar decisiones. Con ello, el plan podrá diferenciar entre problemas comprobados, hipótesis por validar y necesidades de información para el seguimiento futuro.

7.2.3 Diagnóstico institucional

El diagnóstico institucional deberá identificar cómo se distribuyen las competencias, responsabilidades e instrumentos que inciden sobre la logística regional. Este componente no debe limitarse a enumerar entidades; debe explicar qué decisiones toma cada actor, sobre qué escala territorial actúa y en qué puntos se requiere coordinación con la RMBC y la ARM

Este análisis es relevante ya que la logística regional involucra decisiones sobre infraestructura, movilidad, regulación, operación, control, ordenamiento territorial, abastecimiento, información y financiación. En este sentido, la Ley 2199 de 2022 define a la Agencia Regional de Movilidad como la autoridad regional de transporte y le asigna funciones relacionadas con la planeación, gestión, regulación, financiación y operación del Sistema de Movilidad Regional, incluyendo infraestructuras y servicios que conectan personas y mercancías entre municipios (Congreso de Colombia, 2022)

El diagnóstico deberá identificar, como mínimo, los siguientes elementos:

- Entidades con competencias en infraestructura, movilidad, tránsito, regulación, control, ordenamiento territorial, planeación e inversión pública.

- Entidades vinculadas al abastecimiento, la comercialización, la seguridad alimentaria y el desarrollo productivo.
- Actores privados relevantes, incluyendo generadores de carga, transportadores, operadores logísticos, gremios, zonas industriales, centros de distribución y plataformas logísticas.
- Instrumentos de planeación, regulación y financiación relacionados con movilidad, carga, logística, infraestructura, ordenamiento territorial y competitividad regional.
- Espacios de articulación existentes, como mesas técnicas, alianzas logísticas, clústeres, comités o mecanismos público-privados de coordinación.
- Conflictos, vacíos o superposiciones de competencia que puedan afectar la gestión de corredores, nodos, horarios, restricciones, cargue y descargue, información o financiación.
- Fuentes de financiación disponibles, posibles o por estructurar, incluyendo recursos públicos, aportes territoriales, instrumentos de captura de valor, cofinanciación nacional, regalías, tarifas, tasas, contribuciones o esquemas de participación privada.

Este componente deberá apoyarse en los lineamientos nacionales de Política Nacional Logística y el Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá - Cundinamarca (PIMRC). Por su parte, la Política Nacional Logística reconoce la necesidad de fortalecer la competitividad del sistema logístico del país (DNP, 2020), mientras que el CONPES 4034 incorpora una visión regional para Bogotá-Cundinamarca asociada a movilidad, planeación territorial, institucionalidad y financiación (DNP, 2021).

Asimismo, el diagnóstico deberá reconocer los espacios de articulación público-privada existentes. En particular, las Alianzas Logísticas Regionales que cuentan con lineamientos definidos por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 789 de 2018, lo que permite utilizarlas como referente para la coordinación entre entidades públicas, sector privado, gremios y academia (Ministerio de Transporte, 2018).

7.3 Identificación de corredores logísticos regionales

La identificación y priorización de corredores logísticos regionales deberá realizarse con criterios claros, comparables y verificables. Esta etapa permitirá definir cuáles corredores cumplen una función estratégica dentro del sistema logístico regional y cuáles requieren atención prioritaria por su relación con los flujos de carga, los nodos logísticos, el abastecimiento, la competitividad y la coordinación institucional.

Este análisis deberá apoyarse en el diagnóstico territorial, funcional e institucional, así como en la información disponible sobre corredores, nodos, fricciones, actores, programas y proyectos existentes. La ruta metodológica del documento establece que la etapa de priorización debe seleccionar los asuntos con mayor impacto regional y necesidad de intervención, usando como insumos el diagnóstico, criterios técnicos, validación institucional y mesas de trabajo.

La priorización de corredores logísticos regionales deberá considerar:

- Impacto regional y afectación sobre las principales cadenas de suministro.
- Incidencia sobre costos, tiempos logísticos, abastecimiento y competitividad.
- Necesidad de coordinación interinstitucional o armonización normativa.
- Disponibilidad de información para soportar decisiones.
- Potencial de mejora en el corto y mediano plazo.
- Relación con seguridad vial, sostenibilidad y gestión ambiental.
- Nivel de articulación con programas, proyectos o iniciativas regionales.
- Posibilidad de seguimiento mediante indicadores y mecanismos de monitoreo.

La priorización deberá producir una lista de corredores logísticos regionales, indicando para cada uno sus vocaciones productivas, los municipios que conecta, las principales fricciones identificadas, la evidencia disponible y el tipo de intervenciones requeridas. Esta lista será la base para formular iniciativas, estructurar fichas técnicas y construir la hoja de ruta del Plan Logístico Regional.

7.4 Formulación de iniciativas, proyectos y acciones

La cuarta etapa consiste en transformar los problemas priorizados en iniciativas, proyectos y/o acciones concretas. Se deberá formular propuestas viables, coordinadas y orientadas a resultados, asegurando que cada una responda a una fricción identificada en el diagnóstico y priorizada en la etapa anterior.

Los proyectos/iniciativas podrán ser de diferentes tipos:

- Proyectos de infraestructura y plataformas logísticas.
- Medidas de gestión operativa, corredores, cargue y descargue y última milla, entre otros.
- Acciones de coordinación institucional y armonización normativa.
- Instrumentos de información, monitoreo y actualización de activos logísticos.
- Estudios técnicos y de estructuración técnica, legal, financiera y ambiental.
- Pilotos operativos y programas de fortalecimiento institucional.
- Estrategias de financiación o captura de valor, cuando corresponda.

Cada proyecto/iniciativa deberá contar con una ficha técnica breve. La ficha deberá incluir como mínimo:

- Nombre de la iniciativa.
- Problema que atiende.
- Objetivo.
- Alcance territorial y corredor o nodo asociado.
- Tipo de acción.
- Entidad líder y actores de apoyo.
- Actividades principales.
- Plazo estimado.
- Estado de maduración y recursos requeridos.

- Fuentes potenciales de financiación, cuando aplique.
- Indicadores de seguimiento.
- Riesgos y necesidades de coordinación institucional o normativa.

Este contenido es consistente con la guía del DNP, que recomienda que las fichas técnicas incluyan acciones requeridas, ajustes normativos, actores responsables, tiempos estimados, costos, fuentes de financiación, riesgos, beneficios e indicadores de monitoreo (DNP, 2019).

Se deberá evitar formular iniciativas sin soporte en el diagnóstico. Cada acción deberá responder a una fricción priorizada y, cuando no exista información suficiente para avanzar hacia su implementación, deberá identificar los estudios, validaciones o acuerdos institucionales requeridos.

El portafolio podrá incluir proyectos o iniciativas relacionadas con coordinación regional, gestión institucional de la carga, articulación entre sistemas de transporte, plataformas e infraestructuras logísticas, sistemas de información, abastecimiento, gestión de corredores, última milla y mecanismos de financiación, según las necesidades identificadas en el diagnóstico y la priorización.

7.5 Construcción de hoja de ruta

La quinta etapa consiste en organizar la implementación del Plan Logístico Regional. Se deberá consolidar una hoja de ruta clara, realista, verificable y articulada con las capacidades institucionales y financieras de los actores involucrados. Esta hoja de ruta deberá traducir el portafolio de iniciativas en una secuencia de acciones priorizadas, con responsables, plazos, hitos e indicadores de seguimiento.

Este enfoque es consistente con la metodología del DNP, que plantea que, una vez identificadas y priorizadas las intervenciones, debe construirse una hoja de ruta que indique la secuencia de acciones clave para su implementación, diferenciando horizontes de corto, mediano y largo plazo.

La hoja de ruta deberá incluir:

- Iniciativas/proyectos priorizados.
- Entidad líder y actores de apoyo.
- Tipo de acción y plazo de ejecución.
- Hitos e indicadores de seguimiento.
- Requerimientos de información y necesidades de coordinación.
- Estado de maduración, riesgos y acciones de mitigación.
- Fuentes de financiación, cuando aplique.
- Mecanismo de seguimiento y actualización.

La hoja de ruta deberá diferenciar acciones de corto, mediano y largo plazo.

Acciones de corto plazo

Podrán incluir medidas de coordinación, gestión operativa, recopilación de datos, mesas técnicas, pilotos, revisión normativa y acuerdos y/o convenios institucionales.

Acciones de mediano plazo

Podrán incluir estudios técnicos, estructuración de proyectos, fortalecimiento de sistemas de información, armonización normativa regional y planes de gestión de corredores.

Acciones de largo plazo

Podrán incluir proyectos/iniciativas de infraestructura, plataformas logísticas, nodos especializados, programas de gestión logística y sistemas de información y monitoreo regional.

La hoja de ruta deberá actualizarse periódicamente, de acuerdo con los avances de implementación, la disponibilidad de nueva información, los resultados de los indicadores y las decisiones que adopten las entidades competentes. El seguimiento podrá apoyarse en indicadores de gestión, producto y resultado, de acuerdo con la naturaleza de cada iniciativa.

La ARM deberá liderar el seguimiento técnico de la hoja de ruta y coordinar con las entidades competentes las decisiones que requieran validación o aprobación regional, distrital, municipal, departamental o nacional. La implementación del plan deberá promover mecanismos permanentes de coordinación técnica e institucional para la gestión regional de la carga y la logística, así como la articulación con entidades relacionadas con abastecimiento, seguridad alimentaria y comercialización.

7.5.1 Cronograma de referencia

La formulación del Plan Logístico Regional deberá desarrollarse de manera gradual, priorizando la consolidación de información, la validación institucional y la construcción de consensos sobre los principales corredores, nodos y fricciones logísticas regionales.

Aunque la duración de cada etapa dependerá de la disponibilidad de información, recursos técnicos y procesos de coordinación institucional, se recomienda desarrollar la ruta metodológica conforme a la siguiente secuencia general:

Etapa	Mar 26	Abr 26	May 26	Jun 26	Jul 26	Ago 26	Sep 26	Oct 26	Nov 26	Dic 26	Ene 27	Feb 27	Mar 27	Abr- Dic 27
Alistamiento	X	X	X	X	X									
Identificación de fricciones prioritarias						X	X							

Etapa	Mar 26	Abr 26	May 26	Jun 26	Jul 26	Ago 26	Sep 26	Oct 26	Nov 26	Dic 26	Ene 27	Feb 27	Mar 27	Abr- Dic 27
Diagnóstico territorial, funcional e institucional						X	X	X						
Priorización de corredores, nodos y problemas críticos								X	X					
Formulación de iniciativas y proyectos									X	X				
Validación territorial										X				
Construcción de hoja de ruta (con base en la priorización)										X	X	X		
Socialización													X	
Programación de recursos													X	
Estructuración de proyectos priorizados														X

7.5.2 Equipo técnico de apoyo

La formulación del Plan Logístico Regional requerirá la participación coordinada de personal técnico de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC) y de la Agencia Regional de Movilidad (ARM), de acuerdo con las competencias institucionales de cada entidad y las necesidades de cada etapa metodológica.

Los porcentajes de dedicación presentados a continuación son indicativos y podrán ajustarse de acuerdo con la disponibilidad de personal, los mecanismos de contratación y el alcance definitivo de los productos a desarrollar.

Etapa metodológica	Perfil requerido	Entidad líder	Dedicación estimada
Identificación de fricciones logísticas	Ingeniero Civil	ARM	50%
	Especialista en planeación	ARM	30%
	Especialista en logística	ARM	80%
Diagnóstico territorial, funcional e institucional	Especialista en transporte	ARM	80%
	Ingeniero Civil	ARM	70%
	Especialista en planeación	ARM	40%
	Especialista en logística	ARM	80%
Priorización de corredores y nodos	Especialista en transporte	ARM	60%
	Especialista en planeación	ARM	40%
	Especialista en logística	ARM	100%
	Especialista en transporte	ARM	70%
Formulación de iniciativas y proyectos	Especialista jurídico	ARM	30%
	Especialista en planeación	ARM	30%
	Especialista financiero	ARM	50%
	Especialista en logística	ARM	60%
Construcción de hoja de ruta	Especialista en planeación	ARM	50%

Etapa metodológica	Perfil requerido	Entidad líder	Dedicación estimada
	Especialista jurídico	ARM	20%
	Especialista financiero	ARM	50%

8. Líneas estratégicas y acciones de referencia

El Plan Logístico Regional podrá incorporar líneas estratégicas orientadas a fortalecer la coordinación institucional, la gestión de infraestructura logística, los mecanismos de financiación y los sistemas de información para la gestión de carga.

Estas líneas deberán entenderse como referentes de intervención, no como un listado cerrado de proyectos/iniciativas. Su función será orientar la formulación y priorización de iniciativas de acuerdo con los resultados del diagnóstico, la disponibilidad de información, el nivel de maduración de las propuestas y las competencias de las entidades involucradas.

Coordinación regional e institucional

Esta línea busca fortalecer la articulación entre entidades responsables de movilidad, infraestructura, ordenamiento territorial, regulación, control y operación logística. Su propósito es facilitar acuerdos técnicos e institucionales que permitan gestionar problemas que superan la capacidad de actuación de una sola entidad o jurisdicción.

Podrá incluir:

- Mecanismos permanentes de coordinación;
- Armonización progresiva de medidas de circulación y operación de carga;
- Articulación con actores privados y operadores logísticos;
- Gestión de información compartida;
- Espacios técnicos para seguimiento y priorización de acciones regionales.

8.1 Infraestructura logística

Esta línea busca orientar la identificación, análisis y priorización de corredores, plataformas, nodos e infraestructuras de apoyo que resulten estratégicos para el funcionamiento de la logística regional. Su propósito no es formular proyectos de infraestructura de manera aislada, sino establecer cuáles activos físicos y operativos son necesarios para mejorar la conectividad, el abastecimiento, la distribución de mercancías y la articulación entre modos de transporte.

Este enfoque se articula con la Política Nacional Logística, en la cual, se plantea la necesidad de fortalecer la infraestructura logística especializada, promover conexiones eficientes entre modos de transporte y reducir tiempos y costos en la cadena logística (DNP, 2020). Asimismo, la Ley 1682 de 2013 entiende la infraestructura de transporte como un sistema

orientado al traslado de personas, bienes y servicios, la integración territorial, la competitividad y la mejora de la calidad de vida.

Podrá considerar:

- Plataformas logísticas y nodos de consolidación;
- Corredores preferenciales y anillos logísticos;
- Conexiones con infraestructura férrea, vial y aeroportuaria;
- Infraestructura de apoyo para abastecimiento y distribución;
- Estudios de localización, prefactibilidad y estructuración.

Esta línea busca orientar la identificación, análisis y priorización de corredores, plataformas, nodos e infraestructuras de apoyo que resulten estratégicos para el funcionamiento de la logística regional. Su propósito no es formular proyectos de infraestructura de manera aislada, sino establecer cuáles activos físicos y operativos son necesarios para mejorar la conectividad, el abastecimiento, la distribución de mercancías y la articulación entre modos de transporte.

Este enfoque se articula con la Política Nacional Logística, que plantea la necesidad de fortalecer la infraestructura logística especializada, promover conexiones eficientes entre modos de transporte y reducir tiempos y costos en la cadena logística (DNP, 2020). Asimismo, la Ley 1682 de 2013 entiende la infraestructura de transporte como un sistema orientado al traslado de personas, bienes y servicios, la integración territorial, la competitividad y la mejora de la calidad de vida.

8.2 Información y seguimiento logístico

Esta línea busca consolidar un sistema básico de información y seguimiento que permita a RMBC y ARM tomar decisiones, priorizar intervenciones y evaluar avances sobre la gestión regional de la carga y la logística. Su propósito no es únicamente recopilar datos, sino organizar información útil para entender cómo opera el sistema, dónde se presentan cambios relevantes y qué acciones requieren ajuste.

La información deberá servir para alimentar tres momentos del Plan Logístico Regional: el diagnóstico, la priorización de problemas y la formulación de iniciativas/proyectos, y el seguimiento a la hoja de ruta. En este sentido, la guía metodológica del DNP señala la importancia de contar con fuentes de información secundaria para el análisis de flujos logísticos y de utilizar metodologías que permitan comprender las cadenas y procesos logísticos regionales (DNP, 2019).

Por lo tanto, se podrá incluir:

- Consolidación de información sobre flujos de carga, orígenes y destinos, operación de corredores, tipos de mercancía y horarios de mayor presión logística.
- Inventario y actualización de activos logísticos, incluyendo corredores, nodos, centros de abastecimiento, centros de distribución, plataformas logísticas, zonas de cargue y descargue y restricciones operativas.

- Seguimiento a variables críticas como congestión, tiempos de viaje, confiabilidad, siniestralidad, costos logísticos, condiciones de operación y desempeño de corredores y nodos.
- Diseño de indicadores para monitorear la implementación de las iniciativas priorizadas y los resultados de la hoja de ruta.
- Herramientas de visualización, tableros de control, mapas y reportes periódicos para apoyar la toma de decisiones.
- Protocolos para actualizar, validar, compartir y utilizar información entre entidades públicas, actores privados y espacios de coordinación regional.

La línea deberá partir de las fuentes existentes y no duplicar esfuerzos. Podrá apoyarse en registros administrativos, estudios de movilidad y carga, información territorial, datos de operación vial, reportes de siniestralidad, inventarios de infraestructura, información de actores privados y fuentes nacionales como la Encuesta Nacional Logística, que el DNP utiliza como referencia para variables de desempeño y costos logísticos (DNP, 2019).

El resultado esperado será una base de información progresiva y actualizable, que permita identificar brechas de datos, asignar responsables de actualización y definir indicadores mínimos para el seguimiento del plan. De esta manera, la información dejará de ser un insumo aislado del diagnóstico y se convertirá en una herramienta permanente para orientar decisiones, medir avances y ajustar prioridades.

8.3 Gestión y financiación

El Plan Logístico Regional deberá identificar, para cada iniciativa/proyecto priorizada(o), su estado de maduración, necesidades de financiación, responsables institucionales y condiciones mínimas para avanzar hacia su implementación. Este análisis permitirá diferenciar iniciativas que pueden gestionarse mediante coordinación o ajustes operativos, de aquellas que requieren estudios técnicos, estructuración financiera, fuentes de recursos o acuerdos interinstitucionales previos.

En línea con la metodología del DNP, las iniciativas deberán documentarse mediante fichas técnicas que incluyan acciones requeridas, responsables, tiempos estimados, costos, posibles fuentes de financiación, riesgos e indicadores de seguimiento (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2019).

La definición de fuentes de financiación no deberá entenderse como una asignación automática de recursos. Cada iniciativa deberá precisar si cuenta con estudios previos, si requiere estructuración adicional, qué entidad tendría competencia para liderarla, qué actores podrían participar en su financiación y qué decisiones deben adoptarse antes de avanzar a fases de diseño, contratación o ejecución.

9. Actores clave y esquema de articulación institucional

9.1 Actores institucionales relevantes

La formulación e implementación del Plan Logístico Regional requiere la participación coordinada de actores públicos, privados, gremiales y académicos. En este marco, se deberá

actuar como articulador técnico, facilitando la coordinación entre las necesidades operativas del sector logístico y las decisiones públicas relacionadas con planeación, infraestructura, regulación, financiación y gestión territorial. Los actores institucionales relevantes incluyen:

- Entidades regionales, distritales, departamentales y municipales con competencias en movilidad, infraestructura, ordenamiento territorial, logística y abastecimiento;
- Entidades y dependencias con competencias en agricultura, desarrollo rural, seguridad alimentaria, comercialización, salud pública e inocuidad, incluidas la UPRA, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el ICA, el Invima, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y las instancias departamentales y municipales competentes.
- Agencia de Comercialización e Innovación de Cundinamarca o la instancia sectorial competente.
- Corabastos, plazas de mercado, centrales mayoristas, centros de acopio, organizaciones de productores, comercializadores, industria de alimentos, canales institucionales y operadores de cadena de frío.
- Entidades nacionales relacionadas con transporte, infraestructura y planeación;
- Autoridades ambientales, cuando corresponda;
- Gremios, operadores logísticos, pequeños propietarios de vehículos de carga empresas de transporte, generadores y receptores de carga;
- Cámara de Comercio, Alianza Logística Regional, Red Logística Urbana y clústeres logísticos
- Universidades y centros de investigación.

Con formato: Párrafo de lista, Con viñetas + Nivel: 1 +
Alineación: 0,63 cm + Sangría: 1,27 cm

La participación de estos actores deberá organizarse según el tipo de decisión requerida. Algunas decisiones serán estratégicas y deberán escalar a instancias directivas o interinstitucionales; otras serán técnicas, asociadas al diagnóstico, priorización o formulación de iniciativas; y otras serán operativas, relacionadas con pilotos, validación de problemas, intercambio de información o gestión de corredores. Esta diferenciación permite evitar mesas de trabajo generales sin resultados y facilita que cada actor participe según sus competencias, información y capacidad de decisión.

Asimismo, el Plan podrá apoyarse en espacios de articulación existentes. Las Alianzas Logísticas Regionales, por ejemplo, fueron definidas por el Ministerio de Transporte como mecanismos orientados a la facilitación logística, la coordinación interinstitucional y la generación de insumos para políticas públicas regionales (Ministerio de Transporte, 2018).

9.2 Esquema de articulación

- La RMBC y la ARM deberán promover un esquema de articulación organizado en tres niveles de trabajo, de manera que las decisiones estratégicas, técnicas y operativas del Plan Logístico Regional no se mezclen ni dependan de espacios informales de coordinación. Este esquema permitirá definir responsabilidades,

canalizar información, validar problemas y hacer seguimiento a las iniciativas priorizadas.

- **Nivel Estratégico:** Orientado a la definición de prioridades regionales, lineamientos generales y acuerdos institucionales entre entidades territoriales y nacionales. En este nivel deberán abordarse las decisiones que requieran respaldo directivo, coordinación interinstitucional, compromisos de política pública o articulación con instrumentos de planeación y financiación.
- **Nivel Técnico:** encargado de consolidar el diagnóstico, aplicar criterios de priorización, formular iniciativas, estructurar fichas técnicas e indicadores, y preparar los insumos necesarios para la toma de decisiones. Este nivel deberá garantizar que las propuestas del plan se sustenten en evidencia, competencias institucionales y condiciones reales de implementación.
- **Nivel Operativo y sectorial:** orientado a validar problemas específicos, identificar barreras en la operación logística y apoyar el diseño de medidas, pilotos o acciones de gestión. En este nivel deberán participar actores públicos y privados relacionados con corredores, nodos, distribución urbana, cargue y descargue, abastecimiento, transporte de carga y operación logística.

El esquema de articulación deberá permitir que cada actor participe según su competencia, información disponible y capacidad de decisión. Para evitar duplicidades, cada espacio deberá contar con un propósito definido, responsables, productos esperados y mecanismos de seguimiento. De esta manera, la coordinación institucional se convierte en una herramienta práctica para implementar el plan y no únicamente en una instancia de discusión.

10. Productos esperados de cada etapa

El Plan Logístico Regional deberá generar productos concretos, verificables y útiles para la toma de decisiones, la coordinación institucional y el seguimiento de la hoja de ruta. Los productos de cada etapa deberán mantener trazabilidad con la ruta metodológica, de manera que los hallazgos del diagnóstico sirvan de base para la priorización, la formulación de iniciativas y la implementación del plan.

Etapa	Componente metodológico	Productos esperados
1	Identificación de fricciones prioritarias	• Listado preliminar de fricciones logísticas. • Identificación inicial de corredores logísticos regionales y nodos críticos. • Registro de problemas de coordinación institucional. • Identificación inicial de brechas de información. • Actas, memorias o relatorías de validación con actores.

Etapas	Componente metodológico	Productos esperados
2	Diagnóstico territorial, funcional e institucional	• Diagnóstico logístico regional. • Mapa de corredores estratégicos, nodos logísticos y áreas de concentración logística. • Caracterización de fricciones logísticas. • Inventario institucional de actores, competencias e instrumentos. • Identificación de normas que inciden en la carga y la logística regional. • Identificación de problemáticas de cargue, descargue, distribución urbana y última milla. • Identificación de brechas de información. • Síntesis de hallazgos críticos para la priorización.
3	Priorización de corredores logísticos regionales, nodos críticos y fricciones	• Lista priorizada de corredores logísticos regionales. • Validación institucional de los resultados.
4	Formulación de líneas estratégicas, proyectos, iniciativas y/o acciones	• Portafolio de iniciativas, proyectos y/o acciones. • Fichas técnicas por iniciativa y/o proyecto. • Identificación de responsables y actores de apoyo. • Identificación de necesidades de coordinación institucional o normativa. • Estimación preliminar de plazos. • Recursos requeridos por definir o validar. • Fuentes potenciales de financiación, cuando aplique. • Indicadores preliminares de seguimiento.
5	Construcción de hoja de ruta	• Hoja de ruta del Plan Logístico Regional. • Cronograma de implementación. • Matriz de responsables. • Indicadores de seguimiento. • Mecanismo de actualización periódica. • Esquema de gobernanza para seguimiento. • Agenda de decisiones estratégicas.

11. Seguimiento, evaluación y ajustes

El Plan Logístico Regional deberá contar con un esquema de seguimiento que permita verificar avances, identificar barreras de implementación y ajustar prioridades cuando cambien las condiciones técnicas, institucionales o financieras de las iniciativas. Este esquema deberá asegurar que el plan no se limite a una formulación documental, sino que funcione como una herramienta activa de gestión pública.

Esta articulación resulta necesaria en la medida en que el diagnóstico debe traducirse en portafolios, fichas técnicas y hojas de ruta que orienten la implementación de proyectos/iniciativas y/o acciones en el territorio (DNP, 2019). La evaluación deberá permitir:

- Verificar avances en iniciativas, acuerdos y compromisos institucionales.
- Identificar barreras de ejecución, cuellos de botella institucionales o necesidades de ajuste.
- Revisar el estado de maduración técnica, legal, financiera, ambiental e institucional de los proyectos/iniciativas.
- Registrar resultados, soportes y evidencias de cumplimiento.
- Ajustar prioridades con base en nueva información, cambios normativos, disponibilidad presupuestal o resultados de implementación.

Soportar ejercicios de seguimiento, rendición de cuentas y toma de decisiones. El seguimiento podrá incorporar indicadores de gestión, producto y resultado, de acuerdo con la información disponible y las características de cada iniciativa.

Para cada indicador se recomienda definir, como mínimo, línea base cuando exista, meta, responsable, fuente de información, periodicidad de actualización y medio de verificación. Lo anterior se enmarca en el enfoque proporcionado por la guía del DNP, que recomienda que las fichas técnicas incluyan indicadores de monitoreo y metas asociadas a su cumplimiento (DNP, 2019).

Para el componente agroalimentario se deberán considerar, entre otros, indicadores sobre tiempos y costos desde las zonas productoras hasta los mercados; porcentaje de productos movilizados con condiciones adecuadas de cadena de frío; toneladas consolidadas en nodos regionales; participación de nodos alternativos en el abastecimiento; origen-destino y redespachos desde Corabastos; pérdidas de alimentos durante transporte y almacenamiento; emisiones por tonelada-kilómetro; utilización de infraestructuras; y número de productores u organizaciones vinculados a servicios logísticos.

Las modificaciones relevantes a programas, proyectos o prioridades deberán surtir los procesos de revisión y aprobación correspondientes. Para ello, el plan podrá incorporar un mecanismo de control de cambios que registre la justificación del ajuste, la decisión adoptada, la fuente de financiación afectada cuando aplique, y el impacto sobre los plazos o resultados esperados.

La RMBC y la ARM deberán liderar el seguimiento técnico del plan y promover su actualización periódica en coordinación con las entidades competentes. Esta actualización deberá apoyarse en la evidencia recogida durante la implementación, en los indicadores de

seguimiento y en la validación institucional de los ajustes que requieran decisión regional, distrital, municipal, departamental o nacional.

12. Anexos sugeridos

Los anexos deberán actualizarse conforme avance la formulación e implementación del plan, especialmente cuando se incorporen nueva información, validaciones institucionales, proyectos/iniciativas priorizados o ajustes a la hoja de ruta.

13. Observaciones para implementación

La implementación del Plan Logístico Regional requerirá liderazgo institucional, continuidad técnica y capacidad de coordinación entre los actores involucrados. Para que el plan no se limite a una formulación documental, se deberá promover condiciones que permitan convertir sus resultados en decisiones, acuerdos, proyectos e instrumentos de seguimiento.

Para ello, se recomienda:

- Definir un equipo técnico responsable de coordinar la formulación, actualización y seguimiento del plan.
- Establecer una agenda de trabajo con entidades competentes y actores del sector logístico, diferenciando espacios estratégicos, técnicos y operativos.
- Priorizar acciones tempranas que puedan generar avances en coordinación institucional, gestión operativa, armonización normativa, intercambio de información y validación de fricciones críticas.
- Diferenciar claramente las acciones de gestión inmediata, los estudios por desarrollar, las iniciativas por estructurar y los proyectos que requieran fases posteriores de ejecución.
- Mantener la priorización sobre problemas de impacto regional, evitando que la hoja de ruta se disperse en asuntos estrictamente locales o sin capacidad de implementación.
- Actualizar periódicamente la hoja de ruta con base en los avances logrados, la nueva información disponible, el estado de maduración de las iniciativas y las decisiones adoptadas por las entidades competentes.
- Consolidar información útil para el seguimiento, de manera que las decisiones futuras se apoyen en evidencia y no únicamente en percepciones o diagnósticos desactualizados. La implementación deberá entenderse como un proceso gradual. Algunas acciones podrán avanzar mediante coordinación institucional y gestión operativa; otras requerirán estudios, estructuración técnica, fuentes de financiación, ajustes normativos o decisiones de mayor nivel. Por ello, el plan deberá mantener una hoja de ruta flexible, verificable y actualizable.
- En este sentido, el Plan Logístico Regional deberá orientar la gestión de la carga y la logística en la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca mediante prioridades

claras, responsabilidades definidas, coordinación institucional y mecanismos de seguimiento que permitan medir avances, ajustar decisiones y sostener una gestión logística regional en el tiempo.

14. Bibliografía

Congreso de Colombia. (2022). Ley 2199 de 2022, por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. (2023). Acuerdo Regional No. 008 de 2023, por medio del cual se declaran los hechos metropolitanos del área temática de movilidad.

Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. (2024). Acuerdo Regional No. 007 de 2024, por medio del cual se adoptan los estatutos de la Agencia Regional de Movilidad.

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2020). Documento CONPES 3982: Política Nacional Logística. Departamento Nacional de Planeación.

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2021). Documento CONPES 4034: Apoyo del Gobierno nacional a la actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá–Cundinamarca. Departamento Nacional de Planeación.

Departamento Nacional de Planeación. (2019). Guía metodológica para el diseño de planes logísticos departamentales o regionales. Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, Programa de Apoyo para la Implementación de la Política Nacional Logística.

[Manrique, A., Correa, A., Salcedo, C., Orozco, M., Peña, Y., Toro, Á., Castiblanco, I. \(2023\). Agrologística. Bases conceptuales, metodología y aportes al ordenamiento territorial agropecuario. UPRA \(2023\). Tomado de \[https://upra.gov.co/sites/default/files/publicaciones/documentos/agrologistica_ordenamiento_territorial_agropecuario.pdf\]\(https://upra.gov.co/sites/default/files/publicaciones/documentos/agrologistica_ordenamiento_territorial_agropecuario.pdf\)](#)

[Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y C&M Consultores S.A.S. \(2023\). Estudio de prefactibilidad para determinar opciones de descentralización regional del sistema de abastecimiento de alimentos de Bogotá D.C., orientado a su optimización.](#)

[Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. \(2023\). Documento técnico de soporte para la declaratoria del hecho metropolitano “Gestión del sistema de logística y distribución de alimentos para reducir ineficiencias y sus impactos sociales, económicos y ambientales”.](#)

Ministerio de Transporte. (2018). Resolución 0000789 de 2018, por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales.