

“Caso plaza” una plataforma logística exitosa en España que podría servir de modelo para mejorar la Logística en Colombia

Claudia Marcela Vargas martics39@gmail.com
Diego Antonio Cabezas diegoancara@gmail.com

Maestría en “Gestión de Redes de Valor y Logística”

El reajuste político del mundo significa que aquellos quienes no estén lo suficientemente capaces, ni estén lo suficientemente preparados, estarán a la merced de las clases organizadas por otros cien o doscientos años.

MARCUS GARVEY (1923)

RESUMEN

En el mundo globalizado cada país ha creado según su capacidad de producción y basado en necesidades globales mecanismos políticos, económicos y sociales para compartir productos, servicios logísticos y de redes de valor, con ayuda de sistemas de tecnologías que agilizan la buena comunicación oportuna y eficaz.

Para poder adquirir conocimientos basados en el caso “plaza”, se analizan algunas políticas logísticas de España vs políticas logísticas de Colombia, se realiza una descripción de la plataforma logística (visita caso “plaza”) para conocer la influencia gubernamental, su aporte al desarrollo sostenible y a la competitividad de un país, se consultan plataformas en España y Colombia (evolución LPI), así como la descripción de políticas que se han establecido buscando alternativas y propuestas que permitan generar calidad de vida con infraestructuras ágiles a menores costos y mayores beneficios para todos los actores de la cadena logística que participan en los procesos de las diferentes redes de valor.

La política nacional logística de Colombia está en evolución constante, a nivel interno Colombia tiene especificaciones geográficas únicas, parques tecnológicos, zonas francas (locales) y plataformas logísticas que generan procesos competitivos nacionales e internacionales, facilitando o limitando el uso de las mejores prácticas logísticas enmarcadas en políticas poco innovadoras; Por lo anterior en Colombia es necesario aprovechar de la mejor forma sus recursos, potencializar y mejorar el uso de las fronteras y Océanos (Pacífico y Atlántico), mejorar el uso de los diferentes modos de transporte (multimodal) y estar a la vanguardia de las innovaciones regionales en términos de logística con países vecinos como son Ecuador, Perú, México entre otros, como uno de los retos de posicionamiento y estatus que se debe tener si se quiere ser una país con mayor nivel de competitividad nacional e internacional.

KEY WORDS

POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA, PLATAFORMAS LOGÍSTICAS, ZONAS FRANCAS, PARQUES INDUSTRIALES, ZLC, TECNOLOGIAS, COMPETITIVIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL, DNP, CONPES, POLITICAS LOGISTICAS, POLITICAS MEDIOAMBIENTALES.

Los países desarrollados cuentan con diversas estrategias logísticas relacionadas con políticas gubernamentales, infraestructuras, que permite el desarrollo sostenible de un país, el incremento de porcentaje de PIB y el aumento del grado de competitividad logística.

Las plataformas logísticas en el mundo son espacios físicos que poseen, infraestructura y recursos que se comparten de manera colaborativa para desarrollar procesos

logísticos como lo afirma la European Association of Freight Villages

EUROPLATFORMS: *“Una plataforma logística es una zona delimitada en el interior de la cual se ejercen, por distintos operadores logísticos, todas las actividades relativas a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para transportes internacionales*

como nacional” (Admin, 2015) . Y a nivel nacional CONPES 3489 se define como: *“La*

expresión territorial más común de la cadena de abastecimiento es el conjunto de instalaciones inmobiliarias, y el transporte físico de mercancías entre los diversos

agentes, en donde se involucra totalmente a la infraestructura de transporte como

medio de conexión entre ellos”. Según estas definiciones podemos clasificar varios

tipos de plataformas logísticas: centros de distribución unimodal, zonas logísticas y

plataformas multimodales (CONPES, 2007) .

El aporte más significativo de estas plataformas logísticas son 1) La reducción de costos logísticos y el desarrollo socioeconómico evidenciado en la optimización y eficiencia de servicios logísticos que generan mayores inversiones, 2) Mayores ingresos y más empleo para el país generando nuevas Políticas Nacionales. 3) Mejoramiento de ciudades, con la recuperación y valoración de suelos 4). Mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos. (zonalogistica, 2014)

A nivel mundial existen espacios logísticos, en algunas ciudades europeas como Italia, Inglaterra, Francia, países bajos, Alemania, y en América, pero en estos casos se manejan infraestructuras y procesos de manera separada, mientras que en España se ha convertido en el mejor modelo europeo logístico a seguir con la creación de la plataforma Logística PLAZA en el año 2007, y que cuenta con 13.117.977 m² considerada la de mayores dimensiones en el Continente Europeo (zonalogistica, 2014), PLAZA está por encima de la GVZ alemana con 340 hectáreas y la francesa Eurocentre con 300, en España, supera a la plataforma de Coslada en Madrid (100 hectáreas) y la ZAL de Barcelona (67 hectáreas). (LOGISTICA, 2014).

La principal característica de esta plataforma PLAZA es su ubicación en la diagonal del sureste europeo y su capacidad de servicio intermodal (ferrocarril, carretera y avión), convierten a la ciudad de Zaragoza en la conexión más importante de centros de producción, consumo europeo y asentamiento de empresas líderes en diversos mercados que requieren servicios de empaque, almacenamiento, transporte y distribución a nivel nacional e internacional como son: INDITEX, DHL, IMAGINARIUM entre otras. (Logistic, 2017)

En la creación de la plataforma logística de Zaragoza participa el Gobierno de Aragón, el ayuntamiento de la ciudad de Zaragoza y las entidades financieras Ibercaja y la Caja de Ahorros de la Inmaculada. (Admin, 2015)

¿Cómo puede el “caso plaza” y el taller internacional sobre plataformas logísticas realizado en ZLC, proporcionarnos conocimientos para mejorar las política nacional logística, en lo que hace a plataformas logísticas?

El taller Internacional sobre plataformas Logísticas tomado en las instalaciones de Zaragoza España, permitió identificar de manera presencial procesos logísticos, unificación y control de redes de valor, integración intermodal y avances tecnológicos empresariales como : procesos de almacenaje en BSH Electrodomésticos S.A., Reconocer aplicación de mejores prácticas industriales en plataforma logística PLAZA, evidenciar la ejecución de la operación logística en Terminal Intermodal Centro (primer puerto seco de España 1996), y el centro de Distribución farmacéutica Español FARMAVENIX (operador logístico del grupo BOD-COFARES).

Durante este taller internacional , se evidencio el avance de tecnologías a gran escala, que permiten el uso adecuado de los residuos en los centros productivos y la reducción de consumos en agua, energía y generación de residuos, manejo de procesos logísticos de Cross docking, estrategias corporativas, competitividad y su vinculación con la colaboración empresarial e interinstitucional (estamentos gubernamentales, empresas público-privadas y la académicas), ejecución de políticas de manera vertical y horizontal en la cadena de suministro y redes de valor representados en la adecuada operación logística.

Para identificar aspectos que se pueden mejorar en la

Política Logística Colombiana ¿Qué aspectos se deben revisar?

Se debe revisar las tendencias de logística actuales, por ejemplo en España son:

Globalización, Incremento del comercio internacional, Reducción del stock almacenado, Concentración de centros de decisión, Aumento de la intermodalidad, Necesidad de adaptarse a las nuevas tecnologías. Las nuevas demandas del sector como: Incremento del número de productos y subproductos a tratar, Aumento de las operaciones en la última fase de la cadena, Disminución del tamaño del envío, Incremento de los procesos de consolidación/desconsolidación, Necesidades logística de devoluciones, Repuestos, Garantías. La mejora en la cadena logística como: Aparición de nuevos tipos de operadores, Utilización de TIC aplicadas a la logística, Outsourcing, en cuanto a sostenibilidad la concientización social de la sostenibilidad del sistema, Reducción de costes externos dentro de las grandes ciudades, Transporte menos agresivo con el medio ambiente.

En Colombia existe una alta multiplicidad de actores en la contratación de servicios logísticos y de transporte, con una previsible presencia de intermediación que puede generar sobrecostos. En ese sentido, existen indicios de utilización de formas de contratación operacionales segmentadas, y que en muchos casos pueden originar falta de claridad en cuanto a las responsabilidades legales, coordinación de agentes, la regulación de actividades y la necesidad imperante de adoptar mejores prácticas en logística y transporte.

En la provisión de servicios influyen las expectativas evidentes de crecimiento de la carga, así como la necesidad de un mayor stock de infraestructura en los diferentes modos de transporte que permita la intermodalidad, lo cual necesariamente debe ir acompañado de una mayor oferta y diversificación de servicio.

Para enmarcar un contexto de plataformas Logísticas ¿Qué casos a nivel regional, continental y mundial podrían citarse y cuáles son sus ventajas operacionales?

A nivel regional algunos países vecinos de Colombia ubicados estratégicamente como: México, Argentina, Perú y Ecuador han diseñado planes de diseño de plataformas logísticas integradas a corredores funcionales que permiten el mejoramiento de la competitividad del sector productivo, promueve la oferta de servicios de valor agregado para la cadena de suministro y flujos de mercancías en ciertos nodos logísticos para crear economías de escala. Ecuador contempla 36 cadenas productivas y logísticas, y Perú cuenta con nueve corredores funcionales y ocho parques industriales. (LOGISTICA, 2014).

A nivel mundial el posicionamiento de España en el sector logístico europeo, cuenta con unas magníficas condiciones de gran nodo logístico europeo. La ubicación en la periferia del continente, su privilegiada posición geográfica, tanto a nivel continental como insular, la convierte en una puerta de entrada idónea hacia Europa de las mercancías provenientes tanto del Norte de África como de América o Asia. Además de esta excelente ubicación, España dispone de unas infraestructuras de transporte de primer nivel en todos los modos (carretera, ferrocarril, transporte marítimo y aéreo).

Asimismo, la integración de buena parte de la red de transporte nacional en los grandes corredores de mercancías europeos e internacionales, facilitan y aseguran el transporte de las mercancías hacia el exterior. España se ubica en una posición estratégica para poder aprovechar las grandes rutas marítimas de transporte de mercancías que dan la vuelta al mundo, las llamadas rutas Round the World que todas las navieras importantes (Maersk, MSC, CMA CGM, etc) ofrecen entre sus servicios. El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) o Short Sea Shipping consiste en el movimiento de mercancías y viajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa.

La posición geográfica de España, con numerosos puertos tanto en la fachada atlántica como mediterránea, permiten conexiones con números países de su entorno que aportan gran eficiencia a los flujos de mercancías. Los principales países de destino del TMCD de carga rodada (Ro-Ro y Ro-Pax) de España son el Reino Unido, Marruecos y Argelia, con más de 10 líneas. Los principales puertos de destino del TMCD español son Tánger Med, Casablanca y Civitavecchia. En cuanto al TMCD de contenedores, destacan las más de 20 líneas de España con Italia, así como las más de 15 existentes con Marruecos y Francia. Los principales destinos de las líneas de TMCD españolas de contenedores son Felixstowe, Génova, Róterdam y Casablanca.

Existen beneficios sobre la ubicación colombiana, en el cual se potencializa la logística Nacional e Internacional, como necesidad estratégica del gobierno nacional y los

ministerios a través del DNP, para generar grandes inversiones en infraestructura intermodal logística y la inclusión de productos en el mercado mundial. Según la Dra Carolina Rentería, Septiembre de 2007 existen 19 nodos logísticos distribuidos en todo el territorio Nacional como son: La red logística de Colombia cuenta con siete ciudades interiores principales (Armenia, Pereira, Manizales, Bogotá, Bucaramanga, Cali y Medellín), seis puntos de intercambio modal (Buga, Puerto Salgar, Puerto Berrío, Capulco, Puerto Wilches y Barrancabermeja), dos pasos de frontera (Ipiales y Cúcuta), cuatro puertos principales (Buenaventura, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla), una red férrea y carreteras que podría comunicar estos nodos logísticos y el gran apoyo del Río Magdalena, el cual cubrirá varias de estas ciudades, en su recorrido desde Buga hasta Barranquilla. (LOGISTICA, 2014).

Colombia ocupa el puesto 86 del ranking en el componente de idoneidad logística del LPI, que comparado con los países de la región, se ubica por debajo del promedio de Suramérica, se puede definir como problemática central de este documento que el funcionamiento del sistema logístico nacional dificulta la inserción, en términos de eficiencia, eficacia y oportunidad, de productos nacionales en mercados locales e internacionales, afectando la productividad y competitividad del país.

Las plataformas logísticas limitan el desarrollo debido a la falta de integración estatal y la reciente regulación de políticas logísticas que se hacen por medio del Consejo Nacional de Política, Economía y Social (CONPES) creado en 1958, como máxima autoridad de planeación nacional y asesor del gobierno para el estudio y aprobación de políticas generales en el área de logística como son: Conpes 3547 (Política Nacional Logística), que busca articular iniciativas de facilitación del comercio y del transporte

que se encuentran contenidas en documentos de política (DPN, 2016) . El Documento Conpes 3469 de 2007, define los lineamientos para el control de la mercancía buscando el fortalecimiento e implementación de inspección simultánea en puertos, aeropuertos y pasos de frontera; y el Documento Conpes 3489 de 2007, en donde se establece la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga orientada al fortalecimiento subsectorial y a su inserción en la cadena de abastecimiento como eslabón estratégico para el desarrollo económico del país, promover mecanismos óptimos para el control de las mercancías que faciliten y promuevan el comercio exterior colombiano, así como el facilitar y proveer de infraestructura de transporte y tecnologías de la información y las comunicaciones – TIC, con la calidad y capacidad (actual y futura) para soportar las expectativas del crecimiento de los flujos de intercambio de bienes.

Por consiguiente, la adopción de medidas descoordinadas que no tengan en cuenta la integralidad de la cadena de abastecimiento y de los flujos de comercio, y que a su vez no involucren a las empresas y entidades, se convierte en una vulnerabilidad del sistema logístico nacional. Por lo anterior, es necesario fortalecer el funcionamiento del Comifal (Ospina & Baquero, 2010) u otro ente similar como organismo de coordinación que asesore al Gobierno Nacional en temas de facilitación, logística y transporte, y que a su vez sirva de interlocutor y articulador de los sectores público y privado.

Colombia carece de una eficiente articulación de los modos de transporte, al no existir instalaciones especializadas en la logística, lo cual produce que no se haga un óptimo uso de la infraestructura que existe.

En los últimos años, se ha generado un importante interés del sector privado en el desarrollo de plataformas logísticas, sin embargo, este desarrollo ha respondido más a una situación de necesidades logísticas particulares insatisfechas que a criterios de planificación enfocados a la competitividad del país.

Teniendo en cuenta que en general tanto la infraestructura de transporte como las plataformas logísticas interactúan y/o se ubican con territorios de jurisdicción municipal, el impacto en el desarrollo territorial puede ser significativo en la medida de no contar con los lineamientos para su ordenamiento e implementación.

Por lo anterior, es importante generar una articulación de los Planes de Ordenamiento Territorial – POT con la planificación de la infraestructura de transporte de orden nacional y la construcción de instalaciones que congreguen servicios logísticos, con el fin de optimizar su infraestructura Logística para la Competitividad. (Mundial, 2017), Excluyendo carbón e hidrocarburos. Anuario Estadístico. Ministerio de Transporte. Año 2014

La dinámica y nuevas tendencias de comercio como el del servicio “puerta a puerta”, exigen operaciones en logística y transporte de mercancías en términos de oportunidad, eficiencia y eficacia. Lo anterior ha obligado a las empresas a concentrarse en las funciones productivas y a su vez a externalizar las actividades logísticas y de transporte con prestadores de servicios especializados. Estos servicios se refieren tanto a la logística al interior de las empresas (logística inbound) enfocada a la planificación de órdenes, pedidos de materias primas y la gestión del espacio de almacenamiento y de inventarios, como a las relaciones con otros agentes que no influyen directamente en

los procesos productivos y se enfocan a la gestión y distribución de productos elaborados (logística outbound).

El comercio electrónico bajo la normatividad colombiana implica la realización de operaciones comerciales a distancia, característica que permite a las empresas expandir sus mercados a bajo costo, siendo más eficientes en sus políticas comerciales y en su inserción en la economía global. Las deficiencias en la provisión y uso de servicios logísticos y de transporte puede ser uno de los cuellos de botella para el desarrollo del comercio electrónico, si se tiene en cuenta que el comprador paga por adelantado su producto y no espera demoras en su entrega generando mayor confianza operacional, que disminuye errores, costos, tiempos y devoluciones o continuar con procesos tradicionales de comercio.

En Colombia ¿Qué se necesita para mejorar las plataformas logísticas?

Es necesario revisar el segmento empresarial ya que lo predominante son las Mypimes, en las cuales se puede aprovechar dichos servicios. El territorio tendrá facultades para convertirse en ámbito logístico cuando presente madurez en el sector productivo de valor agregado y de consumo, de forma que la presencia de dichas plataformas logísticas permita impulsar la actividad logística, mejorando la eficiencia de procesos logísticos ya existentes y favoreciendo la aparición de nuevos; su potencialidad como ámbito propicio para la logística estará determinado también por la presencia de nodos de ruptura de carga por cambio de modo (puertos, aeropuertos) o por motivos externos a la propia cadena (pasos de frontera).

Como resultado del anterior análisis de necesidades logísticas se recomienda una red de veinte plataformas logísticas con potencialidades para ser desarrolladas, en donde se caracteriza la funcionalidad de cada punto identificado como son: Sistema de plataformas logísticas en Colombia: Riohacha, Valledupar, Tumaco, Neiva, Manizales, Ibagué, Pasto, Maicao, Popayán, Ipiales, Buenaventura, Pereira, Armenia, Tunja, Cartagena, Sincelejo, Montería, Sta. Marta, Barranquilla, Urabá, Medellín, Cúcuta, Bucaramanga, Cali, Bogotá D.C., Pto. Berrío, Buga, Barrancabermeja, Centro de carga aérea ZAL Portuaria, Puerto Seco, Plataforma multimodal, Área logística de distribución urbana, Área logística de apoyo en frontera Área logística de consolidación de cargas, Fuente: ALG 47 Tabla 4. Propuesta de Plataformas

Así mismo, se desprende el análisis de producción, importación de insumos, consumo nacional, y exportación de productos elaborados de 20 cadenas logísticas. Estas cadenas se caracterizan por tener presencia de múltiples agentes en la cadena, una densidad de valor de comercialización relevante (US\$/Tn), un alto volumen movilizado de carga, y una vocación para ser usuarias de un potencial desarrollo de una plataforma logística.

Este diagnóstico se constituye como una primera propuesta de definición de áreas estratégicas para promover el desarrollo de plataformas logísticas y generar las condiciones propicias para su implementación, con el apoyo de potenciales usuarios, como herramienta para la facilitación del intercambio comercial y del desarrollo de la logística en el país.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que el Gobierno Nacional no busca limitar el desarrollo de este tipo de infraestructura en otros sitios del país, ni pretende desconocer el desarrollo de proyectos en curso, ya que la ubicación definitiva de una plataforma logística deberá obedecer a la realización de estudios específicos de demanda, de micro-ubicación logística, de disponibilidad del suelo, y de viabilidad financiera.

Para la promoción de dicha infraestructura, se ha identificado como mecanismo incluir a las plataformas logísticas dentro del régimen de zonas francas estipulado en la Ley 1004 de 2005, con el fin de estimular las inversiones en este tipo de infraestructura especializada, por considerarse como estratégicas para potenciar el comercio exterior colombiano y para la facilitación del comercio de bienes y servicios a nivel nacional.

Además, se debe evaluarán la viabilidad y el impacto fiscal de expedir dicha reglamentación, así como las condiciones operacionales de las plataformas logísticas en aspectos aduaneros garantizando el efectivo control de la mercancía y el cumplimiento de compromisos derivados de acuerdos internacionales y tratados de libre comercio.

La Propuesta de Plataformas Logísticas en Colombia enmarcan: Área logística de distribución urbana en Bogotá, Área logística de distribución urbana en Medellín, Área logística de apoyo en frontera de Cúcuta, Centro de Carga Aérea de Bogotá, Centro de Carga Aérea de Medellín, Zona de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Cartagena, Puerto Seco de Buga, Área logística de distribución urbana de Cali, Área logística de apoyo en frontera de Ipiales, Área logística de consolidación de cargas en Manizales,

Centro de Carga Aérea de Barranquilla, Zona de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Buenaventura, Zona de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Barranquilla, Plataforma Multimodal de Barrancabermeja, Área logística de distribución urbana de Bucaramanga, Área logística de apoyo en frontera de Maicao, Área logística de consolidación de cargas en Montería, Zona de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Santa Marta, Zona de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Turbo, Plataforma Multimodal de Puerto Berrío. (ALG, 2016)

Como complemento de lo anterior, es importante resaltar que la logística urbana está tipificada como un importante eslabón en la cadena de abastecimiento, teniendo en cuenta que por las características de desarrollo del país, las principales ciudades coinciden con los centros de producción y consumo, por lo cual resulta imperante adelantar estrategias para mejorar la movilidad de las ciudades en cuanto al manejo de la distribución interna de bienes.

Con el objetivo de estructurar ciudades competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad bajo principios de economía, y teniendo en cuenta que en cumplimiento de las leyes 388 de 1997 y 1083 de 2006, las entidades municipales y distritales deben adoptar mediante decreto los Planes de Movilidad Sostenible en concordancia con los Planes de Ordenamiento Territorial, el Gobierno Nacional en coordinación con los entes territoriales, adelanta acciones en la planificación del transporte urbano de pasajeros, desarrollando estrategias en ciudades principales e intermedias, en cuanto al desarrollo de Sistemas

Integrados de Transporte Masivo - SITM y Sistemas

Estratégicos de Transporte Público – SETP, respectivamente.

¿Qué aprovechamiento específico debe darse a las plataformas logísticas en Colombia? Para aprovechar nuestras plataformas es necesario generar cambios relevantes los cuales se pueden agrupar en cuatro grandes grupos:

- Implantación de sistemas de producción “pull demand”, en los que la demanda tira de la producción. Requieren una gran flexibilidad en los aprovisionamientos, reduciendo en gran medida la regularidad de los transportes. Por lo tanto, es crítico que el sector del transporte pueda responder de forma ágil a esta demanda discontinua.
- Internacionalización de la producción y de las cadenas logísticas. Tiene como consecuencia un aumento de la distancia de transporte. Debido a ello, los procesos de concentración de tráfico y centros de transporte toman especial importancia. Este hecho favorece la tendencia a subcontratar los servicios logísticos a operadores especializados que puedan aprovechar las sinergias creadas entre los tráfico de distintas empresas.
- Necesidad de reducir costes fuera del proceso de producción por medio de estrategias como la reducción de stocks y almacenes, o la búsqueda de economías de escala, comúnmente conseguida subcontratando los servicios logísticos a un operador especializado.

- Aumento de la competitividad en base a una mayor calidad de servicio y tendencia del sector a centrarse en su negocio principal y externalizar las actividades de logística.

En este escenario, el operador logístico constituye una figura capaz de prestar el servicio de transporte y otros de importante valor dentro de la cadena de suministro, minimizando los costes totales al aprovechar las oportunidades que ofrecen los distintos modos, junto con las que aporta la ruptura de carga para dar valor añadido a la mercancía. Uno de los grandes retos a los que se enfrenta el sector es la comodidad.

La correcta combinación de los modos de transporte es la clave para conseguir un transporte más eficiente y sostenible, de manera que cada modo de transporte se emplee en el eslabón de la cadena de transporte que permita optimizar la eficiencia de la cadena global.

CONCLUSIONES

El aporte más significativo de las plataformas logísticas es: 1) La reducción de costos logísticos y el desarrollo socioeconómico evidenciado en la optimización y eficiencia de servicios logísticos que generan mayores inversiones, 2) Mayores ingresos y más empleo para el país generando nuevas Políticas Nacionales. 3) Mejoramiento de ciudades, con la recuperación y valoración de suelos y 4). Mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos

Las plataformas logísticas mejoran la eficiencia de los servicios de transporte de mercancías con objeto de maximizar la utilización de las infraestructuras y favorecer la coordinación y complementariedad entre los distintos modos de transporte.

Para mejorar la eficiencia de los servicios de transporte de mercancías por modo es necesario: Transporte carretero: Optimización de los servicios de transporte de mercancías por carretera mediante la racionalización de rutas. Impulso de las buenas prácticas en la logística de distribución urbana de mercancías. Fomento de la colaboración y concentración de las empresas del sector para globalizar la oferta de servicios y la comercialización de los mismos. Análisis de las capacidades y dimensiones de los vehículos pesados de carretera según las necesidades de la cadena logística. Transporte férreo: es muy bajo en Colombia, pero se podría implementar desarrollo de Autopistas Ferroviarias entre los principales nodos logísticos nacionales e internacionales este último con apoyo entre Países vecinos a Colombia. Transporte marítimo: mejorar la competitividad de los puertos mediante la reducción de las tasas portuarias y otras medidas encaminadas a optimizar la relación calidad/precio de la oferta portuaria, al igual que implementar más puertos secos que descongestionen los puertos principales y activen comercio en otras ciudades aledañas o estratégicas.

Es necesario la implementación de programas nacionales para la promoción del transporte multimodal, que hagan factible conjugar el transporte por carretera con otros modos de transporte, como el marítimo, fluvial y el ferroviario.

En Colombia es necesario que varios grupos de empresas aporten sirviendo como intermediarios al gobierno para que se genere además de la reactivación y mejoramiento de los aspectos físicos que puedan hacer aprovechable los diferentes modos de transporte en Colombia también generen relaciones de manera colaborativa para que se creen zonas francas capaces de albergar plataformas logísticas estratégicas en territorio y en medios de transporte y estos sean aprovechados no solo por empresas privadas, es necesario que en estos complejos intervenga y apoye la academia, el gobierno y los entes particulares todos de forma colaborativa.

Se necesita en Colombia entes que generen impulso al desarrollo de los operadores logísticos que incluya formación sobre nuevas tecnologías, medio ambiente y seguridad y las universidades serian el gran aliado estratégico para el desarrollo de estos operadores.

La plataforma “plaza”, es un modelo a seguir para potenciar mayor productividad del país y de sus diferentes regiones el creciente comercio exterior se traducirá en un mayor número de toneladas movilizadas tanto a nivel local como con origen o destino internacional, fenómeno que previsiblemente generará presiones importantes en el funcionamiento del sistema logístico nacional, lo cual lo convierte en un factor determinante para la competitividad de la economía colombiana.

La Visión para el logro de las metas establecidas en la Visión Colombia II Centenario – 2019, es que Colombia cuente con un sistema logístico nacional que integre las

cadena de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte.

En los últimos años la preocupación medioambiental ha cobrado una especial importancia dentro de nuestra sociedad, por lo que el sector de la logística está en constante búsqueda de un sistema de transporte más sostenible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

REFERENCIAS

- Admin, P. b. (26 de Febrero de 2015). *Stock Logistic*. Recuperado el 25 de Abril de 2017, de www.stocklogistic.com/que-son-las-plataformas-logisticas
- ALG. (2016). *TRANSPORTATION, INFRAESTRUCTURE Y LOGISTIC*. Recuperado el 30 de MAYO de 2017, de <http://alg-global.com/es>
- CONPES. (30 de Abril de 2007). *Documento Conpes 3469*. Recuperado el 15 de Mayo de 2017, de <http://www.mincit.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=66662&nombre=3469.pdf&prefijo=file>
- DPN. (26 de Diciembre de 2016). *PORTAL WEB, DOCUMENTOS CONPES*. Recuperado el 30 de Abril de 2017, de <https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>
- Logistic, Z. (2017). Formación Ejecutiva. . *Taller Internacional sobre plataformas logísticas*. (pág. 6). Zaragoza: Zaragoza Logistic Center.
- LOGISTICA, W. (13 de Diciembre de 2014). *PLAZA: La plataforma logistica de Zaragoza*. Recuperado el 25 de Abril de 2017, de <http://blogdelogistica.es/plaza-la-plataforma-logistica-de-zaragoza/>
- Mundial, B. (2017). *Observatorio de la competitividad de republica dominicana*. Recuperado el 28 de Mayo de 2017, de Indices de desempeño logistico: <http://www.competitividad.org.do/posicionamiento/banco-mundial/>
- Ospina , G., & Baquero, A. (09 de Abril de 2010). *Institucionalidad para el desarrollo del transporte y la logistica en Colombia*. Recuperado el 20 de Mayo de 2017, de http://www.urosario.edu.co/urosario_files/ff/ff5faa94-f4ad-4a5f-a38d-29861916a5bd.pdf
- zonalogistica. (14 de Noveiembre de 2014). *Zona Logistica*. Recuperado el 25 de Abril de 2017, de <http://www.zonalogistica.com/tag/plataformas-logisticas/>