

**DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LA LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO
DE RISARALDA**

**PRESENTADO POR:
SEBASTIÁN ÁVILA MARÍN**

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE INGENIERÍA COMERCIAL
INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN
PEREIRA
2014**

**DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LA LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO DE
RISARALDA**

**PRESENTADO POR:
SEBASTIÁN ÁVILA MARÍN**

**ASESOR DE TRABAJO DE GRADO:
ING. EDGAR SALDARRIAGA GRONNER**

*Trabajo de grado presentado como requisito para optar por el título de
Ingeniero Comercial*

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA
FACULTAD DE INGENIERÍA
PROGRAMA DE INGENIERÍA COMERCIAL
INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN
PEREIRA
2014**

Nota de aceptación:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Pereira, _____, _____, _____

Tabla de contenido

RESUMEN	9
DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LA LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.....	10
1. ANTECEDENTES.....	10
2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	12
3. JUSTIFICACIÓN.....	13
4. OBJETIVOS.....	14
4.1 OBJETIVO GENERAL.....	14
4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	14
5. MARCO REFERENCIAL.....	15
5.1 MARCO TEÓRICO.....	15
5.2 MARCO CONCEPTUAL.....	21
5.3 MARCO LEGAL Y NORMATIVO	23
6. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN RISARALDA	24
6.1. Infraestructura vial.....	24
6.2. Infraestructura aeroportuaria.....	30
6.3. Infraestructura férrea.....	31
7. INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA DE RISARALDA.....	33
7.1. Centros logísticos	33
7.2. Zonas francas	34
8. EXPORTACIONES DE RISARALDA	40
8.1. Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados por Colombia que han afectado las exportaciones de la región	47
8.1.1. TLC con Estados Unidos	47
8.1.2. TLC con Canadá.....	49
8.1.3. TLC con la Unión Europea (EU).....	50
9. MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO	52

10.	INDICADORES DE GESTIÓN.....	80
11.	TENDENCIAS LOGÍSTICAS.....	86
12.	PUNTOS CRÍTICOS.....	89
13.	PROSPECTIVA ESTRATÉGICA.....	90
14.	CONCLUSIONES.....	95
15.	RECOMENDACIONES.....	98
16.	BIBLIOGRAFÍA.....	99

LISTA DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Red vial pavimentada.

Gráfica 2. Red vial no pavimentada.

LISTA DE IMÁGENES

Imagen 1. Red vial de Risaralda.

Imagen 2. Red vial terciaria de Risaralda.

Imagen 3. Aeropuerto Matecaña.

Imagen 4. Red férrea de Colombia.

Imagen 5. Centro logístico del Eje Cafetero.

Imagen 6. Operación de una zona franca.

Imagen 7. Zona Franca de Pereira.

Imagen 8. Ubicación de la Zona Franca de Pereira.

Imagen 9. Zona Franca del Eje Cafetero de La Tebaida, Quindío.

Imagen 10. Zona Franca Andina de Manizales, Caldas.

Imagen 11. Exportaciones no mineras y destino de las exportaciones del departamento de Risaralda 2012

Imagen 12. Oportunidades de negocio por sector respecto a Estados Unidos; Chile y México.

Imagen 13. Oportunidades de negocio por sector respecto a Canadá y el triángulo del norte.

Imagen 14. Oportunidades para Risaralda a través del acuerdo con la Unión Europea.

Imagen 15. Estructura Agropecuaria para el año 2009.

Imagen 16. Mapa vial de Guática.

Imagen 17. Imagen 18. Macro proyectos en material vial en la Virginia.

Imagen 18. Plan de acción Malla Vial Santa Rosa de Cabal.

Imagen 19. Integración de la red de logística tradicional y la logística inversa.

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Red vial primaria de Risaralda.

Tabla 2. Vuelos nacionales del Aeropuerto Matecaña.

Tabla 3. Exportaciones no mineras de Risaralda en el año 2012.

Tabla 4. Destinos de las exportaciones no mineras de Risaralda en el año 2012.

Tabla 5. Organizaciones gestoras de desarrollo económico local por municipios en Risaralda.

Tabla 6. Asociaciones agropecuarias del departamento.

Tabla 6.1. Renglones agropecuarios por número de asociaciones.

Tabla 7. Asociaciones de productores de frutas hortalizas.

Tabla 8. Asociaciones de productores para el municipio de Belén de Umbría.

Tabla 9. Sectores estratégicos de la economía de Risaralda.

RESUMEN

La logística es de vital importancia en el desarrollo de una región, ya que es el área que coordina las actividades económicas y la vincula con otras regiones para generar intercambio de bienes y servicios y para que de esta manera se genere bienestar económico y social en la población. Así la infraestructura para la logística es parte importante para lograr que las empresas de una región puedan explotar de una forma más eficaz y eficiente el mercado al cual pertenecen y así obtener un mayor rendimiento económico y mejorar la competitividad, lo cual se ve representado en la mejora de las condiciones laborales y salariales de la gente en la región.

El departamento de Risaralda muestra un índice alto de inversión en el mejoramiento de la infraestructura logística aprovechando su posición geoestratégica en la variante entre el Valle del Cauca y Antioquía, mejorando la oferta de centros de acopio de mercancía y vías interdepartamentales para el transporte de mercancías y pasajeros complementando con la remodelación del Aeropuerto Matecaña.

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LA LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO DE RISARALDA

1. ANTECEDENTES.

A continuación se presentan los antecedentes investigativos encontrados acerca de temas relacionados con la logística y la infraestructura vial del departamento de Risaralda.

En primer lugar se encontró que la logística en Colombia presenta un atraso, el cual limita la competitividad del sector productivo y del sector exportador, ante esto el gobierno nacional ha diseñado políticas nacionales de logística para superar los obstáculos identificados, para ello resulta fundamental analizar los factores de economía política y coyuntura económica que han impedido poner en marcha los principales aspectos definidos en la Política Nacional de Logística. Por un lado, las constantes tensiones entre el gobierno central y los transportadores han trabado la introducción de un esquema de regulación prudencial del mercado en lugar de uno de intervención de precios; por el otro, y tal como lo afirmó el ex sub-director de Planeación Nacional Andrés Escobar, la desaceleración de la economía impidió que se concretaran iniciativas privadas de emprendimiento logístico.

En segundo lugar se encontró que por su ubicación geográfica, la infraestructura de sus puertos, el desarrollo de empresas especializadas en procesos logísticos y el tamaño de sus mercados harán de estos países los posibles abastecedores latinoamericanos a mediano plazo.

Debido a la distancia, a los requerimientos de empaque y embalaje y a la normativa que debe presentar cada producto dependiendo del país al que se dirija hoy en día en Latinoamérica los tiempos de entrega de mercancía entre 4 y 6 semanas, para lograr esta disminución expertos como Patricia Cáceres, directora y socia de la empresa 3PL propone crear estos 4 hubs como centros de distribución en los que por ejemplo una empresa puede desde Panamá atender

todo el mercado Centroamericano y la comunidad Andina, lo cual puede suponer una reducción de estos tiempos de 4 o 6 semanas a 4 o 5 días.

Y por últimos se muestra que a pesar de que en el último informe publicado por el Instituto de Gerencia de Abastecimiento (ISM) por sus siglas en inglés, muestra una mejoría en el sector logístico en Estados Unidos, dice que hay todavía algunos indicadores que sugieren tener cautela.

La economía en Estados Unidos se vio golpeada por la crisis del 2007 y esto significó para muchas empresas la reducción de su personal y el sobrecargar de trabajo a la gente que quedaba en ellas, por esto durante los últimos 3 años y medio la productividad solo creció el 1.5% anual. Por ultimo sugieren que ante este último crecimiento y lo que se espera para este último semestre es que la economía siga su tendencia al alza y se continúe generando empleo como en el 2012.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.

Según el Foro Económico Mundial, Colombia presenta un déficit en infraestructura vial y portuaria, lo que es considerado un factor clave en la competitividad del país y ser considerado un problema esencial al momento de hacer negocios en Colombia. En sí, conociendo la importancia del triángulo del café como corredor vial, se busca hacer un análisis de la infraestructura vial y logística del departamento de Risaralda con el objetivo de medir el nivel de competitividad.

Esta investigación se enfoca en la facilitación logística del transporte y la distribución física del intercambio comercial de bienes.

3. JUSTIFICACIÓN.

Este proyecto se realiza con el fin de desarrollar un diagnóstico de la infraestructura vial y logística actual del departamento de Risaralda con el fin de identificar si hay o no puntos críticos y con esto definir qué mejoras se pueden hacer para que el departamento sea más competitivo para enfrentar los tratados de libre comercio (TLC) que Colombia está negociando y/o ya se encuentran firmados, teniendo en cuenta que el departamento tiene una ubicación estratégica para centros de distribución nacional como por ejemplo el CND de Nestlé, además se encuentra en el corredor vial entre Medellín y el puerto de Buenaventura y también en la conexión de la costa Atlántica con la costa Pacífica ya que en algunos casos es más barato pasar la carga por tierra que atravesar el Canal de Panamá.

El fin de esta investigación es identificar los problemas y defectos en la infraestructura vial y logística del departamento de Risaralda.

Gastar en logística depende primordialmente de tres factores¹:

- 1. Nivel de actividad económica y de comercio. Entre más compra la gente, más claro es el impacto de la necesidad de mover los bienes comprados.*
- 2. Eficiencia. Entre más eficiente es el sistema logístico, menos costará.*
- 3. Consumir menos bienes y más servicios, como viajes, entretenimiento y otros servicios por el estilo. Por un lado la gente compra menos bienes y, en consecuencia, hay menos carga en movimiento; por otro lado, la gente quiere una entrega mejor y más rápida, más productos especializados y más variedad; todo esto significa más demanda logística.*

¹ Long D. (2011). Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México: Limusa

4. OBJETIVOS

4.1 OBJETIVO GENERAL.

Identificar la situación actual de los corredores logísticos, los centros de acopio y tránsito de mercancías en el departamento de Risaralda.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Describir la situación vial y logística actual del departamento de Risaralda.
- Analizar las posibles causas de los puntos críticos de los corredores logísticos y centros de acopio.
- Realizar un ejercicio de prospectiva estratégica.

5. MARCO REFERENCIAL

5.1 MARCO TEÓRICO.

5.1.1 Logística¹

Esa parte del proceso de la cadena de abastecimiento que planea, implementa y controla eficiente y efectivamente el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada, desde el punto de origen hasta el de consumo, para así satisfacer las necesidades del cliente.

5.1.2 Cadena de abastecimiento²

Es la coordinación sistemática y estratégica de las funciones tradicionales de negocios y de las tácticas de estas funciones dentro de una compañía particular y a través de actividades dentro de la cadena abastecedora con el propósito de mejorar el desempeño a largo plazo de la compañía en forma particular y de la cadena abastecedora como un todo.

5.1.3 Evaluación de la logística regional³

Cuando se requiere saber cuál es la capacidad de los socios o se quiere saber más de la región donde se trabaja se deben evaluar los siguientes puntos:

- Geografía. Algunos aspectos geográficos pueden ser ayudas naturales y otros simplemente pueden ser obstáculos, puertos naturales como lo son las bahías, son los accidentes geográficos más valiosos que un país puede tener. La posibilidad de viajar por tierra, un terreno plano y firme es el mejor, mientras que las montañas o pantanos hacen estos viajes más difíciles y a veces imposibles.
- Infraestructura física. Tener buenas características geográficas no sirve de nada si no se cuenta con buenas carreteras, aeropuertos y puertos

¹ Council of Logistics Management.

² Council of Logistics Management.

³ LONG, Douglas. Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México D.F: Limusa, 2011, 504p.

marítimos. La infraestructura ayuda enormemente a la capacidad operacional de una compañía, ningún negocio puede evadir las consecuencias, sean malas o buenas del lugar donde está ubicado. Hay dos tipos de infraestructura: la macro infraestructura que son los puentes, carreteras y carreteras; y la micro infraestructura, en la que se cuentan las señales de tránsito en una carretera.

- Infraestructura legal y comercial. Es la parte institucional, por un lado se necesita que para el comercio hayan unas reglas establecidas, agentes de aduana y un reconocimiento legal de los negocios. También son necesarios bancos como fuente de apoyo financiero. La logística y el intercambio comercial que requieren de otros servicios que proveen otros negocios y el gobierno. La situación general de una región puede analizarse desde el punto de vista de la cantidad de dinero que se gasta en logística.

5.1.4 Ciclo de rendimiento⁴

También conocido como cumplimiento y se define como las actividades que abarcan el reconocimiento de la demanda del cliente hasta la entrega completa de los bienes y servicios demandados, con su factura o un instrumento similar que facilite su cobranza.

5.1.5 Cadena abastecedora⁵

Es la integración de procesos clave desde el usuario final hasta el proveedor original que surte los productos, servicios e información que agregan valor para el cliente y terceros interesados.

⁴ James S. (1999). Keeping score: Measuring the business value of logistics in the supply chain. Oak Brook, IL: Keebler et al, Council of logistics management.

⁵ Lambert D, Cooper M & Pagh J. Supply chain management: Implementation issues and research opportunities. International journal of logistics management, vol. 9:2, p. 1.

5.1.6 Administración de la cadena abastecedora⁶

Es llevar el proceso de la cadena abastecedora mediante la organización de toda la operación del negocio y la manera en que todas las compañías se conectan, así como las operaciones logísticas en marcha.

5.1.7 Planeación estratégica⁷

Es una herramienta de gestión para la dirección que parte del análisis del entorno de las organizaciones y que permite hacer un análisis de la misión, propósitos y estrategias para el cumplimiento de los objetivos, la obtención de resultados y el grado de satisfacción de las necesidades de los usuarios.

Se enfoca hacia metas determinadas, ayudando a la organización a la toma de decisiones con visión al futuro, permite la estandarización de datos, medición de objetivos, evaluación y posterior revisión.

5.1.8 Diagnostico estratégico⁸

Esta herramienta es una referencia para el análisis de la situación actual de la compañía, tanto internamente como frente a su entorno. Es responder las preguntas: ¿Dónde estábamos?; ¿Dónde estamos hoy?

Para ello es indispensable obtener y procesar informaciones sobre el entorno, con el fin de identificar allí oportunidades y amenazas, así como sobre las condiciones, fortalezas y debilidades internas de la organización. El análisis de oportunidades y amenazas ha de conducir a un análisis DOFA, el cual le permitirá a la organización definir sus estrategias para aprovechar sus fortalezas, revisar y prevenir el efecto de sus debilidades, anticiparse y prepararse para aprovechar las oportunidades y prevenir oportunamente el efecto de las amenazas.

⁶ LONG, Douglas. Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México D.F: Limusa, 2011, 504p.

⁷ UNA GUÍA PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA EN LAS ORGANIZACIONES SIN ANIMO DE LUCRO, [en línea], Recuperado el [16 de Julio de 2013]. Disponible:

http://www.uniandinos.org.co/asu/archivos/comunicaciones_4.pdf

⁸ SERNA GÓMEZ, Humberto. Gerencia estratégica: Teoría – Metodología – Alineamiento, implementación y mapas estratégicos. Décima edición. Bogotá D.C: 3R Editores, 2008, 420p.

El diagnóstico estratégico incluye, por lo tanto, la auditoría del entorno, de la competencia, de la cultura corporativa y de las fortalezas y debilidades internas.

5.1.9 Análisis DOFA⁹

Es la sigla de debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas. El análisis DOFA ayuda a determinar si la organización está capacitada para desempeñarse en su medio. Cuanto más competitiva en comparación con sus competidores esté la empresa, mayores probabilidades tiene de éxito. El análisis DOFA, así como el de vulnerabilidad, integran el diagnóstico estratégico y lo hace por tanto global.

5.1.10 Tipos de materia prima dependiendo de sus características de transporte¹⁰

- **Materia prima ubicua:** Está presente en todas partes, como el aire, sin costos de transporte.
- **Materia prima localizada:** Como el carbón, que se encuentra solamente en ciertos lugares y sus costos de transporte dependen de que tan lejos tenga que ser transportado.
- **Materia prima pura:** Que no pierde peso en el proceso, como las partes de automóviles.
- **Materia prima bruta:** Que pierde peso en el proceso, como el petróleo, y sus costos de transporte son una combinación de qué tan rápido es consumida en el proceso de producción.

5.1.11 Planeación del requerimiento de materiales (MPR)¹¹

Un sistema de pronóstico o proyección de los requerimientos de componentes y materiales para el programa de producción maestro de una compañía (MPS) y la lista de materiales (BOM). Los requerimientos de fase-tiempo para componentes y

⁹ SERNA GÓMEZ, Humberto. Gerencia estratégica: Teoría – Metodología – Alineamiento, implementación y mapas estratégicos. Décima edición. Bogotá D.C: 3R Editores, 2008, 420p.

¹⁰ LONG, Douglas. Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México D.F: Limusa, 2011, 504p.

¹¹ LONG, Douglas. Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México D.F: Limusa, 2011, 504p.

materiales se calculan entonces, tomando en cuenta las existencias actuales, así como los recibos programados.

5.1.12 Tipos de demanda¹²

- **Demanda dependiente:** Un producto o servicio provoca demanda por algo más. Por ejemplo, la demanda de tela por Levi Strauss es dependiente porque está basada en la demanda por su ropa.
- **Demanda independiente:** Ninguna demanda es independiente, sin embargo, la cantidad de demanda pronosticada está compuesta por unas cuantas partes diferentes:
 - **Demanda básica:** También conocida como demanda histórica, es el promedio de la demanda en el pasado.
 - **Ajustes cíclicos:** Conocidos también como demanda económica o estacional. Son las variaciones que suceden en los ciclos regulares. Por ejemplo, cada verano se puede anticipar un aumento en la demanda de bebidas gaseosas.
 - **Tendencias de cambio a largo plazo:** Son algunos cambios que ocurren en el largo plazo, como el aumento total en la demanda por artículos de lujo cuando la riqueza general aumenta, o cuando la demanda por productos de telecomunicación aumenta.
 - **Factor promocional:** Algunos cambios en la demanda se pueden atribuir directamente a esfuerzos promocionales.
 - **Margen de protección:** Es el margen de error que cada pronóstico incluye, ya que está es una ciencia inexacta.

5.1.13 *Benchmarking*¹³

Es el proceso de comparar las propias operaciones contra un “modelo” para juzgar el rendimiento. Hay diferentes tipos de benchmarking.

¹² LONG, Douglas. Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México D.F: Limusa, 2011, 504p.

¹³ LONG, Douglas. Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México D.F: Limusa, 2011, 504p.

- **Interno:** Compara una parte del negocio con otra que hace lo mismo o tiene similares funciones. Esto es importante debido a la consistencia interna y porque prácticas de trabajo documentadas son necesarias antes de conducir un benchmarking externo.
- **Competitivo:** El competidor es la referencia.
- **Funcional:** Comparar un área funcional con la de otra compañía, que puede no estar en la misma industria.
- **Proceso genérico:** Medir los procesos básicos que todas las compañías llevan al cabo.

5.1.14 Logística *inbound*¹⁴

Logística al interior de las empresas enfocada a la planificación de órdenes y pedidos de materias primas y la gestión del espacio de almacenamiento y de inventarios.

5.1.15 Logística *outbound*¹⁵

Relaciones con otros agentes que no influyen directamente en los procesos productivos y se enfocan a la gestión y distribución de productos elaborados.

5.1.16 Corredor logístico¹⁶

Es aquel que articula de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y la facilitación del comercio.

5.1.17 Prospectiva¹⁷

Conjunto de tentativas sistemáticas para observar a largo plazo el futuro de la ciencia, la tecnología, la economía y la sociedad con el propósito de identificar las tecnologías emergentes que probablemente produzcan los mayores beneficios económicos y/o sociales

¹⁴ CONPES 3547 Política Nacional de Logística

¹⁵ CONPES 3547 Política Nacional de Logística

¹⁶ CONPES 3547 Política Nacional de Logística

¹⁷ OCDE

5.2 MARCO CONCEPTUAL.

5.2.1 *Incoterms*¹⁸

Los International Commercial Terms – INCOTERMS (Términos Internacionales de Comercio) son cláusulas de compra-venta internacional, esto quiere decir que son términos aceptados internacionalmente para clarificar los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en un contrato o acuerdo de compra venta internacional, teniendo un carácter netamente voluntario.

Los INCOTERMS son normas oficiales creadas en el año 1936 por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) para la interpretación de los términos comerciales. Con esto se busca estandarizar las prácticas comerciales y así reducir los problemas de comunicación que puedan surgir entre las distintas costumbres y culturas de personas de distintos países y mercados. La referencia a una regla de INCOTERMS® 2010, en el contrato de compraventa, define con claridad las obligaciones respectivas de las partes y se reduce el riesgo de complicaciones jurídicas.

Los Incoterms obligan y vinculan a las partes contratantes, comprometen y a la vez marcan y delimitan obligaciones y responsabilidades. Definen con precisión las obligaciones de las partes que intervienen en la compraventa (comprador y vendedor). Los Incoterms permiten especificar:

- Costos de transporte que asume el vendedor.
- Lugar en que el riesgo de pérdida se transmite.
- Quién asume las formalidades de aduana y quién paga los derechos.
- Obligación del vendedor de brindar la cobertura del seguro.

¹⁸ EXPORTAR PASO A PASO, [en línea], Recuperado el [16 de Julio de 2013]. Disponible: <http://www.prochile.gob.cl/herramientas/material-de-apoyo/exportar-paso-a-paso/>

5.2.2 Ventaja comparativa¹⁹

Un individuo tiene ventaja comparativa en la producción de un bien o servicio si el coste de oportunidad de producir ese bien o servicio es menor para ese individuo que para el resto.

5.2.3 Ventaja competitiva²⁰

El valor que una empresa es capaz de crear para sus clientes, en forma de precios menores que los de los competidores para beneficios equivalentes o por la previsión de productos diferenciados cuyos ingresos superan a los costes.

5.2.4 Ventaja absoluta²¹

Cuando se compara la productividad de una o persona, una empresa o un país con la del otro. El productor que necesita una cantidad menor de factores para producir un bien se dice que tiene una ventaja absoluta en la producción de ese bien.

¹⁹ KRUGMAN, P & WELLS, R. Macroeconomics = Macroeconomía: introducción a la economía. Barcelona: Reverté, 2007

²⁰ Porter M. (1985). Ventaja competitiva. Creación y sostenimiento de un desempeño superior. México: Larousse.

²¹ Mankiw G. (2006). Principios de economía (3 ed.). México: Mc Graw Hill

5.3 MARCO LEGAL Y NORMATIVO

Ley 256 de 1996: “El artículo 333 de la Carta Política de 1991 establece que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, pero advierte que la libertad a ellas reconocida habrá de ejercerse dentro de los límites del bien común. La libre competencia económica, si bien es un derecho de todos a la luz del mismo precepto, supone responsabilidades, por lo cual la ley delimita el alcance de la libertad económica cuando así lo exija, entre otros factores, el interés social. La Constitución Colombiana de 1991 reconoce el derecho a la propiedad privada y establece garantías para su protección”.

La ley 1682 de 2013 conocida como la Ley de Infraestructura, la cual busca:

- Solucionar los retrasos y sobrecostos relacionados con la ejecución de obras de infraestructura de transporte del país, así como la facilitación de la expropiación de predios, permisos ambientales y movimiento de redes de servicios públicos y otras infraestructuras.
- La creación de la figura de “saneamiento automático”, con la cual se busca simplificar los procesos de adquisición y disposición de los predios requeridos para tales obras y la fijación de plazos perentorios para que jueces ordenen la entrega anticipada de los predios.

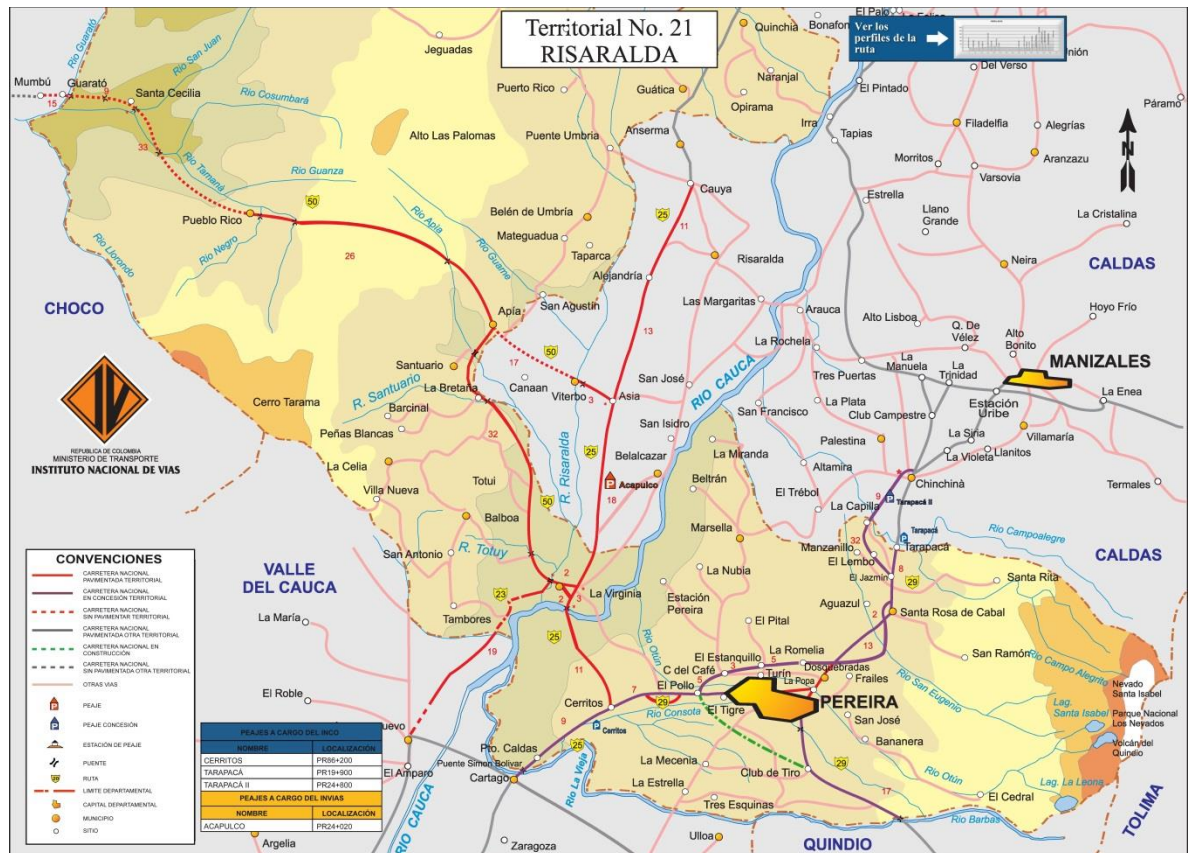
Finalmente esta ley otorga al Presidente de la República la facultad de en un plazo máximo de 6 meses disponga la creación de la Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte y de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.

6. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN RISARALDA

6.1. Infraestructura vial.

Colombia ocupa el puesto 117 de 148 países en calidad de infraestructura según el informe de competitividad del Foro Económico Mundial, este informe resalta la mala infraestructura de transporte y telecomunicaciones como uno de los mayores problemas para hacer negocios en Colombia solamente detrás del factor corrupción, para este factor se tienen en cuenta entre otros la calidad de las vías (puesto 130), calidad de la infraestructura ferroviaria (puesto 113), calidad de la infraestructura portuaria (puesto 110), calidad de la infraestructura de transporte aéreo (puesto 96).

Imagen 1: Red vial de Risaralda



Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVÍAS).

Risaralda ocupa el puesto 6 de 29 en el escalafón de competitividad del país realizado por CEPAL donde se tienen en cuenta 5 indicadores principales.

- Fortaleza de la economía (3. Medio alto)
- Infraestructura (1. Líder)
- Capital humano (1. Líder)
- Ciencia y tecnología (6. Colero)
- Finanzas y gestión públicas (2. Alto)

El departamento tiene una participación en el Producto Interno Bruto del 1,51% en el 2011, con crecimiento promedio de 4,2% entre el 2000 y el 2011 y un PIB per cápita de \$ 9.704.272, una tasa de desempleo del 14% a junio del 2013 y una inflación por debajo del promedio nacional (1,77%) de 1,14%.

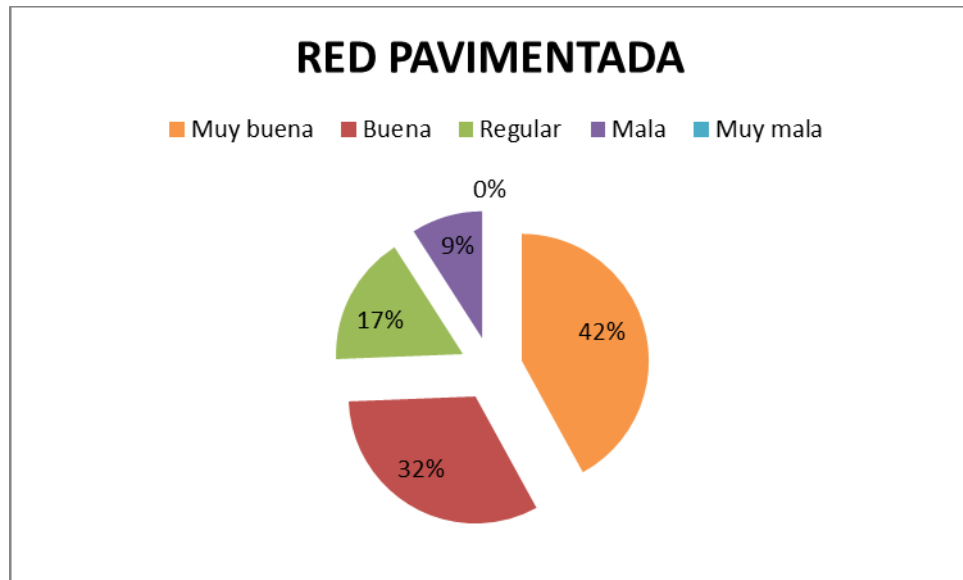
Actualmente el departamento cuenta con 232,19 kilómetros de vías nacionales pavimentadas clasificadas de la siguiente manera:

Tabla 1: Red vial Primaria de Risaralda.

RED VIAL DE RISARALDA					
RED PAVIMENTADA (km)					
Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	TOTAL
72,33	55,70	28,49	15,63	0,00	172,15
RED NO PAVIMENTADA (km)					
Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	TOTAL
2,65	8,87	31,55	16,97	0,00	60,04
TOTAL					
					232,19

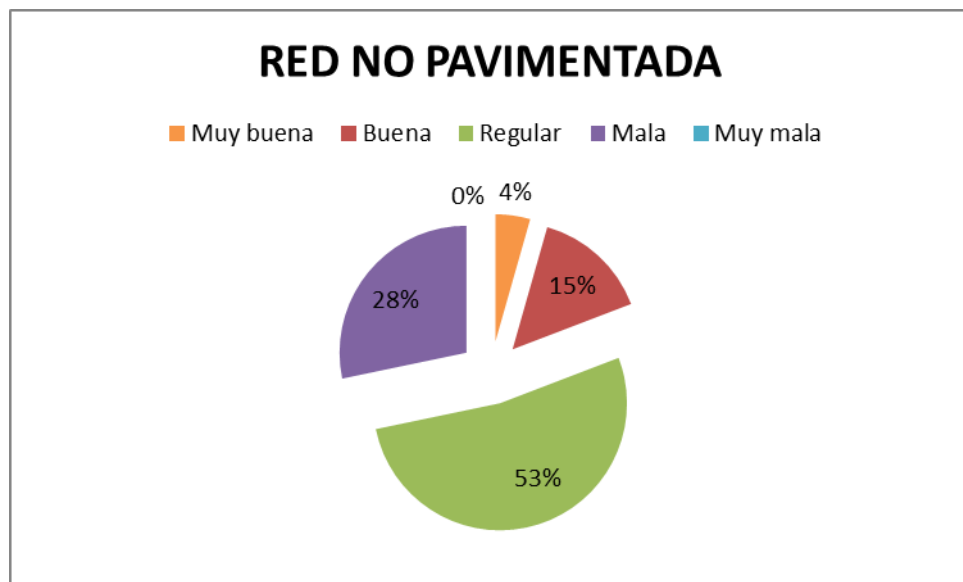
Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

Grafico 1: Red Pavimentada.



Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

Grafico 2: Red no pavimentada.



Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

La red vial nacional se encuentra dividida en 3 categorías:

- **Carreteras primarias:** Este tipo de carreteras puede ser calzadas divididas según las exigencias propias de cada proyecto. Deben funcionar pavimentadas.
- **Carreteras secundarias:** Vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que vienen desde una cabecera municipal y conectan con una carretera primaria. Pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.
- **Carreteras terciarias:** Vías que unen las Cabeceras municipales con sus Veredas o unen Veredas entre sí. Deben funcionar en Afirmado. Si se pavimentan deben cumplir a las Condiciones geométricas fijadas para las Vías Secundarias.

6.1.1. Estado actual de la red vial primaria

La red vial primaria está compuesta por:

- Las carreteras con dirección predominante norte-sur, denominadas Troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Mar Caribe o en fronteras internacionales.
- Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas Transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, y que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
- Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica. Esta conexión puede ser de carácter intermodal.
- Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros, mediante convenios o pactos internacionales (Carretera Panamericana, Carretera Marginal de la Selva)

De las principales carreteras de la red primaria, la única que incluye al departamento es la troncal occidental-Ruta Nacional 25, conocida también como la

Carretera Panamericana, con una longitud de 1570,66 km, la cual comunica al país al sur con Ecuador y los demás países de Suramérica. Esta se conecta a la red vial nacional en el puente de Rumichaca en el departamento de Nariño, donde se marca el límite internacional con Ecuador y se extiende hasta Barranquilla, atravesando en total 10 departamentos. No se extiende hasta Centroamérica por las dificultades que se presentan en la región del tapón del Darién entre Panamá y Colombia.

Proyectos actuales

En el momento se están desarrollando grandes proyectos viales en el país, con el objetivo de mejorar la competitividad de este, ya que Colombia ocupa el puesto 117 de 148 en infraestructura y calidad de vías, significando esto altos costos de transporte de carga y personas a través del país y hacia los puertos. De todos los proyectos nacionales los que incluyen o afectan de manera directa al departamento son:

- El túnel de la Línea, aunque no atraviesa el departamento facilita el tráfico terrestre desde y hacia el centro del país. Este proyecto que se encuentra actualmente en construcción conectara los municipios de Cajamarca (Tolima) y Calarcá (Quindío), el túnel tendrá una longitud de 8,651.55 metros y 5.3 metros de ancho, al ser terminado será el túnel más largo de América Latina y se espera que con este se pueda aumentar la velocidad promedio en 18.2 km/h, lo cual significaría una reducción de tiempo de viaje en promedio de 80 min para el tráfico pesado y de 40 min para los vehículos livianos.
- La Autopista del Café, la cual comunica los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, tiene una longitud de 230 km y su recorrido comienza en La Paila (Valle del Cauca) y finaliza en Manizales, este recorrido cuenta con 7 peajes.
- Autopista conexión Pacifico 3, desde La Pintada hasta La Virginia donde se conecta con la Autopista del Café. Este proyecto tiene una inversión

aproximada de 1,18 billones de pesos, con 231 km de longitud, 26 puentes y 3 túneles.

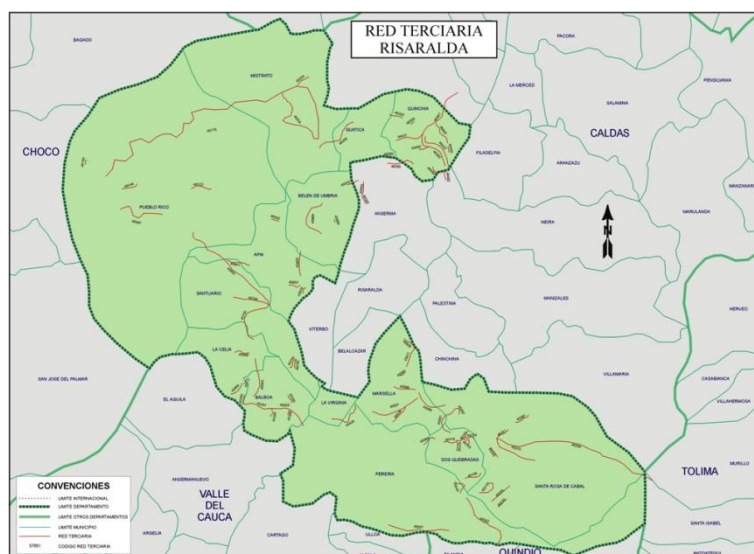
6.1.2. Estado actual de la red vial terciaria

Actualmente se está mejorando la red vial terciaria con el programa “De trochas a caminos para la prosperidad” en el cual se han invertido hasta el momento 34 mil millones de pesos entre 2010 y 2013 para la pavimentación de caminos de herradura, los cuales se encuentran en muy malas condiciones, sobre todo en época de invierno y han estado prácticamente abandonados por parte de los gobiernos locales, ya que no cuentan con la capacidad económica para mejorarlos y mantenerlos en buen estado.

Risaralda es una región dedicada especialmente a la agricultura y a la ganadería y en menor escala a la agroindustria, por lo cual se requiere una red vial terciaria que permita a la gente el transporte de sus productos a las plazas de mercado y transportarse.

En el departamento de Risaralda la red terciaria cuenta con 2014,0 km, lo cual representa cerca del 88% de la red vial departamental.

Imagen 2: Red vial terciaria de Risaralda



Fuente: Ministerio de Transporte

6.2. Infraestructura aeroportuaria.

Imagen 3: Aeropuerto Matecaña



Fuente: Sky Scaper City

El departamento de Risaralda cuenta actualmente con un aeropuerto ubicado en la ciudad de Pereira, este aeropuerto cuenta con una pista de 2.020 metro de largo y 45 de ancho. El Aeropuerto Internacional Matecaña cuenta con 14 counters, 20 locales comerciales, 2 salas de espera con capacidad de 135 pasajeros cada una con sus respectivos puentes de abordaje y una sala VIP de la aerolínea Avianca y una zona de aduanas. En el año 2012 un total de 1'055,000 pasajeros se movilizaron por este aeropuerto.

Tabla 2: Vuelos nacionales Aeropuerto Matecaña.

VUELOS NACIONALES						
CIUDAD	AEROPUERTO	AEROLINEA				
		AVIANCA	LAN	VIVA COLOMBIA	AEXPA	OTRA
Bogotá	Aeropuerto Internacioanal El Dorado		X			
	Terminal Puente Aereo	X				
Bucaramanga	Aeropuerto Internacional Palogrande					Easy Fly*
Cartagena	Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez			X		
Condoto	Aeropuerto Mandinga				X	
Medellín	Aeropuerto Olaya Herrera		X			ADA
Quibdó	Aeropuerto El Caraño				X	ADA
San Andrés	Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla					Copa Airlines*
Santa Marta	Aeropuerto Internacional Simón Bolívar			X		

* *Próximamente.*

Fuente: Sky Scraper City

Adicionalmente un vuelo internacional al Aeropuerto internacional de Tocumen en la Ciudad de Panamá de Copa Airlines y próximamente uno adicional de Avianca.

Este terminal cuenta también con un terminal de carga de 1637 m² que en el año 2012 movió alrededor de 2,017 Ton.

6.3. Infraestructura férrea.

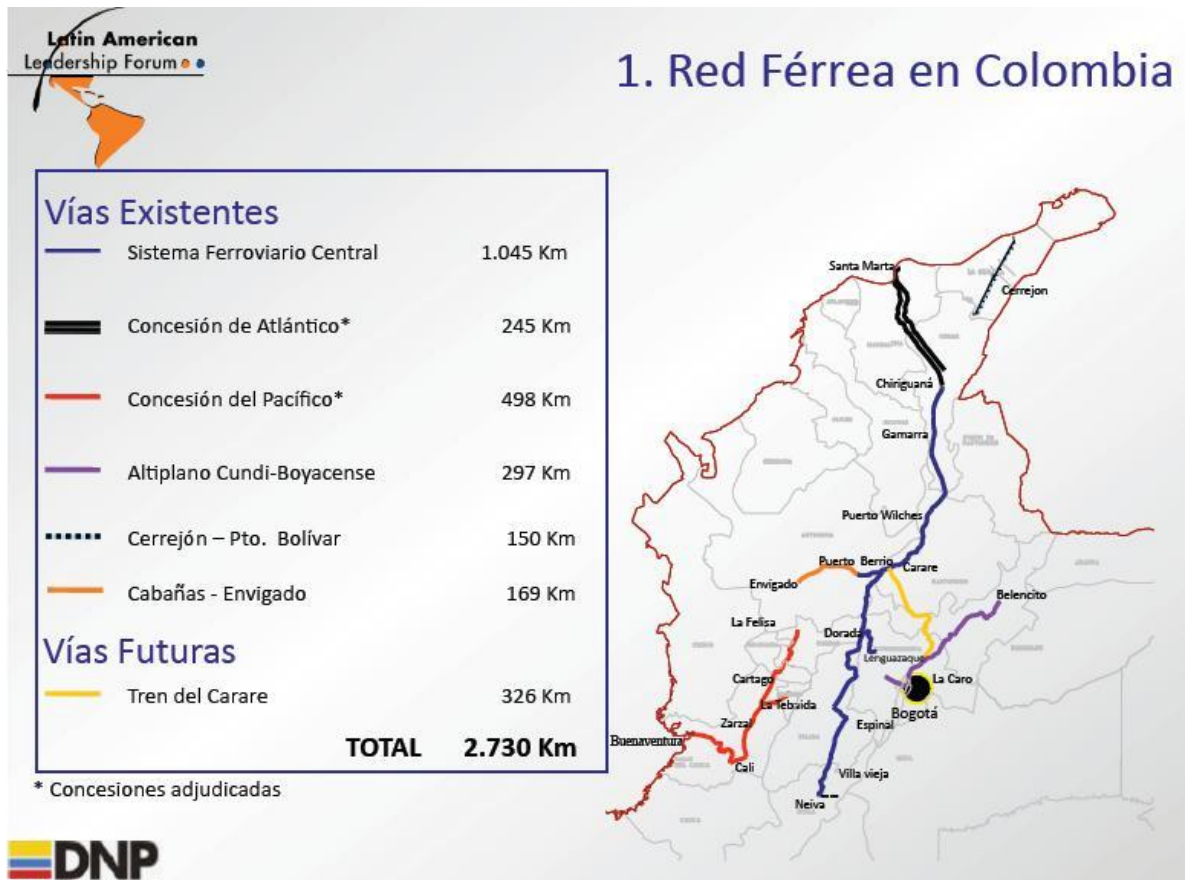
La globalización y los tratados de libre comercio exigen al país invertir recursos para modernizar y mejorar su infraestructura férrea, ya que esto significaría una con el fin de posibilitar mayores márgenes de competitividad, al disminuir tiempos de movilización y llegada de las mercancías a las zonas portuarias.

En el año 1927 es construida la línea férrea Manizales – Cartago de 111 km de longitud, que atraviesa la ciudad de Pereira, esta vía cuenta con 10 túneles de entre 25 a 105 metros de longitud. En el año 1955 la ciudad de Pereira levanta los rieles porque estos estorbaban a la ciudad. Desde ese entonces Manizales se encuentra desconectada de la red férrea nacional.

En la actualidad la red férrea nacional está compuesta por unos 3,176 kilómetros, de los cuales 1,991 son en concesión y 1,185 de la red inactiva. La red concesionada es conformada por la Concesión del Pacífico (498 km) que opera en

la región occidental del país uniendo esta zona con el puerto de Buenaventura y la del Atlántico (1,493 km), que une a la región central con el puerto de Santa Marta.

Imagen 4: Red Férrea de Colombia.



Fuente: Departamento Nacional de Planeación (DNP)

El departamento es atravesado por la Red Férrea del Pacífico, que cubre un total de 498 km entre los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, en el año 2005 se movilizaron por este tramo 88 mil toneladas de carga, los productos que se movilizaron principalmente por este tramos son: pulpa e insumos de papel, azúcar, láminas, traviesas, productos e insumos químicos, repuestos, chatarra, maíz, materias primas, tubería y carga en general contenerizada. También se movilizaron en total 23 mil pasajeros este mismo año.

7. INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA DE RISARALDA

7.1. Centros logísticos

Un Centro Logístico Integral, es el lugar donde se ofrecen todos los servicios de la cadena logística desde la recepción hasta la entrega final y cuenta servicios especializados para el manejo de carga, almacenamiento, transbordo, consolidación, nacionalización, embalaje, centro de distribución y cross docking.

Gracias a la posición privilegiada con la que cuenta el eje cafetero se están desarrollando grandes proyectos de construcción de centros logísticos, actualmente en el municipio de Dosquebradas se encuentra el Centro Logístico del Eje Cafetero para el cual se realizó una inversión de 60.000 millones de pesos y tiene un área construida de 70.000 metros cuadrados (de los cuales hay 45.000 construidos), lleva 5 años operando y tiene el 80% de su estructura construida. Este centro fue construido en Pereira según sus desarrolladores debido a que está ubicada en el centro de la región Andina, equidistante de ciudades importantes como Bogotá, Cali, Medellín (también llamados polos de desarrollo) y el puerto de Buenaventura, el entorno de población a 200 km cuenta con cerca de 24 millones de habitantes y se genera alrededor del 76% del PIB nacional, oportunidad para aprovechar la vocación logística natural de la zona y la disponibilidad de talento humano calificado y competitivo y el apoyo institucional e incentivos de inversión en la región.

Con una inversión cercana a los 120.000 millones de pesos se construirá en la ciudad de Pereira el Centro Logístico del Eje Cafetero Cerritos en el sector de Galicia, este nuevo centro tendrá una extensión de 200.000 m², de los cuales serán construidos para bodegas de almacenaje 100.000.

Imagen 5: Centro Logístico del Eje Cafetero



Fuente: Truvel.net

7.2. Zonas francas

Las zonas francas o zonas de libre comercio (FTZ, por sus siglas en inglés) son instalaciones que juegan un papel muy importante en la logística internacional. Una FTZ es un lugar en un país que, técnicamente, no está dentro del país, por lo menos en lo que concierne a aduanas. Se encuentran físicamente aisladas y operan con la aprobación específica del gobierno nacional.

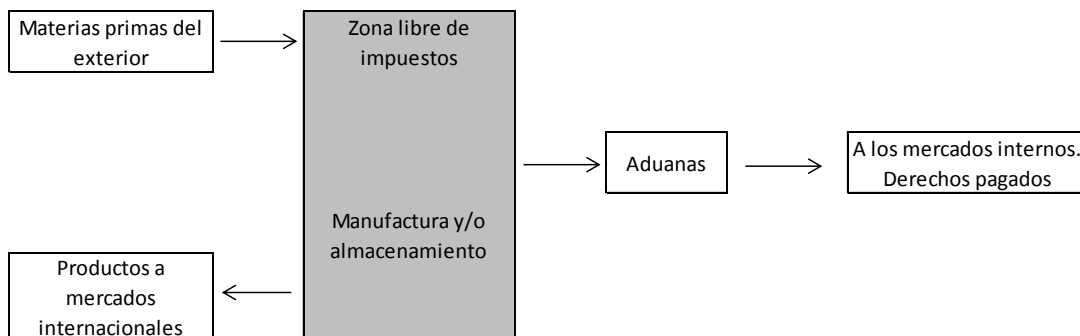
El propósito de una zona franca es estimular el comercio internacional dando cierta flexibilidad a las reglas de importación, ya que permite que una empresa importe mercancía y mientras ésta mercancía permanezca en la zona, no se considera oficialmente importada.

Existen también las zonas de procesos para exportación (EPZ, por sus siglas en inglés) que son similares a las zonas francas, pero intencionadas a una fabricación ligera. Las principales razones para usar una zona franca son:

- **Diferimiento de impuestos de importación.** Mientras la carga esté en una zona franca, no paga impuestos de importación. La FTZ es físicamente una bodega, pero es más costosa que una bodega promedio.
- **Diferimiento de los impuestos antes del embarque.** La carga puede no estar destinada para el país. Puede estar únicamente depositada para después ser exportada.
- **Procesado.** En este punto se parece a una EPZ.
- **Corrección de equivocaciones.** Las autoridades de aduana pueden decirle al importador que la carga no está de acuerdo con la ley local, así que puede quedarse en la zona franca para ser corregida.
- **Venta.** La carga puede ser comprada o vendida mientras está en la zona franca.

Operación de una zona franca

Imagen 6: Operación de una zona Franca.



Fuente: Logística Internacional de Douglas Long P. 264

En el departamento se encuentra ubicada la Zona Franca Internacional de Pereira, la cual se especializa en tres sectores estratégicos, los cuales son la especialización de la región (textil/confección, metalmecánica y servicios (BPO, KPO, IT)). Tiene un área declarada de 279.000 m² de los cuales 79.000 están disponibles para la venta.

Actualmente las empresas que se encuentran instaladas son:

- Andes Ingeniería zona franca.
- Tecniservicios zona franca.
- Arturo Calle.
- Co&tex.
- Louis Barton.
- Crisalltex.
- Aselog.
- Veritran.
- Logirastreo.

Imagen 7: Zona Franca de Pereira



Fuente: Skyscraper city

Imagen 8: Ubicación Zona Franca de Pereira



Fuente: Google Earth

Adicional a la Zona Franca de Pereira, la región cuenta también con la Zona Franca del Eje Cafetero ubicada en La Tebaida, Quindío. La cual se encuentra ubicada a tres kilómetros del Aeropuerto Internacional el Edén que será próximamente habilitado para el transporte de carga y cuenta con un terminal férreo multimodal de tres líneas internas (Principal, cargue y descargue), que permite la fácil transferencia de carga transportada por carretera y ferrocarril, gracias a la rehabilitación de la Red Férrea del Pacífico.

Imagen 9: Zona Franca del Eje Cafetero La Tebaida, Quindío



Fuente: Zona Franca Eje

En el departamento de Caldas se encuentra también la Zona Franca Andina, ubicada en la ciudad de Manizales se especializa principalmente en el desarrollo de empresas del sector TIC's y parques tecnológicos.

Imagen 10: Zona Franca Andina Manizales, Caldas



Fuente: Diario La Patria

8. EXPORTACIONES DE RISARALDA²²

En primera estancia ha de reconocerse que Colombia como nuevo globalizador o país denominado por la comunidad internacional como país en vía de desarrollo²³ ha venido desplegando una serie de estrategias para sumarse a la emergente corriente del comercio internacional, entre ellas los Tratados de Libre Comercio (TLC) que conllevan al desmonte de las barreras arancelarias y a la apertura de mercado al mundo exterior presentando la posibilidad de acuerdos bilaterales que implican negociaciones multilaterales de gran alcance e impacto entre los países firmantes con respecto a diferentes sectores de la economía de los mismos. Actualmente; Colombia tiene firmados y en vigencia tratados comerciales con; cita: *“Estados Unidos²⁴, Canadá, Suiza, Liechtenstein, México, Chile, el Triángulo Norte y próximamente con la Unión Europea.”*

Pues bien, justamente esta nueva era de desarrollo económico representa para Colombia una serie de desafíos y oportunidades –en términos de infraestructura y mercado- que requieren la unión del sector empresarial y gubernamental en pro del desarrollo de nuevas tendencias y pensamientos económicos que perfilen a Colombia como un aliado confiable en el mercado global en materia económica y comercial, pues si bien es una forma de dinamizar la economía no significa por ello, la solución a la crisis socioeconómica por la que se está atravesando actualmente el país.

²² Ver: Informe Proexport Exportaciones Risaralda; disponible en: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/risaralda_exportaciones.pdf consulta realizada el 2 de septiembre del 2014.

²³ Tomado de: www.mincomercio.gov.co; Ministerio de Comercio. (2013). Colombia. Consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

²⁴ Ver: http://www.productosdecolombia.com/main/guia/TLC_Paises_Libre_Comercio_Colombia.asp consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

Este hecho descrito anteriormente, da pie para expresar en términos socio-económicos, los desafíos, retos y oportunidades que representan la suscripción y articulación de un trato comercial de alcance internacional, con países predominantemente considerados potencias a nivel económico y comercial, de ahí que uno de esos desafíos, sea justamente el tratamiento y manejo así como las consecuencias que se derivan de la suscripción de este tipo de tratados para los entes territoriales, entre estos los departamentos²⁵ y particularmente para el caso específico que aquí nos ocupa, el diagnóstico situacional de la logística en el departamento de Risaralda, el cual como la mayoría de departamentos, a través de las PYMES²⁶ (pequeñas y medianas empresas) principalmente lleva a cabo los procesos de articulación y despliegue logístico junto a otras organizaciones para hacer frente a los tratados comerciales y obtener así ventajas competitivas viables para la región, se menciona en este acápite las pymes, en tanto que constituyen la mayor parte del entramado empresarial colombiano, puesto que sus horizontes o derroteros de desarrollo productivo han de encaminarse y alinearse con la incursión de un mercado global o si se prefiere globalizado.

Indudablemente de acuerdo a la dinámica actual bajo la cual tiene lugar y se desenvuelve la economía mundial, la mayor parte de países participes en el mercado internacional, se dan al intercambio de bienes y servicios, esto es lo que se denomina flujos comerciales, en los cuales se fundamenta la necesidad de liberar las restricciones arancelarias y permitir el acceso a un libre mercado²⁷ y a su vez es lo que fundamenta el TLC y la necesidad de adaptar el mercado de una región o país (y junto a estos, las empresas) a los nuevos retos y planteamientos

²⁵ A propósito de la concepción, significado y alcance del concepto de entidad territorial ver: <http://brc.com.co/archivos/METODOLOGIA%20ENTIDADES%20TERRI.pdf> consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

²⁶ Ver: <http://www.portafolio.co/opinion/frente-los-tlc-las-pymes-dependen-del-mercado-interno> consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

²⁷ Ver: <http://www.tlc.gov.co/> Consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

que exige un mercado de tal envergadura y cuya dinámica evoluciona con respecto al tiempo.

Ahora bien, el TLC en términos estrictamente económicos y comerciales supone para los países que lo suscribe o para aquellos países firmantes una necesaria adaptabilidad de sus economías que conlleve una modernización del aparato productivo, y dicha modernización se debe traducirse en las prácticas y enfoques de las empresas generadores de economía al interior de una nación, es en este punto que se hace evidente él porque es absolutamente necesario contar con un diagnóstico situacional de la logística en el departamento de Risaralda, puesto que a partir de dicho diagnóstico se podrá desarrollar una valoración eficiente en términos interpretativos, respecto a la forma como se integra el departamento de Risaralda dentro de una economía a escala global.

Pues bien, justamente el proceso de la globalización le significó a un país como Colombia la apertura económica al tiempo que una dinamización del sector externo que resultó en mayores ganancias en productividad para el País, en cuyo caso uno de los sectores que presenta mayores posibilidades de desarrollo y articulación al procesos de comercialización a nivel departamental sería: la agricultura y los sectores comercial e industrial, puesto que le genera al departamento grandes oportunidades en los TLC que de momento hay firmados o están en negociación. A este respecto es preciso señalar de manera puntual uno de los últimos informes presentados por Proexport, respecto al potencial de diversificación con el que cuenta el departamento de Risaralda, en dicho informe se expone; cita:

“Los recientes encuentros comerciales²⁸ para los empresarios nacionales que buscan nuevos negocios, como la Macrorrueda 50 y Colombia Travel Mart, fueron excelentes escenarios para mostrar la variedad en productos, servicios y oferta

²⁸ Extracto literal tomado de: <http://www.proexport.com.co/noticias/risaralda-el-ejemplo-de-diversificacion> consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

turística que tienen las regiones para conquistar a los clientes extranjeros. Y Risaralda es ejemplo de ese potencial de diversificación.

En esta maratón de encuentros comerciales organizados por Proexport Colombia se ampliaron las oportunidades de abrir nuevos nichos. En la Macrorrueda 50, con US\$8 millones, Risaralda estuvo en el top 10 de los departamentos con mayores expectativas generadas durante las citas que tuvieron representantes de las 56 compañías de Pereira, Apía y Dosquebradas, y compradores de 39 países. Por supuesto, los productos derivados del café despertaron interés entre los compradores, como de Corea del Sur y Emiratos Árabes, en donde ganan cada día más consumidores. En agroindustria la variedad también se vio en frutas deshidratadas o en pulpa, alfajores, galletas, almendras, snacks y productos con base en aloe.

Empresarios de Francia se interesaron en la panela, mientras que compradores de Bahamas, Barbados y Curazao, se inclinaron por los pasabocas como platanitos y las frutas. Se generaron nuevas oportunidades en manufacturas para puertas en Guatemala y Estados Unidos, camas en Canadá, empaques flexibles en República Dominicana, vidrios decorados en Suiza o productos de vidrio en Estados Unidos. En confección, las empresas de Risaralda siguen demostrando su calidad. Compradores de seis ciudades de Canadá tienen interés en ropa interior, leggins, calzado de niños y faldas; mientras que India tiene expectativas en lencería e Italia, en jeans. Estados Unidos se mantiene como el gran cliente de este sector que reportó expectativas en ropa de control para Miami, jeans para levantar los glúteos para Filadelfia, pantalones para Orlando y ropa interior para Nueva York, Orlando, Irving y Kenosha.

La riqueza natural y cultural de Paisaje Cultural Cafetero lo convirtió en uno de los protagonistas del encuentro de negocios de turismo, Colombia Travel Mart, con resultados interesantes en mercados como el asiático.

Lo que se colige entonces respecto al informe arrojado por Proexport recientemente es que en efecto, gracias a los tratados de libre comercio (TLC) que ha suscrito y firmado el Estado colombiano se presentan grandes oportunidades de negocios para las empresas de la región Risaraldense, esto por otra parte se ha traducido en un incremento significativo respecto a los renglones y el número de las exportaciones con aquellos países con quienes se ha logrado establecer tratados comerciales bilaterales y de otra índole, así pues, la siguiente grafica describe el panorama general de las exportaciones llevadas a cabo por el departamento de Risaralda hacia otros sectores, así como la composición de los principales destinos para dichas exportaciones. (Ver: figura 1 y Tablas 3 y 4)

Imagen 11. Exportaciones no mineras y destino de las exportaciones del departamento de Risaralda 2012

Principales sectores no mineros exportados* desde Risaralda en 2012		Valor FOB US\$	Principales destinos de las exportaciones no mineras desde Risaralda en 2012	
				Valor FOB US\$
Instrumentos y aparatos		53.503.498	Venezuela	42.417.495
Metalmecánica		40.050.833	Estados Unidos	24.842.230
Agroindustrial		37.461.144	China	24.639.377
Textiles y confecciones		26.426.001	Perú	21.509.257
Artículos de hogar, oficina, hoteles y hospital		22.601.056	Chile	18.241.933
Papel y cartón		11.058.236	Ecuador	17.589.487
Vehículos y otros medios de transporte		9.783.892	Brasil	10.307.733
Plástico y caucho		6.009.300	Panamá	7.876.726
Acuicola y pesquero		2.611.349	Puerto Rico	5.594.839
Otros		9.309.780	Otros	45.796.014
Total		218.815.091	Total	218.815.091

Fuente: Dane, Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Clasificación Proexport.
*El segmento no minero excluye carbón, petróleo, ferrometálicos, minerales, metales y piedras preciosas y café verde.

Fuente: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/risaralda_exportaciones.pdf

Tabla 3: Exportaciones no mineras del departamento de Risaralda 2012.

Principales sectores no mineros exportados desde Risaralda en 2012	Valor FOB US\$
Instrumentos y aparatos	53.503.498
Metalmecánica	40.050.833
Agroindustrial	37.461.144
Textiles y confecciones	26.426.001
Artículos de hogar, oficina, hoteles y hospital	22.601.056
Papel y cartón	11.058.236
Vehículos y otros medios de transporte	9.783.892
Plástico y caucho	6.009.300
Acuícola y pesquero	2.611.349
Otros	9.309.780
TOTAL	218.815.089

Fuente: elaboración propia a partir del informe de Proexport:
http://www.proexport.com.co/sites/default/files/risaralda_exportaciones.pdf

Tabla 4: Destinos de las exportaciones no mineras del departamento de Risaralda 2012.

Principales destinos de las exportaciones no mineras desde Risaralda en 2012	Valor FOB US\$
Venezuela	42.417.495
Estados Unidos	24.842.230
China	24.639.377
Perú	21.509.257
Chile	18.241.933
Ecuador	17.589.487
Brasil	10.307.733
Panamá	7.876.726
Puerto Rico	5.594.839
Otros	45.796.014
TOTAL	218.815.091

Fuente: elaboración propia a partir del informe de Proexport

Lo que se evidencia en términos de infraestructura, crecimiento de las exportaciones y situación logística del departamento de Risaralda de acuerdo a Proexport y el registro de la actividad exportadora durante el periodo del 2012, es que; cita:

“Risaralda²⁹ presentó un crecimiento anual en sus exportaciones hacia Estados Unidos del 5,1% desde que entró en vigencia el TLC de Colombia con ese país en mayo de 2012. Las ventas del departamento pasaron de US\$40,6 millones a US\$42,6 millones por año hacia ese destino. Maquinaria agrícola, estatuillas, cestería, instrumentos musicales y calzado, son algunos de los productos más vendidos durante los dos años del tratado de libre comercio.

“Estados Unidos demanda frutas y hortalizas procesadas. Es una de las oportunidades identificadas por Proexport Colombia y uno de los subsectores que tuvo un crecimiento importante en las exportaciones de Risaralda. El departamento vendía US\$6,1 millones, cifra que pasó a US\$8,8 millones entre mayo de 2012 y febrero de 2014”, señaló María Claudia Lacouture, presidenta de Proexport.

El sector acuícola y pesquero del departamento con oportunidad en Estados Unidos, vendió US\$1,2 millones más desde que entró en vigencia el TLC. Entre mayo de 2010 y febrero de 2012 Risaralda vendió US\$3,8 millones en productos acuícolas y pesqueros, mientras entre mayo de 2012 y febrero de este año la cifra aumentó a US\$5,1 millones, con un crecimiento del 33,4%.

“Allí se destacan las ventas de filetes de pescado, que pasaron de US\$2 millones a US\$3,2 millones en el mismo periodo”, expresa Lacouture.”

De otra parte en cuanto a las novedades que supuso la entrada en vigor del TLC suscrito con el vecino del norte, para el departamento de Risaralda, se puede puntualizar que; cita:

²⁹ Tomado de: <http://www.latarde.com/noticias/economica/133407-risaralda-aumento-exportaciones-a-estados-unidos-en-2-anos-del-tlc> consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

“Después de la entrada en vigencia del tratado de libre comercio con Estados Unidos en mayo el año 2012, Risaralda comenzó a exportar productos que no registraron ventas hacia ese país en el periodo mayo de 2010 a febrero de 2012. Estados Unidos es un mercado potencial para la oferta exportable del departamento, en particular de productos como azúcares y mieles, plástico y caucho, autopartes, aparatos eléctricos, textiles, animación digital, aplicaciones móviles y videojuegos”, agregó la presidenta de Proexport.”

8.1. Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados por Colombia que han afectado las exportaciones de la región

8.1.1. TLC con Estados Unidos

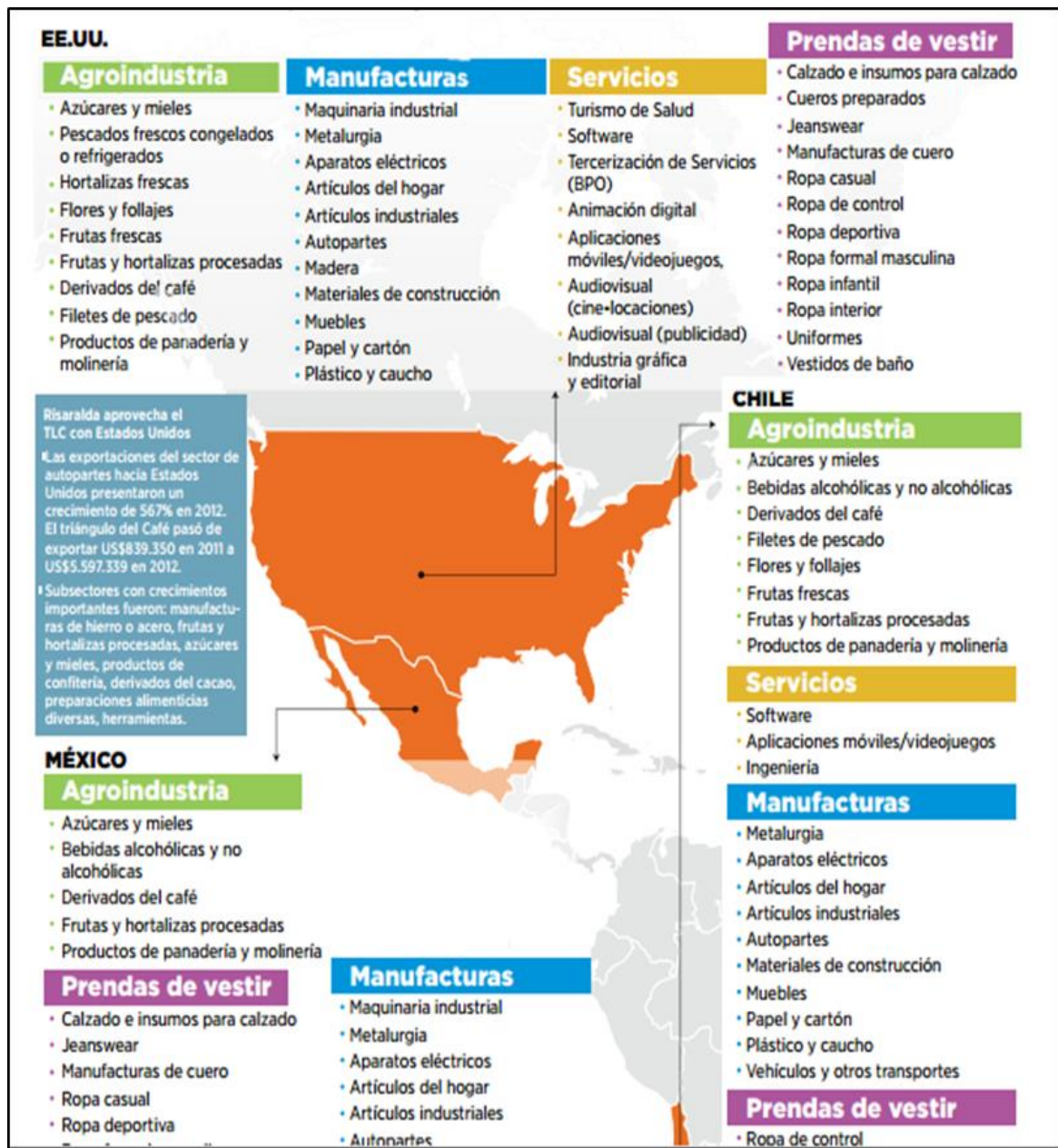
Las exportaciones del sector de autopartes se incrementaron en un 567% pasando de US\$ 839.350 en el 2011 a US\$ 5.597.339 en el 2012.

Los subsectores que obtuvieron un crecimiento significativo fueron: manufacturas de hierro o acero, frutas y hortalizas procesadas, azúcares y mieles, productos de confitería, derivados del cacao, preparaciones alimenticias diversas y herramientas.

La exportación de frutas y hortalizas procesadas hacia los Estados Unidos creció en un 65,2% en el año 2012. Con el fin de lograr una descripción mucho más específica a este respecto, se indica a continuación las oportunidades de negocio por sector para el departamento de Risaralda. (Ver figuras 2)

8.1.1.1. Oportunidades de negocio por sector

Imagen 12. Oportunidades de negocio por sector respecto a Estados Unidos; Chile y México.



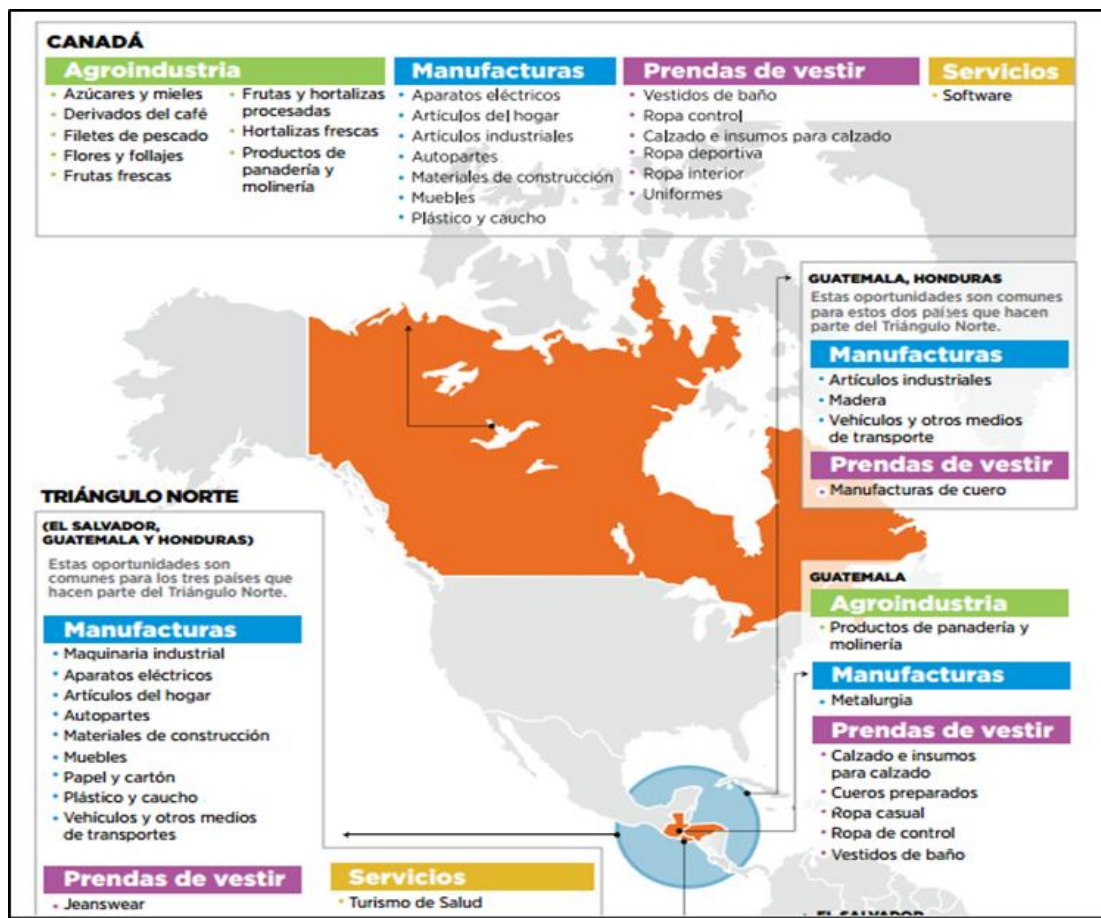
Fuente: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/risaralda_exportaciones.pdf

8.1.2. TLC con Canadá

Después de la entrada en vigencia de este tratado, las exportaciones no mineras se aumentaron US\$ 1.4 millones al alcanzar los US\$ 6 millones en el 2012 gracias en gran parte al crecimiento de las ventas de la agroindustria que aumentaron hasta los US\$ 5.2 millones. En 2012 los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío exportaron hacia Canadá, bebidas alcohólicas (US\$28.584), artículos del hogar (US\$469.093) y autopartes (US\$136.318), mientras que en 2011 no se registraron exportaciones de estos productos. (Ver figura 3)

8.1.2.1. Oportunidades de negocio por sector

Imagen 13. Oportunidades de negocio por sector respecto a Canadá y el triángulo del norte.



Fuente: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/risaralda_exportaciones.pdf

8.1.3. TLC con la Unión Europea (EU)

La unión europea constituye un mercado muy atractivo debido a la gran demanda de productos y servicios que requiere su numerosa y diversa población, la cual dispone de un poder adquisitivo alto.

Respecto al perfil comercial y de inversiones de La Unión Europea, es imperativo en este apartado revisar el informe presentado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, en el cual reza: *“La Unión Europea³⁰, cuenta con 28 estados miembros con una población conjunta de 501’105,661 habitantes, con una densidad de 114 hab/km. Esta región posee el PIB total más alto del mundo y su moneda es después del dólar la segunda más importante en los mercados internacionales.*

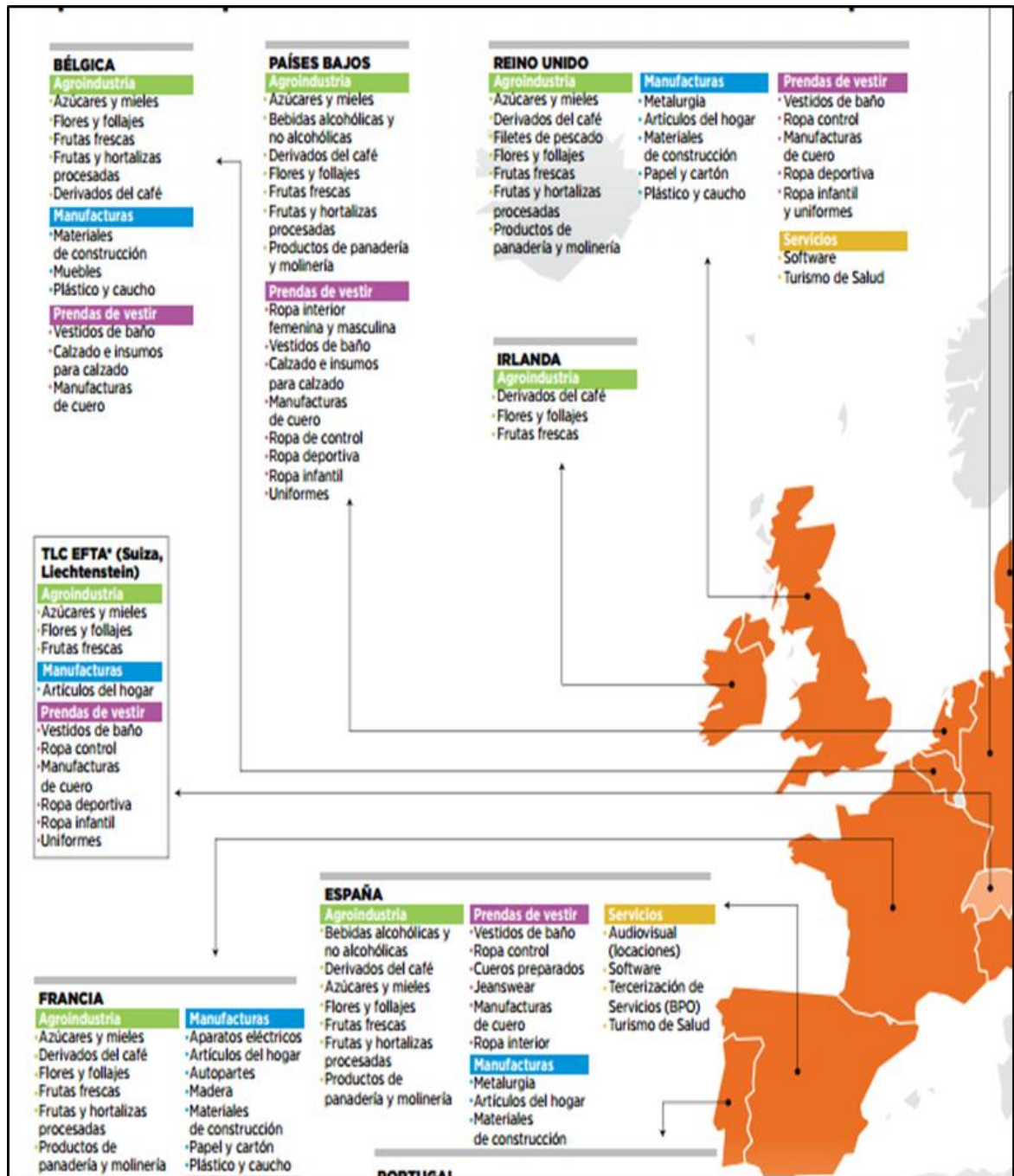
La importancia para Colombia de este acuerdo se basa en obtener una relación preferencial y permanente, para así poder ampliar oportunidades de mercado, conseguir más clientes y consumidores y también ofrecer mejores condiciones para atraer mayor inversión extranjera al país y por otra parte ofrecer mejores opciones a los consumidores nacionales.

En el año 2012 las exportaciones no mineras FOB de Colombia hacia la Unión Europea fueron de US\$ 1,308’637,700 de los cuales Risaralda aportó el 0,314% para un total de US\$ 4’109,985.”

Dentro de las oportunidades de negocio para exportar hacia la UE por parte del departamento de Risaralda dada la gran cantidad de países miembros del UE, se expone a continuación en la siguiente figura los indicadores de negocio y países. (Ver figura 4)

³⁰ Ver: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=3967> informe perfil comercial y de inversiones. Consulta realizada el 2 de septiembre de 2014.

Imagen 14. Oportunidades para Risaralda a través del acuerdo con la Unión Europea.



Fuente: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/risaralda_exportaciones.pdf

9. MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO

A continuación se presenta un síntesis en el ámbito productivo y de infraestructura vial, según el estado actual de cada uno de los municipios del departamento de Risaralda, el presente ejercicio de compilación es imperativo en tanto que permite configurar una visión general respecto al estado en termino de infraestructura vial y logística, todo lo cual es uno de los objetivos a lograr con el desarrollo del presente trabajo.

Ahora bien, en relación con el ámbito de la infraestructura vial con el fin de desarrollar un diagnóstico situacional de la logística en el departamento de Risaralda, vale la pena fundamentar bajo que preceptos y componentes teóricos y conceptuales es una labor más que necesaria, tal cual lo señala con precisión el autor Juan Sebastián Espinoza, en su trabajo de grado titulado: Impacto de la infraestructura vial en el sector logístico para el desarrollo de la competitividad en el departamento de Risaralda; en el cual se expone frente a este tema en particular (infraestructura vial), que; cita:

“Debido a la importancia que representa, la infraestructura vial³¹ para Colombia y Risaralda en términos logísticos. Es importante evaluar las características de la malla vial, con la cual se cuenta y determinar la competitividad de Risaralda frente a otras regiones en los diferentes procesos que incluyen la logística. Pues una logística eficiente o ineficiente repercute directamente en los costos operacionales, costos variables, fletes y demás procesos de distribución regional nacional que soportan el comercio local nacional e internacional

Midiendo la vulnerabilidad que tiene el departamento de Risaralda en los distintos procesos de distribución, comercialización y abastecimiento, debido a las condiciones geográficas con las cuales cuenta y al hecho de no poseer puertos marítimos o aéreos para la realización de los procesos logísticos de las diferentes

³¹ Fragmento integral tomado de: Espinoza; Juan Sebastián. Impacto de la infraestructura vial en el sector logístico para el desarrollo de la competitividad en el departamento de Risaralda. Trabajo de grado, presentado para optar a título en FUNANDI; seccional Pereira. 2013. Disponible en: <http://www.funandi.edu.co:8080/handle/123456789/356> consulta realizada el 14 de octubre de 2014.

empresas instaladas en la región. Esto genera una dependencia de la malla vial para la conexión con las principales ciudades del país y los puertos de Colombia.

Adicionalmente, en términos de productividad se pretende explorar el estado actual de las vías del departamento de Risaralda, para poder analizar la calidad de la misma, siendo pertinente conocer el estado actual de la malla para determinar la eficiencia vial para desempeñar procesos logísticos y observar el uso de los recursos públicos al igual que los procesos administrativos de contratación, licitación, concesiones para determinar que obras de desarrollo vial están desarrollando e implementando.”

Pues bien, una vez lograda la anterior salvedad y por lo demás necesaria de cara a la intención del presente capítulo, nos hallamos en condiciones de exponer mediante una presentación de datos y cifras puntuales los aspectos más relevantes en relación a los principales municipios del departamento en términos de productividad e infraestructura vial. A continuación se ilustran en las siguientes gráficas la información más relevante respecto a las asociaciones de productores por municipio. (Ver tablas 5, 6 y 7)

Tabla 5. Organizaciones gestoras de desarrollo económico local por municipios en Risaralda.

ORGANIZACIONES COMPROMETIDAS CON EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL EN LOS MUNICIPIOS DE RISARALDA 2014											
	Nombre de la Organización	Sigla	Municipio	Representante Legal	Celular	Socios	Actividad Principal	REGLONES	Correo Electrónico	Tipo de Organización que pertenece	SITUACION ACTUAL
1	AGROPECUARIA ORGANICA TATAMA	AOT	APIA	NORMA LUCIA HENAO	3113248693	474	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CAFÉ	CAFÉ	agrotatama@agrotatama.com		MUY FUERTE
2	ASOCIACION CULTIVADORES DE APIA	ASOAPIA	APIA	FRANCISCO HERRERA Presidente	3113906899	524	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CAFÉ	CAFE	franciscoherrera@asoapia.org		MUY FUERTE
3		ASOPLAPIA	APIA	GLORIA P. VALENCIA	3122319733	215	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PALATANO	PLATANO	asoplapia@hotmail.com ; g.pv22@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
4	ASOC MORICULTORES ALTA CAMPANA	ASOMORALCA	APIA	GONZALO RUA MACIAS vicepresidente	3127078360	14	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	asomoralca@yahoo.es; asomoralca@gmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
5	ASOC PISCICULTORES DE APIA	APIPEZ	APIA	CARLOS PEREZ PULGARIN	3113364983	23	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PECES	PECES	hectornal89@hotmail.com		BIEN

6	ASOC PROSUMIDORES AGROECOLOGICOS	AGROSOLIDARIA	APIA	FRANCISCO J. ALZATE V.	3206943208	132	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION LOCAL	Prestadores de servicios	apia@agrosolidaria.org.com; pachozalzte@gmail.com		MUY FUERTE
7	APICOLA M.A.S.	APIMAS	APIA	FRANCY ELENA GUTIERREZ HEANO	3104497151	17	PRODUCCION Y TRANSFORMACION APICOLA	APICOLA	apia@agrosolidaria.org.com; francielena8@hotmail.com		BIEN
8	ASOC PORCICULTORES DE APIA	APORAPIA	APIA	HERMANN DE J. RUIZ	3206435572	47	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION PORCINA	PORCINOS	carlosvargas620@gmail.com		INDEPENDIENTE
9	COOP MULTIACTIVA COMERCIALIZACION	ESCALAR	APIA	MARTHA NELLY LOAIZA	3207805777	20	COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS	Prestadores de servicios	escalar21@gmail.com		INDEPENDIENTE
10	ASOCIACION DE GANADEROS DE APIA	ASOGANAP	APIA	CARLOS ABELCANO	3207267911	34	PRODUCCION GANADERA (LECHE Y CARNE)	GANADO	carlosabelcanomesa@gmail.com		INDEPENDIENTE
11	CONSULTORIA ASISTIDA COMERCIALIZADORA	COMASCOA	APIA	JOSE FABIO ALZATE V.	3113240430	6	PRESTADORES DE SERVICIOS	prestadores de servicios	mauriapi@gmail.com		INDEPENDIENTE
12	COOP MULTIACTIVA DESARROLLO EMPRESARIAL	COODHEA	APIA	JUNIER PAVAS HENAO	3136494613	83	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE TOMATE	TOMATE	coodheaapia@yahoo.com	FEDEFHOR	BIEN
13	COOP. GANADEROS Y COMERCIALIZADORES	COOPGACOR	APIA	JORGE ANDRES HOYOS H.	3117710924	42	PLANTA DE SACRIFICIO BOVINOS Y PORCINOS	GANADO	cooperativaccopgacor@yahoo.es		INDEPENDIENTE
14	MORICULTORES GUARNE, ALTURAS, D/DAS	FRUTIMORA	APIA	OLGA PATRICIA GRAJALES	3146050344	19	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	frutimora43@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
15		PROCOMORA	APIA	CARLOS ALBERTO SANCHEZ T.	3148462949		PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	carlosst71@hotmail.com		BIEN
16	ASOCIACION DE PLATANEROS DE BALBOA	APLABAL	BALBOA	GILBERTO QUICENO	3103812666	32	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PALATANO	PLATANO	g_quiceno@hotmail.com; aplabal@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
17	ASOCIACION REGIONAL CACAOTEROS DE BALBOA	ARCABA	BALBOA	ESAUL VASQUEZ	3122785257	16	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE GRANO DE CACAO SECO	CACAO			REGULAR
18	ASOCIACION AGROEMPRESARIAL DE JOVENES DE OCCIDENTE	ASOAGROJO	BALBOA	JHONIER ORTIZ CASTANEDA	3127097109	47		Prestadores de servicios	yonierortizc@hotmail.com		NUEVA
19	ASOCIACION REGIONAL APICULTORES DE BALBOA	ARABAL	BALBOA	CRISANTO OSPINA	3128968091	18	PRODUCCION DE MIEL, POLEN, JALEA, PROPOLEN	APICOLA			REGULAR
20	ASOCIACION AGROPECUARIA DE BALBOA Y LA CELIA	ASOAGROCEBAL	BALBOA, LA CELIA	JORGE EDUARDO ANGEL	3147318952	52	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE AGUACATE	AGUACATE	baro41@hotmail.com; fincalanubia2009@hotmail.com	FEDEFHOR	BIEN
21	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE MORA DEL MUNICIPIO DE BELEN DE UMBRIA	ASMOBEL	BELEN DE UMBRIA	Jainer Alberto Bedoya Ortiz	3122877509	106	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	asmobel2008@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
22	ASOCIACION DE PANELEROS	ASOPLABEL	BELEN DE UMBRIA	Maria Eugenia Perez	3148938743	22	PANELA Y DERIVADOS	PANELA	asopabel@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
23	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LULO DE BELEN DE UMBRIA	ASLUBEL	BELEN DE UMBRIA	Diego Echeverry y Lopez/ Jhon Willmar Jimenez	3216417718 /3137468492	49	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE LULO	LULO	dieguitos@hotmail.com; comercial@aslubel.com; pevan79@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
24	ASOCIACION DE PRODUCTORES ACUICOLAS DE BELEN DE	ACUABEL	BELEN DE UMBRIA	Alberto Piedrahita Echeverry	3146161770	20	TILAPIA, MOJARRA, CACHAMA	PECES	acuabel@hotmail.es		REGULAR

	UMBRIA											
25	ASOCIACION NACIONAL AGROPECUARIA DE PRODUCTORES DE PLATANO DE BELEN DE UMBRIA	ASPLABEL	BELEN DE UMBRIA	Javier Gustavo Castaño Vélez	3116308817	34	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PALATANO	PLATANO	www.asplabel.com comercial@asplabel.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE	
26		ASOHUEVO	BELEN DE UMBRIA	Nelson Ariel Arenas Henao / Jorge Muñoz	3115566588 / 3146297587	42	HUEVOS	HUEVO	jamalf_06@hotmail.com		BIEN	
27	ASOCIACION DE TRUCHEROS DE BELEN DE UMBRIA	ATRUCHA BEL	BELEN DE UMBRIA	Ivan Cardona	3117480865	18	TRUCHA	PECES	atruchabel@hotmail.com		BIEN	
28	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CAFÉ DE ALTA CALIDAD "CUCHILLA DEL SAN JUAN"		BELEN DE UMBRIA	Gerente Hector Herrera	3117748200	104	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CAFÉ ESPECIAL	CAFÉ	cafecuchilladelsanjuan@gmail.com		MUY FUERTE	
29	ASOCIACION DE AGUACATOS DE BELEN DE UMBRIA	ASOAGUACATE	BELEN DE UMBRIA	Dario Restrepo	3122815485	30	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE AGUACATE	AGUACATE	asoquacate-2010@hotmail.com		MUY FUERTE	
30	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE PLATANO DE DOSQUEBRADAS	ASOPLAD	DOSQUEBRADAS	JAIRO AMADOR QUINTERO *JAIRO AMADOR QUINTERO	3175348051 / 3155396804 / 3103472893	20	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO TECNIFICADO	PLATANO	asoplad264@hotmail.com	FEDEFHOR	BIEN	
31	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LULO (ASOPROLULO)	ASOPROLULO	DOSQUEBRADAS	JOSE DUCARDO MORALES	317-215-5941	22	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE LULO	LULO	asoprolulo@yahoo.com	FEDEFHOR	BIEN	
32	ASOCIACION MOREROS DOSQUEBRADAS (ASOMODOS)	APROMODOS	DOSQUEBRADAS	Dario Valencia	3163398470 / 3117748805	55	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	laoc1950@hotmail.com; precolombino3@hotmail.com	FEDEFHOR	BIEN	
33		ASOPEZ	DOSQUEBRADAS	OLGA LUCIA ARAUJO	3178821424	26	PECES	PECES	olavalencia13@hotmail.com		REGULAR	
34	APICULTURA ASOCIADOS DE DOSQUEBRADAS	APIASOD	DOSQUEBRADAS	DARIO ARICAPANA	3128957372	16	PRODUCCION DE MIEL Y DERIVADOS	APICOLA	darioaricapcardona@hotmail.com		REGULAR	
35		ASOMANTIAL	DOSQUEBRADAS	JESUS ANTONIO CARDONA	3005542521	220	CAFES ESPECIALES	CAFÉ	antoniocardona@colombia.com		BIEN	
36	ASOCIACION DEL COMITÉ MUNICIPAL DE MORICULTORES DE GUATICA (ASOMORIGUA)	ASOMORIGUA	GUATICA	EDUAN ALBERTO RIVERA RIVERA	314-796-2714	35	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	asomorigua@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE	
37	COOPERATIVA COMERCIALIZADORA DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y AGROINDUSTRIALES CAMPESINOS	COPAC	GUATICA	JOSE ANIBAL SOTO	317-402-6406 / 3137968704	70	MORA	MORA	sebastianuribe123@gmail.com; copac2009@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE	
38	ASOCIACION DE PANELEROS	ASOVERGEL	GUATICA	JAIME ANTONIO SUAREZ	312-882-8066	7	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PANELA	PANELA	asovergel2012@hotmail.com	FEDEFHOR	REGULAR	

	(ASOVERGEL)			Z								
39	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CAFÉ DE ALTA CALIDAD "LA CRISTALINA"	ACAFEC	GUATICA	WILLIAM DE JESUS HOYOS HOYOS / amanda. Secretaria	3148963199 / 3138152602	156	Creditos y Negociacion de café	CAFÉ	cafelacristalinaguatica@gmail.com			BIEN
40	PORCICOLA COLOMBIANA COOPERATIVA "PORCICOL"	PORCICOL	GUATICA	LUZ BIBIANA MORALES PEREZ	3113407117	25	SACRIFICIO DE PORCINOS	PORCINOS	bibyvales5@yahoo.es			INDEPENDIENTE
41		ASOPANELA	GUATICA	RAMOS SALDARRIAGA	3217937340	20	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PANELA	PANELA	asopanelasantana@gmail.com			NUEVA
42	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE HORTALIZAS LIMPIAS	ASOPROHOL	GUATICA	ANCIZAR SOTO	3146364057		PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE HORTALIZAS		-			
43		ASOPROPIN	GUATICA	AUGUSTO GONZALES	3128685595		ASOCIACION DE AGUACATE	AGUACATE	-			
44	COOPERATIVA REGIONAL LECHERA (CORELAC)	CORELAC	GUATICA	SANDRA PATRICIA LARGO ALARCON	3136337761 / 3104566438	60	PRODUCCION, TRANSFORMACION Y COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS LACTEOS	LECHE	corelacsanclemente@yahoo.es			MUY FUERTE
45	ASOCIACION GUATIQUEÑA DE PLATANEROS	ASOGUAPA	GUATICA	Hermisón Tonuzco	3128587450	59	PRODUCCION U COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	tono1981exito@hotmail.com			BIEN
46	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	ASOPROLAC	LA CELIA	WILLIAM SEPULVEDA	3216405875	23	PLATANO	PLATANO	wosep71@gmail.com	FEDEFHOR		BIEN
47	Asociación DE PROSUMIDORES AGROECOLOGICOS AGROSOLIDARIA LA CELIA	AGROSOLIDARIA	LA CELIA	WILLIAM DE JESUS ALVAREZ CHICA	3218156127			Prestadores de servicios				MUY FUERTE
48	COMITÉ MUNICIPAL DE PANELEROS		LA CELIA	ALIRIO FIGUEROA	3146083252	8	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PANELA	PANELA				REGULAR
49	ASOCIACION AGROEMPRESARIAL LA CASCADA		LA CELIA	EGIDIO POSADA TORRES	3137847613	6	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO				REGULAR
50	ASOCIACION NACIONAL DE PISCULTORES MUNICIPIO LA CELIA	ASOPISCCEL	LA CELIA	Alonso Valencia Hernandez	3216405875	15	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION PRODUCTOS PISCICOLAS	PECES	asopiscelai.com			BIEN
51	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	ASMORUCEL	LA CELIA	GLORIA BETANCURT	3217520052		PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	asmorucel@hotmail.com			BIEN
52	ASOCIACION NACIONAL DE APICULTORES DEL MUNICIPIO DE LA CELIA	ASOPAC	LA CELIA	GUILLEMO ALVAREZ / RAFAEL Secretario	3206615842 / 3137564637	19	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MIEL	APICOLA	asopac900@gmail.com			BIEN
53	ASOCIACION DE AGUACATOS BALBOA-LACELIA	ASOAGROCEBAL	LA CELIA	JORGE EDUARDO ANGEL	3147318652	51	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION AGROPECUARIA	AGUACATE	doralugon17@gmail.com	FEDEFHOR		MUY FUERTE
54		APROAVIR	LA VIRGINIA	RAUL DE JESUS RESTRERO/omar girald/William Herrera	312-760-2147 / 3108399235	18	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	palmilla5960@hotmail.com	FEDEFHOR		REGULAR

55	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LA VIRGINIA		LA VIRGINIA	RAUL DE JESUS RESTR EPO	3218646023	15	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CITRICOS	CITRICOS			REGULAR
56	ASOCIACION DE MUJERES RURALES DEL MUNICIPIO DE LA VIRGINIA		LA VIRGINIA	CARMEN ROSA ALZATE	3680502	18	POLLOS, GALLINAS Ponedoras	AVICOLA			REGULAR
57	ASOCIACION DE PESCADORES DEL RISARALDA		LA VIRGINIA	JOSE LUCINDO ESCOBAR	3682776	17		PECES			REGULAR
58	ASOCIACION DE PRODUCTORES AGROPECUARIOS DE MARSELLA (COOPRAMAR)	COOPRAMAR	MARSELLA	GLORIA ELENA DUQUE FERNA NDEZ	310-373-0615 / 3108311163	215	AGREMIACION DE TODAS LAS CADENAS PRODUCTIVAS DIFERENTES AL CAFÉ Platano, Aguacate, Hortalizas, Citricos, Cacao, Cerdos y Peces	AGUACATE/PLATANO	coopramar@gmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
59	ASOCIACION DE GANADEROS DEL MUNICIPIO DE MARSELLA	ASOGAMARS	MARSELLA	MARCO TULIO ZULUAGA		22					
60	MANOS VERDES	ASPPAVU	MARSELLA	Yamileth Cardona	3152931596	12	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	mtulioz@hotmail.com	FEDEFHOR	REGULAR
61	COOPERATIVA DE CAFICULTORES DE MARSELLA		MARSELLA	MARCO TULIO ZULUAGA BUSTOS	3885210/3685745/	282	COMERCIALIZACION DE CAFÉ, ALMACEN DE INSUMOS AGROPECUARIOS	CAFÉ	cooperativamarsella@hotmail.com		MUY FUERTE
62	ASOCIACION DE PISCICULTORES	ASOPISMAR	MARSELLA	GERMAN PEREZ	3122520792	16	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PECES	PECES	jhonfemar@hotmail.com		BIEN
63	ASOCIACION DE CACAO	CHOCORICO	MARSELLA	ALIRIO GALEANO	3127230677	45	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CACAO	CACAO	chocorico87@gmail.com joseali1953@gmail.com		MUY FUERTE
64	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LA GUADUA	ASOPRIG	MARSELLA	HUMBERTO OSORIO ALZATE	3206194442	10	PRODUCTORES Y TRANSFORMADORES DE GUADUA	GUADUA	frank-lopez@hotmail.com		BIEN
65	DE CAFICULTORES DE ALTA CALIDAD MONTE SANAI MARSELLA RISARALDA	"ASOCAIN"	MARSELLA								
66	RALLADURA BUENA VISTA		MARSELLA	JOSE NOE SUAREZ - ALDEMAR TAPIAS QUINTE RO	3128626542 - 3207776651	10	PRODUCCION DE ALMIDON	ALMIDON DE YUCA	edwin-7433@hotmail.com		REGULAR
67	COOPERATIVA DE PANELEROS SAN JUAN MISTRATO	COOPANELA	MISTRATO	Baltazar Velez	312203819	38	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PANELA	PANELA			BIEN
68	ASOCIACION DE PLATANEROS DEL MUNICIPIO DE MISTRATO	ASOPLAM	MISTRATO	EDILMA BETANCUR RUIZ/ WILSON SANCHEZ	3105187628/ 3127680803 / 3163331563	53	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO		FEDEFHOR	BIEN
69	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CLIMA FRIO	ASOFRUMIS	MISTRATO	GUILLE RMO DE J RENDON	3216411461	24	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE FRUTALES GARNADILLA	LULO, GRANADILLA, MORA		FEDEFHOR	BIEN
70	ASOCIACION DE CACAOTEROS DISTRITO SAN JUAN	ASOCACAO	MISTRATO	CARLOS ENRIQUE RESTR EPO VALLEJO	3127124700	126	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CACAO	CACAO			MUY FUERTE

6	PRODUCTORES DE FRESA	PROFRESAN	MISTRATO	EULER TEJADA	3160680277	52	PRODUCTORES DE FRESA	FRESA			
6	MONTE SABILO		MISTRATO	JAIRO MARAULANDA	3148288837	25	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE SABILO	SABILO	montesabilajairo@hotmail.com		
6	ASOCIACION DE GANADEROS	AGAMIR	MISTRATO	CARLOS GRAJALES	3122909691	63		GANADERO			BIEN
6	PROFESA										
7	ASOCIACION DE CAFES ESPECIALES DE ALTA CALIDAD	COMITÉ MPAL DE CAFETEROS	MISTRATO	ARTURO MARIN PEREZ	3208596862	48	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CAFÉ	CAFÉ			MUY FUERTE
7		ASOECOLOGICA	MISTRATO	JUAN ALEXANDER MUÑOZ VALENCIA	310-891-0516 - 3202879	34	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE SABILO	SABILO	alexhot@hotmail.co.uk; fedefhor@hotmail.com		REGULAR
7	ASOCIACION MUNICIPAL DE PRODUCTORES DE PLATANO DE PUEBLO RICO	ASORICO	PUEBLO RICO	JOSE OMAR CORTES	3206518861	22	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	aso.rico@hotmail.com; loro1948@hotmail.com	FEDEFHOR	REGULAR
7	ASOCIACION MUNICIPAL DE PANELEROS DE PUEBLO RICO	ASOPRI	PUEBLO RICO	BENIGNO ANTONIO GARCIA GIRALDO	317-441-0601	40	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PANELA	PANELA	asopri2010@gmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
7	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE BANANITO ORGANICO SANTA CECILIA	AGROBAN	PUEBLO RICO	JOSE URBANO MOSQUERA	3176423999	115	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE BANANITO ORGANICO	BANANO			REGULAR
7	ASOCIACION DE GANADEROS SANTA CECILIA	ASOGASAN	PUEBLO RICO	ELVIS AVASQUEZ	3148013312	34	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CARNE	CARNE			INDEPENDIENTE
7	ASOCIACION DE FIQUEROS Y ARTESANAS DE LA CABUYA	ASDEFIARCA	PUEBLO RICO	ADALIDE GUTIERREZ	3128358966	46 / 17	CABUYA, ARTESANIAS, BOLSOS, CORREAS, TAPETES, Y OTROS.	ARTESANIAS	adalyde@gmail.com ; asdefiarcapri@gmail.com		MUY FUERTE
		ASOPECURI	PUEBLO RICO	Luis Eduardo Moreno Rayo	3128519723	34	PRODUCTORES PECUARIOS				REGULAR
7	ASOCIACION DE CACAOTEROS UNIDOS DE SANTA CECILIA	ACUSC	PUEBLO RICO	JOSE ANTONIO MOSQUERA		84	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CACAO	CACAO			MUY FUERTE
7	ASOCIACION DE AGUACATE DE QUINCHIA (ASOPROQUIN)	ASOPROQUIN	QUINCHIA	Martha Uribe Salazar	3174302658/ 3563052	45	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE AGUACATE	AGUACATE		FEDEFHOR	BIEN
7	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE MORA DE QUINCHIA (AMORQUIN)	AMORQUIN	QUINCHIA	JOSE OVIDIO HERNANDEZ SUPLENTE	316-280-6330	86	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	jovihita@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
8	ASOCIACION DE PANELEROS DE QUINCHIA (ASOPANELA)	ASOPANELA	QUINCHIA	EULOGIO GIRALDO GUZMAN/ HERNAN URIEL HEREDIA/ ANTONIO ARCE	3128749389/ 320-678-8044 3563529-3116091093	80	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PANELA	PANELA	panelaquinchia@gmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE

				ARCE								
81	ASOCIACION DE PISCICULTORES DE QUINCHIA (TITPEZ)	TITPEZ	QUINCHIA	HOOVER ADOLFO TREJOS URIBE	3148483214	22	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PESCADO	PECES	titpez@gmail.com			BIEN
82	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE PLATANOS DEL MUNICIPIO DE QUINCHIA	ASOPLAQUIN	QUINCHIA	Edison Trejos	3166546130	22	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	edison.trejos@gmail.com			BIEN
83	ASOCIACION DE MICROEMPRESARIOS DE PRODUCTORES DE JALEA	ASOMIPROJA	QUINCHIA	JORGE IVAN CLAVIJO	3208967397	21	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS DERIVADOS DE LA PANELA JALEAS	JALEA	asojaleas@gmail.com			BIEN
84	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CACAO DE QUINCHIA - AGUASSALADA		QUINCHIA	Ancizar Batero	3128427617	27	PRODUCCION DE GRANO SECO DE CACAO	CACAO	adfrank17@hotmail.com			MUY FUERTE
85	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE HORTALIZAS (ASPROHORT)	ASPROHORT	QUINCHIA	JAVIER VINCASO	3217112233	16	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE HORTALIZAS	TOMATE	javinsand@yahoo.com			MUY FUERTE
86	ASOCIACION DE PRODUCTORES Y COMERCIALIZADORES DE YUCA	APROYA	QUINCHIA	DARIO MORALES	3206980561			ALMIDON DE YUCA	aproya@hotmail.com			BIEN
87	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CAFE	APECAFEQ	QUINCHIA	MARIA DE LOS ANGELES	3146932579	492	PRODUCTORES DE CAFE	CAFE	apecafeqgerencia@yahoo.es			MUY FUERTE
88	COOPERATIVA AGROPECUARIA DE QUINCHIA (COAGRO)	COAGRO	QUINCHIA	JORGE ROJAS	3136848248	75	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS AGRICOLAS	Prestadores de servicios				
89	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE AGUACATE	APASAN	SANTA ROSA DE CABAL	OCTAVIO CARDONA	311-706-82-08	60	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE AGUACATE	AGUACATE	apasanta@gmail.com	FEDEFHOR		BIEN
90	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LULO DE SANTA ROSA DE CABAL (ASOLULO)	ASOLULOS	SANTA ROSA DE CABAL	MARINO AGUIRRE CANO VICEPRESIDENTE	316-528-7201	30	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE LULO	LULO	marinoac@hotmail.com;	FEDEFHOR		MUY FUERTE
91	ASOCIACION DE MOREROS DE SANTA ROSA DE CABAL	MUSA	SANTA ROSA DE CABAL	GERMAN RINCON SECRETARIO	311-733-1878	65	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	germanrincon08@hotmail.es	FEDEFHOR		MUY FUERTE
92	ASOCIACION DE MUJERES CAMPESINAS (AMMUCAMP)	AMMUCAMP	SANTA ROSA DE CABAL	JACKELINE PANESO	3113335517	58	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CARNE DE POLLO, HUEVOS Y CERDO DE CRIA	CERDOS, AVICOLA				BIEN
93	COOPERATIVA DE GANADEROS DE SANTA ROSA		SANTA ROSA DE CABAL		3658500	33	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CARNE DE RES Y LECHE	LECHE	helagro_h@hotmail.com			INDEPENDIENTE

94	ASOCIACION DE PRODUCTORES Y COMERCIALIZADORES DE SANTA ROSA	ASOPLASA	SANTA ROSA DE CABAL	JAIRO GARCIA CARDENAS	3128312581	20	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	asoplasa@gmail.com; jgarciajairo@gmail.com	FEDEFHOR	BIEN
95	ASOCIACION DE PISCICULTORES		SANTA ROSA DE CABAL	GERMÁN GALLO	3658100	35	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PESCADO	PECES			REGULAR
96	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE PLANTAS AROMATICAS DE RISARALDA	ASOEDRALITO	SANTA ROSA DE CABAL	OSCAR TOBAR	3329648 / 3104644530	9	PRODUCCION , COMERCIALIZACION, TRANSFORMACION	PLANTAS AROMATICAS	amer110@hotmail.com	AMER	BIEN
97	ASOCIACION FRUTISANTUARIO	ASOFRUTISANTUARIO	BALBOA SANTUARIO Y LA CELIA	DORANIDIA RAMIREZ - CIELO SEPULVEDA	310-379-1020 / 3117382657	8	PROCESAMIENTO DE PULPA DE FRUTAS	PULPA FRUTAS	frutisantuari2009@hotmail.com	FEDEFHOR	MUY FUERTE
98	ASOCIACION DE MOREROS DE SANTUARIO (AMOROSA)	AMOROSA	PEREIRA	EUSEBIO LOPEZ - OVIDES LEDESMÁ	3108940301 - 3117191717	30	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE MORA	MORA	asociacionamorosa@yahoo.com.co	FEDEFHOR	MUY FUERTE
99	ASOCIACION PEREIRANA DE AGRICULTORES	ASOPERAGRO	PEREIRA	RUBEN AGUDELO	3128614205						
100	ASOCIACION DE PLATANEROS DE SANTUARIO	ASPROCLAS	PEREIRA	GLORIANES RAMIREZ	310-359-5783	28	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE PLATANO	PLATANO	gira19@hotmail.com		MUY FUERTE
101	ASOCIACION AGROINDUSTRIAL DE PRODUCTORES DE SÁBILA PLANTAS MEDICINALES CONDIMENTARIAS DEL EJE CAFETERO	ALOE CAFÉ	SANTUARIO	AMPAROBALLESTEROS RAMIREZ	3105381900 -311 609 5690	70	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE SABILA YACON CURCUMA Y MORINGA	HORTALIZAS	ampavionatural@yahoo.es www.walecafe.com.co		
102	ASOCIACION COMUNITARIA DE CARNICEROS DE SANTUARIO		SANTUARIO	ROSMIRAH HOYOS	3104151355	36	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE CARNE	CARNE	ocampobermudez04@hotmail.com		
103	ASOCIACION DE GANADEROS TRIANGULO TRIBUGA	TRIBUGA	SANTUARIO	CARLOS ALBEIRO GAVIERIA	3157888507	47	Carne y Leche	GANADERO			
104	ASOCIACION DE PRODUCTORES AGROPECUARIOS DE SANTUARIO	APRASAN	SANTUARIO	Marisol Vasquez Carvajal	3117933445	26	COMERCIALIZACION		marisolvc@hotmail.com		
105	CAFES ESPECIALES		SANTUARIO	AMPARORESTRERO	3148918473	105		CAFÉ	luz6402@yahoo.com		REGULAR
106	COMERCIALES DE HORTALIZAS		SANTUARIO	EDWIN ECHEVERRY	3206259864	23	COMERCIALIZACION DE HORTALIZAS	HORTALIZAS	eduinandresagudelochevery@gmail.com		BIEN
107	EXOTIC PREMIUM COFFEE (ENTRE VERDES)	ENTRE VERDES	SANTUARIO	OSCAR EDUARDO TRUJILLO	311 316 5194 -329 03 60 EXT 146	424	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DE LATA CALIDAD CAFÉ	CAFÉ	contacto@entreverdes.co		MUY FUERTE

Fuente: <http://www.risaralda.gov.co/site/agropecuario/searches/webAll> directorio asociaciones de productores

Tabla 6. Asociaciones agropecuarias del departamento

MUNICIPIOS	NO ASOCIACIONES	AFILIADAS A FEDEFHOR	ACTIVIDAD ECONOMICA
APIA	15	4	PRODUCCION Y COMERCIALIZACION
BALBOA	5	1	
BELEN DE UMBRIA	9	4	
DOSQUEBRADAS	6	3	
GUATICA	7	3	
LA CELIA	8	3	
LA VIRGINIA	4	1	
MARSELLA	9	2	
MISTRATO	7	3	
PUEBLO RICO	6	2	
QUINCHIA	11	3	
SANTA ROSA DE CABAL	8	4	
SANTUARIO	9	3	
TOTAL	104	36	

Fuente: <http://www.risaralda.gov.co/site/agropecuario/searches/webAll>

Tabla 6.1 Renglones agropecuarios por número de asociaciones

REGLONES	NO DE ASOCIACIONES
AGUACATE	6
ALMIDON (YUCA)	2
APICOLAS	4
ARTESANIAS	1
AVICOLAS	1
BANANO	1
CACAO	6
CAFÉ	10
CITRICOS	1
GANADO	2

GUADUA	1
HORTALIZAS	1
JALEA	1
LECHE	2
LULO	5
MORA	12
PANELA	7
PECES	9
PLANTAS AROMATICAS	1
PLATANO	15
PORCINOS	5
PRESTADORES DE SERVICIOS (producción y comercialización local de productos)	7
PULPA DE FRUTAS	1
SABILA	1
TOMATE	2
TOTAL	104

Fuente: <http://www.risaralda.gov.co/site/agropecuario/searches/webAll>

Tabla 7. Asociaciones de productores de frutas hortalizas.

ASOCIACIONES FEDERACION DE PRODUCTORES DE FRUTAS HORTALIZAS - OTROS DE RISARALDA FEDEFHOR			
MUNICIPIO: MISTRATO			
ASOCIACION	ACTIVIDAD	CONTACTO	TELEFONO
ASOFRUMIS	GRANADILLA	GUILLERMO DE JESUS RENDON	3122987426
ASOPLAM	PLATANO	WILSON SANCHEZ	3127680803
MUNICIPIO: DOSQUEBRADAS			
COOPROAGAR	TOMATE	JULIAN SANTA	3182099439
ASOPROLULO	LULO	JOSE DUCARDO MORALES	3172155941
ASOMODOS	MORA	LUIS ALBERTO OLARTE	3117748805
MUNICIPIO: MARSELLA			
COOPRAMAR	AGUACATE -	GLORIA DUQUE	3103730615

	PLATANO	FERNANDEZ	
ASPPAVU	PLATANO	MARCO TULIO ZULUAGA	3152840647 3104104770
MUNICIPIO: SANTUARIO			
ASOFRUTISANTUARIO	PULPA DE FRUTA	DORA NIDIA RAMIREZ	3103791020
AMOROSA	MORA	EUSEBIO LOPEZ	3108940301
MUNICIPIO: APIA			
ASOPLAPIA	PLATANO	GLORIA PATRICIA VALENCIA	3122319733
COODHEA	TOMATE	JUNIER PAVAS HENAO	3136494613
ASOMORALCA	MORA	GONZALO RUA	3127078360
MUNICIPIO: BELEN DE UMBIA			
ASPLABEL	PLATANO	JAVIER GUSTAVO CASTAÑO	3116308817
ASLUBEL	LULO	JOHN WILLMAR JIMENEZ	3137468492
ASMOBEL	MORA	JAINER BEDOYA	3122877509
ASOPLABEL	PANELA	ALVARO OCAMPO	3127028540
MUNICIPIO: LA CELIA			
ASOPROPLAC	PLATANO	WILIAM SEPULVEDA	3137079266
ASOPACE	PANELA	WILMAR GUTIERREZ	
ASOAGROCEBAL	AGUACATE	BERNARDO RODRIGUEZ	3127498386
MUNICIPIO: LA VIRGINIA			
APROAVIR	PLATANO	WILLIAM HERRERA	3127602147
MUNICIPIO: SANTA ROSA DE CABAL			
ASOPLASA	PLATANO	JAIRO CARDENAS	3128312581
APASAN	AGUACATE	JORGE CORRALES	3136526823
ASOLULOS	LULO	MARINO AGUIRRE	3165287201
MUSA	MORA	GERMAN RINCON	3117331878
MUNICIPIO: BALBOA			
APLABAL	PLATANO	GILBERTO QUICENO	3103812666
MUNICIPIO: PUEBLO RICO			
ASORICO	PLATANO	LUIS ORLANDO RESTREPO	3206518861
ASOPRI	PANELA	BENIGNO A GARCIA	3174410601
MUNICIPIO: QUINCHIA			
ASOPROQUIN	AGUACATE	FABIO H ECHEVERRY	3108494070
AMORQUIN	MORA	JOSE OVIDIO	3162806330

		HERNANDEZ	
ASOPANELA	PANELA	HERNAN URIEL HEREDIA	320678844
MUNICIPIO: GUATICA			
ASOMORIGUA	MORA	ARLES DE JESUS ROMERO	3147962714
COPAC	MORA	JOSE ANIBAL SOTO	3174026406
ASOVERGEL	PANELA	JAIME SUAREZ	3128828066

Fuente: <http://www.risaralda.gov.co/site/agropecuaria/searches/webAll>

Ahora bien, especificando características y especificidades en términos de productividad e infraestructura vial, por municipios para el departamento de acuerdo con la información disponible obtenida nos encontramos con:

❖ **Apía**³²

Este municipio se encuentra al noroccidente de Pereira a 65 kilómetros, su población actual es de 17.516 habitantes entre la zona rural y urbana, densidad poblacional de 102,55 habitantes/km², sus actividades económicas más significativas son:

- **La agricultura:** el café (el más importante de la región) del cual hay alrededor de 4.600 hectáreas cultivadas y su producción anual es de 371.000 arrobas, esta producción es en su mayoría de pequeñas y medianas fincas que transportan su café hacia la sede de la Federación Nacional de Cafeteros en jeeps debido a las cantidades transportadas, caña panelera, frijol, granadilla, lulo, la mora que se despacha semanalmente a la ciudad de Cali alrededor de 10 toneladas provenientes de todo el departamento es transportada desde las fincas a diario y allí es empacada para su transporte al punto de venta, el plátano, el cual es vendido en su totalidad a la empresa PepsiCo sale a diario de las fincas en el área rural del municipio con destino al municipio de Santuario donde hay

³² Ver: <http://apia-risaralda.gov.co>

una planta peladora , tomate y la yuca, además cuenta con actividad piscícola.

- **La ganadería:** Aunque hubo grandes haciendas ganaderas en la actualidad la ganadería del municipio de Apía se basa prácticamente en la compra en la misma región para engordarlos y llevarlos a la feria ganadera que se lleva al cabo el último domingo de cada mes.

La red vial de este municipio cuenta con:

- Vías nacionales: la Carretera al Mar Pacífico (Apía – Pueblo Rico – Santa Cecilia –Tadó) la cual se encuentra en proceso de pavimentación.
- Carretera Apía-La Virginia, la cual es el mayor medio de comunicación del municipio, debido a que es la que registra el mayor movimiento vehicular.
- Vías departamentales: Vía cabecera municipal – El Encanto – Santuario. Vía Apía – Belén de Umbría.
- Vías municipales: Comunican a todas las veredas entre sí. Se cuenta con una amplia red vial que une 44 veredas, lo que representa una cobertura de casi el 100%, excepto la vereda La Garrucha.

Según el Plan de Desarrollo 2012-2015 del municipio de Apía se plantea el realizar mantenimiento y en algunos casos mejoramiento de la malla vial existente, entre estos planes encontramos el mejorar la red vial terciaría mediante el mantenimiento periódico y la construcción de placa de huella en esta, para así mejorar el tránsito de los productos producidos en el área rural.

❖ **Balboa**³³

Este municipio se encuentra ubicado a 52 kilómetros de Pereira, tiene una población de 6.081 habitantes según el censo de 2005, sus actividades económicas más importantes son:

³³ Tomado de: http://balboa-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

- La agricultura de la caña panelera, la yuca, el plátano que al igual que en muchos otros municipios del departamento es vendido a PepsiCo, también es transportado diariamente al municipio de Santuario con destino a la planta peladora y el pasto.
- La ganadería.

La red vial del municipio de Balboa está constituida de la siguiente manera:

- Balboa cuenta con alrededor de 147,5 Km de vías clasificados de la siguiente forma.
 - 11,1 Km de vías primarias.
 - 17,5 Km de vías secundarias correspondientes a la malla vial de la zona urbana del municipio.
 - 118,9 Km de vías terciarias, en estas se requiere de constantes intervenciones debido a que presentan “deficiencias como perdida de bancas, escaso afirmado, deficiente perfilado y precario mantenimiento de cuentas e inadecuado general de escorrentías” debido a que solo 4 Km están pavimentados, esto genera difícil tránsito por la zona lo cual se ven afectados los costos del transporte hacia la zona rural que inciden en la comercialización de los productos y la calidad de vida de las familias productoras.
- Cuenta con 3 vías de acceso desde Pereira, la primera y más importante es la vía que de Pereira conduce a La Virginia hasta el sector de Cachipay, desde ahí 13 kilómetros hasta la cabecera municipal de Balboa por una vía departamental en buenas condiciones, la segunda opción es una vía por el Ingenio Azucarero del Risaralda, por la vereda de Cruces y Tambores, esta vía se encuentra parcialmente pavimentada y por ultimo otra vía por el sector de Totui, la cual se encuentra sin asfalto.

❖ **Belén de Umbría**³⁴

El municipio de Belén de Umbría se encuentra ubicado a 75 kilómetros de Pereira, según el inventario vial de la Gerencia de Infraestructura Departamental cuenta con alrededor de 236,95 Km de vías rurales principales, de los cuales solamente 45,56 Km se encuentran pavimentados y se encuentran en buenas condiciones. Los restantes 191,3 Km componen la malla vial terciaria y se encuentra en general en condiciones regular y mala.

En el sector agrícola del municipio, el cual representa el 95,38% de la producción de este encontramos que existen varias alianzas que se dedican a la producción y comercialización de los productos que son cultivados en el municipio, los más importantes son el café con alrededor de 9,000 hectáreas sembradas con una producción aproximada de 10.075 toneladas y el plátano con 3,723 hectáreas y producción de 43.993 toneladas para un rendimiento de 11.82 toneladas por hectárea. Por su parte el sector pecuario cuya mayor participación pertenece al ganado bovino, cuenta con alrededor 3,141 animales y una producción de leche de 1,917 litros diarios, representa cerca del 2,7% de la producción total del municipio.

³⁴ Ver: http://belendeumbria-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

Tabla 8. Asociaciones de productores para el municipio de Belén de Umbría.

No.	Nombre de la Organización	Sigla	Municipio	REGLONES	POMEDIO DE PRODUCCIÓN
21	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE MORA DEL MUNICIPIO DE BELEN DE UMBRIA	ASMOBEL	BELEN DE UMBRIA	MORA	20 ton/Ha
22	ASOCIACION DE PANELEROS	ASOPLABEL	BELEN DE UMBRIA	PANELA	2,4 ton/ año
23	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LULO DE BELEN DE UMBRIA	ASLUBEL	BELEN DE UMBRIA	LULO	27 ton/Ha
24	ASOCIACION DE PRODUCTORES ACUICOLAS DE BELEN DE UMBRIA	ACUABEL	BELEN DE UMBRIA	PECES	Total municipio 90 ton/año
25	ASOCIACION NACIONAL AGROPECUARA DE PRODUCTORES DE PLATANO DE BELEN DE UMBRIA	ASPLABEL	BELEN DE UMBRIA	PLATANO	44,400 ton/año
26		ASOHUEVO	BELEN DE UMBRIA	HUEVO	5900 animales con promedio de 180 huevos al año
27	ASOCIACION DE TRUCHEROS DE BELEN DE UMBRIA	ATRUCHABEL	BELEN DE UMBRIA	PECES	Total municipio 90 ton/año
28	ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CAFÉ DE ALTA CALIDAD "CUCHILLA DEL SAN JUAN"		BELEN DE UMBRIA	CAFÉ	130 @/Ha
29	ASOCIACION DE AGUACATEROS DE BELEN DE UMBRIA	ASOAGUACATE	BELEN DE UMBRIA	AGUACATE	12 ton/Ha

Fuente: plan nacional de desarrollo 2012-2015 Belen de Umbría

❖ Guática³⁵

La economía de Guática se basa en la agricultura, pero no se especifica qué tipo de cultivos ni las cantidades que se cosechan. Dentro del sector productivo vale la pena señalar que:

“En el municipio de Guática³⁶ (Risaralda), con información del Sistema de Información y Estadística Territorial- SIETE, cuenta con 4.519 productores, con un

³⁵ Tomado de: http://guatica-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml consulta realizada el 10 de octubre de 2014.

área de sembrado 2.447 hectáreas, cultivos distribución de área sembrada por tecnología tecnificada 2.158 hectáreas, la distribución de área sembrada por tecnología (%) 94%, total cosecha 2.900 toneladas, precio promedio al productor en el periodo \$5.274 / kg.”

A su vez la estructura agropecuaria municipal al año del 2009 era según lo ilustra la siguiente grafica dinámica y sostenida en el tiempo, mostrando una progresión positiva para la región. (Ver figura 1.)

Imagen 15. Estructura Agropecuaria para el año 2009.

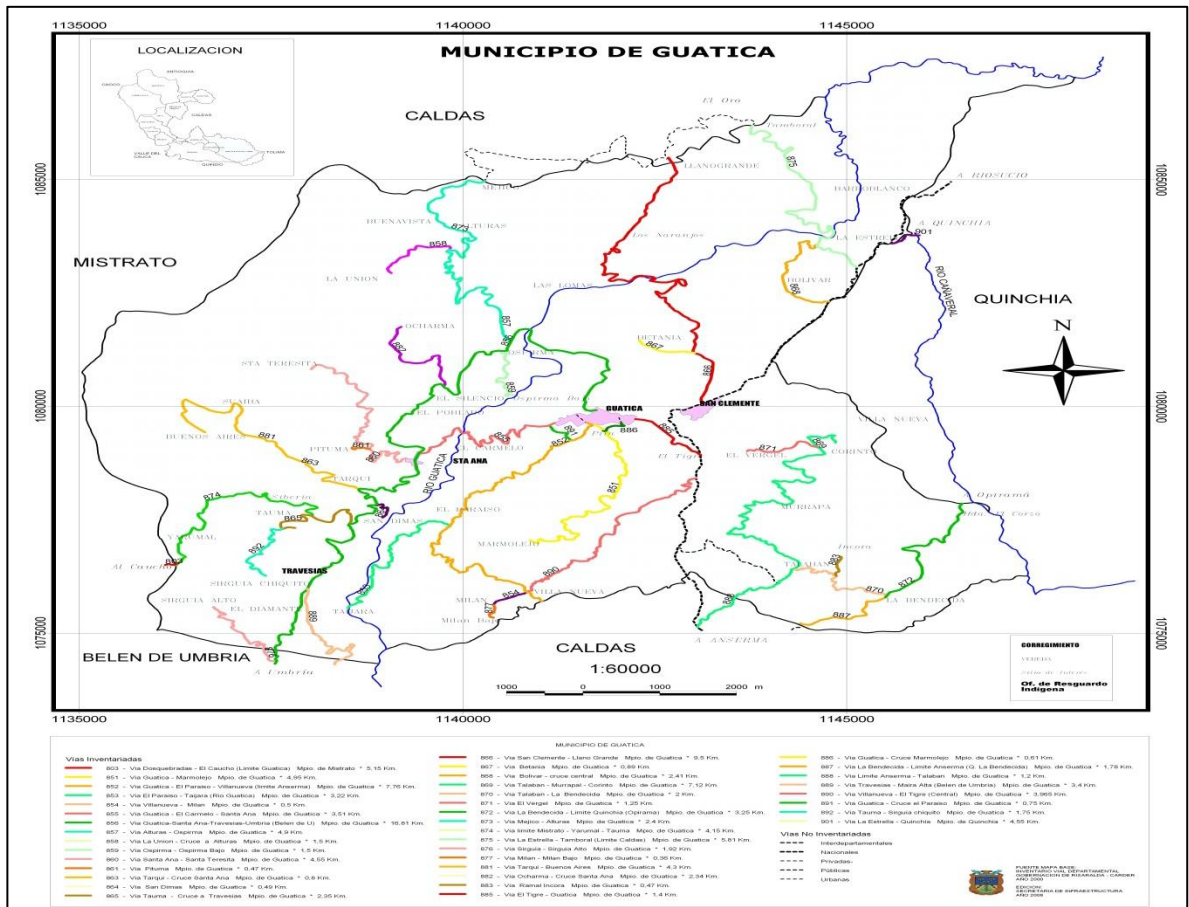
TIPO DE INFRAESTRUCTURA	GUÁTICA	
	No. Total	En funcionamiento
Centros de acopio de leche		
Pasteurizadora o procesadora de lácteos	1	1
Plantas de sacrificio de bovinos y porcinos	1	1
Plantas de sacrificio de aves		
Sacrificio promedio semanal (No. Aves)		
Molinos o trilladoras de cereales		
Procesadoras de frutas y hortalizas		
Plantas producción de alimentos balanceados		
Total trapiches de caña	32	32
Trapiches comunitarios	2	2
Trapiches a motor	32	32
Trapiches hidráulicos		
Trapiches tracción animal		

Fuente: plan de desarrollo Guática 20120-2015

La vía terrestre principal conecta al municipio con Pereira ubicada a una distancia de 95km. A continuación se presenta el mapa vial del municipio de Guática. (Ver figura2)

Imagen 16. Mapa vial de Guática.

³⁶ Tomado de: <http://planeacion.risaralda.gov.co/sitio/index.php/documentacion/viewdownload/8-5-guatica/146-plan-de-desarrollo-guatica-2012-2015> consulta realizada el 17 de octubre de 2014



Fuente:

http://www.risaralda.gov.co/site/main/intradocuments/webExplorer/mapas_viales_220

❖ La Celia³⁷

La principal fuente económica del municipio que se encuentra ubicado a 67 km al noroccidente de Pereira es la siembra de café como principal cultivo, el plátano dominico hartón que al igual que en Apía, Santuario, Pueblo Rico y Balboa es vendido a la compañía multinacional PepsiCo y es transportado a diario hacia Santuario a la planta peladora y en menor porción la caña panelera y frutos de clima frío. También en menor escala las actividades pecuarias a pequeña escala, como la ceba de cerdo, la avicultura, la ganadería y piscicultura de la cual se caracteriza la tilapia roja, La Celia cuenta con un centro de acopio para los

³⁷ Ver: http://laciela-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

productores de tilapia, pero este no se cuenta con la dotación necesaria para funcionar con normalidad.

De manera puntual en términos de indicadores socio-económicos debemos observar que:

“La principal³⁸ fuente de empleo en el municipio la genera las actividades relacionadas con el sector agropecuario, siendo el sector cafetero a través de sus actividades la principal fuente de ingresos y empleo. Con relación al empleo urbano, la administración municipal demanda las mayores cantidades de mano de obra, seguida del sector educativo y salud.

Se presenta el siguiente orden de ocupación o generador de empleo.

<i>Agricultura y ganadería</i>	<i>74.95%</i>
<i>Sector comercial</i>	<i>4.53%</i>
<i>Sector educativo</i>	<i>1.80%</i>
<i>Sector construcción</i>	<i>1.50%</i>
<i>Administración pública</i>	<i>1.15%</i>
<i>Servicios sociales y salud</i>	<i>1.15%</i>
<i>Hoteles y restaurantes</i>	<i>0.91%</i>
<i>Industria manufacturera</i>	<i>0.82%</i>

³⁸ Ver: <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/documentosExternos/LA%20CELIA%20P.OT.pdf> consulta realizada el 17 de octubre de 2014.

Por otra parte a nivel de infraestructura vial en relación con el municipio de la Celia, debemos señalar que cuenta con dos vías principales de comunicación terrestre, una que comunica al municipio con la capital del departamento por el sector de La Capilla y la antigua vía de acceso pro el municipio de Balboa. Las vías que comunican al municipio con sus veredas aledañas no se encuentran pavimentadas a excepción de la vía La Celia-Patio Bonito la cual es la vía de acceso desde Balboa y es la más importante en tráfico hacia y desde el municipio. El estado de las vías interveredales no es óptimo debido a factores climáticos.

❖ **La Virginia**³⁹

El municipio de La Virginia se encuentra ubicado al noroccidente de Pereira a unos 30 km, con la cual se comunica a través de una vía totalmente pavimentada y es el punto central de comunicación de Pereira con la mayoría de los otros municipios del departamento. La Virginia cuenta también con comunicación fluvial por medio del río Cauca, aunque ya no se usa para transporte en la antigüedad era utilizado para transporte de mercancías entre Cartago, Cali, La Virginia y los municipios del norte del Valle, todavía hay lanchas que transportan pasajeros con fines turísticos hacia Cartago y La Unión en el Valle del Cauca.

Su economía se basa principalmente en el comercio y a menor escala la industria maderera, la extracción de materiales de río, el turismo y la construcción y en su zona rural la ganadería y el cultivo de caña de azúcar que en su mayoría es destinado al Ingenio Risaralda y la además de esto cerca del 80% de la gente que trabaja en el ingenio tiene su residencia en el municipio de La Virginia representan su base económica.

En relación con el ámbito productivo y competitivo como tal de la región de la Virginia se debe tomar como referente el programa número 9 titulado unidos en la

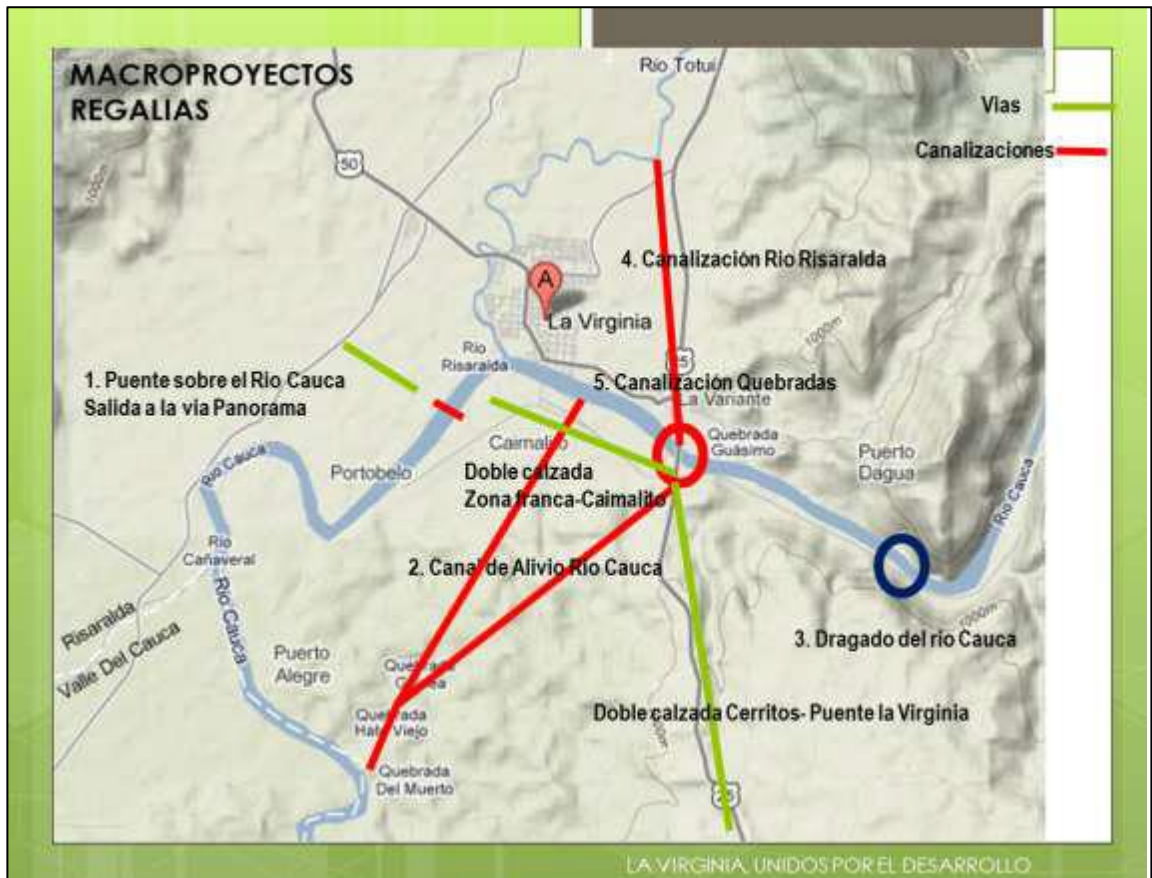
³⁹ Disponible en: http://www.lavirginia-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

promoción del desarrollo y articulado por el plan de desarrollo 2012-2015 para el municipio de la Virginia, en el cual queda estipulado:

“Un factor determinante en el desarrollo económico de un territorio es la generación y aplicación del empleo productivo. Será entonces necesario, y es propósito del presente plan, la consecución y ejecución de programas para la promoción de micro y famiempresas, apoyo a la asociatividad, buscando hacer de la Virginia un municipio competitivo que permita sustentar su desarrollo a mediano plazo. Se busca impactar para reducir los niveles de pobreza en el municipio, aumentar la productividad, la competitividad, el empleo, los ingresos personales y familiares de los estratos bajos, la equidad en la distribución del ingreso y el crecimiento económico general del municipio. En esta materia el artículo 76 de la Ley 715 de 2001 asigna las siguientes competencias al municipio.”

De otra parte dado que una de las líneas programáticas en el municipio de la Virginia busca justamente un aprovechamiento eficiente de recursos económicos en particular por concepto de regalías, es pertinente exponer los proyectos que a nivel regional se buscan concretar en términos de mejoramiento y ampliación de la malla vial. (Ver figura 3)

Imagen 17. Macro proyectos en material vial en la Virginia.



Fuente: plan de desarrollo la Virginia 2012-2015.

❖ Marsella⁴⁰

Este municipio se encuentra ubicado a 30 km de la ciudad de Pereira y a 40 de Manizales.

En la actualidad su economía se basa en la agricultura de productos como el café, plátano, el cual es vendido a la compañía PepsiCo a un precio de \$600 el kilo puesto en la fábrica según indica la emisora Ecos 1360, aguacates, cítricos y flores. En menor escala la ganadería sobre todo la bovina.

En términos generales a propósito del ámbito productivo y la infraestructura vial, debemos reseñar en este apartado; el Artículo 43: PROGRAMA No. 10: VIAS

⁴⁰ http://www.marsella-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL PROGRESO en el cual se condensan los siguientes supuesto y líneas de acción; cita:

“En la globalización⁴¹ de los procesos productivos de nuestra región y la apertura a nuevos mercados como los tratados de libre comercio se hacen indispensables tener unas vías e infraestructura para la movilidad y comunicación, en buenas condiciones, para que la población acceda a lugares de trabajo, servicio y consumo, y nuestro sector económico sea competitivo y eficiente en sus procesos. Es de vital importancia mejorar, mantener y atender en la emergencia la infraestructura vial y comunicativa del municipio.”

Meta de resultado	Indicador			
	Nombre	Unidad de Medida	Línea Base (Diciembre 2011)	Valor Esperado al 2015
Incrementar en un 40% el buen estado de la red vial de Marsella	Red vial en buen estado	%	5	45

Así como la línea programática para el desarrollo de la malla vial en el municipio de Marsella; cita: **“Artículo 44: SUBPROGRAMA No. 10.1: RED VIAL URBANA**

El mantenimiento de la red vial Municipal permitiendo la movilidad y la seguridad, por lo que se debe intervenir las vías integrando a la comunidad con mecanismos de autogestión para mejorar la calidad de vida de los marsellese.”

Meta de Producto	Indicador			
	Nombre	Unidad de Medida	Línea Base (Diciembre 2011)	Valor Esperado al 2015
Construir 500 metros de vía nueva	Vía construida	Metro	80	580

⁴¹ Ver: Plan de desarrollo “Por la Marsella que Queremos” 2012-2015.

Mantener en buenas condiciones el 50 % de las vías urbanas.	Vía en buen estado	%	0	50
---	--------------------	---	---	----

❖ **Mistrató**⁴²

Se encuentra ubicado a 85 km al noroccidente de Pereira. Su economía se basa en la agricultura donde predominan el lulo, la mora y la granadilla con una producción promedio de 12 toneladas cada 2 semanas, las cuales son vendidas principalmente en Bogotá, Cali, Medellín y Pereira, y el plátano con una producción semanal de 7 toneladas, que son vendidas a la asociación asplabel del municipio de Belén de Umbría, la ganadería, la minería y el turismo. Tampoco suministra información sobre las vías del municipio.

❖ **Pueblo Rico**⁴³

Se encuentra ubicado sobre la cordillera occidental a 93 km al noroccidente de Pereira. Cuenta con 2 vías de acceso totalmente pavimentadas, una de ellas desde La Virginia con una longitud de 56 km y una en construcción que parte desde La Unión en dirección a San Antonio del Chamí.

Su economía se basa como la mayoría de los municipios del departamento en la agricultura y la ganadería. En el área de la agricultura se destacan productos como la caña panelera, la cual tiene alrededor de 1.303 hectáreas sembradas con una producción promedio de tres toneladas de panela por hectárea, también el plátano y el banano, pero el plátano es principalmente para el consumo familiar ya que debido a su bajo precio de venta sale muy costoso comercializarlo en la cabecera municipal. Por último la ganadería la cual no se encuentra tecnificada y debido a la mala nutrición de los animales este negocio no es muy rentable en esta región.

⁴² http://www.risaralda.gov.co/site/main/web/es/mistrato_37

⁴³ http://www.pueblorico-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

❖ **Quinchia**⁴⁴

Ubicado a 110 km al norte de Pereira, tiene dos vías de acceso, una de ellas por Chinchiná en el departamento de Caldas y la otra pasando por el municipio de La Virginia, estas dos vías se encuentran totalmente pavimentadas y en buenas condiciones.

La economía del este municipio se basa en la agricultura principalmente del café, yuca, plátano y caña panelera y últimamente se ha convertido en un importante productor de mora. También la minería por el cual este municipio se caracteriza por ser un importante productor de oro y en menor escala de carbón.

❖ **Santa Rosa de Cabal**⁴⁵

Su economía se basa en la producción cafetera acompañada de la producción de plátano el cual ofrece un buen rendimiento económico y posibilidades de desarrollo industrial, la producción del lulo y la mora cuya venta es regulada por la Federación Nacional de Cafeteros debido a que no hay mucha demanda en el consumo de la fruta a nivel nacional, según se indica en el trabajo titulado: Transformación y comercialización del lulo en Risaralda de los autores Andrés Felipe Rueda Hurtado, Laura Vanessa Calvo Loaiza y Julián Alberto Isaza Henao está tomando parte de la economía del municipio, aunque los productores estén calificados para poder producir alrededor de 40 toneladas por hectárea no se llega a estos niveles debido a la ya mencionada demanda del producto, esta se vende en su totalidad a la empresa Postobón, la cual solo compra en Colombia el 30% de su demanda básica y el 70% restante lo trae de Ecuador, debido a que es más barato, según se indica en el mismo trabajo, los productores lo transportan semanalmente a un centro de acopio donde es vendido a Postobón S.A y el turismo, parte de este turismo es derivado de la actividad cafetera y de los termales. En función de infraestructura vial está comunicado con Pereira por


⁴⁴ Ver: http://quinchia-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

⁴⁵ Tomado de: http://www.santarosadecabal-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

medio de una vía doble calzada totalmente pavimentada ya que esta hace parte del corredor vial entre Pereira y Manizales.

A continuación se anexa la gráfica correspondiente al plan de acción para Santa Rosa de Cabal, respecto a mejoramiento y recuperación de malla vial en el municipio en función del programa denominada por la administración, Santa Rosa de Cabal productora y competitiva.

Imagen 18. Plan de acción Malla Vial Santa Rosa de Cabal.

 Municipio de Secretaría de Planeación PLAN DE ACCIÓN Vigencia 2012															
Línea estratégica (o eje estructurante)		SANTA ROSA DE CABAL PRODUCTORA Y COMPETITIVA													
Sector:		VIAS													
Programa:		MALLA VIAL, URBANA Y RURAL													
Meta de Resultado:															
Subprograma															
Meta de Producto:		Ejecutar el mantenimiento de vías rurales con el acompañamiento del Departamento.													
1	2	3	Indicador proyecto			7	8	9	Indicador actividad			Recursos			16
Código	Nombre de proyecto	Meta de proyecto	Nombre	Valor actual (31/12/11)	Valor esperado (31/12/12)	Actividades del Proyecto	Fecha realización actividad	Meta de las actividades	Nombre	Valor actual (31/12/11)	Valor esperado (31/12/12)	Rubro presupuestal	Fuente	Monto (miles de pesos)	Responsable
	Mantenimiento de Vías Rurales y Urbanas	1	Kilómetros de vías reparadas y con mantenimiento	95,48	120	Suministro afirmado	Marzo de 2012	1	Contrato de suministro de material	1	1	2201060401	sgp	150000	Secretario de Desarrollo económico-Subsecretario obras públicas
Total proyecto		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	150000	*
Meta de Producto:		Ejecutar el mantenimiento de las vías urbanas con materiales en concreto o asfalto, y mano de obra del Municipio													
	Mantenimiento de vías urbanas	1	Número de cuadras intervenidas	97	20	Reparcho con asfalto	Marzo de 2012	1	Número de cuadras intervenidas	97	20	220608	sgp	50000	Secretario de Desarrollo económico-Subsecretario obras públicas
Total proyecto		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	50000	*

Fuente: plan de desarrollo 2012. Santa Rosa de Cabal

❖ Santuario⁴⁶

Se encuentra ubicado a 64 km al norte de Pereira. En el municipio de Santuario existen 153.45 km de vías terciarias, 10.50 km de vías secundarias y 20.05 km de vía principal o del orden nacional, para un total de 184 km, que representan el 7.79% de la longitud total de la red vial del departamento.

El estado actual de las vías terciarias (veredales) es bueno y su cobertura llega a todas las veredas pobladas del municipio. Sin embargo, su mantenimiento se dificulta en ciertos sectores debido a la falta de canteras de afirmado y por el desentendimiento de la misma comunidad para mantener las orillas libres de maleza y despejadas las obras de drenaje.

Esta red presenta puntos críticos, causados por fallas. Y por falta de obras de drenaje.

La carretera Apía-La Virginia, de orden nacional, es de vital importancia para el mercado local y el intercambio social y económico con otras regiones. Su capa asfáltica se encuentra en regular estado.

Su economía se basa en la producción de café la cual se estima en alrededor de 8.625 toneladas anuales (Santuario es el 17° productor a nivel nacional), es la más importante con al menos el 71,06% del área sembrada, esta producción es transportada hacia la cooperativa de cafeteros mayormente en jeeps debido al estado de las vías y la cantidad recogida y en segundo lugar la explotación forestal y el plátano que se vende en su totalidad a PepsiCo después de ser pelado en la planta peladora que se encuentra en el municipio.

⁴⁶ http://santuario-risaralda.gov.co/informacion_general.shtml

10. INDICADORES DE GESTIÓN

El logro de la competitividad en una organización depende del control que se ejerza en sus actividades, por lo cual los indicadores de gestión se convierten en una herramienta clave para medir el desempeño en cuanto a calidad y productividad, se debe disponer de indicadores que nos garanticen contar con información constante, real y precisa de efectividad, eficiencia, eficacia, productividad, calidad, ejecución presupuestal, incidencia de la gestión, los cuales constituyen los signos vitales de la organización.

También es importante tener unos indicadores que nos permitan interpretar y medir las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas (matriz DOFA), ya que es importante clarificar y precisar las condiciones en que se encuentra la empresa para así tener las herramientas necesarias a la hora de mejorar o hacer frente a algún problema.

Un indicador es una magnitud que expresa el comportamiento o desempeño de un proceso, que al compararse con un nivel de referencia que permite detectar desviaciones tanto positivas como negativas.

“Lo que no se mide no se puede controlar y lo que no se controla no se puede gestionar”⁴⁷

10.1. Principales funciones de los indicadores de gestión

- Apoyar y facilitar los procesos de gestión.
- Controlar la evolución de los principales procesos y variables respecto al tiempo.
- Sirve de base para la implementación de normas y procesos útiles y efectivos para la organización.
- De base para la planificación y la prospección.
- De base para el sistema de remuneración e incentivos.

⁴⁷ Tomado de: http://www.excelencia-empresarial.com/gestion_indicadores.htm

- De base para la comprensión de la evolución, situación actual y futuro de la organización.
- Propicia la participación de personas en la gestión de la organización.

Para que haya un buen flujo de información y ésta sea confiable, los datos deben ser exactos, ser producidos o analizados de manera periódica (diario, semanalmente, mensualmente, etc.), deben incluir todas las partes de interés de la organización, oportuna y relevante, sin importar si proviene de una fuente externa o interna desde que sea la correcta.

10.2. Indicadores de la logística

Los indicadores de la logística son datos numéricos y cuantitativos que permiten evaluar el desempeño y resultado de cada proceso, estos procesos son: recepción, almacenamiento, inventarios, despachos, distribución, entregas, facturación y flujos de información.

10.2.1. Objetivos de los indicadores logísticos

- Identificar y tomar acciones sobre problemas operativos.
- Medir el grado de competitividad de la empresa frente a sus competidores, ya sean nacionales o extranjeros.
- Satisfacer las expectativas del cliente mediante la reducción de los tiempos de entrega y la optimización del servicio.
- Mejorar el uso de los recursos y activos asignados, para aumentar la productividad y efectividad en las diferentes actividades hacia el cliente final.
- Reducir gastos y aumentar la eficiencia operativa.
- Compararse con las empresas del sector en el ámbito local y mundial (Benchmarking).

10.2.2. Utilidad de los indicadores de gestión

- Crear parámetros de planeación de actividades logísticas.
- Medición de resultados.
- Proyección de logros.
- Identificar mejoras internas.
- Dinamizar los procesos logísticos de mercancías mediante la interrelación de todas sus actividades internas.
- Potencializar la actividad comercial.
- Multiplicador de la realidad empresarial.
- Capacidad real.
- Capacidad instalada.

10.2.3. Esquema de implantación

Para comenzar la etapa de implantación de los indicadores de gestión logística es de vital importancia tener claro cuáles son los procesos que se desarrollan en esta área y cuál es la manera correcta de hacerlo, tener presente que el hacer siempre las cosas correctamente produce como consecuencia la efectividad y la productividad.

Para el caso de la logística solo se deben desarrollar indicadores para éstas actividades o procesos relevantes al objetivo logístico de la empresa. Para esto se deben tener en cuenta los siguientes pasos:

- Identificar el proceso logístico a seguir.
- Conceptualizar cada paso del proceso.
- Definir el objetivo del indicador y cada variable a medir.
- Recolectar la información correspondiente de cada proceso.
- Cuantificar y medir las variables.
- Establecer el indicador a controlar.
- Comparar con el indicador global y el de la competencia interna.
- Seguir y retroalimentar las mediciones periódicamente.

- Mejorar continuamente el indicador.
- Proyección y benchmarking externos.

10.2.4. Algunos indicadores divididos en categorías

10.2.4.1. Compras y abastecimiento

- Certificación de proveedores = $\frac{\text{Proveedores certificados}}{\text{Total de proveedores}}$
- Calidad de los pedidos generados = $\frac{\text{Pedidos generados sin problemas}}{\text{Total de pedidos generados}} \times 100$
- Volumen de compra = $\frac{\text{Valor de las compras}}{\text{Total de las ventas}}$
- Entregas perfectamente recibidas = $\frac{\text{Pedidos rechazados}}{\text{Total de ordenes de compra recibidas}} \times 100$

10.2.4.2. Producción e inventarios

- Capacidad de producción utilizada = $\frac{\text{Capacidad utilizada}}{\text{Capacidad maxima del recurso}}$
- Rendimiento de maquina = $\frac{\text{Numero de unidades producidas}}{\text{Capacidad maxima del recurso}} \times 100$
- Rotación de mercancía = $\frac{\text{Ventas acumuladas}}{\text{Inventario promedio}}$
- Valor económico del inventario = $\frac{\text{Costo de ventas del mes}}{\text{Valor inventario físico}}$
- Exactitud de los inventarios = $\frac{\text{Valor diferencia}}{\text{Valor total inventario}} \times 100$

10.2.4.3. Almacenamiento y bodegaje

- Costo de la unidad almacenada = $\frac{\text{Costo almacenamiento}}{\text{Nro de unidades almacenadas}}$
- Costo de unidad despachada = $\frac{\text{Costo operación bodega}}{\text{Total unidades despachadas}}$

- $$\text{Costo metro cuadrado} = \frac{\text{Costo total operativo de bodega}}{\text{Total area de almacenamiento}}$$
- $$\text{Costo de despachos por empleado} = \frac{\text{Costo total operativo de bodega}}{\text{Numero de empleados de la bodega}}$$
- $$\text{Nivel de cumplimiento en despachos} = \frac{\text{Nro total de despachos a tiempo}}{\text{Nro total de despachos requeridos}}$$

10.2.4.4. Transporte y distribución

- $$\text{Costo del transporte Vs. Ventas} = \frac{\text{Costo total del transporte}}{\text{Valor ventas totales}} \times 100$$
- $$\text{Costo operativo por conductor} = \frac{\text{Costo total del transporte}}{\text{Nro de conductores}}$$
- $$\text{Comparativo costo del transporte} = \frac{\text{Costo de transp propio por unidad}}{\text{Costo de contratar transp por unidad}}$$
- $$\text{Entregas perfectas} = \frac{\text{Pedidos entregados a tiempo}}{\text{Total de pedidos entregados}}$$
- $$\text{Entregas a tiempo} = \frac{\text{Nro de pedidos entregados completos}}{\text{Total de pedidos}}$$

10.2.4.5. Costo logístico

- $$\text{Costos logísticos Vs. Ventas} = \frac{\text{Costos logísticos totales}}{\text{Total ventas de la compañía}} \times 100$$
- $$\text{Costos logísticos Vs. Utilidad bruta} = \frac{\text{Costos logísticos totales}}{\text{Utilidad bruta de la compañía}}$$
- $$\text{Costos de operación del centro de distribución Vs. Ventas} = \frac{\text{Costos operacionales de distribución}}{\text{Total ventas de la compañía}}$$

10.2.4.6. Importaciones y exportaciones

- $$\begin{array}{l} \text{Costo unidad} \\ \text{importada/exportada} \end{array} = \frac{\text{Costo de la mercancía importada/exportada}}{\text{Total unidades importadas/exportadas}}$$

11. TENDENCIAS LOGÍSTICAS

11.1. Gestión de la calidad logística

Esta consta de dos procesos fundamentales, primero el control de calidad, el cual se basa en las técnicas de inspección aplicadas a la producción y posteriormente el aseguramiento de la calidad, la cual consiste en garantizar un nivel continuo de la calidad total y así lograr un proceso de mejora continua.

Para mejorar el nivel de satisfacción del cliente las empresas deben tener en cuenta los siguientes tres factores que indican calidad.

- El producto o servicio debe cumplir con todas sus especificaciones técnicas y requerimientos que hayan sido definidos de acuerdo con éste.
- La capacidad de adaptarse a su propósito y de ser usada.
- Cada producto o servicio tiene como función principal cumplir con las expectativas del consumidor y alcanzar en él un grado de satisfacción mayor al que le dan otros elementos con similares características.

“El sistema de gestión de calidad permite establecer la política de logros y objetivos, y como se lograrán dichos objetivos”⁴⁸

Los principios de la gestión de calidad son:

- Organización enfocada al cliente.
- Liderazgo.
- Participación del personal.
- Enfoque basado en proceso.
- Gestión entendida como un sistema,
- Mejora continua.
- Toma de decisiones basadas en hechos y resultados.
- Relación mutuamente beneficiosa con clientes y proveedores.

⁴⁸ Norma ISO 9000 del año 2000

11.2. Logística inversa

“La logística inversa es un término amplio que se refiere a las habilidades administrativas de la logística y actividades que participan para reducir, manejar y deshacerse de desechos peligrosos y no peligrosos provenientes de los empaques o de los productos mismos. Esto incluye la distribución inversa, lo que causa que los bienes y la información fluyan en dirección opuesta a las actividades logísticas normales”⁴⁹

“Comprende todos aquellos procesos relacionados con la recuperación de productos desde el consumidor al productor, el reciclaje, la reutilización de materiales y componentes, la eliminación de residuos y las operaciones de restauración, reparación y re fabricación”⁵⁰

Actualmente es muy común en los mercados B2B que las fábricas envíen grandes volúmenes de mercancías y necesiten planificar las devoluciones de cierta parte de su producción. Una de las áreas más grande de la logística inversa es el reciclaje y el reúso. Esto debido a regulaciones ambientales en muchos países y a la reducción de costos y mejorar la eficiencia. Por otra parte la reducción de recursos reduce la cantidad de materiales para que se genere menos basura, el empaque debe ser minimizado. Un producto reciclable significa que debe ser regresado a la fábrica para que hagan con ellos otros productos, pero lo más factible es que la basura vaya a compañías de reciclaje y reusable significa que es más probable que este vuelva a la fábrica, por ejemplo las cámara desechables, las cuales se desmantelan para reusar muchas partes en la fabricación de cámaras nuevas.

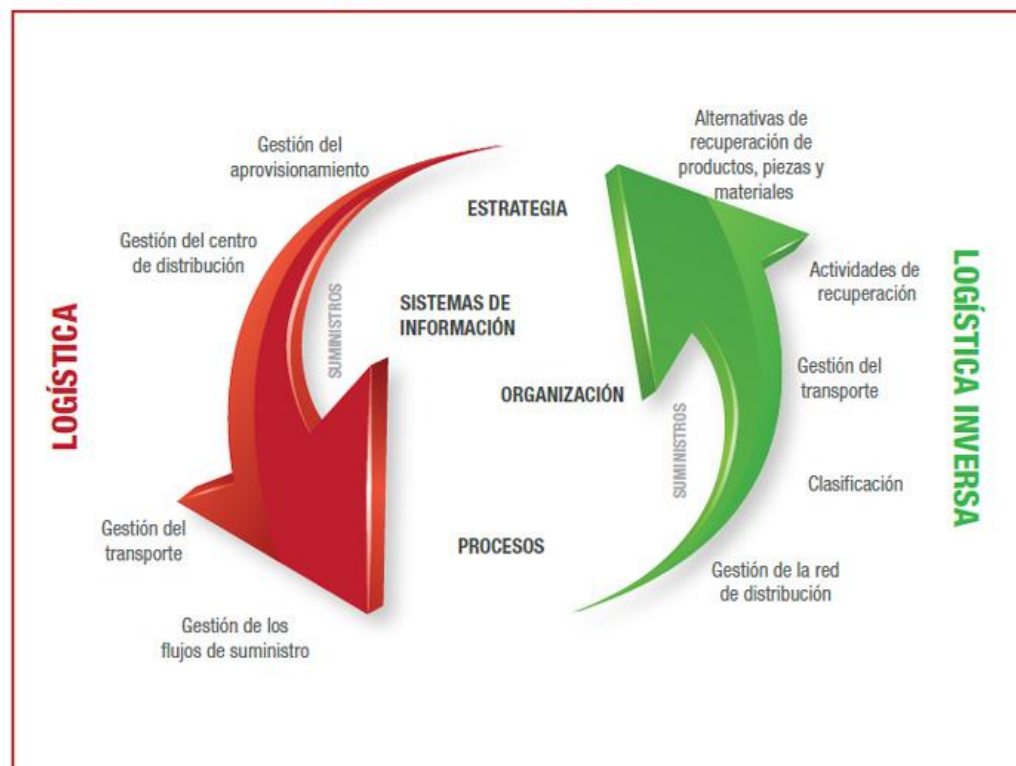
⁴⁹ “Reuse and Recycling-Reverse Logistics Opportunities”, Council of Logistics Management, Oak Brook, IL 1993, p3.

⁵⁰CAMACHO RODRIGUEZ, Luz Dary . (2009). Logística comercial, Modulo curso académico. Bogotá D.C. UNAD, p312

Un área muy importante de la logística inversa es el manejo de desechos peligrosos debido a los estrictos reglamentos de seguridad para el manejo de ciertos materiales en algunos países, obligan en muchos casos a los fabricantes a encargarse del trabajo de deshacerse de estos desechos debido a que tienen más conocimiento en el manejo de materiales especiales y peligrosos. En Alemania por ejemplo las empresas están obligadas a recoger sus materiales de empaque. La firma Duales Systems Deutschland ofrece servicios para actuar como intermediaria y hacerse cargo de los empaques, estos se encargan de recoger los materiales de empaque y reciclarlos. La quema de estos materiales es también considerada reciclaje.

Imagen 19: Integración de la red de logística tradicional y la logística inversa

Integración de la red de logística tradicional y logística inversa



Fuente: Revista de Logística

12. PUNTOS CRÍTICOS

- No hay infraestructura férrea organizada para el transporte de mercancías hacia los principales puertos marítimos del país.
- La terminal de carga del Aeropuerto Matecaña es subutilizada.
- Altos costos de los peajes en las vías que comunican al departamento con sus departamentos limítrofes.
- Alto costo de los combustibles (país en general).
- Malas condiciones de las vías internas del departamento.
- La malla vial de la ciudad de Pereira es muy estrecha, lo que dificulta el tránsito de camiones grandes dentro de la ciudad.
- No hay suficientes vías de acceso al municipio de Dosquebradas, por lo tanto los camiones se ven obligados a transitar por vías de barrio, lo cual es peligroso ya que se pueden causar accidentes.

13. PROSPECTIVA ESTRATÉGICA

De acuerdo con el documento entregado por la Comisión Regional de Competitividad en el documento “Plan Regional de Competitividad” del departamento de Risaralda, uno de los puntos importantes a implementar para mejorar el desarrollo económico de la región es la logística, determinándola como uno de los sectores promisorios en el cuadro de sectores estratégicos para el desarrollo de la región.

Tabla 9: Sectores estratégicos de la economía de Risaralda.

Sectores Estratégicos	Sectores tradicionales	Café
		Confecciones
		Comercio
	Sectores priorizados	Metalmecánica
		Turismo
		Agroindustria
	Sectores promisorios	Biotecnología
		<u>Logística</u>
		BPO (<i>Business Process Outsourcing</i>)

Fuente: Plan Regional de Competitividad

Para poder aprovechar al máximo la posición geoestratégica con la que cuenta el departamento se requiere un desarrollo enfocado en:

- El sector vial multimodal.
- Transporte de servicios, carga y pasajeros.
- Normatividad e institucionalidad.
- Tecnologías de la información.

Junto con esto se requiere el desarrollo de la correspondiente infraestructura de servicios públicos que garanticen el cubrimiento total de la demanda en las zonas de transformación y comercialización de insumos.

En el documento “Risaralda futuro posible: construcción social visión 2032” se propone el “desarrollo de áreas logísticas que permitan consolidar cargas regionales”, con el fin de mejorar la productividad de los sectores o actividades económicas más relevantes del departamento ya sea por producción regional o porque por la región circulan grandes volúmenes.

En las ciudades de Pereira y Dosquebradas existen empresas ya establecidas que se comportan como centros de acopio de mercancías o de materias primas, ya que se centran en recolectar y luego distribuir estos a otras regiones, actuando como empresas de logística.

Para mejorar el aspecto logístico en el departamento se deberían concentrar esfuerzos en fortalecer los sectores hasta ahora más relevantes de su economía, para de esta manera lograr que este sea un referente nacional. Estos sectores y las empresas que más aportan al comercio de la región son:

- Maquinaria industrial y equipos eléctricos: Asea Brown Boveri y Magnetron.
- Autopartes: Suzuki, Buscar de Colombia e Integrando Ltda.
- Industria de papel y envases: Papeles Nacionales, Kimberly Colpapel – Crez – Kc y Cartones y papeles de Risaralda.
- Textil y confecciones: Omnes, Coats Cadena y una gran diversidad de pequeñas, medianas y microempresas.
- Importación de plástico en forma primaria: Plásticos Zener y Normarth Ltda.
- Cacao y chocolate: Nestlé.
- Adicionalmente la fabricación y transporte de muebles, detergentes y cosméticos influyen en el mapa logístico departamental.

Otro aspecto importante en el mejoramiento de la logística es la academia, esto significaría una base para consolidar este *cluster* con programas académicos que den una mejor base para el manejo del área y tener profesionales en el tema de la región y para la región.

Durante el proceso de formulación del programa “Visión 2032”, se definieron los siguientes puntos como los parámetros del diamante de competitividad del *cluster* logística como los puntos a considerar para el mejoramiento de la infraestructura y el crecimiento económico de la región:

❖ **Gobierno**

- Fue catalogado como promisorio dentro de la agenda de competitividad de Risaralda.
- Se encuentra respaldado por una política nacional.

❖ **Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas**

- Empresas significativas del área logística se encuentran asentadas en Pereira y Dosquebradas (Servientrega, Centro Logístico del Eje Cafetero, Almacafé, Mercasa, etc.).

❖ **Condiciones de la demanda**

- Existencia de clientes locales con conocimientos.

❖ **Condiciones de los factores**

- Conexiones viales y aeroportuarias.
- Hace parte del corredor geoestratégico del occidente colombiano.
- En caso de realizarse el puerto de Tribugá, el departamento quedaría con ubicación privilegiada.
- Existencia de un programa académico en tecnología en logística.
- El área metropolitana como centro de la megalópolis Bogotá, Cali y Medellín.
- Pereira cuenta con influencia en 92 municipios de la región.
- Grande y significativa infraestructura en servicios públicos.
- Exenciones tributarias para el establecimiento de nuevas empresas.

A continuación se presentan las fortalezas, debilidades oportunidades y amenazas del ámbito económico – productivo dentro del ámbito logístico la región.

❖ **Fortalezas**

- Ubicación estratégica nacional y sobre todo en el corredor que articula los departamentos de Antioquia y Valle del Cauca.
- Aumento de la oferta de educación superior.
- Importante plataforma de infraestructura física.
- Empresarios con amplia trayectoria en negocios internacionales.
- Pereira es considerado como el centro financiero del Eje Cafetero.
- Facilidades para realizar negocios por internet.

❖ **Debilidades**

- Por ser sucursales de entidades financieras nacionales y algunas regionales con sedes en otras ciudades, no hay autonomía financiera.
- Falsa creencia de vocación turística en los municipios del departamento, diferentes a Pereira y Santa Rosa de Cabal.
- Los instrumentos financieros son muy precarios en la región, por ejemplo, son muy débiles los institutos para el fomento del desarrollo regional, o no existen capitales de riesgo, entre otras.
- Es muy difícil sustentar una estrategia de competitividad basada en los bajos costos, debido a los altos costos de la materia prima e insumos, además los desarrollos científicos y tecnológicos no han logrado elaborar insumos o bajar costos.
- Escasa preparación para la atención al turista.
- Altos niveles de desempleo.
- Bajos niveles de competitividad.
- Alta concentración de la economía en Pereira y Dosquebradas.
- Permanente presencia de capitales provenientes del narcotráfico.
- Alto nivel de actividades ilícitas como el contrabando y la informalidad, lo cual no genera ingresos por impuestos.
- Problemas estructurales de la economía de Risaralda para participar en dinámicas globales provechosas.
- No continuidad de las políticas de apoyo a las cadenas productivas.

- No se aplica la investigación al desarrollo socioeconómico del territorio.
- Se está perdiendo la propiedad de los medios de producción y del capital.

❖ **Oportunidades**

- Firma de acuerdos y tratados internacionales.
- Marca de café reconocida en el mundo.
- Integración de Colombia a los corredores de desarrollo del mundo.
- Posibilidad de atraer inversión extranjera.
- Posibilidades de realizar alianzas estratégicas.

❖ **Amenazas**

- Cambios tecnológicos en el mundo sacan del mercado algunos productos tradicionales.
- Se incrementa el flujo de mercancías provenientes de otros lugares del mundo.
- Los productos locales no pueden competir con algunos productos traídos de otras partes de Colombia o del resto del mundo.

14. CONCLUSIONES

En términos generales y llegados a este punto de la presente investigación, estamos en condiciones de afirmar a modo de cierre que; Colombia como nuevo globalizador, país vinculado a la nueva dinámica de la economía mundial, ha suscrito una serie de tratados de libre comercio, con diversos países y se halla a la búsqueda de nuevos vínculos y nexos comerciales con otras naciones que le puedan reportar beneficios ya sea en el orden bilateral o multilateral, para el enriquecimiento de la economía interna, no obstante de efectuarse como ya ha sucedido con México o la Unión Europea entre sus casos más representativos, debe adoptar políticas o estrategias que garanticen una salvaguarda o protección de la economía interna y por extensión de la industria nacional, esto por lo menos en lo que respecta a la naturaleza de los tratados de libre comercio y sus repercusiones a nivel socio económica para una nación que entra no solo a intercambiar bienes y servicios sino además a competir con mercados mucho más fuertes o robustos que el nacional.

De otra parte; a partir del diagnóstico situacional de la logística en el departamento de Risaralda y teniendo en cuenta que las ciudades y las regiones en el mundo han encontrado en el comercio exterior una fuente eficiente de crecimiento de las economías, y han identificado que la información y el conocimiento sobre sus capacidades productivas y de los mercados externos, son interpretados en términos de instrumentos esenciales para aprovechar las circunstancias que surgen con los tratados comerciales entre los países. El impacto que a nivel regional o más aun departamental, que para el caso de Risaralda, supone un ejercicio de análisis y comprensión no solo en términos de la ampliación y el acceso de los bienes y servicios para determinar cómo articular y contar con entornos normativos estables que faciliten el incremento de la inversión y el comercio; se hace igualmente necesario desarrollar un diagnóstico situacional de la logística en el departamento de Risaralda, esto con el fin de identificar la

situación actual de los corredores logísticos, los centros de acopio y tránsito de mercancías en el departamento de Risaralda, respecto a sus posibilidades de desarrollo socio-económico en el mercado internacional.

Pues bien a modo de cierre se resalta entonces, que una vez finalizado el diagnóstico situacional y cumpliendo a cabalidad con cada uno de los objetivos planteados se presentan los siguientes ítems de manera concluyente, a saber:

- La infraestructura vial desde Pereira hacia los departamentos de Quindío, Valle del Cauca y Caldas se encuentra en excelentes condiciones.
- Existe un excelente desarrollo de centros logísticos, lo cual permitirá al departamento caracterizarse como el epicentro logístico nacional, aunque existe un gran déficit en infraestructura para el transporte ya que no se cuenta con vías adecuadas para movilizar carga pesada, ni las instalaciones convenientes para la realización de los procesos comerciales, pero el departamento se encuentra trabajando para mejorar las condiciones para hacer de este un referente nacional.
- Acerca del transporte férreo se debe mejorar la infraestructura física, aunque en el momento por el departamento pasa parte del tramo entre Cartago-La Felisa (pasando por la zona franca de Pereira en Caimalito), el cual se encuentra en construcción, pero de momento se encuentra parada y esto es una desventaja para la región, ya que esta es una alternativa menos costosa para el transporte de carga y además presentaría una mejora en los tiempos de viaje desde y hacia los puertos.
- El departamento planea convertirse en un referente logístico nacional y por consecuencia se encuentra invirtiendo y buscando inversionistas para conseguirlo por medio de las asociaciones público-privadas que velan por la institucionalidad, uniformidad y estandarización de los procesos, para

mejorar las condiciones para el proceso logístico mejorando la calidad de vida de los habitantes y la economía de la región.

- La creación de la ley 1682 del 22 de noviembre de 2013 permite los mecanismos para que en el departamento se creen las mejores condiciones para la práctica de la logística.
- La capacitación en el área de la logística es de vital importancia para generar mejores oportunidades de empleo para la gente del departamento y de esta manera lograr mejores resultados en el ámbito socio-económico.
- El Aeropuerto Matecaña no cuenta con las condiciones apropiadas, como lo son un tamaño apropiado de pista ni aeronaves para el transporte de carga para realizar procesos logísticos, además dentro del proyecto de modernización de este, no se cuenta con los recursos para mejorar la terminal de carga debido a los altos costos de que implican estas operaciones.

15. RECOMENDACIONES

- Promover el mejoramiento de la malla férrea del departamento ya que así se puede mejorar el tránsito de la mercancía y además es una alternativa de transporte más económica.
- Crear y/o adecuar corredores viales para la movilización de los camiones de más de tres ejes para optimizar tiempos.
- Controlar los tiempos de mantenimiento de la malla vial, ya que esto ayuda a mejorar los tiempos de desplazamiento de los vehículos de carga.

16. BIBLIOGRAFÍA

- Consejo Nacional de Política Económica y Social 3547 (CONPES), [en línea], Recuperado el [5 de Septiembre de 2012]. Disponible:http://www.acolog.org/wp-content/uploads/2011/03/politica_nacional_logistica_compes_3547.pdf.
- Comisión Regional de Competitividad de Risaralda (CRC), [en línea], Recuperado el [5 de Septiembre de 2012]. Disponible: <http://www.almamater.edu.co/sitio/Archivos/Documentos/Documentos/00000073.pdf>
- MÉNDEZ ÁLVAREZ, Carlos Eduardo. Metodología: Diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales. Cuarta Edición. Bogotá D.C: Limusa. Noriega Editores, 2006. 340p.
- CÓMO SE ESTRUCTURA UN BUEN MARCO TEÓRICO, [en línea], Recuperado el [3 de Febrero de 2013]. Disponible:<http://asesoriatesis1960.blogspot.com/2010/08/asesoria-de-tesis-trabajos-de-grado-e.html>
- CÓMO REALIZAR LA DELIMITACIÓN DEL TEMA Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN, [en línea], Recuperado el [3 de Febrero de 2013]. Disponible: <http://asesoriatesis1960.blogspot.com/2010/11/delimitacion-del-tema-y-limitaciones-de.html>
- BLANCO RIVERO, Luis Ernesto y FAJARDO PIEDRAHITA, Iván Darío. Simulación con Promodel, casos de producción y logística. Bogotá: Escuela Colombiana de ingeniería, 2003. 256 p.

- Long D. (2011). Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento local = International logistics: Global supply. México: Limusa, 2011. 504p.
- Infraestructura logística y de calidad para la competitividad de Colombia, Departamento de finanzas, sector privado e infraestructura Región de América Latina y el Caribe. Banco Mundial. 143p.
- CARDENAS, Mauricio, GAVIRIA, Alejandro y MELÉNDEZ, Marcela. La infraestructura en transporte, 2005. 97p.
- CAMACHO RODRIGUEZ, Luz Dary, Modulo curso académico logística comercial. Bogotá D.C: Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD, 2009. 319p.
- MORA GARCÍA, Luis Aníbal, Indicadores de la gestión logística KPI “Los indicadores claves del desempeño logístico”. 140p.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social 3760 (CONPES), [en línea], Recuperado el [23 de Octubre de 2013]. Disponible: <https://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=MQDpg0Nqli0%3D&tabid=1656>
- HIGUERA, Edgar, Planeación de infraestructura en función de los corredores logísticos, los corredores logísticos colombianos. Bogotá D.C: Universidad Politécnica de Valencia. 2007. 15p.
- GODET, Michel y DURANCE, Philippe, Prospectiva estratégica: problemas y métodos. San Sebastián, Donostia: Cuadernos de Lipsor. 2007. 104p.
- SCHWAB, Klaus, The Global Competitiveness Report 2013-2014. Ginebra, Suiza: World Economic Forum. 2013. 569p.
- Departamento Nacional de Planeación, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Tomo I. 541p.

- Departamento Nacional de Planeación, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Tomo II. 481p.
- Proexport, Revista de las oportunidades Proexport Colombia, Risaralda aprovecha los TLC.
- Departamento de cambios internacionales Banco de la Republica, Inversión extranjera directa en Colombia. 2012. 20p.
- Proexport, Directorio de zonas francas.
- CASTELLANOS ARIZA, Roymed Julio, Historia ferroviaria colombiana. Medellín: Suministros Ferroviarios Navarro W&S SAS. 5p.
- MIDEPLAN. Prospectiva y construcción de escenarios para el desarrollo territorial. Santiago de Chile, 2005.
- BALLOU, Ronald H, Logística. Administración de la cadena de suministro. 5ta edición. Ciudad de México: Pearson Education, 2004. 816p.
- MIKLOS, Tomás, Planeación prospectiva: Una estrategia para el diseño del futuro. Ciudad de México: Limusa, 2007. 204p.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Risaralda futuro posible: Construcción social visión 2032. Bogotá D.C. DNP, 2011.
- UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. Prospectiva con movilización social, bajo un contexto regional, en el marco del sesquicentenario del municipio de Pereira: Portafolio de proyectos para la prospectiva. Bogotá D.C. 2011.
- UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. Prospectiva con movilización social, bajo un contexto regional, en el marco del sesquicentenario del municipio de Pereira: Informe de prospectiva territorial. Bogotá D.C. 2011.

- LÓPEZ FERNÁNDEZ, Rodrigo, Logística comercial: Gestión comercial y marketing. 2da edición. Madrid, España: Paraninfo, 2008. 290p.
- INTERNATIONAL INSTITUTE FOR MANAGEMENT DEVELOPMENT: WORLD COMPETITIVENESS CENTER. World Competitiveness Yearbook. Lausana, Suiza. IMD, 2014.
- V FORO DE COMPETITIVIDAD DE LAS AMÉRICAS. La logística como motor de la competitividad de América Latina y el Caribe. Santo Domingo, República Dominicana. 2011.
- BERNAL GONZÁLEZ, Marta. Ley de Infraestructura: el plan está en marcha. En: Revista de logística. No 24 (Feb-Abr. 2014); p. 26-30.