

Bogotá D.C., 11 de mayo de 2022.

Honorable Concejal
DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Concejo de Bogotá
Ciudad

Referencia: Posición Gremial referente al Proyecto de Acuerdo 240 de 2022 “Por medio del cual se modifican los horarios de circulación de los vehículos de transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá”

Respetada Concejal Diana Diago, reciba un cordial saludo:

La Cámara Regional de la Construcción Bogotá D.C. y Cundinamarca (en adelante Camacol ByC) acoge la filosofía y misión de representar los intereses, fomentar el desarrollo, la responsabilidad social y ambiental de las empresas, entidades y personas vinculadas a la cadena de valor de la construcción de edificaciones e infraestructura urbana en Bogotá, mediante una gestión enfocada al seguimiento normativo.

De esta manera, el gremio como agente facilitador de conocimiento para el sector de la construcción, se encarga de realizar el seguimiento permanente a la expedición normativa que refleja la toma de decisiones del sector público, haciendo especial énfasis en los temas de interés del sector edificador y en la construcción de ciudades de calidad. El día de hoy nos dirigimos a su despacho dado que Camacol ByC tuvo conocimiento de la radicación del Proyecto de Acuerdo 240 de 2022 de la referencia, razón por la cual y entendiendo la importancia de este tema, queremos poner de presente los comentarios que desde el gremio vemos relevantes para la regulación del tránsito de vehículos de transporte de carga en la ciudad de Bogotá.

Así las cosas, en esta oportunidad y con el fin de argumentar nuestra posición, a continuación nos permitimos desarrollar los argumentos técnicos, jurídicos y económicos que sustentan nuestra postura, la cual tiene como fin solicitar a usted y a su equipo la posibilidad de incluir los vehículos que están al servicio del sector de la construcción, dentro de los casos excepcionales que prevé el artículo 1 del Decreto Distrital 546 de 2021, para la libre circulación en las zonas de restricción de la ciudad de Bogotá, atendiendo a los siguientes fundamentos:

1. El sector de la construcción es jalonador de la reactivación económica en el país

El sector de la construcción ha actuado siempre en pro del desarrollo económico del país, impulsando la dinámica en el empleo, en el mercado industrial, en la compraventa de insumos y en la generación del activo más valioso para las familias, como lo es su vivienda, por ello, desde el Gremio hemos visto la necesidad de insistir en que la actividad edificadora, no sea restringida por

factores externos que en muchos casos no se requiere, entendiendo que por sí el desarrollo urbanístico y constructivo de la ciudad ya cuenta con un sinnúmero de reglamentaciones que restringen y complejizan su desarrollo.

Es por lo anterior, que vemos que la restricción que prevé el proyecto de Decreto a la movilidad, puede generar un cambio sustancial en la operación de los constructores, industriales y demás actores de la actividad edificadora, por cuanto puede significar un incremento en los costos de la producción y en los presupuestos en general, entendiendo que adicional a las restricciones ya existentes, existen normas locales y normas nacionales que se explicarán más adelante, las cuales ya regulan extensamente el tema de la habilitación horaria para la movilidad y circulación de los transportes de carga.

Bajo este panorama de altas reglamentaciones, se suman las restricciones que trajo la pandemia generada por el COVID-19, las cuales si bien fueron sorteadas de manera positiva por el sector constructor, mostrando resultados positivos en varios aspectos sustanciales para la economía del país, como lo fueron encabezar la lista del sector que permitió la reactivación económica o aportar en la reducción de la tasa de desempleo, la cual venía creciendo como consecuencia de la crisis sanitaria, mediante el aporte positivo de diferentes empleos en distintas áreas, vemos que para poder seguir incidiendo de manera positiva para el crecimiento y desarrollo del país, las restricciones a la cadena de valor que genera el sector constructor no pueden seguir aumentando y por el contrario deben cada vez hacerse menos restrictivas.

Es por lo anterior que las cifras que presentó la rama de la construcción en 2021, aportando el 4,8% del PIB en el país, divididas en: (i) edificaciones residenciales y no residenciales (2,4% del PIB); (ii) obras civiles(un 1,3% del PIB), y (iii) actividades especializadas de construcción (1,1% del PIB), evidencian que las edificaciones residenciales y no residenciales fueron las actividades del sector que más participación tuvieron en el total agregado y por lo tanto representan a nivel macroeconómico, un sector de la económica que se debe proteger e incentivar, más no reglamentar y restringir de manera continua.

Por otra parte, según el DANE, en el trimestre móvil a diciembre de 2021, en Bogotá hubo 3.9 millones de personas empleadas, de esas, 267 mil trabajan en el sector constructor, lo que significa un aporte del 6.8% al total de empleos. Mientras que, en Cundinamarca hubo un total de 938 mil ocupados de los cuales 99 mil están empleados en el sector constructor, esto significa un 10,3% del total de empleados en el país.

De igual manera, al revisar la contribución del mercado edificador de vivienda en la región, observamos como el sector ha mostrado señales de recuperación después de la crisis sanitaria provocada por el COVID-19. Esto es posible medirlo a través de las iniciaciones de obra, indicador que adicionalmente permite conocer el número de empleos generados por cada m² en construcción y el valor demandado en insumos.

Así las cosas, Bogotá logró iniciar en lo corrido del año a marzo de 2022 un total de 8.909 unidades (+13,2%) donde la vivienda social participó con un 73,5% (6.544 unidades) del total, cifra que ayuda a la reducción del déficit cuantitativo de la ciudad el cual es de 96 mil hogares según el

Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV – 2018).

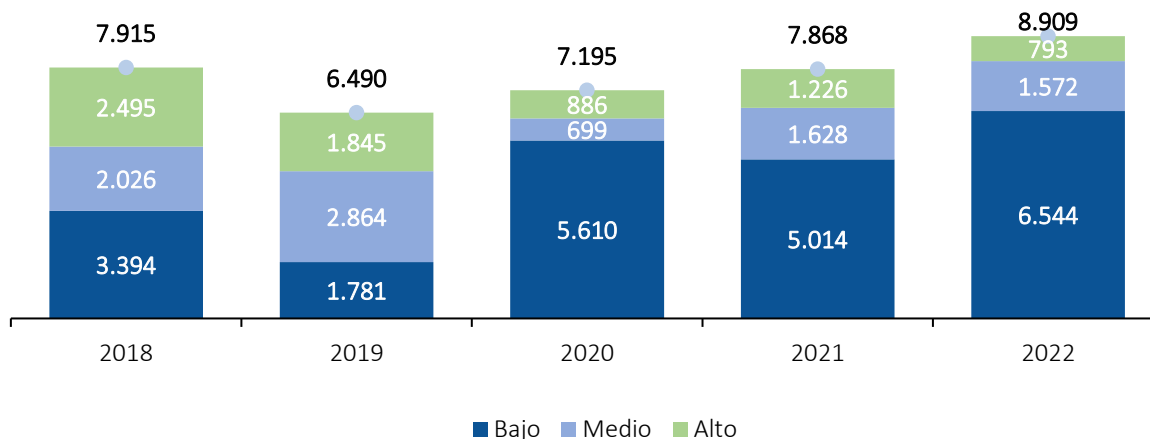


Gráfico 1. Unidades de vivienda iniciadas en Bogotá - Primer trimestre de cada año
Segmento bajo: tope VIS | **Segmento medio:** tope VIS a 435 SMMLV | **Segmento alto:** superior a 435 SMMLV
Fuente: Departamento de Estudios Económicos e Información Camacol B&C, con base en Coordinada Urbana®

Las anteriores gráficas, significan que el total de las iniciaciones de construcción representan una demanda de insumos del orden de 1,1 billones de pesos impactando positivamente a 36 sectores de la economía y a más del 54% de las actividades industriales. En adición, en marzo de 2022 se registraron 6.2 millones de metros cuadrados de área en proceso de construcción (579 proyectos) en Bogotá, que generan alrededor de 203.536 empleos directos (ver tabla 1).

Tabla 1. Proyectos en ejecución en Bogotá - marzo de 2022

Localidad	Número de proyectos	Área total	Trabajadores*
Usaquén	98	1.277.328	42.152
Fontibón	46	963.158	31.784
Suba	67	644.333	21.263
Kennedy	34	604.754	19.957
Chapinero	73	332.870	10.985
Bosa	14	287.026	9.472
Puente Aranda	16	274.497	9.058
Engativá	38	265.735	8.769
San Cristóbal	20	224.630	7.413
Mártires	19	223.008	7.359
Usme	8	222.611	7.346
Teusaquillo	39	191.725	6.327
Ciudad Bolívar	13	190.825	6.297
Barrios Unidos	26	148.756	4.909
Santa fe	24	144.936	4.783
Rafael Uribe	28	124.549	4.110

Antonio Nariño	8	38.229	1.262
Candelaria	5	7.479	247
Tunjuelito	3	1.304	43
Total	579	6.167.753	203.536

De acuerdo con lo presentado, es evidente que el sector constructor jalona la economía nacional y distrital, buscando reactivar de manera importante los mercados con políticas anticíclicas que contribuyen a la generación de empleo y a la economía del país, lo cual en últimas contribuye en el bienestar social, económico y público de los ciudadanos.

En ese sentido, incrementar el tiempo de restricción de forma innecesaria las actividades diarias de los sectores económicos sin sustento técnico suficiente, obstaculiza la dinámica y el empuje que los diferentes sectores han alcanzado en la postpandemia a efectos impulsar sus empresas, todo lo cual afecta negativamente la reactivación económica.

2. El sector formal de la construcción cuenta con buenas prácticas en su actividad

Ahora bien, adicional a las cifras presentadas que demuestran el liderazgo del sector en la economía nacional, es importante mencionar que el sector igualmente contempla al interior de su desarrollo una serie de buenas prácticas empresariales y de inversiones en tecnología que permite que la actividad edificadora se ejecute conforme con los lineamientos y exigibilidades que requieren las autoridades ambientales, estando así en coherencia con las políticas de sostenibilidad que hoy se incluyen en las empresas que conforman el sector formal de la construcción.

Asimismo, se debe resaltar que el sector formal de la construcción se ha enfocado en adecuar y renovar periódicamente su flota vehicular y de maquinaria constructiva, con el fin de cumplir con las directrices emitidas por el Gobierno Nacional, en las cuales se ha buscado proteger el medio ambiente y fomentar el desarrollo sostenible necesario para el país, brindando un mejor servicio a la comunidad y evitando dejar residuos en las vías, gracias a los contenedores que se utilizan, los cuales no permiten que sus elementos salgan del vehículo.

Es por lo anterior que las buenas prácticas de sostenibilidad han sido uno de los pilares que ha trabajado y fortalecido el sector formal para producir resultados positivos en lo que se denomina el cuidado del medio ambiente, reduciendo también los gases contaminantes que se puedan generar, e implementando así nuevas metodologías de transporte, que benefician y protegen al medio ambiente y a la salud pública de los ciudadanos.

En ese sentido y entendiendo que las buenas prácticas a nivel de movilidad de transporte carga, son un criterio objetivo, vemos con sorpresa como este proyecto normativo, al igual que lo hizo el

Decreto Distrital 546 de 2021¹, no exceptúa la restricción establecida para los vehículos de transporte, más aún cuando desde el sector formal de la construcción, se cumplen con los programas de autorregulación ambiental para transporte de carga y se cumplen a cabalidad con todas las restricciones a nivel local y nacional.

3. La importancia de reglamentaciones armónicas en materia de reglamentación horaria

Ahora bien, entendiendo que el sector constructor en el día a día, desarrolla actividades que se encuentran reguladas y reglamentadas por las diferentes entidades distritales y nacionales que participan en el desarrollo de las funciones que habilitan la operación de las actividades del sector, queremos hacer claridad que si bien consideramos necesarias estas regulaciones y en algunos casos restricciones, es importante poner de presente que la definición de los horarios que se establezcan no deben ser más gravosos que los actualmente ya existentes, ya que paralelamente rigen otras restricciones que debe acatar el sector, así como condiciones graves en el tránsito, estado de las vías, condiciones climáticas, derrumbes, etc, con lo cual el margen de trabajo horario se reduce aún más, dejando una brecha de menos de 6 horas para transportar los materiales para la construcción de cualquier proyecto inmobiliario.

Aunando a lo anterior, queremos poner de presente, algunos de los ejemplos que simultáneamente limitan las condiciones horarias de cargue y descargue para el sector:

- 1) **Restricciones horarias por ruido.** La Secretaría Distrital de Ambiente, en ejercicio de sus funciones ha expedido una serie de condiciones y horarios específicos para el desarrollo constructivo. (Resolución 627 de 2006, Decreto 622 de 2016, Decreto 599 de 2013, Resolución 5589 de 2011, entre otras)
- 2) **Ubicación de la obra (residencial o no residencial).** La ubicación y las horas de trabajo en virtud de las restricciones contempladas en el Código Nacional de Policía imposibilitan que los materiales ingresen a las obras dentro del recorrido establecido. (Ley 1801 de 2016)
- 3) **Vías de acceso.** El tráfico de la ciudad en horas pico (cualquier sentido) y el estado de las vías de la ciudad en la actualidad hacen que la entrega de los materiales y la flota existente pierdan tiempo valioso en ejecución del proyecto.
- 4) **Condiciones climáticas.** El tráfico difiere si el día es lluvioso o si hace buen tiempo. Adicionalmente, se le deben sumar accidentes que retrasan la entrega de los materiales.

¹ Artículo 1. Modifíquese el artículo 6 del Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 077 de 2020, el cual quedará así: "**Artículo 6°.- Excepciones.** Estarán exceptuados de la restricción establecida en el presente decreto, los siguientes vehículos de transporte de carga, los cuales deberán el portar los distintivos o documentos correspondientes que acrediten las condiciones que dan origen a la excepción.

- 5) **Espacio en el sitio.** La obra y el sitio establecido para descargar materiales difieren de los proyectos de edificación. Algunos se ubican en suelos amplios y otros en suelos ocupados.

De igual manera, existen diferentes normativas expedidas por la administración, en las cuales dichas restricciones afectan directamente al sector constructor, tal y como lo contempla:

- El decreto 520 de 2013 establecía que la Avenida calle 13 en sus dos sentidos de circulación, desde el límite occidental del Distrito Capital, hasta la Avenida Boyacá tenía restricción de transporte de carga de lunes a viernes entre las 06:30 y las 08:00 am. De dicha medida estaban exentos los vehículos de transporte de concreto tipo "hormigonero", cargados o vacíos, al ser considerado el concreto como material perecedero.
- Posteriormente, el decreto 840 de 2019 establece que en esta zona tienen restricción los vehículos cuyo modelo sea superior a 20 años de lunes a viernes entre las 6:00 am y las 8:30 am y entre las 05:00 pm y las 07:30 pm.

A razón del inconformismo por la implementación del Decreto 840 en la capital, se realizaron diferentes modificaciones en las restricciones en el horario de movilidad de los transportes de carga y se establecieron de la siguiente manera:

	Decreto 520 de 2013	Decreto 840 de 2019	Modificaciones del Decreto 840 de 2019 por el Decreto 077 de 2020
Modifica art 3 Restricción horaria (lunes a viernes) Zona 1	6:30 – 8:30 am - 5:00 - 7:30 pm	5:30 – 8:00 am - 4:30 -7:00 pm	6:00 – 8:00 am - 5:00 pm - 8:00 pm
Modifica art 5 Restricción modelo superior a 20 años	N/A	Lunes a viernes entre las 05:30 y las 08:00 horas y entre las 16:30 y las 19:00 horas	sábados de 5:00 y las 09:00 horas rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo.

- Posteriormente, a través del Decreto Distrital 077 de 2020 se modificaron los artículos 11 y 12 del Decreto Distrital 840 de 2019, en los cuales se establecieron las restricciones de carga y descarga sobre las vías arteriales y sobre la malla vial no arterial, de la siguiente manera:

ARTÍCULO 11 – CARGUE Y DESCARGUE SOBRE VÍAS ARTERIAS

“No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital.

Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan los dos (2) ejes, y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento.

Cuando no sea posible atender ninguna de las alternativas antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo”².

ARTÍCULO 12 – CARGUE Y DESCARGUE EN LA MALLA VIAL NO ARTERIAL

“En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan dos (2) ejes, de las 8:00 horas a las 17:00 horas y entre las 20:00 horas y las 06:00 horas, atendiendo las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito (...).”³

Estas limitantes se vuelven mucho más críticas, entendiendo que el gremio constructor no solamente tiene restricciones en su movilidad, sino que también en el desarrollo de las actividades edificadoras, de reparación de obras, entre otros. Pues como lo indica el artículo 135 del Código Nacional de Policía, el horario de ejecución de actividades relacionadas con la construcción se podrá efectuar entre las 8 am a 6 pm. Siendo esto, otra restricción dirigida a la construcción y del urbanismo.

Por lo anterior, y de acuerdo con los argumentos anteriormente esgrimidos, vemos que cobra

² Decreto Distrital 840 de 2029, artículo 11, *No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital. Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan los dos (2) ejes, y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento. Cuando no sea posible atender ninguna de las alternativas antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo.*

³ Decreto Distrital 840 de 2019, artículo 12, *En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan dos (2) ejes, de las 8:00 horas a las 17:00 horas y entre las 20:00 horas y las 06:00 horas, atendiendo las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito (...)*

mucha más relevancia y pertinencia, la necesidad de exceptuar los vehículos de carga del sector constructor en las zonas de restricción en la ciudad de Bogotá previstos en el artículo 2 del presente Proyecto de Acuerdo y del artículo 3 del Decreto Distrital 840 de 2019, con el fin de que el sector constructor tenga viabilidad para poder seguir desarrollando sus actividades en pro de la ciudad sin tener más limitaciones que permeen su trabajo diario por el desarrollo de Bogotá.

Esperamos se puedan tener en cuenta nuestras consideraciones y quedamos atentos a cualquier reunión o discusión sobre el particular.

Cordialmente,



ALEJANDRO CALLEJAS ARISTIZÁBAL
Gerente