

Bogotá D.C., 28 de Abril de 2021.

Señor
NICOLAS ESTUPIÑAN ALVARADO
Secretario
Secretaría Distrital de Movilidad
Ciudad.

Referencia: *Posición gremial de Camacol B&C al Proyecto de Resolución “Por medio del cual se implementa un piloto de carga y descargue de mercancías en horarios no convencionales para los diferentes sectores económicos en un polígono de la localidad de Fontibón de la ciudad de Bogotá D.C.”.*

Secretario, reciba un cordial saludo:

La Cámara Regional de la Construcción de Bogotá D.C. y Cundinamarca (en adelante **Camacol B&C**), en el marco de su actividad gremial, seguimiento normativo y acercamiento con las instituciones del distrito Capital, desde el año pasado **Camacol B&C** viene realizando mesas de trabajo con la Secretaría Distrital de Movilidad, y la Secretaría Distrital de hábitat y diferentes sectores económicos, para desarrollar un proyecto piloto que permita implementar una política de Cargue y Descargue que atienda las necesidades y características del transporte logístico para cada sector y, en el mismo sentido, medir el impacto de movilidad y ambiental que tiene este en la capital.

En este sentido, hemos reiterado que antes de expedirse cualquier marco normativo que regule mejor algunos aspectos de la movilidad en Bogotá, se debe contar con un diagnóstico técnico que, de manera objetiva, demuestre el comportamiento de los diferentes sectores en el que se recopile información certera que permita tomar decisiones que no generen mayores retrocesos en la reactivación económica sino por el contrario, se articulen con las diferentes directrices que ha tomado la alcaldía Mayor (Plan Marshall) para frenar los efectos financieros negativos de todos los sectores, enfrentando la crisis y salvaguardando la empleabilidad que se ha presentado por la situación epidemiológica causada por el Covid 19.

El objetivo que se ha venido dialogando con los sectores es que precisamente a través de este piloto voluntario se levanten los indicadores clave de las actividades de cargue, descargue y transporte de concreto, acero, cerámica y ladrillo en obras de construcción de edificaciones tal y como lo establece la resolución en un polígono localizado en la localidad de Fontibón dentro de la ciudad de Bogotá D.C.

El piloto en lo que respecta al sector constructor permitirá el conocimiento y el levantamiento de indicadores en tiempo de cada una de las actividades involucradas en cada una de las fases constructivas de un proyecto inmobiliario, logrando de esta manera la comprensión inequívoca de un sector que maneja particularidades como actividades en altura, actividades de alto riesgo, materiales perecederos y no perecederos, factores externos climáticos, restricciones de ruido y factores de iluminación que sin duda permitan que las decisiones que se adopten en materia de carga y descargue en la ciudad comprenda de manera integral su viabilidad entendiendo las particularidades propias de cada actividad y cada sector como el que actualmente represento.

Esperemos que con este diagnóstico técnico, se comprenda que este sector suelen ser uno de los más regulados por las autoridades, debido a la actividad de riesgo que se realiza durante su ejecución. Por lo cual, el análisis de cargue y descargue debe tener una visión integral del marco normativo transversal a toda actividad empresarial, así como contemplar una concordancia entre normas nacionales departamentales y distritales, ya que no podría haber contradicción entre las regulaciones dispuestas en el Código Nacional de Policía, en las normas ambientales, y en la de seguridad laboral, entre otras y debería contemplar un piloto con unos horarios menos restrictivo.

Por lo cual, respetuosamente reiteramos las observaciones realizadas en el mes de enero cuando tuvimos conocimiento de la versión del proyecto de resolución y, sobre la cual nuevamente insistimos sean tenidas en cuenta, para que el piloto realmente sea un sustento técnico acorde y en armonía con las actividades que se realizan en un proyecto constructivo para reflejar y realizar un levantamiento correcto del sector de la construcción.

OBSERVACIONES QUE REITERAMOS AL PROYECTO DE RESOLUCIÓN

ARTÍCULO NUEVO. DEFINICIONES. Para la puesta en marcha del proyecto piloto de Cargue y Descargue y los demás efectos jurídicos derivados de la presente resolución se determinan las siguientes definiciones y alcances:

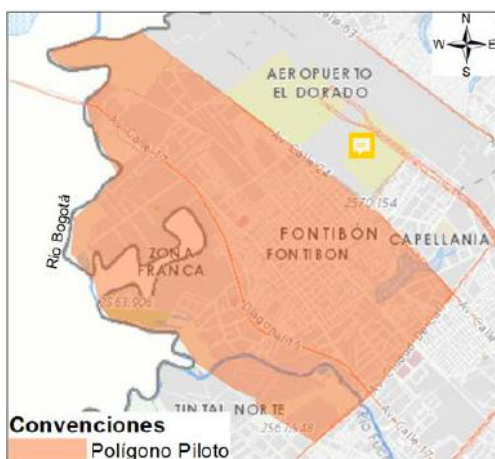
- a) **Proyecto Piloto de Cargue y Descargue:** es un estudio en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, los sectores económicos y la academia, para establecer las características del transporte logístico en los diferentes sectores para formular una política pública distrital de Cargue y Descargue.
- b) **Monitoreo:** a través de profesionales designados por el Distrito, la Secretaría Distrital de Movilidad vigilará el comportamiento del transporte logístico de Carga y Descarga en los diferentes sectores económicos participantes. Para ello, tendrá en cuenta las particularidades de entrega de cada sector y su régimen de operación.
- c) **Evaluación:** la Secretaría Distrital de Movilidad levantará todos los datos que se recojan durante el piloto, para analizarlos y luego formular una política pública de Cargue y Descargue a nivel distrital. Esta evaluación contará con unos criterios de selección en atención a los diferentes puntos del polígono escogido y atenderá las particularidades de cada actividad.
- d) **Cargue y Descargue de Mercancías:** es una actividad cotidiana y transversal a todos los sectores económicos dentro de la actividad logística. En ella, deben cumplirse una serie de normas que garantizan eficiencia en la operación, mientras reducen al máximo los riesgos para la integridad de los empleados.

Para llevar a cabo el proyecto piloto que se pretende desarrollar en polígono de la localidad de Fontibón, es de suma relevancia que se incorporen una serie de significados que ilustren a los empresarios participantes sobre el alcance de las condiciones de su vinculación al proyecto. Estas definiciones deben ser vinculantes al proyecto y se tendrán en cuenta al momento de formular una política pública integral de operación de transporte logístico en la ciudad.

<p>e) Polígono de Influencia. Es la localidad de Fontibón comprendida entre los siguientes límites geográficos: Límite sur: Calle 12 Límite norte: Avenida la esperanza (Calle 24). Límite occidental: Río Bogotá. Límite oriental: Avenida Ciudad de Cali (AK 86)</p> <p>f) Participantes del piloto. Son todas las empresas y/o personas naturales que se inscriban por correo electrónico para participar dentro del piloto.</p> <p>g) Información cuantitativa. Son los datos y cifras concretas que logran evaluar los tiempos de transporte y el impacto económico de la medida, dentro de los horarios establecidos.</p> <p>h) Información cualitativa. Son las características diferenciales de transporte de Carga y Descarga a las que atienden los diferentes sectores económicos.</p> <p>i) Datos. Es la información técnica, jurídica y real vinculante que arroje el piloto para la formulación de la política pública.</p> <p>j) Diagnóstico. Una vez evaluados los datos se realizará un análisis que deberá arrojar un resultado disgregado por sector económico sobre los datos analizados durante el periodo del piloto.</p>	
<p>ARTÍCULO TERCERO. PARTICIPACIÓN VOLUNTARIA DE LOS SECTORES ECONÓMICOS DE LA CAPITAL EN EL PILOTO DE CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS. Invitar a todas las empresas y/o personas naturales de los diferentes sectores económicos, que realicen actividades de Cargue y Descargue de mercancías en el Distrito Capital, a participar de manera voluntaria en el proyecto piloto que adelanta la Secretaría de Movilidad de acuerdo con los horarios establecidos en el artículo tercero del presente acto administrativo, dentro del siguiente polígono:</p>	<p>Celebramos la decisión de la administración de realizar un proyecto piloto que permite la participación voluntaria de las empresas y/o personas naturales que se dedican al transporte logístico de cargue y descargue de mercancías, de los diferentes sectores económicos. Vemos con satisfacción que se pretende implementar el modelo Manhattan para llevar a cabo este piloto. Lo cual permitirá tener una visión objetiva del procesamiento de los datos para la formulación de una política pública en el Distrito que perdurará en el tiempo y contribuya con la reactivación económica.</p>

Límite sur: Calle 12
Límite norte: Avenida la esperanza (Calle 24).
Límite occidental: Río Bogotá.
Límite oriental: Avenida Ciudad de Cali (AK 86)

Tal como se observa en el siguiente mapa:



SUGERIMOS EL SIGUIENTE PARAGRAFO

Parágrafo tercero. La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Secretaría Distrital del Hábitat, los sectores económicos, las agremiaciones y la academia fijarán un procedimiento claro, concreto y programado que defina el acceso al piloto por parte de los empresarios, establezca la metodología para la recolección de los datos, el cronograma de trabajo y el análisis de los resultados.

No obstante, creemos importante definir en este artículo, o en un artículo posterior y/o en un acto administrativo separado un procedimiento **claro, concreto y programático** que defina las condiciones de acceso al piloto por parte de los empresarios, el procesamiento de los datos recogidos, la evaluación de los resultados y la adecuación de la política pública.

Tampoco se evidencia en el polígono las localizaciones de los proyectos de construcción que deberán cumplir con los requisitos para realizar la evaluación, esto es: **(i)** grandes, medianas y pequeñas empresas del sector; **(ii)** ubicación de los proyectos en zonas residenciales y no residenciales; y **(iii)** las características de las secciones viales definidas en el POT y determinadas en la resolución para operar, pues este sector en especial no puede operar en horas de la noche.

Por otro lado, reiteramos la importancia que estas obras, es importante que al menos una de cada una de las fases participe en el piloto para los resultados arrojen datos transversales.

Finalmente, con relación a polígono objeto del piloto, encontramos los puntos en donde se adelantan estas obras de construcción mencionadas, la mayoría de ellos desarrollándose en zonas residenciales que en zonas no residenciales. Al respecto, adjuntaremos la captura del polígono con la localización de los proyectos **(Anexo 2)**. No obstante, adjuntaremos una escala del polígono con las obras localizadas por el gremio con su respectivo análisis

ARTÍCULO CUARTO: Horarios. Con el fin de ampliar los horarios comerciales e incentivar la utilización de la infraestructura pública en horarios no convencionales, los siguientes sectores económicos localizados dentro del polígono especificado en el artículo 3 del presente acto administrativo, podrán organizar de manera voluntaria atendiendo el

El artículo está bien desarrollado en cuanto a los turnos de los diferentes sectores económicos, los cuales guardan relación con el primer borrador presentado por la Secretaría Distrital de Movilidad. Sin embargo, sugerimos que, para el sector de la construcción las operaciones de Cargue y Descargue se realicen dentro del horario que se tiene permitido

<p>procedimiento descrito en el párrafo primero del artículo 3 de la presente resolución, sus actividades de cargue y descargue de mercancías de lunes a sábado sin incluir domingos y festivos en los siguientes horarios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comercio de primera necesidad, incluye plazas de mercado. Operación 24 horas. 2. Comercio al por menor definido como comercio vecinal clase B de menos de 60 m2 de área. Entre las 14:00 horas y las 21:00 horas. 3. Comercio vecinal, zonal, urbano y metropolitano de más de 60 m2 definidos en el artículo 347 del Decreto Distrital 190 de 2004, incluye estaciones de servicio, grandes superficies y centros comerciales. Entre las 19:00 horas y las 5:00 horas. 4. Sector construcción en zonas residenciales. Entre las 10:00 horas y las 19:00 horas. Incluye ferreterías y recolección de productos reciclables. 5. Construcción en zonas no residenciales. Entre las 10:00 horas y las 5:00 horas. Incluye ferreterías. 6. Sector Manufactura. Entre las 14:00 horas y las 5:00 horas. <p>Tabla 1. Restricción de Cargue y Descargue según la sección vial</p>	<p>actualmente con ocasión a la pandemia (Decretos Distritales 207 y 2016 de 2020):</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Sector de la construcción en zonas residenciales no residenciales: de 10:00 am a 5:00 am. b) Sector de la construcción en zonas residenciales: de 10:00 am – 5:00 pm. <p>De esta forma, y al tener una mejor aproximación a la realidad del quehacer sectorial, se obtendrán datos de mayor utilidad para el objetivo del piloto.</p> <p>Hacemos hincapié en que las condiciones establecidas en la tabla 1 para el tratamiento de la Malla Arterial Principal y Malla Arterial Complementaria no debe aplicar, incluso para el numeral quinto, pues a pesar de que el Código de Policía expresamente prohíbe a modo de regla, que realizar dichas actividades, en zonas residenciales, los días festivos y, en los demás días, en el horario comprendido entre las 6 de la tarde y las 8 de la mañana es un comportamiento contrario a la integridad urbanística, sancionable con la medida correctiva de suspensión de construcción o demolición (Ley 1801 de 2016 Art. 134 # 24).</p> <p>Por ello, la excepción contenida en la condición debe contemplar tanto las zonas residenciales como las no residenciales para el desarrollo del piloto.</p>
---	--

SECCIONES VIALES POT (Descripción)			CONDICIONES
Vía V-0	100 metros	Malla Arterial Principal y Malla Arterial Complementaria	Se permite cualquier tipo de vehículo solamente entre las 22:00 horas y las 5:00 horas. Se deberá contar con la localización de señales luminosas o reflectivas que adviertan a los demás conductores sobre la presencia del vehículo detenido. No aplica para los numerales 2 y 4 del Artículo 2 de la presente resolución.
Vía V-1	60 metros		
Vía V-2	40 metros		
Vía V-3	30 metros (en sectores sin desarrollar)		
	28 metros (en sectores sin desarrollar)		
Vía V-0	25 metros		
Vía V-3E	22 metros	Malla vial Intermedia	Se permite el cargue y descargue en vehículos de transporte de carga de configuración 2 (Máximo 2 ejes) cumpliendo con los horarios establecidos para cada actividad
Vía V-4	22 metros (en zonas rurales)		
Vía V-5	18 metros (para zonas industriales y acceso a barrios)	Malla vial Intermedia	
Vía V-6	16 metros (local principal en zonas residenciales)	Malla vial Intermedia	
Vía V-7	13 metros (local secundaria en zonas residenciales)	Malla vial Local	
Vía V-8	10 metros (pública, peatonal restringida)	Malla vial Local	No se permite
Vía V-9	8 metros (peatonal)	Malla vial Local	No se permite
		Puentes, conectantes y orejas de puentes de la ciudad.	No se permite

~~**Parágrafo segundo:** Se exceptúan de los numerales 4 y 5, las actividades de cargue y descargue de concreto hidráulico fresco y mezclas asfálticas en caliente las cuales se podrán realizar entre las 10:00 horas y las 19:00 horas para obras en zonas residenciales y entre las 10:00 y las 5:00 horas para obras localizadas en zonas no residenciales.~~

ARTÍCULO QUINTO. MEDIDAS ESPECIALES PARA EL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS. Se restringe el cargue y descargue de mercancías de lunes a viernes,

Finalmente, es muy importante eliminar el **parágrafo segundo** de este artículo pues no entendemos porque se establece la restricción para el sector constructor

Se sugiere incorporar un parágrafo nuevo que permita exceptuar de esta medida la descarga de materiales de construcción en vía como el acero, la cerámica, el ladrillo, cemento, concreto, PVC. Así como el cargue de residuos

<p>entre las 05:00 y las 22:00 horas, en las siguientes vías:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En el tramo vial (en la cuadra) donde se ubique una zona destinada para el ascenso y descenso de pasajeros (paradero) de vehículos de servicios del SITP. 2. Vías de doble sentido de circulación y un carril por sentido, por donde circulan servicios del SITP. <p>SE SUGUIERE INCLUIR LOS SIGUIENTES PRAGRAFOS</p> <p>Parágrafo nuevo. Los vehículos encargados del transporte de insumos para el suministro en obra y ejecución de labores de construcción tales como: acero, cerámica, ladrillo, cemento, concreto, PVC y el transporte de residuos de construcción y demolición (RCD), estarán exceptuados de esta medida debido a la imposibilidad de operar en horarios nocturnos.</p> <p>Parágrafo primero: En casos excepcionales donde se demuestre que hay deficiencia de infraestructura, la autoridad competente evaluará las condiciones para establecer zonas de cargue y descargue de mercancías, siempre y cuando los generadores de carga cumplan con las exigencias de cupos de estacionamiento y zonas de cargue y descargue establecidos en el POT.</p> <p>Parágrafo segundo: Toda maniobra de cargue o descargue que se realice sobre espacio público con el uso de montacargas deberá estar precedida de las medidas de seguridad necesarias, como el aislamiento de la zona de operación, su demarcación y el señalamiento de un corredor para el tránsito de peatones. Se adoptará un protocolo de seguridad que incluya entre otros elementos: señalización, dispositivos canalizadores y el apoyo de personal capacitado para las funciones de banderero.</p>	<p>de demolición y construcción (RCD) en las obras.</p> <p>Toda vez que hay etapas constructivas, como la cimentación de los predios, que no permite el ingreso de vehículos de carga a las obras. En especial cuando estos proyectos son pequeños.</p>
---	---

Finalmente reiteramos la importancia de un diagnóstico que realice el levantamiento de datos objetivos que permitan la comprensión y el entendimiento de cada uno de los sectores para no generar medidas

que vayan en menoscabo de la actividad económica para no generar traumatismo en el abastecimiento de productos para la ciudadanía y lograr acuerdos necesarios entre transportadores y receptores.

En el caso del sector constructor, lo que se ha evidenciado es que la restricción y limitación de los horarios causados por el efecto Covid--19 ha generado el efecto contrario en temas de movilidad generando de esta manera más congestión y más emisión de gases.

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

Cordialmente,



ALEJANDRO CALLEJAS ARISTIZÁBAL
Gerente