



**ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD**

Secretaría de Movilidad

**REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN
BOGOTÁ D.C.**

Producto 6. Estrategia de Implementación

Versión 1

Contrato de consultoría N° 2018-1654

EPYPSA

08 de octubre del 2019

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 2
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

INFORMACIÓN SOBRE CALIDAD

ACTIVIDAD	CARGO	FIRMA	FECHA
	SANDRA NAVAS – DIRECTORA DEL PROYECTO		08/10/2019
	OSCAR ESPINOZA – EXPERTO LEGAL		08/10/2019
	MARIO GALVIS – PROFESIONAL LEGAL		08/10/2019
Revisó y Aprobó			

CONTROL DE REVISIONES Y CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE REMISIÓN	DETALLES	OBSERVACIONES
0	18/09/2019	Entrega Versión 0	
1	08/10/2019	SDM-STP-213479-2019	Recibido por correo electrónico el 01 de octubre de 2019

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 3
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

TABLA DE CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN.....	5
2	HOJA DE RUTA DE LA IMPLEMENTACIÓN	6
2.1	Plazos del proceso de adopción de la norma	8
2.2	Identificación de actores	11
2.2.1	Sector público	11
2.2.2	Sector privado.....	20
3	CONSTRUCCIÓN DE LA ESTRATEGIA DE DIVULGACIÓN Y COMUNICACIÓN	
	28	
3.1	Estrategia de socialización	28
3.1.1	Identificación de audiencias	28
3.1.2	Priorización de actores relevantes	31
3.2	Retos a enfrentar	36
3.3	Estrategia de difusión de los mensajes.....	37
4	MECANISMOS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO.....	39
4.1	Mecanismos de control.....	40
4.1.1	Ubicación del control	42
4.2	Mecanismos de seguimiento	43
4.2.1	Eje estratégico 1 - eficiencia en la operación	43
4.2.2	Eje estratégico 2 - sostenibilidad ambiental.....	46
4.2.3	Eje estratégico 3 - seguridad vial	47
4.2.4	Eje estratégico 4 – control y seguimiento	49
5	PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO	53

ÍNDICE TABLAS

Tabla 3-1. Matriz de actores identificados	29
Tabla 3-2. Matriz de actores relevantes.....	31

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 4
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Tabla 3-3. Estrategia con actores relevantes	33
Tabla 4-1. Ejes estratégicos.....	39
Tabla 4-2. Tipos de carrocería	48
Tabla 4-3. Campos de información por unidad de vehículo automotor - RUNT	51

INDICE FIGURAS

Figura 2-1. Esquema general de la hoja de ruta	7
Figura 2-2. Plazos del proceso de adopción de la norma	10
Figura 2-3. Totalidad de actores identificados.....	11
Figura 2-4. Organización de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional	17
Figura 2-5. Tipos de operadores logísticos	22
Figura 3-2. Plano cartesiano de actores relevantes	33

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 5
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde a la entrega del producto de la Etapa VI del contrato de consultoría No. 2018-1654 cuyo objeto es “Realizar la evaluación y proponer una regulación de circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá DC”. Esta Etapa VI corresponde a Estrategia de implementación.

Este documento está estructurado en 5 secciones:

1. El segundo capítulo contiene la hoja de ruta de la implementación.
2. En el tercer capítulo se presenta la construcción de la estrategia de divulgación y comunicación.
3. El cuarto capítulo se realiza describen los mecanismos de control de la norma y se presenta la propuesta de seguimiento.
4. En el quinto capítulo, se muestra el proyecto de acto administrativo.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 6
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

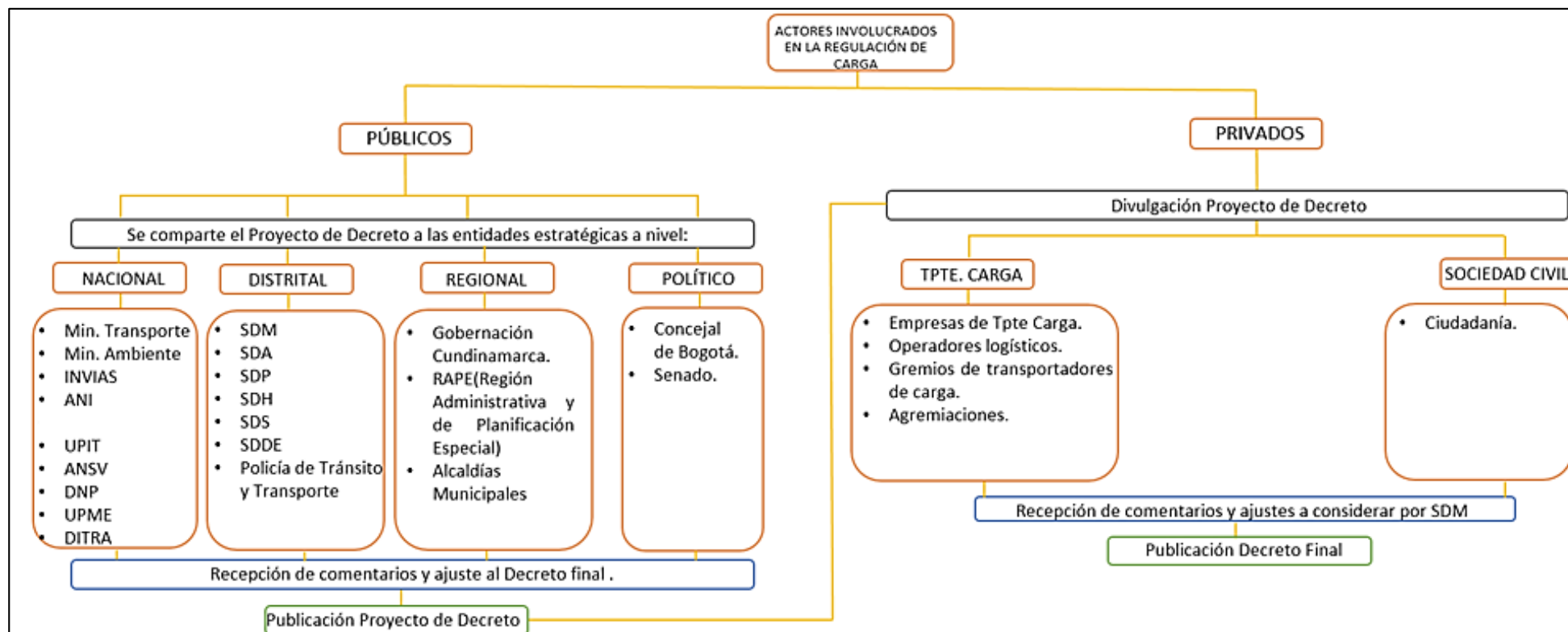
2 HOJA DE RUTA DE LA IMPLEMENTACIÓN

El objetivo general de la hoja de ruta es lograr una divulgación y comunicación efectiva de la normativa propuesta, involucrando a los actores públicos (nivel Nacional, Distrital, Regional y Político) y privados previamente identificados, con el fin de recibir comentarios y observaciones de manera oportuna que permitan modificar el proyecto de decreto (si hubiere lugar a ello) y posteriormente proceder con su publicación e implementación.

A continuación, en la figura se muestra el esquema general propuesto de la hoja de ruta:

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 7
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

Figura 2-1. Esquema general de la hoja de ruta

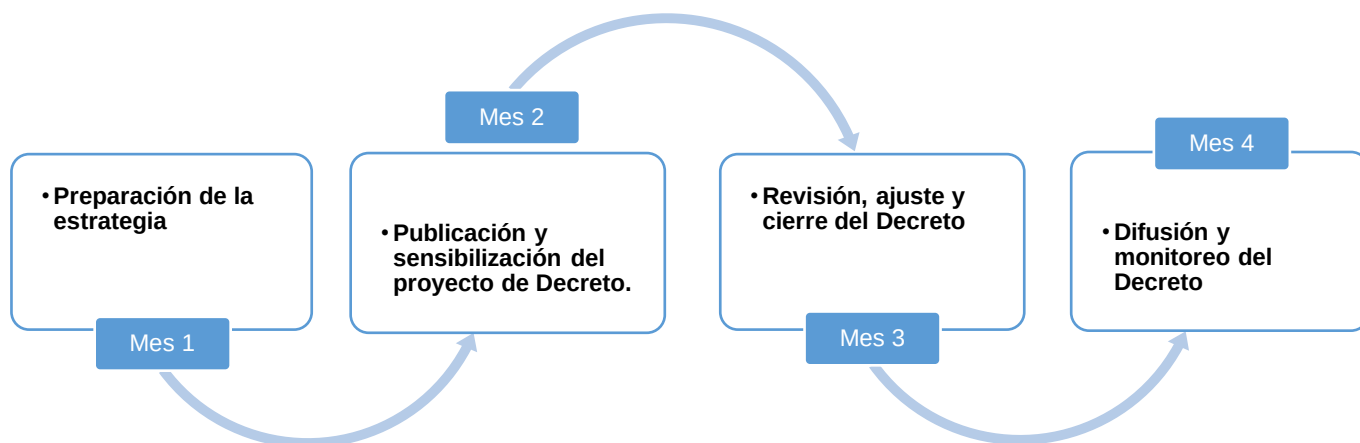


Fuente: EPYPSA 2019

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 8
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

2.1 PLAZOS DEL PROCESO DE ADOPCIÓN DE LA NORMA

Para la implementación la propuesta desarrollada en el marco de la presente consultoría, se proponen los siguientes hitos:



Hito 1: Preparación de la estrategia

Este hito incluye la identificación de los actores clave y la definición de los mensajes a transmitir a cada uno de acuerdo con el eje estratégico en el cual podrá incidir con el propósito de lograr una alineación de intereses y activa participación de los mismos en la fase de implementación del nuevo Decreto.

Hito 2: Publicación del Proyecto de Decreto en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad y sensibilización a los actores clave

La propuesta es agilizar tanto como sea posible la publicación del Proyecto de Decreto, y que sea en las dos semanas de publicación en donde se recojan las diferentes recomendaciones y observaciones que puedan tener cada uno de los interesados respecto a la nueva norma.

Durante estas dos semanas, y de ser necesario las 2 semanas siguientes, se deben hacer socializaciones con los actores públicos y privados que se hayan priorizado en el *hito 1. Preparación de la estrategia* para que conozcan el proyecto, sus beneficios e impactos y propongan recomendaciones y/o ajustes. Adicionalmente, se sugiere usar estos espacios para identificar conjuntamente aspectos en los cuales se pueda trabajar de manera articulada. El mecanismo sugerido para realizar la convocatoria para estas mesas de trabajo es a través de oficios donde se exponga el propósito (alcance) y se indique en enlace de consulta del instrumento, de igual forma, se recomienda reiterar el plazo con que cuentan para remitir observaciones. Resulta relevante reiterar que los espacios de

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 9
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

socialización y sensibilización del instrumento se deben realizar de manera independiente con cada uno de los actores, con el propósito de resolver de manera asertiva cada una de las inquietudes que surjan del mismo.

Durante esta etapa es necesario que a través de diferentes medios de comunicación difunda la publicación del Proyecto de Decreto, sus beneficios, impactos, se hagan llamados específicos a gremios y entidades a participar activamente en su revisión y ajuste.

Hito 3: Revisión y ajuste de Proyecto de Decreto para adopción

Una vez surtida la fase de publicación y sensibilización del Proyecto de Decreto se consolidan y analizan las observaciones y en caso de considerarlas oportunas se realiza el ajuste respectivo al documento. Esta nueva versión se remite para revisión de la Secretaría Distrital de Movilidad para su revisión y aprobación con el propósito de finalizar la redacción del Decreto.

Hito 4: Difusión y monitoreo del Decreto de regulación de circulación de vehículos de carga

Una vez firmado y adoptado, debe difundirse masivamente el nuevo Decreto, haciendo énfasis en las zonas y ajustes que implica sobre las condiciones de movilidad de la carga en la Ciudad.

Esta fase permitirá realizar un monitoreo respecto al cumplimiento de la nueva norma, para lo cual se sugiere implementar comparendos pedagógicos que den cuenta de la rigurosidad con la cual se realizará el control de esta. Adicionalmente, esta fase aportará información relevante sobre la efectividad de la norma, el mejoramiento de las condiciones de movilidad, la disminución de la accidentalidad en las zonas en las cuales se implemente, la disminución en las emisiones de CO₂, entre otros, con miras a posibles ajustes que se puedan requerir a futuro en la norma.

En la siguiente figura se muestran los plazos del proceso de adopción de la norma, teniendo en cuenta que la estrategia de divulgación y comunicación es transversal en todo el proceso.

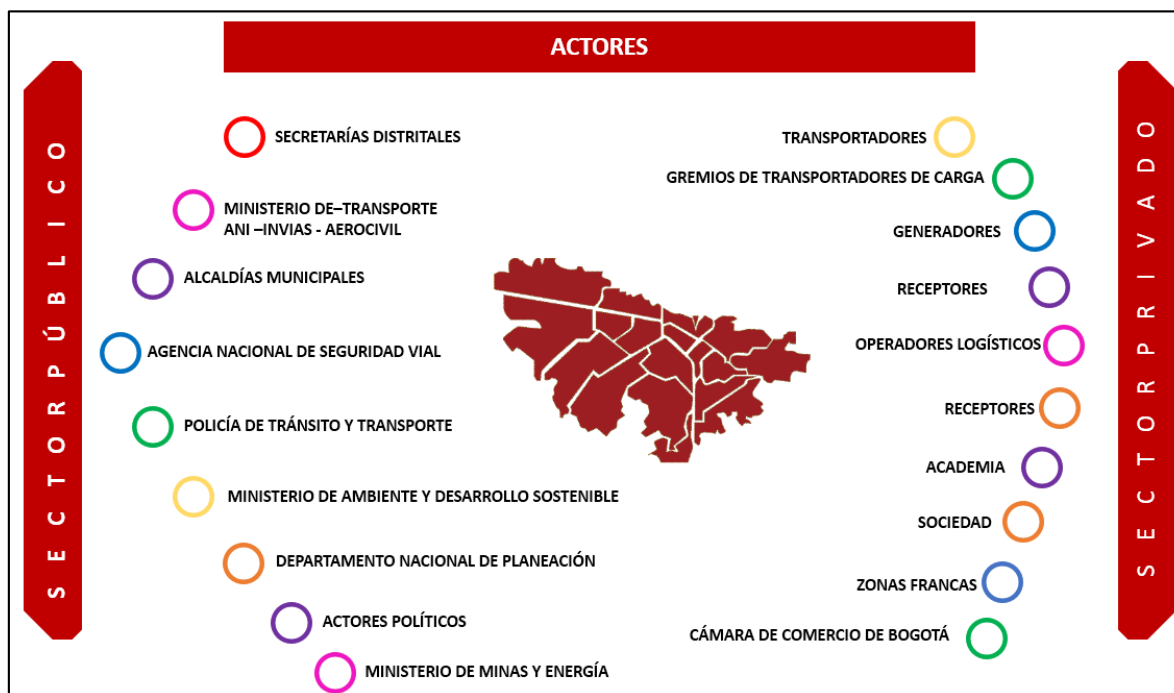
CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 11
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

2.2 IDENTIFICACIÓN DE ACTORES

En el marco del análisis de la institucionalidad que incide en el transporte de carga y la logística del país, por medio de la siguiente información se busca comparar las funciones que desarrollan cada una de las instituciones, e identificar cual es el rol de cada una de ellas en cuanto a la logística.

Por lo tanto, se tienen en cuenta los siguientes actores:

Figura 2-3. Totalidad de actores identificados



Fuente: Elaboración propia

2.2.1 SECTOR PÚBLICO

2.2.1.1 Entidades nacionales

Ministerio de Transporte

De acuerdo con el decreto 087 de 2011, es el organismo de Gobierno Nacional encargado de la formulación y adopción de políticas, planes generales, programas y proyectos dentro del Sector del transporte, garantizando con su gestión el desarrollo y mejoramiento tanto del transporte, como del tránsito y de la infraestructura, de manera integral, competitiva y

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 12
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

sobre todo segura; fortaleciendo en el proceso la integración regional, promoviendo el crecimiento económico Nacional y aportando al desarrollo de la sociedad colombiana¹.

En este sentido, y dada la importancia que tiene la logística dentro del establecimiento de los lineamientos que rigen el transporte y la infraestructura, el Ministerio de Transporte cuenta con:

6. Grupo de Logística y Carga

Hace parte de la oficina de regulación económica del Ministerio de Transporte, y de acuerdo con la resolución 0001154 de 2014, se encarga de formular las políticas nacionales de Logística, de conformar las gerencias de corredores logísticos integrales, de consolidar, administrar y procesar la información del sector y reflejar la evolución de la logística del país, de Definir criterios para la formalización empresarial de prestadoras de servicios de transporte de carga y logística, entre otras².

7. Entidades adscritas

Dado que la logística ejerce la coordinación y planificación de las diferentes actividades que articulan el transporte y la infraestructura, para que un producto llegue a su usuario final en el menor tiempo posible, al menor costo y en óptimas condiciones, es fundamental tener en cuenta el papel de entidades como:

Instituto Nacional de Vías – INVIAS

Como organismo adscrito al Ministerio de Transporte, es el encargado de contribuir con su gestión al desarrollo vial del país, ejecutando políticas, estrategias, planes, programas y proyectos, relacionados con la infraestructura de la red vial carretera, férrea, fluvial y marítima, teniendo en cuenta las directrices y los lineamientos estipulados por el Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional³. Dentro de sus principales funciones, asociadas a la logística, encontramos al INVIAS como el ente encargado de definir la regulación técnica

¹ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 087 del 17 de enero de 2011, el cual establece las funciones del Ministerio de Transporte Bogotá.

² MINISTERIO DE TRANSPORTE. Funciones del Grupo Logística y Carga, según el artículo 2 de la Resolución 0001154 del 7 de mayo de 2014. Bogotá.

³ INVIAS. Funciones y estructura interna conforme lo estipulan los Decretos 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003 Bogotá.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 13
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

relacionada con la infraestructura de los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo y proponer los cambios que considere pertinentes para mejorar la gestión administrativa.

Agencia Nacional de Infraestructura – ANI

Está encargada de realizar la planeación, estructuración, coordinación, contratación, evaluación, administración y ejecución de los proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, enmarcados en el diseño, la construcción, el mantenimiento, la operación, la administración y la explotación de la infraestructura pública de transporte, en todos sus modos⁴. Sin embargo, y a pesar de estar ligada a la logística desde sus funciones generales, no cuenta con un área que se encargue específicamente del tema.

Superintendencia de Puertos y Transporte – SUPERTRANSPORTE

En el marco de las políticas públicas y la normativa nacional e internacional, se encarga de ejercer vigilancia, inspección y control en la prestación del servicio público de transporte, su infraestructura y los servicios afines en sus medios, modos y nodos dentro de la cadena logística del transporte, de tal forma que se generen condiciones de competitividad, bienestar y desarrollo tanto económico, como social en Colombia⁵.

Actualmente la SUPERTRANSPORTE cuenta con una cadena de valor que permite articular los procesos internos de la entidad, la cual gestiona un ciclo de mejoramiento continuo, enmarcado en planear, hacer, vigilar y actuar; sin embargo, dentro de los procesos no se menciona la logística, de manera que hace falta incluir en la estructura del sistema uno de los procesos de gestión de la entidad.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL

Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales, formulando propuestas para el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea

⁴ AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones – Bogotá.

⁵ SUPERTRANSPORTE. Objetivos y funciones de la entidad <http://www.supertransporte.gov.co/>.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 14
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país⁶.

A pesar de contar con un organigrama bastante amplio y detallado, no se contempla un grupo de logística, que se articule con los sistemas operacionales (que incluye planes maestros, evaluación de proyectos y coordinación de servicios) y con la coordinación de la seguridad aérea.

Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT

Se creó como una entidad adscrita al Ministerio de Transporte a través del decreto 946 del 21 de Mayo de 2014, por medio del cual se establece que su objeto es planear el desarrollo de la infraestructura de transporte, coordinando para ello los agentes del sector y el ejercicio de sus funciones dentro del marco de la competitividad, la movilidad y la conectividad nacional, por lo tanto, su gestión debe ser integral, permanente y estar dirigida a la consolidación y divulgación de la información necesaria para la formulación política en materia de infraestructura de transporte.

Dentro de su competencia vale la pena también destacar la elaboración y actualización del plan de Infraestructura de Transporte, razón por la cual es la Unidad encargada de realizar los estudios y análisis que sean pertinentes para establecer los faltantes y las necesidades del sector de la Infraestructura de transporte, teniendo en cuenta las políticas tanto a mediano como a largo plazo que el DNP tiene establecidas.

Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV

Se establece como una como una unidad administrativa especial de carácter descentralizado adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene injerencia a nivel nacional y hace parte de la Rama Ejecutiva; se considera además la máxima autoridad en la aplicación de políticas públicas entorno a la prevención, reducción y control de la siniestralidad vial, por medio de acciones tanto educativas como operativas, para generar una mayor conciencia en la población y promover cultura vial.

Adicional a lo anterior, dentro de su competencia se destaca también la coordinación y administración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, a través del cual se diseñan e implementan las metodologías correspondientes a la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de la información de la seguridad vial nacional; como insumo para el

⁶ AEROCIVIL. Funciones y objetivos institucionales de la entidad <http://www.aerocivil.gov.co/> Bogotá.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 15
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

desarrollo de investigaciones, planes y proyectos de mitigación, así como la planeación y ejecución de políticas de seguridad vial para todos los actores de la vía.

Departamento Nacional de Planeación

Es un departamento administrativo, de carácter técnico, pero no tiene iniciativa legislativa; se encarga de la orientación y evaluación de políticas públicas para el manejo y asignación de inversión, así como para el establecimiento de los planes, programas y proyectos, en pro del bienestar y la prosperidad general.

De acuerdo con el artículo 59 de la ley 489 de 1988 y con el Decreto 1832 de 2012, los objetivos principales del DNP se centran en coordinar y diseñar las políticas públicas, así como el presupuesto para la adecuada inversión de los recursos. Está facultado además para la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación de resultados de las políticas, planes, programas y proyectos del sector público (de corto, mediano y largo plazo), así como para realizar constantemente el seguimiento de la economía nacional e internacional y proponer los estudios, planes, programas, y proyectos que permitan avanzar en el desarrollo económico, social, institucional y ambiental del país.⁷ Asociado directamente con el tema de la logística, el Departamento Nacional de Planeación cuenta con una Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, dentro de la cual está la Unidad técnica de ejecución logística, como grupo visible en el sector.

Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

Entidad encargada de establecer a nivel nacional las políticas y normativas de control y regulación del medio ambiente, con el fin de mejorar y preservar la calidad del aire, promover la recuperación, conservación y protección de los recursos naturales renovables y mejorar la calidad de vida de la población.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha adoptado estrategias enfocadas al seguimiento y control de las emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles y pretende a través de la consolidación de políticas y ordenamiento integral del territorio propender por el cambio climático, la educación ambiental y los derechos de todos los ciudadanos a gozar y heredar un ambiente sano.

⁷ DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Decreto 1832 del 31 de agosto de 2012, por el cual se modifica la estructura del DNP. Bogotá.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 16
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Unidad de Planeación Minero Energética (UPME)

Es una Unidad Administrativa Especial del orden Nacional, de carácter técnico, adscrita al Ministerio de Minas y Energía.

Cuenta con una política energética de largo plazo enmarcadas en el Plan Energético Nacional Colombia: Ideario Energético 2050 PEN50, dicha política tiene como objetivo principal lograr el abastecimiento interno y externo de energía de manera eficiente, con el mínimo impacto ambiental y generando valor para las regiones y poblaciones, es decir mejorar tanto la seguridad como la equidad energética, incorporando criterios de sostenibilidad ambiental mediante la implementación de la política energética nacional que posicione a Colombia como un país productivo, eficiente, formal, competitivo y de oportunidades. Dentro de esta política energética, la UPME busca vincular como miembro permanente al Ministerio de Transporte para implementar los proyectos identificados en el sector transporte, los cuales tienen un gran potencial en términos de eficiencia energética (UPME, 2015).

Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA)

Hace parte de las direcciones de tipo operativo con las que cuenta el cuerpo de Policía Nacional y por lo tanto es la encargada de garantizar la ejecución de los planes y programas diseñados para combatir los factores delincuenciales que puedan presentarse en las vías nacionales, bien sean a nivel rural o urbano. Se encarga también de velar por mejorar la movilidad y seguridad del tránsito, y por lo tanto cuenta con varias áreas o subdirecciones para gestionar sus labores, organizados conforme lo indica la siguiente figura:

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 17
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

Figura 2-4. Organización de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional



Fuente: Elaboración Propia a partir de la información reportada en www.policia.gov.co

2.2.1.2 Entidades Distritales

Con el fin de garantizar un enfoque integral de todas las iniciativas del Distrito, este se encuentra descentralizado en un conjunto de secretarías a las cuales a partir del Acuerdo 257 de 2006 se les asignan funciones específicas para la formulación y evaluación de políticas y decisiones concernientes al desarrollo, participación e integración de todos los actores que integran la ciudad, es por ello que el Distrito Capitalino cuenta con:

Secretaría Distrital de Movilidad

Esta secretaría involucra aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial para garantizar un desarrollo y ordenamiento sostenible de la ciudad. En su autonomía, planea y regula la circulación de vehículos de carga por la ciudad, teniendo en cuenta las condiciones de la malla vial, los diferentes actores viales, los corredores viales de ingreso y transporte de carga, las zonas industriales, residenciales y de producción.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 18
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Secretaría Distrital de Ambiente

Este organismo del distrito se encuentra encargado de promover y regular la sostenibilidad ambiental de la ciudad, para lo cual controla el deterioro ambiental originado por diversos actores y promueve las buenas prácticas de conservación y desarrollo, con el propósito de garantizar un bienestar y calidad de vida a la población de la zona urbana y rural de Bogotá.

Teniendo en cuenta que todas las iniciativas del distrito deben seguir un marco ambiental que procure la preservación de los recursos y el menor impacto posible, cabe resaltar que la Secretaría lidera y coordina el Programa de Autorregulación Ambiental enmarcado en regulación de emisiones móviles en transporte público colectivo y transporte de carga como emisiones fijas provenientes de las zonas industriales de la ciudad.

Secretaría Distrital de Planeación

Teniendo en cuenta el acuerdo 257 de 2006, el organismo está encargado de la planeación territorial, económica, social y ambiental de la ciudad, es por ello que la secretaria desarrolla los Planes de Ordenamiento Territorial (programas y proyectos para 12 años) los cuales se enmarcan el acceso a vías, equipamientos entre otros.

Asimismo, desarrolla Planes Maestros mediante los cuales se busca garantizar un sistema de equipamientos para elevar la calidad de vida, el desarrollo y equilibrio territorial entre los cuales se encuentran los centros logísticos y su integración con la ciudad.

Secretaría Distrital de Hacienda

Encargada para la administración y distribución de los recursos entre los diversos actores de la administración distrital con el fin de financiar los planes y programas de desarrollo. Asimismo, esta Secretaría cuenta con la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital la cual mantiene una información geográfica y un registro cartográfico que permite la identificación de zonas francas y la interacción de estas con las zonas urbanas y rurales de la ciudad.

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

Creada a partir del 2006, esta entidad se encarga de crear y promover a partir de planes, programas, proyectos y políticas la producción y el abastecimiento de bienes y servicios en Bogotá teniendo en cuenta los municipios aledaños y los diversos actores económicos que se involucran.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 19
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Es por ello que, para dar cumplimiento con la misión de la secretaría, esta promueve el avance económico, industrial y los centros de logística que buscan la competitividad y desarrollo socioeconómico de la ciudad.

Secretaría Distrital de Salud

Es la Entidad rectora en Salud en el Distrito, es por esto que se responsabiliza en garantizar la salud como un derecho, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida de la población, por consiguiente, promueve la coordinación de políticas con otros sectores, para así incidir de manera integral en los determinantes de la salud.

2.2.1.3 Región

Es importante considerar el papel de la gobernación de Cundinamarca y de las alcaldías municipales como actores relevantes en representación de la región, dado que tienen gran incidencia en la regulación del transporte de carga, y aunque no tienen poder directo sobre la legislación de Bogotá, sus decisiones afectan directamente el comportamiento de la carga que ingresa o que sale del Distrito.

Región Administrativa y de Planeación Especial - Región Central (RAPE)⁸

Es la primera entidad pública regional creada en 2014, mediante convenio suscrito por los departamentos Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima y por Bogotá D. C., con el propósito de impulsar y articular planes regionales de desarrollo económico y ambiental en sus territorios. Cuenta con un Comité Técnico, conformado por las instancias de planeación de las entidades territoriales participantes, esta instancia lideró un primer ejercicio de planeación estratégica, cuyo objetivo fue la “elaboración participativa de una matriz operativa donde quedaron consignados los objetivos del proyecto, los principales resultados a obtener, así como las actividades prioritarias, los tiempos, los responsables de la ejecución y la identificación de los recursos para la implementación de la iniciativa”.

Así mismo, la RAPE cuenta con 5 ejes estratégicos, dentro de los cuales, para efectos de la presente consultoría se destaca, el segundo eje con relación a Infraestructura de

⁸ Consultado en línea: [<https://regioncentralrape.gov.co/>]

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 20
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Transporte, logística y servicios públicos, con quienes se recomienda establecer un vínculo de trabajo conjunto para coordinar las acciones de Bogotá con la Región.

Gobernación de Cundinamarca

Es un organismo autónomo, que representa el departamento y se hace cargo de la administración, planificación y promoción del desarrollo tanto social como económico, de acuerdo con los lineamientos constitucionales y en coordinación con la nación y los municipios, ya que juega un papel de intermediaria entre estos.

Alcaldías Municipales

Es un organismo que representa al municipio como entidad fundamental político-administrativa, que tiene facultades determinantes en el ordenamiento y desarrollo territorial, a través de las cuales se promueve la participación de la comunidad y la integración social y cultural de sus habitantes.

Particularmente, se identifica la necesidad de aunar esfuerzos con las Alcaldías de los municipios circundantes a la Capital⁹, de manera tal que las medidas que se decreten para la movilización de la carga en Bogotá no riñan con lo establecido por estas.

2.2.2 SECTOR PRIVADO

2.2.2.1 Empresas de transporte de carga

Son aquellas empresas que se encargan del proceso de distribución de la carga, por lo tanto, para poder llevar a cabo la cadena de suministro su papel es fundamental pues dentro del proceso consideran no solo el tipo de vehículo y las condiciones que este requiere conforme con el tipo de carga a transportar, sino que además establecen las rutas de distribución y garantizan los tiempos de viaje de la mercancía.

Para este caso particular se consideran además aquellas empresas que prestan los servicios de transporte de mercancías de última milla, es decir, el transporte de carga dentro del casco urbano; por lo tanto, este tipo de empresas se caracterizan por ceñirse a los diferentes planes de ordenamiento territorial y la normatividad propia de cada ciudad o

⁹ Soacha, Mosquera, Funza, Madrid, Chía, Cajicá, Cota, La Calera, Tenjo, Tabio, Sibaté, Zipaquirá, Facatativá, Bojacá, Gachancipá, Tocancipá y Sopó.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 21
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

municipio para establecer los modelos de distribución, los horarios y la programación del cargue y descargue, entre otros.

2.2.2.2 Operadores logísticos

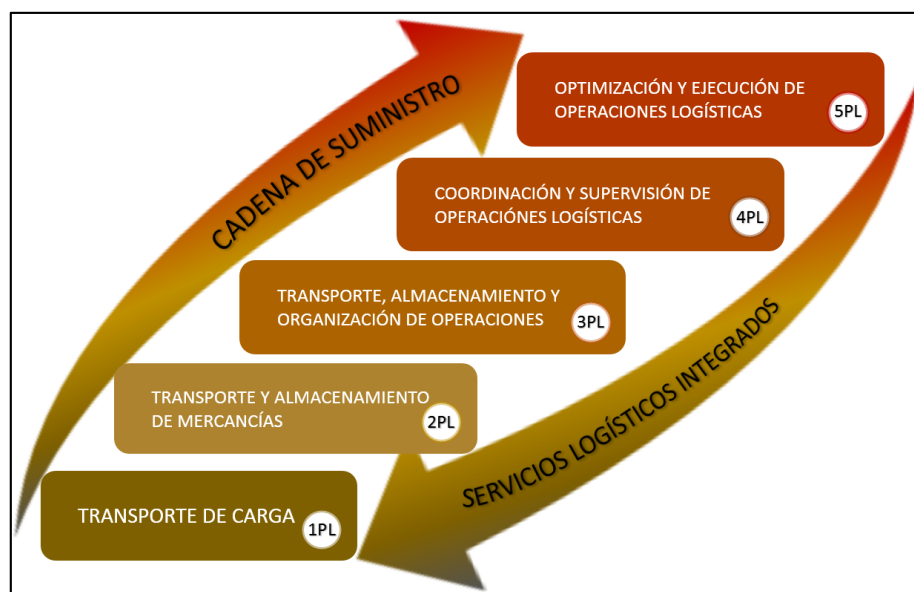
Se definen expresamente como aquellas empresas que se hacen cargo o prestan los servicios logísticos relacionados con una o varias de las etapas de una cadena de suministro, es decir, que diseñan, dirigen y coordinan las siguientes actividades:

8. Programación y procesamiento de pedidos
9. Almacenamiento de la carga, incluyendo control de inventarios, organización y clasificación de la carga por tipología.
10. Manejo y embalaje, incluyendo la coordinación de los equipos y procesos requeridos para mover la carga, almacenarla e implementar los sistemas de protección y cuidado teniendo en cuenta las características de cada producto.
11. Transporte de carga, incluyendo dentro del proceso la coordinación del lugar de entrega, el tipo de vehículo requerido, la ruta de distribución y los tiempos asociados al proceso.
12. Un operador logístico es una empresa que, por encargo de su cliente, diseña los procesos de una o varias etapas de su cadena de suministro como son el aprovisionamiento, transporte, almacenaje y distribución.

Por lo tanto, los operadores logísticos se clasifican de acuerdo con los servicios que prestan y su papel dentro de la cadena de suministro descritos en la siguiente figura:

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 22 FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Figura 2-5. Tipos de operadores logísticos



Fuente: Elaboración Propia a partir de la información reportada en www.logismarket.es

2.2.2.3 Gremios de transportadores de carga

ACC (Asociación Colombiana de Camioneros)

Es una agremiación de carácter nacional y sin ánimo de lucro, constituida desde el 10 de enero de 1996, cuyo objetivo se centra en la protección de los derechos de los camioneros, incluyendo tanto propietarios como conductores; de allí la importancia que juega dentro del papel de la normatividad y regulación del transporte de carga, pues tradicionales ya sean propietarios o conductores; ha participado en la elaboración de la normatividad vigente en materia de transporte asumiendo su responsabilidad para con los agremiados y el país.

CCT (Confederación Colombiana de transportadores)

Es una entidad no gubernamental que se estableció para representar los transportadores y sus familias en el ejercicio de defender sus derechos; por lo tanto, dentro de su labor realiza un acompañamiento permanente y brinda asesoría integral a los transportadores, teniendo en cuenta los diferentes servicios que ofrecen y por supuesto los objetivos y metas de desarrollo y competitividad nacional.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD <u>Secretaría de Movilidad</u>	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 23
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

ATC (Asociación de Transportadores de Colombia)

Es una agremiación de carácter nacional creada en 1976, con el fin de proteger los intereses de los transportadores y las empresas de transporte; por lo tanto, se encarga de asesorar y representar a las empresas ante autoridades públicas y demás actores, velando por la cualificación y competitividad de los transportadores y empresarios, por las buenas relaciones comerciales y la implementación de buenas prácticas que conlleven a fortalecer el sector del transporte y la logística.

Adicional a lo anterior, también enfocan su gestión en las garantías que requieren los actores del transporte para realizar de manera adecuada la operación, mitigando los riesgos asociados a esta, que le permitan a cada uno de los actores a llevar una vida familiar normal y tener un patrimonio; para este último punto cuenta además con un programa de desintegración y reposición de vehículos de carga, en el que además se promueve la renovación del parque automotor de carga.

COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga)

Creada en 1945 como la primera organización gremial para transportadores de carga, buscando hacer que el sector del transporte y la logística sea competitivo y de excelente calidad, impulsando la importancia de las asociaciones para cada uno de los actores de la cadena de suministro, así como el liderazgo, la ética en la operación, la coherencia en sus procesos y por supuesto la responsabilidad y compromiso tanto social como empresarial.

DEFENCARGA (Defensa para el transporte terrestre de carga)

Fundada en 1971 como una agremiación dedicada exclusivamente a combatir la piratería en el transporte de carga terrestre y luchar contra los problemas de seguridad en el sector; por lo tanto, se encargan de velar por sus intereses y facilitar las relaciones con las autoridades tanto civiles como militares.

Sin embargo, con el paso de los años se ha enfocado en analizar la realidad de la distribución de mercancías a nivel nacional e incluso internacional, y ha diversificado así sus objetivos y visión, considerando campos más amplios que hoy en día llevan a la asociación a buscar el liderazgo en el ámbito de la logística de la distribución de mercancías, la expansión de la productividad y el fortalecimiento de las cadenas de abastecimiento, representando en este papel a sus asociados

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 24
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

ASECARGA (Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera)

Es una entidad gremial sin ánimo de lucro, dedicada a la defensa del transporte de carga por carretera, para medianas y pequeñas empresas sin representación. Con el paso de los años ha impulsado la profesionalización del sector, la implementación y desarrollo de Congresos Nacionales de Carga por Carretera y del Congreso Nacional de Logística a la Carga, sin dejar de lado su participación en proyectos como la creación de oficinas de control en carretera a nivel nacional, la gestión y construcción del Terminal de Carga para Bogotá TCB y del Parque Logístico del Tolima, definido como el centro Logístico de Carga para el centro del País, que se encuentra ubicado en Ibagué.

FEDETRANSCARGA (Federación de empresarios del transporte de Carga)

Se constituye en 2016, como una entidad de carácter privado y sin ánimo de lucro, que busca consolidarse como una organización idónea, capaz de afrontar los nuevos retos que imponen el desarrollo comercial y tecnológico del mundo. Se caracteriza por promover proyectos para la orientación, fortalecimiento y modernización continua del sector, entendiendo la infraestructura, la logística y el Transporte como los pilares de la competitividad del país y el motor de crecimiento económico bajo el marco de la nueva reforma estructural del transporte de carga por carretera.

2.2.2.4 Agremiaciones

ANDI (Asociación Nacional de Industriales)

Es una agremiación sin ánimo de lucro, fundada el 11 de septiembre de 1944 en Medellín, y con el paso del tiempo ha establecido sedes a lo largo del territorio nacional. Está conformada por empresas de los sectores industriales, financieros, agroindustriales, de alimentos, comerciales y de servicios, entre otros.

Se caracteriza por su participación en los procesos de construcción de políticas públicas y proyectos que mejoran la certidumbre jurídica, cierran las brechas del capital humano y fomentan la innovación y el emprendimiento, todo enmarcado en una estrategia de desarrollo social y sostenible; lo cual coincide ampliamente con sus objetivos principales, que son difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa.

FENALCO (Federación Nacional de Comerciantes)

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 25
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Es una agremiación encargada de representar al sector comercio y de servicios, velando por su desarrollo sostenible, los intereses generales del país y el fortalecimiento de la iniciativa privada y de las instituciones.

Dentro de sus objetivos se encuentran; impulsar la competitividad empresarial, contribuir al progreso del país mediante su gestión, defender y representar los intereses de sus afiliados, fortalecer el gremio y ofrecer unidades de negocio que suplan las necesidades de los clientes, entre otros.

CAMACOL (Cámara Colombiana de la Construcción)

Es una asociación gremial de carácter nacional sin ánimo de lucro, creada en Medellín el 14 de septiembre de 1957, que reúne a nivel nacional empresas y personas naturales relacionadas con la Cadena de Valor de la Construcción, con el fin de velar por los intereses de la industria de la construcción, desde el papel de los constructores y los representantes de la industria y del comercio.

Así mismo, se encargan de garantizar el cumplimiento de la legislación vigente en materia de Seguridad y Salud en el trabajo, tendientes a prevenir los accidentes y enfermedades laborales, fortaleciendo la promoción de los buenos hábitos laborales y el bienestar de los trabajadores.

Actualmente cuenta con 1.700 compañías vinculadas al sector y a lo largo de su trayectoria en el país, se ha consolidado como veedor en los esquemas de planificación para los proyectos de construcción, defensor y promotor de la igualdad de trato de las firmas nacionales frente a las extranjeras, contribuyendo además a la regularización de precios en materiales para construcción y haciendo énfasis a sus asociados en la importancia de la planeación estratégica para “Construir Ciudades de Calidad”.

ASOCRETO (Asociación Colombiana de productores de Concreto)

Fue creada en 1985, con el objetivo de promover el buen uso del concreto, actualizar sobre sus nuevas tecnologías a las personas relacionadas con el sector de la construcción y propender por la buena imagen de la industria concretera de Colombia. Sus principales objetivos son promover su buen uso, mantener actualizado al gremio sobre las nuevas tecnologías del sector de la construcción y propender por la nueva imagen de la industria.

ACOPI (Asociación Colombiana de Medianas y Pequeñas Empresas)

Es una organización sin ánimo de lucro que agrupa a las microempresas formales y a las pequeñas y medianas empresas del país, que conforman los diferentes sectores productivos.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD <u>Secretaría de Movilidad</u>	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 26
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Fue fundada el 27 de agosto de 1951, como resultado de la fusión de entidades afines del orden regional que existían en ese momento en cuatro de las más importantes ciudades del país, con el ánimo de fortalecer y promover el desarrollo de diferentes estrategias innovadoras, que impactan el crecimiento empresarial, la empleabilidad, la internacionalización de productos y servicios, el desarrollo del capital humano, y en general el desarrollo del sector de la pequeña y mediana empresa, así como de la microempresa.

2.2.2.5 Zonas Francas

Son aquellas áreas que se establecen para el desarrollo de actividades comerciales e industriales de bienes y servicios, teniendo en cuenta los lineamientos tributarios, aduaneros y de comercio exterior, para efectos de los impuestos tanto en exportaciones como importaciones.

Buscan principalmente la promoción de la competitividad, y la generación de economías de escala, desarrollando, entre otras, las siguientes actividades; Logística, transporte, manipulación, distribución, empaque, clasificación, telecomunicaciones, soporte técnico y mantenimiento de equipos y maquinaria, administración, etc.

2.2.2.6 Cámara de Comercio de Bogotá

Es una entidad privada, sin ánimo de lucro, creada con el fin de promover la construcción de una Bogotá – Región sostenible a largo plazo, velando por el desarrollo humano, la competitividad y prosperidad, y la creación, formulación y gestión de empresas, proyectos y negocios, con incidencia en la política pública.

Fue creada en 1878, tanto para defender los intereses de los empresarios y emprendedores, como para servir de organismo asesor del gobierno; es así como se ha convertido en la entidad vocera de los comerciantes y la principal fomentadora del entorno empresarial que vela por mantener una Bogotá Región sostenible.

2.2.2.7 Concesionarios de infraestructura vial y aeroportuaria

En la actualidad, las concesiones constituyen una de las modalidades más eficientes para promover el crecimiento y desarrollo de la infraestructura, así como para fortalecer la competitividad y el progreso de diferentes sectores del país.

Dentro del transporte de carga y la logística urbana, cabe por lo tanto tener en cuenta el papel fundamental que están ejerciendo este tipo de asociaciones público privadas, tanto a nivel nacional como a nivel urbano, pues para cada uno de los casos el respectivo concesionario (miembro privado de la asociación) se encarga de financiar el proyecto con recursos propios, cubriendo con ello los gastos relacionados con la construcción, el

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 27
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

mejoramiento y/o la rehabilitación de la infraestructura, y conforme con la entrega de las obras y el cobro de los peajes o las vigencias futuras que el gobierno autoriza, se recupera progresivamente la inversión; es allí donde las restricciones y normativas en cuanto a la circulación y el acceso de vehículos de carga pueden tener alguna injerencia y relación con la operación y procesos de los concesionarios, que valdría la pena considerar.

Un ejemplo claro de una concesión fundamental a considerar en Bogotá es OPAIN, concesionario que, entre otras, se encuentra llevando a cabo actualmente la administración, modernización, expansión (incluida la elaboración de los diseños), operación, mantenimiento y explotación comercial del área concesionada del Aeropuerto El Dorado, así como del recaudo de los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados; contrato que inició en enero de 2007 y tiene fecha de terminación para el 2027.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 28
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

3 CONSTRUCCIÓN DE LA ESTRATEGIA DE DIVULGACIÓN Y COMUNICACIÓN

En este capítulo se presentan las etapas e insumos necesarios para la divulgación y comunicación de la norma, donde se encuentra la estrategia de socialización de la nueva norma, priorización y sensibilización de actores relevantes, los retos a enfrentar y la batería de mensajes a transmitir.

3.1 ESTRATEGIA DE SOCIALIZACIÓN

3.1.1 IDENTIFICACIÓN DE AUDIENCIAS

La importancia de los objetivos planteados a lo largo de estos años para mantener el crecimiento productivo y los índices de competitividad de Bogotá, los cuales de acuerdo a informe publicado por la Alcaldía Mayor de Bogotá¹⁰, en el año 2018 el Distrito y su área metropolitana de Soacha obtuvieron un puntaje de 7,41 sobre 10, posicionándolos en el primer puesto en cuanto al Índice de Competitividad Colombiana. Lo anterior nos lleva a realizar un recuento y evaluación de las labores que han venido desempeñando las instituciones públicas, sus iniciativas, proyectos y por supuesto la articulación, que se supone debe existir entre éstas, para cumplir a cabalidad con lo planteado.

Así mismo se incluyen dentro del análisis, actores relevantes del sector privado, puesto que por medio de este ejercicio se identifica cual es el rol que desempeñan cada uno de los actores dentro del desarrollo y crecimiento económico tanto nacional como el de la capital del país, así como su papel y participación en la regulación del transporte de carga.

En la siguiente tabla se pueden identificar algunas de las principales funciones de cada uno, entorno a la logística, la infraestructura y el transporte de carga, la cual se presenta como un esquema visual integral, que muestra en paralelo las principales funciones que desempeñan las entidades públicas, para facilitar los procesos de la cadena de abastecimiento.

¹⁰ Informe del Consejo Privado de Competitividad, publicado en la página de la Alcaldía Mayor de Bogotá, link: <http://www.bogota.gov.co/temas-de-ciudad/desarrollo-economico/bogota-es-lider-en-competitividad>.

Tabla 3-1. Matriz de actores identificados

			POLITICA					EJECUCION		
	Institución	Dependencias	Definición de Políticas	Regulación y Normatividad	Planeación y gestión	Estructuración y evaluación de proyectos	Financiación	Coordinación y ejecución	Supervisión Técnica	Supervisión Económica
ENTIDADES PÚBLICAS	SECRETARÍAS DISTRITALES	- Movilidad								
		- Planeación								
		- Ambiente								
		- Salud								
		- Gestión pública								
		- Hacienda								
		- Desarrollo económico								
	MINTRANSPORTE	- Viceministro de Infraestructura								
		- Viceministro de Transporte								
		- Comité de Coordinación con DIMAR								
		- Consejo Consultivo de Transporte								
		- Oficina Asesora de Planeación								
		- Grupo de Logística y Carga								
	ANI									
	INVIAS									
	UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT									
	ANSV	- Observatorio Nacional de Seguridad Vial								
	DNP	- Dirección de desarrollo Rural Sostenible								
		- Dirección de desarrollo Urbano								
	UTEL (Desde la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible)	- Subdirección Territorial y de Inversión pública								
		- Observatorio Nacional de Logística de Cargas ONCL								
	MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO									

	LA REGIÓN	- Departamentos								
		- Municipios								
SECTOR PÚBLICO - PRIVADO	CONCECIONARIOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL									
	CONCESIONARIOS DE INFRAESTRUCTURA AEROPURTUARIA									
SECTOR PRIVADO	OPERADORES LOGÍSTICOS									
	EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA									
	GREMIOS DE TRANSPORTADORE S DE CARGA	- ACC (Asociación Colombiana de Camioneros) - CCT (Confederación Colombiana de transportadores) - ATC (Asociación de Transportadores de Colombia) - COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga) - DEFENCARGA (Defensa para el transporte terrestre de carga) - ASECARGA (Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera) - FEDETRANSCARGA (Federación de empresarios del transporte de Carga)								
	ZONAS FRANCAS									
	AGREMIACIONES	- ANDI (Asociación Nacional de Industriales) - FENALCO (Federación Nacional de Comerciantes) - CAMACOL (Cámara Colombiana de la Construcción) - ASOCRETO (Asociación Colombiana de productores de Concreto)								

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 31
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

3.1.2 PRIORIZACIÓN DE ACTORES RELEVANTES

Se realizó un ejercicio de priorización a través de la implementación de la herramienta Vester que permitió determinar el grado de incidencia de cada uno de los actores y por ende el mecanismo más idóneo para definir cómo involucrarlo en el proceso de implementación de la nueva norma.

Una vez realizado el análisis de los actores más relevantes con relación a la nueva normativa de circulación y restricción para vehículos de carga, haciendo énfasis en las funciones y/o facultades tanto de evaluación, como aquellas que formulen acciones de regulación, se logró evidenciar los actores con su nivel injerencia de acuerdo a su naturaleza u objeto, como se muestra a continuación en la tabla 2-2:

Tabla 3-2. Matriz de actores relevantes

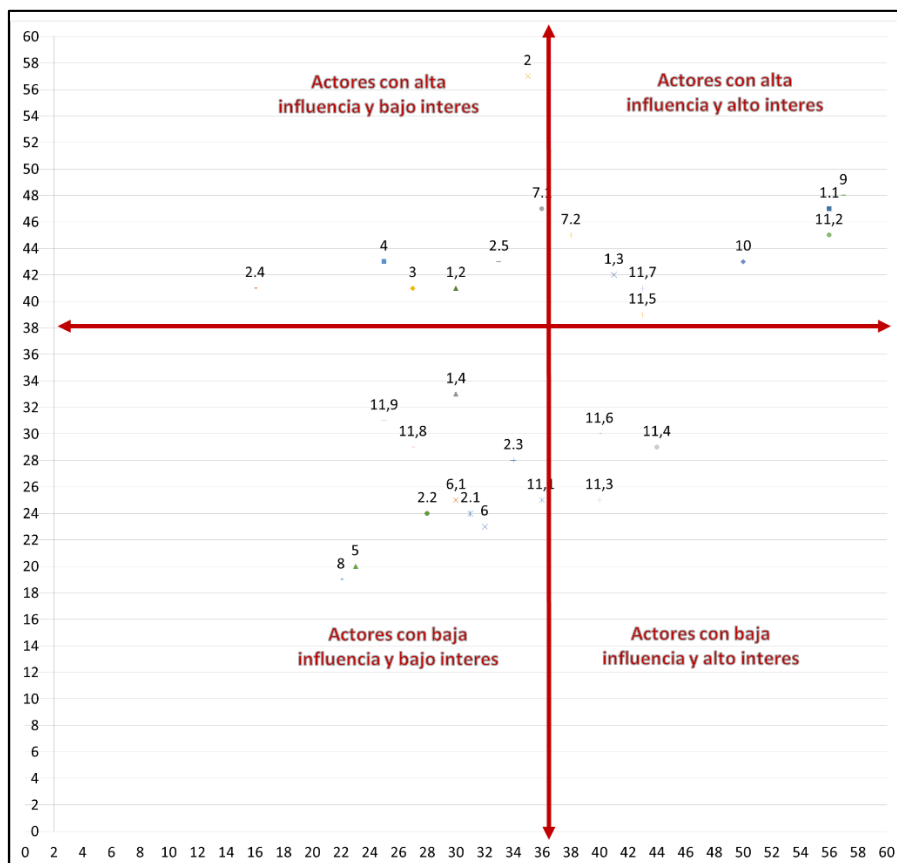
Clasificación	Acciones previstas	Listado de Actores		Tipo de actor
Actores con alta influencia y alto interés	Gestionar atentamente Gestionar con cuidado	1,1	Secretaría Distrital de Movilidad	Público
		1,3	Secretaría Distrital de Medio Ambiente	Público
		7,2	Los Municipios	Público
		9	Sociedad	Privado
		10	Actores Políticos	Público
		11,2	Transportadores	Privado
		11,5	Gremios de Transportadores de Carga	Privado
		11,7	Agremiaciones	Privado
Actores con alta influencia y bajo interés	Mantener satisfechos Mostrar resultados - seguimiento	1,2	Secretaría Distrital de Planeación	Público
		2	Ministerio de Transporte	Público
		2,4	Supertransporte	Público
		2,5	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Público
		3	Departamento Nacional de Planeación	Público
		4	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Público
		7,1	Los Departamentos	Público
Actores baja influencia y alto interés	Mantener informado	11,4	Generadores	Privado
		11,3	Receptores	Privado
		11,6	Zonas Francas	Privado

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 32
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Clasificación	Acciones previstas	Listado de Actores		Tipo de actor
		11,8	Cámara de Comercio de Bogotá	Privado
Actores baja influencia y baja interés	Monitorear	1,4	Secretaría Distrital de Salud	Público
		2,1	Agencia Nacional de Infraestructura	Público
		2,2	Instituto Nacional de Vías	Público
		2,3	Aeronáutica Civil	Público
		5	Ministerio de Minas y Energía	Público
		6	Policía de Tránsito y Transporte	Público
		6,1	Seccional Distrital de Tránsito y Transporte	Público
		8	Academia	Privado
		11,1	Operadores Logísticos	Privado
		11,9	Cámara Colombiana de la Infraestructura	Privado

En línea con lo anterior, se recomienda enfocar los esfuerzos de sensibilización en aquellos actores con alta influencia y alto interés, descritos a continuación:

Figura 3-1. Plano cartesiano de actores relevantes



Fuente: Elaboración propia

3.1.2.1 Sensibilización de actores relevantes

En esta etapa se debe llegar a cada actor desde el interés y rol que cumplen en la regulación del transporte de carga y deben identificarse los escenarios y temas en común. Para ello, se recomienda diferenciar los mensajes y estrategia a implementar segregando a los actores clave de acuerdo con su nivel de incidencia en uno o varios de los ejes estratégicos definidos, tal como se ilustra a continuación:

Tabla 3-3. Estrategia con actores relevantes

Clasificación	Acciones previstas	Actor	Tipo de actor	Estrategia de Comunicación
	Gestionar atentamente	Secretaría Distrital de Movilidad	Público	5 ejes estratégicos

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 34
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Clasificación	Acciones previstas	Actor	Tipo de actor	Estrategia de Comunicación
Actores con alta influencia y alto interés	Gestionar con cuidado	Secretaría Distrital de Ambiente	Público	Eje: Sostenibilidad ambiental
		Alcaldías municipales	Público	Eje: Planificación y gestión integral
		Agencia Nacional de Seguridad Vial	Público	Eje: Seguridad Vial
		Policía de Tránsito y Transporte	Público	Eje: Control y seguimiento
		Transportadores	Privado	Eje: Eficiencia en la operación
		Gremios	Privado	Eje: Planificación y gestión integral

Con base en lo anterior, y según la hoja de ruta debe iniciarse el proceso de sensibilización y socialización una vez se haya publicado el borrador de Decreto, enfocando los mensajes tal como se sugiere a continuación:

Secretaría Distrital de Movilidad, es necesario que todas las diferentes direcciones de esta Secretaría conozcan y participen activamente en la difusión, control y seguimiento a la implementación de la nueva norma. De igual forma, se sugiere gestionar la revisión y elaboración de observaciones por parte de las diferentes áreas que participan en la regulación del transporte de carga.

Secretaría Distrital de Medio Ambiente, tiene como propósito garantizar que en las actividades económicas del diario vivir se desarrollen en forma sostenible, en el cual se logre un bajo impacto en los recursos naturales y en la salud pública de la ciudad, por consiguiente uno de sus interés reside en armonizar la regulación de movilidad propiamente dicha con recomendaciones, directrices y políticas que estudian y evalúan la incidencia de factores de deterioro ambiental con origen en dinámicas que posiblemente podrían tener implicaciones negativas de naturaleza auditiva y en el aire del Distrito, es por ello, que el tema que se debe tratar durante los acercamientos con esta Secretaría deberán enfocarse en las emisiones contaminantes de fuentes móviles, cuánto aportan y cómo se pueden controlar o mitigar de manera articulada.

Alcaldías municipales, la importancia de articulación radica en que alinear las diferentes medidas de control y planificación territorial de las administraciones municipales permitirá que no se afecte la competitividad ni eficiencia logística de la Región. Para lo anterior, es necesario realizar mesas de trabajo con cada una de las administraciones para dar a

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 35
		FECHA: (2019/10/08)	
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

conocer el alcance de la nueva norma propuesta e identificar los aspectos sobre los cuales se requiere armonizar las normas existentes con la nueva.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, por ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país y además desarrollar políticas y estrategias referentes a la seguridad vial de actividades a nivel nacional, regional y local, uno de los principales aspectos a tener en cuenta, en razón al programa implementado por el Decreto 813 de 2017, la política Visión Cero, se considera un actor relevante con el cual se podrán articular esfuerzos para trabajar por la disminución de la siniestralidad en Bogotá, aunar esfuerzos en los programas ya existentes, difundir las recomendaciones de buenas prácticas en la conducción de vehículos de carga, sumarse a las campañas de prevención, así como apoyarse en la página web de esta Entidad para difundir los aspectos relacionados con el nuevo Decreto.

Policía de Tránsito y Transporte: Sus principales expectativas e intereses frente a la regulación en concreto, podrían consistir en la materialización real y efectiva del control del tránsito y transporte de carga, con el objetivo de ofrecer un mejoramiento en las condiciones de movilidad para los diversos actores que componen la estructura vial, como son los transportadores, ya sean de carácter privado o público, de personas o de carga; peatones; motos y bicicletas. Por ello, es necesario socializar y definir los mecanismos de control que se podrán implementar para realizar un efectivo control al cumplimiento de la norma, de igual forma, en caso de definir zonas o corredores específicos para la aplicación de la norma, es de vital importancia que todo el personal de la Policía de Tránsito conozca con claridad la delimitación de dichos espacios. Así mismo, serán estos quienes apoyen la fase de imposición de comparendos pedagógicos, razón por la cual será uno de los principales actores con los cuales se deben coordinar las mesas de trabajo.

Transportadores, siendo estos uno de los actores relevantes para la efectiva implementación de la norma resulta fundamental contar con los mismos como aliados, transmitiendo un mensaje claro que les de a conocer los beneficios en seguridad, descongestión y competitividad. Se sugiere gestionar una participación activa en la revisión del proyecto de Decreto y de ser necesario coordinar espacios conjuntos en los cuales se recopilen las observaciones y recomendaciones que tengan sobre la norma, usando estos espacios para aclarar las posibles dudas que resulten de su lectura. Estos espacios se deben coordinar de manera individual con las empresas que operen en los corredores o zonas a intervenir, para resolver las dudas puntuales y generar alianzas individuales que no se desmitifiquen por el liderazgo que puedan ejercer unos pocos contradictores.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 36
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Gremios, dado que las principales empresas y/o asociaciones que componen este acápite, hacen parte del proceso de distribución de carga, que prestan servicios de transporte de mercancías o de carácter logístico respecto a la cadena de suministro como son: el almacenamiento, distribución y aprovisionamiento, como también agremiaciones enfocadas en la protección de los derechos e intereses de conductores, transportadores, empresas de transporte y en general el sector de comercio y servicios; el principal interés y/o expectativa de estos, frente a la regulación en estudio, se centra en los siguientes aspectos:

13. Posible cambio de la logística de las empresas, para poder cumplir con la entrega y recepción de la carga.
14. Incremento de la flota vehicular para asumir las restricciones, generando un impacto ambiental negativo.
15. Mayor congestión en horarios fuera de la restricción.
16. Para las actividades de despacho, cargue y descargue: aumento de bahías y personal para poder llevar a cabo el despacho de la mercancía a más vehículos simultáneamente.
17. Cambio de horario diurno a nocturno, para cargue y descargue de mercancías, generando sobrecostos operativos y falta de garantías respecto a seguridad para el transporte de carga.

3.2 RETOS A ENFRENTAR

Se identifican 5 principales riesgos en la implementación del nuevo Decreto, los cuales se enuncian a continuación:

1. Resistencia frente a la implementación de la nueva norma
2. Inadecuado entendimiento de los ajustes propuestos y sus impactos
3. Multiplicidad de intereses a atender (mejor movilidad, mejoramiento ambiental, reducción costos logísticos y operativos, reducción de la accidentalidad)
4. Extensos tiempos de implementación
5. Baja capacidad en el control de la aplicación de la nueva norma

El primer reto a enfrentar es la **resistencia a la nueva norma**, esto puede ser principalmente protagonizado por los actores privados quienes serán los directamente incididos por la norma, para lo cual se recomienda realizar un acompañamiento y socialización permanente a estos durante la publicación del borrador de Decreto para que desde ese momento se logre transmitir un mensaje claro y contundente respecto a los

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 37
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

beneficios, impactos, zonas y demás aspectos incluidos en el Decreto, y lograr que estos comprendan que las medidas contribuirán con su eficiencia logística.

Con relación al segundo reto asociado con el **inadecuado entendimiento de los ajustes propuestos y sus impactos**, se sugiere que la Secretaría Distrital de Movilidad enfoque sus esfuerzos desde la oficina de Comunicaciones en aprovechar los medios digitales, eventos, ruedas de prensa y demás espacios y herramientas disponibles para difundir las cifras, cambios y medidas, entre otros, que generará la implementación del nuevo Decreto. Esta labor, debe realizarse con una frecuencia diaria desde la publicación del proyecto de Decreto y por lo menos 1 mes después de haberse expedido. Con ello, se minimizará el riesgo de desconocimiento del alcance de la norma y por lo tanto oposición a la misma.

Con relación al tercer reto relacionado con la **multiplicidad de los intereses a atender**, se sugiere abordar a los diferentes aliados identificados de manera individual con mensajes diferenciados tal como se expuso en el numeral *2.1.2.1 Sensibilización de actores relevantes*, esto permitirá identificar temas en común y estrategias que se puedan implementar de manera conjunta para de esta manera ampliar el espectro de cobertura y difusión de los mensajes claves definidos en la nueva norma.

En cuanto al cuarto reto, **extensos tiempos de implementación**, se sugiere a la Secretaría Distrital de Movilidad atender los plazos sugeridos en el presente documento, preparar todos los insumos requeridos y gestionar los espacios de trabajo con cada uno de los actores identificados con antelación de manera tal que no se generen retrasos que prolonguen o dificulten la implementación del nuevo Decreto.

El quinto reto, asociado con la **baja capacidad en el control de la aplicación de la nueva norma**, requiere de un trabajo coordinado con la Policía de Tránsito y Transporte, para fortalecer el sistema de vigilancia de la operación del tráfico, definir las zonas y mecanismos con los que se dispone para el cumplimiento de la norma, considerando posibles tecnologías de rastreo satelital que permitan incrementar los mecanismos de control y vigilancia.

3.3 ESTRATEGIA DE DIFUSIÓN DE LOS MENSAJES

Como se ha mencionado de manera reiterada la estrategia debe ser diferenciada para llegar a los diferentes actores que participaran en la implementación de la nueva norma, para ello, es necesario que los mensajes que se transmitan sean claros y enfáticos en las cifras que soportan las motivaciones de actualización o cambio de norma.

También se debe tener en cuenta que para lograr la favorabilidad de todos los actores los mensajes deben ser positivos y propositivos. Por ejemplo, si bien esta es una

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 38
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

norma que restringen el tráfico de vehículos de carga ciertas horas al día, la palabra restricción genera un impacto negativo, se debe hablar de mejorar la movilidad en Bogotá.

Como parte de la estrategia de comunicación para la divulgación de la norma se recomienda hacer uso de los medios impresos/ virtuales y en redes sociales; así como la información que se pueda generar a partir del desarrollo de las sesiones de trabajo con cada entidad, gremio o empresa y de la participación de las mesas de trabajo grupales o eventos.

La propuesta es aprovechar los medios impresos y virtuales de los aliados actuales y por medio de ellos gestionar para que durante los próximos meses se pueda generar contenido relacionado con los resultados de la consultoría y su proceso de consulta y ajuste.

Se sugiere definir un cronograma con el área de comunicaciones de la SDM para que dispongan las redes sociales (twitter, Facebook, etc.) para transmitir mensajes cortos, cifras y beneficios reales dada la nueva normatividad, de acuerdo con el escenario final que se seleccione.

Como herramientas para lograr una efectiva divulgación del alcance del nuevo Decreto, se proponen los siguientes:

- Banner para ser colocado en la página web y “promocionar” la nueva norma.
- Envío de pieza de correo electrónico a la base de datos de empresas y aliados identificados, donde se resuman acertadamente los principales aspectos incluidos en la norma, los mitos, beneficios, impactos.
- También se recomienda entregar volantes con la pieza gráfica en las entradas a Bogotá durante la primera semana de adopción del decreto, ya sea en peajes o en puntos clave de entrada.
- Disposición de las redes sociales de la Secretaría Movilidad y Secretaría de Ambiente (Twitter, LinkedIn, Facebook) para transmitir información relacionada con la nueva norma.
- Sesiones de trabajo colaborativo para apoyar la implementación de la norma, por ejemplo, en el Observatorio de Carga liderado por el Ministerio de Transporte, el Observatorio Nacional de Logística a cargo del DNP, el Observatorio de Movilidad coordinado por la Universidad Nacional.
- Participación de la SDM en eventos del sector en donde divulgue alcance e impactos de la nueva norma.
- Difusión por medios masivos de comunicación en rueda de prensa en canales locales como City TV y Canal Capital.
- También se recomienda invitar por medio de mensajes cortos en emisoras, a conocer el Proyecto Decreto y después de la adopción a conocer la nueva norma.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 39
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

4 MECANISMOS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO

En el desarrollo de la evaluación cuantitativa (Producto IV), se llevó a cabo el análisis de la evolución de variables asociadas al comportamiento del transporte de carga, a través del estudio de registros históricos y procesos de modelación de transporte, logística y emisiones contaminantes. De esta manera se caracterizó el comportamiento de este modo durante la vigencia de las restricciones evaluadas (Decretos 174 de 2006, 520 de 2013 y 593 de 2018).

La evaluación se abordó a partir de cinco (5) ejes estratégicos: 1) Eficiencia en la operación, caracterizado por velocidades y volúmenes vehiculares, evaluados a través de registros históricos; 2) Sostenibilidad ambiental, caracterizado por cantidades de vehículos, kilómetros recorridos y factores de emisión provenientes de la Secretaría Distrital de Ambiente; 3) Seguridad Vial, con base en información de siniestralidad de la SDM; 4) Control y seguimiento, medido con base en los registros de imposición de órdenes de comparendo por infracción al Código Nacional de Tránsito y 5) Planificación integral.

Tabla 4-1. Ejes estratégicos

EJES ESTRATÉGICOS	INDICADOR
Eficiencia en la operación	- Tránsito (monitoreo) - Transporte: - V/C - Velocidad - Tiempo de viaje - Logística: - Tiempo de entrega - Nivel de servicio - Costos de operación
Sostenibilidad ambiental	Emisiones: Ton PM10/año
Seguridad vial	- Índice de siniestros - Por día a la semana

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 40
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

	- Por tipo de vehículo - Edad de Vehículo
Control y seguimiento	Nivel de cumplimiento (vehículos que cumplen la normatividad/vehículos transitando en el día)
Planificación y gestión integral	Articulación con normas de municipios aledaños

4.1 MECANISMOS DE CONTROL

El enfoque del control debe priorizar los criterios ambientales (tecnología de emisiones en función del modelo vehicular), respeto de los límites zonales, y dentro de ellos, respeto a los horarios restringidos. El desarrollo de programas de detección electrónica y dentro de ellos la toma de información de placas y su contraste con atributos del Registro Único Nacional de Tránsito es el horizonte y la Secretaría de Movilidad deberá procurar que las funcionalidades necesarias para el ejercicio del monitoreo el control y el seguimiento puedan ser suplidas, cualesquiera que sean los equipos y modelo de comunicaciones que se pongan en servicio. Entre tanto debe darse continuidad al control físico con agentes de tránsito, sugiriéndose:

a. Control a las emisiones:

Dado que el control se da en función de la tecnología de emisiones, relacionada con el año modelo, se propone un primer filtro de control, que es la toma de información de licencias de tránsito sobre año modelo, control que debería hacerse de manera continua en los primeros días de vigencia de la norma, en los ejes viales de ingreso a la ciudad. Este control no requiere equipos de control ambiental, pues se refiere solo a años modelo.

Dado que la operación de un vehículo de una tecnología autorizada puede (por averías, alteraciones de los sistemas o inadecuadas prácticas de mantenimiento) generar emisiones superiores a las admitidas por el estándar de fabricación dado, se hace necesario variar el mecanismo de control y ajustarlo para que sean admisibles las referidas al estándar Euro 94/Euro II.

Como quiera que este parámetro de restricción no ha sido aplicado con antelación, es necesario que se refuercen los procesos de comunicación que lleven a la adopción de una cultura de la movilidad limpia, consciente del impacto de las emisiones vehiculares y de sus efectos.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 41
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

b. Formación para el elemento de control:

Es necesario que el elemento de control humano pueda reconocer, si no todos, al menos los vehículos más usuales de carga que se fabricaron con antelación al año 2000, de manera que enfoque su acción en la vía a esas tipologías vehiculares como primer objetivo. El año 2000 no es un límite general de la oferta de líneas específicas vehículos de carga, pero puede formarse al elemento humano en las tipologías que desaparecieron antes de esa fecha (V.gr. Línea camiones Dodge-Chrysler, línea camiones Chevrolet Brigadier-Super Brigadier, líneas camiones Mack, líneas de camiones Fiat 673N, líneas de camiones Pegaso, por citar algunos).

c. Control preventivo:

Para enfatizar el papel de orientación y prevención de la policía de tránsito, se plantea que en las estaciones de peaje (o pesaje) más cercanas al ingreso al Distrito Capital se entregue de manera continua información a los vehículos que pueden ser objeto de restricción, de manera que se evite el ingreso al Distrito y eso mitigue de alguna forma la carga de la fuerza de control.

Es necesario señalar las condiciones de restricción conforme al manual de dispositivos de señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, de manera que el ingreso a las zonas y horas o por los años modelo (de manera general) sean conocidos por todos los usuarios de la vía, como quiera que confluyen a la ciudad vehículos de todo el país. Sería además conveniente llevar esas condiciones a aplicaciones que registran recorridos o estado del tráfico para usuarios en general.

d. Control por tecnologías específicas de emisiones:

Como parte del proyecto de modernización del parque automotor de carga que adelanta actualmente el, Gobierno nacional, se ha planteado de manera preliminar que la clasificación de las generaciones vehiculares (por estándares de emisiones) pueda hacerse con dispositivos a bordo de los vehículos, lo que facilitaría el control automático y haría innecesaria la conexión con el Registro Único Nacional de Tránsito, en el evento en que los dispositivos pudiesen ser identificados en la vía. Sin embargo, el planteamiento original de la Nación va destinado a los vehículos de más de veinte (20) años de operación, que son los mismos que el estudio propone restringir, por lo que al menos en la fase inicial de ese proyecto en el ámbito nacional, no resultaría de utilidad para el Distrito.

e. Control a las excepciones a la regulación que se propone:

Al inicio de la vigencia de la norma se propone un plazo de transición formativa (con acciones de divulgación a los sectores regulados y de comunicación general) seguido de

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 42
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

otro de vigencia moderada (caracterizado por el inicio de medidas de control en forma de amonestaciones). Al cabo de los dos períodos debe iniciarse la vigencia plena. Dado que el esquema de horarios y zonificación trae ya un patrón de restricción desde el año 1994, modificado en los años 2009 y 2013 y que la publicación del proyecto de acto mostrará la intención de la Administración, no se recomienda un período superior a un (1) mes desde la expedición del decreto, iniciando en todo caso la vigencia del mismo, con un período de amonestaciones,

4.1.1 UBICACIÓN DEL CONTROL

Para que el control sea efectivo en función de su ubicación, se hace necesario localizarlo de manera que cubra las fronteras de las zonas de restricción regulatoria y que más que sancionatorio, sea preventivo. Las fronteras en que se hace necesaria la presencia del control específico, son esencialmente dos:

- Fronteras externas: El ingreso a la ciudad desde las carreteras nacionales (Villavicencio, Autopista Sur, Avenida Centenario, Calle 80, Autopista Norte y Carretera a La Calera), y
- Fronteras internas: Entre la zona uno (1) o libre de restricción y la zona dos (2) (Perímetro oriental, Calle 170, Avenida Boyacá, Avenida 1º. de Mayo),

Ahora bien, el control en las fronteras externas debería realizarse sobre el mismo eje de ingreso, de manera que en ese punto los vehículos infractores no hayan tenido aún una vía por la cual sustraerse al mismo. Superados esos puntos y sobre las fronteras internas debería localizarse sobre los ejes de ingreso a la zona restringida.(V.gr. Sobre la Avenida Boyacá, al oriente de las Calles 80, 72 y 26), puntos en que se pueda controlar al tiempo las tres (3) variables: parque automotor prohibido por tecnología de emisiones; horario de restricción y capacidad de carga.

Los eventos de siniestralidad deben señalar también un criterio de control, priorizando en función de la gravedad del evento, de mayor a menor.

Los criterios serían similares para el uso de dispositivos de detección, de manera que cuando éstos operen, el control físico se haga casi exclusivamente en horarios de restricción y en mediciones con equipos de control ambiental.

El control debe estar a cargo de la Dirección de Gestión de Tránsito y control de tránsito y transporte, Subdirección de control de tránsito y transporte, cuyas funciones se describen en el artículo 26 del Decreto Distrital 672 de 2018, mientras que los mecanismos de seguimiento deben estar a cargo de la Subdirección de Transporte Privado de la Dirección

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 43
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

de Planeación de la Movilidad, Subsecretaría de Política de la Movilidad, conforme lo señala el artículo 16 de la misma norma.

4.2 MECANISMOS DE SEGUIMIENTO

La propuesta de mecanismos de seguimiento se relaciona con las necesidades identificadas por esta consultoría para hacer la evaluación de la norma actual, previendo la importancia de la continuidad y actualización de la información a recabar y la gradualidad de la posible incorporación de elementos tecnológicos para realizar las mediciones que resulten pertinentes.

4.2.1 EJE ESTRATÉGICO 1 - EFICIENCIA EN LA OPERACIÓN

La evaluación del eje estratégico de eficiencia en la operación se desarrolló mediante el análisis de información de tránsito, la modelación de transporte y de logística. A continuación, se describe la metodología e indicadores analizados para la evaluación de la norma actual, la cual fue revisada para el planteamiento de la estrategia de seguimiento de la propuesta normativa.

4.2.1.1 Componente de tránsito

Este componente se desarrolló mediante el análisis de volúmenes vehiculares obtenidos a partir de la toma de información de estaciones maestras durante los años 2013, 2016 y 2018, con lo cual se estimó:

- Cantidad y proporción de viajes de vehículos de carga registrados en las estaciones de análisis respecto al tránsito general.
- Duración del periodo de máxima para el tránsito general y para vehículos de carga
- Estacionalidad mensual
- Velocidades

Se considera necesario mantener la toma de información de campo de las estaciones maestras de monitoreo, conservando – o aumentando en la medida de lo posible - el número y ubicación de estaciones que servirán para efectos del seguimiento. Resulta relevante que las mediciones se realicen de acuerdo con los parámetros con los que la SDM ha efectuado el monitoreo, manteniendo las mismas categorías y manejo de los periodos de toma de información. Esto permite mantener un registro histórico con variación anual tanto de cantidad y proporción de viajes de vehículos de carga, y así mismo, calcular la duración del periodo de mayor concentración de demanda.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 44
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

Respecto a la estacionalidad mensual, se propone continuar el seguimiento utilizando como insumo la información de peajes en los accesos a Bogotá, la cual está disponible en las bases de datos abiertas con que cuente la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI - y/o INVIAS.

En cuanto a las velocidades, se propone hacer seguimiento con la información que se recoge por medio de Bitcarrier, dado que permite mediciones continuas y en todos los corredores donde se cuenta con esa tecnología.

Sin embargo, el monitoreo debe hacer uso de las tecnologías de la información, ya que las diversas tipologías (tipos de carrocería, capacidades de carga, número de ejes) deberían llegar a caracterizarse para poder llegar a vincular las tipologías con actividades específicas y con ello, debería llegarse a estimar impactos por sectores usuarios de cada clase de camión, de tamaños, de capacidades vehiculares.

En cuanto a la medición de la velocidad se recomienda continuar con la recopilación de datos por la plataforma tecnológica usada en el Centro de Gestión de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad para monitoreo de velocidades (Bitcarrier). No obstante, dado que este mecanismo mide las velocidades de todos los vehículos sin discriminación de modo, se propone que se considere contar con medición de velocidades medias de los vehículos de carga, para lo cual existen posibilidades como las siguientes:

- Medición a partir de velocidades de un número representativo de unidades, comparando tiempos y distancias de recorrido en corredores viales de diferentes características para unidades específicas a través de lectura de placas en sitios de origen y destino en franjas horarias también diferentes.
- Contar con información de flotas vehiculares que hoy poseen tecnologías de seguimiento satelital en sus recorridos urbanos, información que podría ser obtenida bajo acuerdos (buenas prácticas, por ejemplo) con las empresas operadoras de flotas, dado que por carecerse de potestad regulatoria en los municipios y distritos frente al servicio de transporte público terrestre automotor de carga, no es dable imponer la obligación de entrega de información, ni la utilización de un modelo único de obtención de la misma o la obligación de porte de un dispositivo dado para la lectura.

La información sobre estacionalidad de la carga que ingresa/sale del Distrito puede seguir siendo obtenida a partir de la información de tránsito proveniente de la operación de tráfico y recaudo de la ANI, correspondiente a los números de pasos por peajes que rodean a la ciudad, sugiriéndose cruzarla con el Registro Nacional de Despachos de Carga del Ministerio de Transporte, para su validación y para la obtención de una clasificación exacta de las mercancías, con el fin de estimar de manera más aproximada los efectos de las

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 45
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

regulaciones por sectores económicos. Al tiempo, esta fuente puede identificar el tránsito de cargas potencialmente peligrosas para la salud, para el ambiente o para la seguridad y facilitar su seguimiento y regulación en función de clasificaciones UN, de manera que se pueda verificar si se siguen las reglas de identificación vehicular y de condiciones generales de tránsito y seguridad.

En caso de adoptar medidas que impliquen interactuar con operadores de flotas de vehículos de carga para obtener cifras sobre velocidades y prácticas de operación (entre otras), se recomienda considerar la reactivación del Observatorio de carga establecido desde el Decreto Distrital 34 de 2009, que puede encargarse de esta actividad. Si bien el Distrito fusionó y reorganizó los Observatorios Distritales, el de carga, creado por un decreto distrital y que se encuentra normativamente vigente, es el escenario natural para interactuar con los destinatarios agremiados y para promover, suscribir y hacer seguimiento a acuerdos que disminuyan la necesidad de control y que fomenten la autorregulación y las buenas prácticas.

4.2.1.2 Transporte

Desde el componente de transporte se debe hacer seguimiento a tres indicadores cada semestre, estos son: velocidades, que está dada por el promedio de la velocidad de todos los modos en hora pico, y se obtiene de la herramienta Bitcarrier que tiene la Secretaría.

El segundo indicador es la congestión, que está dado por los vehículos que circulan en una vía en una hora sobre la capacidad de la vía en una hora, este indicador se obtiene de la entrada de información al modelo de transporte de la ciudad de: estaciones de monitoreo, la Matriz O-D de la ciudad y velocidades.

Y por último se tiene el indicador de tiempos de viaje que está discriminados por tiempo de viajes por modo, el cual también se obtiene del modelo de transporte de la ciudad.

4.2.1.3 Logística

Al igual que el modelo de transporte este tiene tres indicadores y se sugiere medirlos semestralmente; el primero es el costo de la operación que es el costo al proveedor para transportar sus mercancías y se mide en millones de pesos, para su medición se debe tener la tipología de vehículos por cadena, el modelo de los vehículos por cadena y la Matriz O-D.

El segundo indicador es tiempos de entrega que es el tiempo que demora un proveedor en hacer la entrega de sus productos a un receptor a través del transportador y se mide en horas diarias por cadena. La fuente de la información para calcular este indicador es la misma que el anterior descrito.

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 46
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

El tercer indicador es nivel de servicio el cual está dado por el porcentaje de receptores satisfechos con la entrega de los pedidos a través de los transportadores y la fuente de la información para calcular este indicador es la misma que el primero descrito.

4.2.2 EJE ESTRATÉGICO 2 - SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

En el eje estratégico de sostenibilidad ambiental se evaluó el impacto ambiental que ha tenido la circulación de los vehículos de carga en la calidad del aire, a partir del comportamiento de las emisiones durante la vigencia de la normatividad. Esto implicó la caracterización de la flota actual en relación con combustibles utilizados, edad vehicular y tecnología de sistema de control de emisiones a partir de la información de la encuesta de transporte de carga realizada en el año 2015. La actualización de la información relacionada con la flota en operación resulta de importancia para la realización de un seguimiento riguroso de los posibles cambios en las emisiones contaminantes estimadas.

El esquema de seguimiento debe formularse a partir de la realidad de la conformación del parque, de su tecnología de emisiones, de su número, y a partir de allí un modelo relacional entre emisiones/tonelada de carga para la ciudad para las diferentes tipologías y emisiones de carga separadas de los vehículos de otras condiciones (livianos, motocicletas, transporte de pasajeros).

Para ello es prioritaria la aplicación de tecnologías de la información, que cuantifiquen a partir de la cantidad de placas y de la frecuencia de su visualización en Bogotá la cantidad de parque automotor (número de vehículos de carga) y a partir de allí caracterizarlos con base en información del Registro Único Nacional de Tránsito con base en su marca, línea, año modelo, capacidad de carga y emisiones registradas por el fabricante. Dado que el parque es desigual y que no hay información de emisiones anterior al año 1995, se sugiere determinar al menos 2-3 vehículos tipo en las categorías de:

1. Vehículos de reparto urbano: dos (2) ejes Segmento uno (1) hasta 1.000 kilos y Segmento dos (2) entre 1.000 y 3.500 kilogramos de capacidad de carga y segmento tres (3) entre 3.500 y 7.000 kilogramos.
2. Camiones de dos (2) ejes entre 7.000 y 12.000 kilogramos de capacidad de carga.
3. Camiones de tres (3) ejes.
4. Tracto camiones: Unidades tractoras segmento uno (1) de dos (2) ejes y segmento dos (2) de tres (3) o más ejes.

Debe usarse la base de datos del RUNT para encontrar el vehículo de mayor número de repeticiones separándolos en tres categorías de emisiones:

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 47
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

1. Categoría 1: Vehículos anteriores al año modelo 2.000 (en los que no había presencia de especificaciones ni exigencias EPA/Euro o había presencia de algunos vehículos EPA 91/Euro I).
2. Categoría 2. Vehículos en el período 2000-2013 (en los que hay presencia incremental de vehículos con emisiones EPA94/Euro II).
3. Categoría 3. Vehículos posteriores a 2013 (presencia de vehículos EPA98/Euro III y EPA 2007/Euro IV y posteriores)

Se calcularían las emisiones por tipo de flota de carga y llevado al número de vehículos, según conteo de placas, registro de paso y estimación de kilómetros recorridos, el modelo de emisiones por tonelada transportada y de allí, se podría formular un modelo de emisiones del parque de carga. Si bien este modelo no resulta completamente exacto, permitiría una estimación sustentada en bases técnicas y numéricas.

4.2.3 EJE ESTRATÉGICO 3 - SEGURIDAD VIAL

La evaluación de la normativa actual referente al eje estratégico de seguridad vial se realizó con base en la información de siniestros proveniente de la base de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad para los años 2011 al 2018.

En esta materia la Secretaría de Movilidad consolida la información del número de siniestros (choques simples, con lesionados y/o fallecidos) y los relaciona con tipologías vehiculares que permiten identificar vehículos de carga, en bases de datos que cuentan con información suficiente para el seguimiento de la norma. No obstante, es importante señalar que resulta relevante que los registros de siniestralidad consideren las categorías de los vehículos de carga de forma consistente con la categorización de tránsito y para la estimación de emisiones. Para ello debe tenerse en cuenta que además de camiones C2, C3, C4 (xx revisar) también hay vehículos tipo camioneta panel de carga o moto-triciclos de carga que participan en eventos con siniestralidad vial y no son identificados como tales.

Cabe señalar que en la actualidad la clasificación de tipos de camión en el formulario del Informe policial de accidentes de tránsito – IPAT, considera solamente 3 tipologías de camión indicadas frente a más de 20 posibles, lo cual dificulta poder atribuir siniestralidad a sectores o actividades económicas en específico, lo que podría determinar de alguna forma más precisa las acciones dentro de la Visión Cero adoptada por la entidad.

Los siguientes tipos de carrocería pueden clasificar con mayor precisión el impacto en la siniestralidad por tipo de vehículo y de acuerdo con su uso, por sector económico:

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 48
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

Tabla 4-2. Tipos de carrocería

Recolector - compactador
Estibas
Doble cabina cerrada
Portacontenedor
Bomba de concreto
Casa rodante
Tolva
Niñera
Bomberos
Barredora
Mixer (mezcladora)
Platón
Limpieza de alcantarillas
Taladro
Cañero
Panel
Van
Picó
Doble cabina
Pico cerrada
Ambulancia

Fuente: Resolución Mintransporte 5443 de 2009

Con el fin de profundizar en la investigación de los siniestros, se recomienda considerar una posible colaboración con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para obtener copia de las investigaciones de accidentes de vehículos de carga en zonas urbanas (declaradas de interés público por la ley de creación de la Agencia) y a partir de eventos o condiciones comunes diseñar las medidas de mitigación de los riesgos presentados.

El peso, pero sobre todo las formas y materiales de los vehículos de carga pueden potenciar los daños a los ocupantes de los demás vehículos en caso de colisión, por ello es importante que el Distrito Capital apoye los procesos preliminares que se han dado en el nivel nacional con la adopción de cintas retrorreflectivas y se puedan implementar en el corto-mediano plazo, los dispositivos de equipamiento obligatorio como protección trasera colapsable y protección lateral para evitar empotramiento y sistemas de control de estabilidad (este último obligatorio en la Unión Europea desde 2014).

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654	 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 49
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

4.2.4 EJE ESTRATÉGICO 4 – CONTROL Y SEGUIMIENTO

En este capítulo se hará referencia específicamente a lo que tiene que ver con el registro y análisis de comparendos, dado que recomendaciones asociados al control en vía y el seguimiento al comportamiento de variables asociadas al transporte de carga ha sido objeto de desarrollo en los demás numerales de este capítulo.

Para la evaluación de la norma actual, con base en la información recibida de la Secretaría Distrital de Movilidad de comparendos del SICON se revisó y analizó la variación de los comparendos de vehículos de carga relacionados con las restricciones de las normas estudiadas antes y durante la vigencia de estas (Decreto 520 de 2013, Decreto 590 de 2018 y Decreto 174 de 2006). Se procedió a analizar la variación de comparendos que están directamente relacionados con los vehículos de transporte de carga y con la normativa que se está evaluando. Dentro de estos están las tipologías de comparendos tipo C2, C14 y C35; siendo el C2 comparendo por estacionar en sitios prohibidos, el C14 transitar por zonas restringidas y el C35 comparendo por no cumplimiento con la revisión tecnomecánica.

El esquema de control actual basado en cuantificar la cantidad de emisiones de órdenes de comparendo para determinar cuál es el nivel de cumplimiento de la norma tiene una dificultad inherente a todo tipo de control humano. La emisión de comparendos está condicionada a la presencia de personal, el incremento del personal en la vía implica un incremento en los controles, pero el control humano no puede darse en todas las vías, todo el tiempo y menos en el transporte de carga, que opera día y noche. En los momentos en que no se hace control no hay posibilidad de llevar a cabo seguimiento sobre la forma en que los destinatarios están atendiendo la regulación. La aparición en la presente década de aplicaciones en las cuales se puede reportar la presencia de controles policiales lleva a que casi cualquier persona de la comunidad pueda evitar el control tomando una vía alterna o simplemente suspendiendo su tránsito hasta que el punto de control se ha levantado. Ese uso tecnológico debe ser contrarrestado por usos tecnológicos también del Estado. Es por eso que el mecanismo de control debe cambiar hacia procesos automatizados, es decir hacia procesos que permiten la obtención de la información de manera autónoma y que la intervención humana no sea el único medio de control en la vía.

A partir de los conteos de vehículos y del intercambio con las bases de datos del RUNT puede llegar a establecerse un indicador que relacione el número de infractores con el número total de vehículos de carga que transita y eso llevaría prácticamente a una medición exacta del cumplimiento de la norma. Ese es un indicador que debería obtenerse a lo largo de períodos mensuales por lo menos.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 50
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

4.2.4.1 Exigencias normativas para el control tecnológico.

Para el Código Nacional de Tránsito, es dable usar medios electrónicos que puedan llevar a demostrar la identidad del vehículo o del conductor como mecanismo de imposición de comparendo y para el desarrollo del proceso contravencional de tránsito (artículo 137 – Ley 769 de 2002). A pesar de que la Ley 1843 sobre medios tecnológicos para la detección de infracciones se enfocó mayormente en la detección de infracciones a la velocidad, es posible, acudiendo a la analogía (Ley 1437 de 2011-Código de Procedimiento y de lo Contencioso Administrativo) formular un modelo control técnica y jurídicamente válido, sobre la base de la previsión y la información del ciudadano (ubicación de señales reglamentarias e informativas) frente al control y desarrollando el debido proceso como garantía constitucional (términos y formalidades).

La Ley 1437 de 2011, que regula la actuación general de toda entidad pública, incorpora dentro de sus principios el de celeridad, en los siguientes términos:

“...

Art. 3º. Principios .Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.

Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad.

...

13. En virtud del principio de celeridad, las autoridades impulsarán oficiosamente los procedimientos, e incentivarán el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, a efectos de que los procedimientos se adelanten con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones injustificadas.

...”

Así, es claro tanto que toda entidad pública debe seguir los principios, como que la actuación administrativa debe cada día hacer uso de las tecnologías de información y

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 51
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	FECHA: (2019/10/08)

comunicaciones en esas actuaciones, lo cual lleva también al cumplimiento del principio de eficacia, definido así en ese mismo ordenamiento:

En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa.

El uso de dispositivos electrónicos requiere el uso de atributos comprobables en el Registro Único Nacional de Tránsito, que como se señaló en el capítulo 8, del documento correspondiente a la etapa cuatro (4), para las dimensiones del vehículo sería el campo de capacidad de carga. El Registro Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito contiene los siguientes campos de información por unidad de vehículo automotor:

Tabla 4-3. Campos de información por unidad de vehículo automotor - RUNT

NOMBRE DEL CAMPO	DESCRIPCIÓN
PLACA	Placa del vehículo
MARCA	Descripción de la marca con la que se expidió la Licencia de Tránsito
LINEA	Descripción de la línea con la que se expidió la Licencia de Tránsito
CLASE	<u>Clase de vehículo Según Tabla TTAMCLVE</u>
COLOR	Descripción del color con la que se expidió la Licencia de Tránsito (1)
SERVICIO	<u>Servicio Según Tabla TTAMCLAS</u>
CARROCERIA	<u>Carrocería Según Tabla TTAMTICA</u>
MODALIDAD	<u>Modalidad Según Tabla TTAMTIMODA</u>
CILINDRAJE	<u>Cilindraje del vehículo (no deben ir comas, ni puntos) según la tabla RANGOS POR CLASE</u>
MODELO	Modelo del vehículo (Ejemplo: 2002)
NRO_MOTOR	Número del motor del vehículo (2)
NRO_CHASIS	Número de chasis del vehículo (2)
NRO_SERIE	Número de serie del vehículo (2)
CAP_TONELADAS	<u>Número de toneladas según la tabla RANGOS POR CLASE</u>
CAP_PASAJEROS	<u>Número de pasajeros según la tabla RANGOS POR CLASE</u>
FECHA_MATRICULA	Fecha de matrícula del vehículo AAAAMMDD (3)
NRO_LIC_TTO	Número de la última Licencia de Tránsito
NRO_FACTURA_SIREV	Número de Factura SIREV (4)(5)
TIPO_COMBUSTIBLE	<u>Combustible Según Tabla TTAMTICO</u>
ESTADO	Estado actual del vehículo (6)

Fuente: RUNT

CONTRATO DE CONSULTORÍA Nº 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 52
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

La información correspondiente a Peso Bruto Vehicular (léase peso bruto vehicular máximo o masa máxima técnicamente admisible en España), está disponible también en el RUNT en bases de datos accesibles de manera individual, pero no en línea, lo que llevaría a la necesidad de acuerdos con esa concesión del Ministerio de Transporte para obtener datos como modelo y capacidad de carga.

4.2.4.2 Control del daño a la infraestructura

Una de las finalidades que ha tenido la regulación de circulación de vehículos de carga del Distrito Capital es la protección de la infraestructura, por eso se han fijado condiciones de circulación en función de pesos brutos vehiculares, de capacidad de carga y hay una regulación específica para vehículos en vías locales de menor capacidad y resulta allí más importante la limitación del peso efectivo de los vehículos. En las carreteras -sobre todo en las carreteras nacionales- existen mecanismos de medición confiable del peso bruto vehicular pues hay estaciones de pesaje, generalmente vinculadas a las estaciones de peaje también. Al interior de las ciudades no existen básculas y por ello las normas de peso máximo pueden ser desconocidas, ya que en un vehículo con un peso bruto vehicular autorizado para circular puede transportarse de hecho un peso aún mayor, sin que sea posible a la autoridad determinarlo en la zona urbana dado que no existen básculas. El tránsito de un vehículo que ha excedido el peso en las básculas de las carreteras nacionales hace muy posible que ese mismo efecto sobre la infraestructura se produzca en el área urbana de destino o en la de origen, así que se hace necesario establecer mecanismos de intercambio de información en línea para determinar cuáles vehículos que han sido objeto de la imposición de sanciones o de la formulación de órdenes de comparendo por violación a las capacidades máximas pueden haber ingresado a la ciudad o haber salido de esta con ese exceso de peso, información que es necesario obtener de las estaciones que operan las concesiones y también de las estaciones de peaje que opera directamente el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS. Existen también tecnologías que permiten, sin la instalación de un complejo de básculas, la medición de los pesos de los vehículos, por lo que se sugiere que dentro de los procesos de detección electrónica se consideren esos mecanismos de detección.

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 2018-1654		Producto 6. Estrategia de implementación (Versión 1)	Página 53
			FECHA: (2019/10/08)
		REALIZAR LA EVALUACIÓN Y PROPONER UNA REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ D.C.	

5 PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO

En el anexo 1, se adjunta el Proyecto de Decreto Distrital, para la alternativa de normatividad priorizada. En este documento se precisa el objetivo de la norma y el contenido del acto legislativo, además se mencionan las modificaciones de actos previos que haya lugar.