

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - PMSS

FICHAS DE PROGRAMAS Y PROYECTOS

OBJETIVO 3:

Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea de la región Metropolitana Bogotá / Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agenda Regional de Movilidad.

CÓDIGO: O3-E1

Versión: septiembre 2023

ESTRATEGIA:

FORTALECER EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA DE CARGA PARA EL ABASTECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD DE BOGOTÁ Y LA REGIÓN

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA

La oferta de bienes y servicios, así como el acceso a estos por parte de los ciudadanos son posibles gracias a la logística de carga y la distribución urbana de mercancías, actividades indispensables para satisfacer necesidades de la sociedad y para el crecimiento económico de la ciudad, por esto es importante que se realice la articulación con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico en los diferentes proyectos asociados con el abastecimiento, la logística y el transporte de carga. Dar cumplimiento a estos propósitos requiere la participación del Gobierno público a través de la generación de condiciones que favorezcan la eficiente distribución de bienes, en términos de costos y de accesibilidad, bajo el entendido que dicha eficiencia beneficia de forma directa a la ciudad.

No obstante, estos beneficios se materializan siempre que la gestión de la logística considere la reducción de las externalidades del transporte de carga: congestión, siniestralidad y contaminación. Así las cosas, para permitir que los ciudadanos accedan a bienes y servicios bajo criterios de eficiencia, seguridad y sostenibilidad

PROGRAMAS:

1. Gobernanza regional para la carga y logística
2. Regulación de la operación de la red de carga y logística en la escala Distrital
3. Red de transporte de carga y para la actividad logística

PROGRAMA: GOBERNANZA REGIONAL PARA LA CARGA Y LA LOGÍSTICA		CÓDIGO: O3-E1-P1
		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 3: Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea de la región Metropolitana Bogotá / Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agenda Regional de Movilidad.		ESTRATEGIA: Fortalecer el transporte y la logística de carga a través de la gobernanza regional para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la Región
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA La creación de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca responde a la presencia de dinámicas compartidas entre Bogotá y sus municipios vecinos que implican la toma de decisiones conjuntas para el beneficio de todos sus integrantes. Una de estas dinámicas corresponde a la logística y al transporte de carga, actividades que generan impactos a nivel regional, teniendo en cuenta que ineficiencias a nivel de infraestructura u operación para la actividad logística por parte de uno o más municipios, pueden generar sobrecostos, desabastecimiento, reducción de inversión y menor competitividad para toda la región. Con el fin de mitigar estos impactos, este programa, a través del liderazgo distrital, enfoca sus acciones en la definición e implementación de una política para fortalecer la infraestructura de soporte para la actividad logística desde un enfoque regional, a partir de la Gobernanza derivada de la conformación de la Región Metropolitana y la Agencia Regional de Movilidad. Como parte determinante de este programa, se incorpora la obtención y análisis de datos que permitan detallar los procesos logísticos en Bogotá y la Región, y a partir de ello, tomar decisiones basadas en análisis de datos.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> Fortalecimiento de las políticas regionales para el mejoramiento en las operaciones logísticas y en su infraestructura Implementación de la herramienta de evaluación logística de carga en la ciudad y la región para optimizar la movilidad y la operación logística (Encuesta Distrital de Carga)

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LAS POLÍTICAS REGIONALES PARA EL MEJORAMIENTO EN LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS Y EN SU INFRAESTRUCTURA	CÓDIGO: O3_E1_P1_1
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>La Región Metropolitana y la Agencia Regional de Movilidad (ARM) tienen dentro de sus competencias y funciones legales, implementar acciones para mejorar la logística y el transporte de carga regional. Teniendo en cuenta que una parte muy importante de las mercancías que se mueven en la región tienen como destino final Bogotá, la gestión de la Administración Distrital es fundamental para cumplir el propósito de la región a nivel de logística.</p> <p>Por estas razones es que se hace fundamental fortalecer las políticas públicas, regulaciones y planes logísticos, que permitan la toma de decisiones en el ejercicio de la gobernanza regional y generar la infraestructura que permitirá una mayor competitividad en función de la movilidad como parte crucial de la actividad económica de las ciudades.</p> <p>La gobernanza acompañada de la participación, son aspectos que trascienden la construcción de políticas regionales claras frente al impulso de proyectos relacionados con el transporte de carga y de la logística y por tanto de los actores que la rodean, lo que se espera de esta forma es posicionar las iniciativas regionales para contar con políticas y regulaciones que promueven el desarrollo sostenible, el crecimiento de la productividad y el buen desempeño comercial de las empresas y sectores económicos en general.</p> <p>De la misma forma, la mejora de la logística y el transporte de carga a nivel regional requerirá de nuevas infraestructuras o de ajustes a las existentes para adaptarse a los objetivos y alcances que defina la Región Metropolitana. Por lo anterior, este proyecto contempla el análisis de experiencias nacionales e internacionales y a partir de ello, construir, o mejorar la infraestructura de soporte a la cadena logística en el ámbito regional desde la participación del Distrito.</p> <p>Como antecedentes e insumos para sacar adelante este proyecto se tiene lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo y fortalecimiento de proyectos en el marco de la Alianza Logística Regional, la SDM ha sido partícipe desde el año 2018 en las acciones de fortalecimiento a la logística regional de mercancías mediante el piloto de transporte de mercancías por el río Bogotá, movimiento de paquetes en drones de carga y conectividad férrea. https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/11039/con-la-conformacion-de-14-alianzas-logisticas-regionales-el-sector-transporte-cumple-meta-de-la-politica-nacional-logistica/ https://www.ccb.org.co/de-interes/noticias/la-alianza-logistica-regional-lanza-plataforma-para-el-seguimiento-de-los-indicadores-del-sector-logistico?gclid=Cj0KCQjwuNemBhCBARIsADp74QQHNrCR-qR3uHewOJoxfP6TEp3G_sUSrSixveJl-p2beE86cK-5jKQaAvMJEALw_wcB Estructuración de hechos metropolitanos en logística en el marco de la Agencia Regional de Movilidad los cuales serán pilar de desarrollo de proyectos que impulsarán la logística en Bogotá Región. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

- Plan de coordinación de políticas y estrategias de carga en la región metropolitana
- Programa de coordinación regional de carga
- Programa de infraestructuras logísticas

OBJETIVOS:

1. Generar un marco claro de políticas y regulaciones que promuevan mejoras en las operaciones de logística y transporte de carga en el contexto regional.
2. Fortalecer las acciones de la ARM a partir de la experiencia y lecciones aprendidas de Bogotá D.C.
3. Generar mejoras en logística y transporte de carga, disminuyendo tiempos de viajes en la cadena logística, así como disminución de siniestros viales.
4. Articular el plan de abastecimientos de mercancías, junto con la Agencia Regional de Abastecimientos.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Apoyar la Región Metropolitana y a la ARM a partir de:
 - A. Análisis de experiencias a nivel nacional e internacional enfocadas en la mejora de actividad logística en un contexto regional con varias entidades territoriales.
 - B. Formulación de políticas para el mejoramiento de actividades de logística a nivel regional.
 - C. Adopción y seguimiento de políticas para mejora de la actividad logística a nivel regional.
 - D. Diagnóstico de las dinámicas de logística de carga en Bogotá - Región y sus necesidades
 - E. Análisis de las dinámicas de logística de carga en Bogotá - Región y sus necesidades con el fin de articular el plan de abastecimiento de mercancías.
2. Análisis de regulaciones y normativas para los servicios o infraestructuras de Logística en el ámbito regional y gestión e implementación, cuando por competencia sea viable, de la adopción de la normatividad requerida.
3. Contratación o renegociación de servicios, y estructuración técnica, jurídica y financiera de proyectos enfocados en obras de infraestructura requeridas para dar cumplimiento a las políticas de mejora de logística regional.

ESCALA

- ☒ Regional
- ☒ Distrital
- ☒ Local
- ☒ No Aplica

ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT

- ☐ AA ESTRUCTURANTE
- ☐ Zona receptora de VIS
- ☐ Zona Receptora de actividades económicas
- ☐ AA DE PROXIMIDAD
- ☐ Zona generadora de soportes urbanos
- ☐ Zona Receptora de soportes urbanos

ENTIDADES INVOLUCRADAS¹

Agencia Regional de Movilidad

Gobernación de Cundinamarca

Secretaria Distrital de Movilidad

¹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

	<div><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 2199 de 2022	COSTO ESTIMADO² \$ 625 ³		
INDICADORES			
INDICADOR	Estructuración técnica, jurídica y financiera de proyectos enfocados en mejorar la logística regional.	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	1
FUENTE	Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	0
FÓRMULA	# Estructuraciones técnicas, jurídicas y financieras de proyectos enfocados en mejorar la logística regional.	Meta largo plazo (2035)	0

² Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019.

³ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN DE LOGÍSTICA DE CARGA EN LA CIUDAD Y LA REGIÓN METROPOLITANA PARA OPTIMIZAR LA MOVILIDAD Y LA OPERACIÓN LOGÍSTICA (ENCUESTA DISTRITAL DE CARGA)	CÓDIGO: O3_E1_P1_2
DESCRIPCIÓN: <p>Las nuevas dinámicas que experimenta Bogotá y la importancia que cobra el transporte de carga en la competitividad de la ciudad y la región, hacen necesario contar con sistemas de transporte eficientes, así como una infraestructura adecuada que soporte las actividades económicas de la ciudad y la región.</p> <p>El aporte del transporte de carga a la economía distrital y desarrollo nacional y regional cobra gran importancia a la luz de los nuevos objetivos de competitividad para la ciudad y la región y las exigencias que conllevan las dinámicas comerciales del país. Este panorama hace necesario la formulación e implementación de políticas públicas para el sector transporte de la ciudad, que permitan optimizar las condiciones de operación de este sector, así como mejorar de forma integral los procesos e insumos dentro de la cadena logística.</p> <p>La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Red de Logística Urbana, ha venido trabajando para proveer a todos los actores relacionados con el transporte de carga en Bogotá D.C. la información necesaria para la toma de decisiones, la planeación hacia el futuro y la formulación de políticas, buscando mejorar los procesos productivos y la movilidad en la ciudad con el fin de lograr una mayor competitividad.</p> <p>Por estas razones, y con el objetivo de contribuir con la eficiencia en el transporte en la ciudad, se hace necesario construir un instrumento de información confiable que facilite la medición de las condiciones actuales de la logística de transporte. De esta manera, la evaluación de la logística, a través de una encuesta distrital a los operadores logísticos y transportadores de carga, obtendrá información, datos cuantitativos y cualitativos sobre el desempeño de las actividades relacionadas con la cadena logística.</p> <p>Con esta herramienta se espera construir indicadores que permitan detallar las operaciones logísticas a nivel urbano y regional, los tiempos de operación, sus costos asociados, tercerización, prospectiva logística, entre otros indicadores relevantes, como el índice de desempeño logístico (LPI, por sus siglas en inglés), que den muestra de la evolución de los procesos logísticos de la ciudad, de esta forma contar con mecanismos de información para construir datos agregados y análisis en torno de la logística de la ciudad de Bogotá y sus alrededores.</p> <p>Como antecedentes se tienen los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desde el año 2005 la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido elaborando las matrices origen-destino del transporte de carga en Bogotá D.C. con el objetivo de establecer y monitorear políticas, formular y desarrollar proyectos dirigidos a mejorar la productividad de la ciudad 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

y la calidad de vida de los ciudadanos, constituyendo la principal fuente de información para evaluar el impacto de los proyectos del sector movilidad.

https://www.simur.gov.co/biblioteca-digital?title=carga&field_dependencia_value=All&field_anio_biblioteca_value=&field_mes_value=All&captcha_sid=97600&captcha_token=NSyeTul7nsqrG7wBd_VySTufbhAkyrydeu4JpNao1cs

- En el Año 2020 se realizó una prueba piloto de registro de números de placa de vehículos de carga mediante la utilización de las cámaras salvavidas de la Secretaría Distrital de Movilidad, lo que permite monitorear los recorridos de los vehículos de carga y cruzar la información con el Registro Distrital de carga RDA y el RUNT.
- Actualmente con el apoyo de los gremios de transporte de carga en el marco del proyecto de cargue y descargue en horarios no convencionales se ha logrado recolectar información de algunas empresas referentes a los sistemas de posicionamiento global de los vehículos lo que permitirá empezar a alimentar modelos de predicción de rutas y horarios en la demanda de infraestructura para el abastecimiento de la ciudad.
- En el año 2023 se estableció un convenio con el Ministerio de Transporte para tener acceso al Registro nacional de despachos de carga correspondientes a Bogotá Región para fortalecer la caracterización de transporte de carga en la ciudad.
- Con el apoyo de la Universidad de la sabana se tiene acceso al Observatorio de media y larga distancia de carga el cual suministra información de circulación de vehículos de carga que comparten la información a la universidad para luego ser publicada de manera agregada y anonimizada. <https://public.tableau.com/app/profile/observatorio>
- Actualmente la SDM cuenta con Datos relevantes de logística en la ciudad los cuales se han puesto a disposición de la ciudadanía entre los que se destacan la publicación de algunas cartillas de buenas prácticas logísticas, normatividad de carga vigente, zonas de cargue y descargue de mercancías, siniestralidad entre otros. <https://www.simur.gov.co/transporte-de-carga>

OBJETIVOS:

1. Generar la cultura de la información mediante la implementación de un instrumento que permita de manera metodológica la recolección de datos específicos en logística, que oriente la formulación de acciones que promuevan la adopción de políticas y lineamientos en logística y transporte.
2. Medir el desempeño logístico de la ciudad y sus empresas, identificando los ejes principales, sus componentes, que servirán como insumos para la toma de decisiones de los actores tanto privados como públicos.
3. Identificar los desafíos y oportunidades que enfrenta Bogotá en su desempeño en la logística de transporte de carga y competitividad.
4. Determinar con los resultados los procesos de mejora para la distribución de mercancías de producción y consumo, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Definición de la herramienta y metodología para la construcción de indicadores que permitan el seguimiento de la logística de carga.
2. Analizar la información obtenida para la toma de decisiones relacionadas con el transporte de carga

ESCALA

☒ Regional

ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT

- ☐ AA ESTRUCTURANTE
- ☐ Zona receptora de VIS

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

<input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: POT, Decreto 555 de 2021, PMM, Decreto 319 de 2006, Documento CONPES 3982 de 2020, Política Nacional de Logística		COSTO ESTIMADO \$8.000 ⁵	
INDICADORES			
INDICADOR	Encuesta Distrital de Carga	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0 (SDM cuenta con una caracterización del transporte de carga del 2019)	Meta corto plazo (2027)	1
FUENTE	Secretaria Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	2
FÓRMULA	Sumatoria del número de Encuesta Distrital de Carga realizadas	Meta largo plazo (2035)	3

⁴ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁵ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

PROGRAMA:		CÓDIGO: O3-E1-P2
REGULACIÓN DE LA OPERACIÓN DE CARGA Y LOGÍSTICA EN LA ESCALA DISTRITAL		Versión: mayo 2023
OBJETIVO 3: Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea de la región Metropolitana Bogotá / Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agenda Regional de Movilidad.		ESTRATEGIA: Fortalecer el transporte y la logística de carga a través de la gobernanza regional para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la Región
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Los impactos de la distribución urbana de mercancías se pueden mitigar a través de acciones de gestión enfocadas en el aprovechamiento eficiente del espacio público disponible y de las tecnologías vehiculares que en avanzado en armonía con la necesidad de proteger el medio ambiente y los actores viales. El programa de regulación de la red de carga y de la actividad logística tiene como propósito promover el transporte de mercancías en Bogotá en vehículos de cero y bajas emisiones a través de incentivos que aceleren la modernización del parque automotor de carga bajo criterios de sostenibilidad y seguridad. Aunado a lo anterior, a través de este programa se implementarán acciones enfocadas en la gestión de horarios y espacio público, para reducir externalidades como la congestión.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Promoción del ascenso tecnológico de vehículos de carga en Bogotá D.C. generando incentivos para el uso de vehículos de cero y bajas emisiones, y no convencionales. 2. Gestión de zonas y horarios para el transporte de carga y distribución urbana de mercancías.

TÍTULO DE PROYECTO: PROMOCIÓN DEL ASCENSO TECNOLÓGICO DE VEHÍCULOS DE CARGA EN BOGOTÁ D.C. GENERANDO CONDICIONES E INCENTIVOS PARA EL USO DE VEHÍCULOS DE CARGA DE BAJAS Y CERO EMISIONES Y VEHÍCULOS NO CONVENCIONALES	CÓDIGO: O3_E1_P2_1
DESCRIPCIÓN: <p>Lograr que los vehículos destinados al transporte de carga que transitan en Bogotá D.C. sean sostenibles energéticamente es una prioridad para la administración, debido al impacto que tienen estos vehículos sobre las emisiones contaminantes en Bogotá. Algunas de las barreras que dificultan el cumplimiento de este propósito son los impedimentos financieros que tienen los pequeños propietarios para la renovación de su flota, así como la falta de regulación del uso de vehículos no convencionales para el transporte de carga (bicicletas, triciclos y cuadriciclos de carga).</p> <p>Como una de las acciones que adelanta el Distrito en la mitigación de impacto del transporte de carga, se creó el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que presta el servicio de transporte de carga y se generarán condiciones que posibiliten e incentiven la distribución de mercancías en la última milla mediante el uso de vehículos no convencionales. Lo anterior con el propósito de acelerar la reducción de emisiones contaminantes en el Distrito. Es importante mencionar que al contar con flota renovada, se disminuye la posibilidad de siniestros viales, por lo cual con este proyecto se está apuntando a mejorar indicadores de seguridad vial.</p> <p>Desde 2020, se han realizado las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En 2020, se firmó el pacto transportador con el Gobierno nacional y con los actores principales del transporte urbano de carga para la modernización del sector. 2. Luego, en 2021, se suscribió el contrato interadministrativo No. 2021-1922 y No. 2021-1366 con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), que tuvo como objeto: Prestar a las Secretarías Distritales de Movilidad y Ambiente, los servicios profesionales y especializados para el diseño de un vehículo financiero que propendan por la Modernización y la reducción de emisiones del parque automotor de carga con tecnologías de baja o cero emisiones, cuyo resultado fue el diseño de un vehículo financiero que propendiera por la modernización y ascenso tecnológico y la reducción de emisiones del parque automotor de carga en la ciudad de Bogotá con tecnologías de baja o cero emisiones. 3. En diciembre de 2021 se gestionó la expedición del artículo 32 de la Ley 2169 de 2021 que crea en el Distrito Capital el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, y que cuente con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas. 4. En agosto de 2022, se firmó un Convenio Interadministrativo No. 2022-1363 SDA-SDM para la “Aunar esfuerzos, capacidades, experiencia, medios y recursos técnicos, humanos, jurídicos, financieros y administrativos para establecer las condiciones del proceso de selección que se pretende adelantar para la constitución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico del transporte de carga y su programa.”. 5. En paralelo, en 2022, se logró el acompañamiento técnico de dos expertos externos para el tema legal y financiero, financiados directamente por el Banco Interamericano de Desarrollo para la revisión, contratación y ejecución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana hasta diciembre de 2023. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195


 ALCALDÍA MAYOR
 DE BOGOTÁ D.C.

6. En este período de 2022 a 2023 realizó la reglamentación del artículo 32 de Ley 2169/21, a través del Decreto Distrital 203 de 2023, y se viene desarrollando la estructuración de todos los documentos contractuales para la licitación de la fiducia mercantil por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente que se espera contratar en el tercer trimestre de 2023 y empezar a tener facilidades concretas para la modernización de vehículos de carga en los meses siguientes a la puesta en marcha de la fiducia.

Por lo anterior, actualmente la línea base es cero, toda vez que no ha sido contratada la fiducia mercantil, mecanismo a través del cual serán creados los incentivos reembolsables y no reembolsables para el ascenso tecnológico de parque automotor de carga.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Promover el ascenso tecnológico de vehículos de carga en Bogotá Generar condiciones e incentivos para el uso de vehículos de carga de bajas y cero emisiones y vehículos no convencionales.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Adoptar el Manual Operativo del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga
2. Diagnosticar el marco normativo para el uso de vehículos no convencionales para el transporte de carga como bicicletas, triciclos y cuadriciclos de carga entre otros y gestionar la normatividad requerida.
3. Realizar un análisis de incentivos y medidas no regulatorias que aceleren el uso en Bogotá de vehículos destinados al transporte de carga de cero o bajas emisiones y vehículos no convencionales, de conformidad con el análisis, implementar las medidas identificadas como viables.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁶
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS	Secretaría Distrital de Movilidad

⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 1972 de 2019 Ley 2169 de 2021 Convenio Interadministrativo entre las Secretarías de Ambiente y Movilidad NTC 4788 Resolución 160 de 2017		COSTO ESTIMADO \$73.600 ⁷	
INDICADORES			
INDICADOR	Cantidad de vehículos de carga modernizados a través del fondo	Meta plazo inmediato (2024)	50
LÍNEA BASE	0 ⁸	Meta corto plazo (2027)	195
FUENTE	Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana en Distrito Capital.	Meta mediano plazo (2031)	394
FÓRMULA	\sum # Número de vehículos de carga modernizados a través del fondo	Meta largo plazo (2035)	576

⁷ Valor de acuerdo a la Política de Cero y Bajas Emisiones, de acuerdo a lo que las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad acordaron para aportar anualmente 6.000 millones a este proyecto. Los valores están expresados en millones de pesos, a precios constantes 2023.

⁸ En 2023 la administración adopta el Decreto 203 de 2023: Por medio del cual se establecen los lineamientos para la constitución, administración y funcionamiento de Fon Carga

TÍTULO DE PROYECTO: GESTIÓN DE ZONAS Y HORARIOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	CÓDIGO: O3_E1_P2_2
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>A través de la gestión de la distribución urbana de mercancías se implementan acciones que reconocen la importancia del abastecimiento de mercancías para la sociedad a la vez que se mitigan los impactos que se generan por el uso de vehículos automotores de grandes dimensiones, sus paradas y necesidades de estacionamiento. Para lograr el uso eficiente del espacio público y permitir el desarrollo socioeconómico de la ciudad, es importante que las acciones por implementar tengan en cuenta las siguientes consideraciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La circulación de los vehículos carga y la distribución de mercancías debe realizarse fuera de los horarios pico o de máxima demanda - La selección de la zona para la distribución de los horarios de distribución de mercancías debe darse en función de los características económicas y logísticas del sector, en lugares donde se ubiquen gran variedad de usos comerciales e industriales y demás que requieran procesos logísticos para su abastecimiento - La definición de los horarios debe darse en función de las actividades económicas o tipo de mercancías transportadas, dando prioridad siempre al comercio de primera necesidad seguido del comercio al por menor definido como comercio vecinal clase B. <p>ANTECEDENTES:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En la ciudad de Bogotá, dado el trabajo desarrollado por la administración distrital en articulación con los gremios, transportadores, receptores y sectores comercial e industrial principalmente, actualmente se cuenta con 143 zonas de cargue y descargue de mercancías implementadas en vía. - Las zonas de cargue y descargue en operación se encuentran disponibles para consulta en el siguiente enlace: https://www.simur.gov.co/mapa-de-zonas-carga <p>Al respecto, el proyecto de gestión de distribución urbana de mercancías se materializa con la definición de horarios y de zonas para el cargue y descargue de productos al interior de Bogotá y con la implementación de zonas en el espacio público que le permita a los operadores de carga realizar dichas actividades cuando no cuenten con espacios privados para ello, en especial, en sectores críticos como zonas comerciales o industriales.</p>	
<p>OBJETIVOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover las dinámicas de distribución de mercancías en horarios en que se reduzcan los impactos a la congestión y siniestralidad de la ciudad. 2. Analizar las restricciones de circulación del transporte de carga en Bogotá y actualizarlas de acuerdo con las cifras de congestión, contaminación y siniestralidad de la ciudad. 3. Diseñar e implementar medidas físicas que permitan el cargue y descargue de mercancías y mitiguen los impactos a la movilidad de Bogotá. 	

ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> Definir y reglamentar horarios, áreas y condiciones para el cargue y descargue de mercancías y circulación de vehículos de carga. Implementar zonas de cargue y descargue de mercancías a partir del análisis de la distribución urbana de mercancías y sus impactos en la movilidad. Diseñar una estrategia que permita, a través del uso de análisis de datos y de tecnología, analizar y actualizar en forma dinámica las restricciones de circulación de vehículos de carga y de carga y descarga de mercancías. vial, etc.). 		
ESCALA <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica 	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica 	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁹ <p>Secretaría Distrital de Movilidad Gobernación de Cundinamarca. Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Secretaría Distrital de Seguridad Secretaría Distrital de Ambiente Instituto de Desarrollo Urbano Cámara de Comercio de Bogotá</p>
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Documento CONPES 3982 de 2020 Política Nacional de Logística. Decreto Nacional 1909 de 2002. Decreto Distrital 840 de 2019 Decreto Distrital 077 de 2020	COSTO ESTIMADO \$6.507 ¹⁰	

⁹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

¹⁰ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	Implementación de zonas de cargue y descargue de mercancías en la ciudad.	Meta plazo inmediato (2024)	150
LÍNEA BASE	143 zonas	Meta corto plazo (2027)	170
FUENTE	Secretaria Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	190
FÓRMULA	Sumatoria de zonas de cargue y descargue implementadas en la ciudad	Meta largo plazo (2035)	223

PROGRAMA:		CÓDIGO: O3-E1-P3
RED DE TRANSPORTE DE CARGA Y PARA LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 3: Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea de la región Metropolitana Bogotá / Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agenda Regional de Movilidad.		ESTRATEGIA: Fortalecer el transporte y la logística de carga a través de la gobernanza regional para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la Región
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa apunta a una integración ordenada y eficiente de la logística con el sistema de movilidad, para reducir las externalidades asociadas al transporte de mercancías a escala distrital y regional y favorecer la disminución de costos y tiempos. Dentro de los componentes por desarrollar en este programa se encuentra la definición y adecuación de la infraestructura para la optimización de la cadena logística multimodal, a través de las ILE y la interacción de los corredores logísticos en diferentes escalas. Así mismo, este programa busca la identificación y reorganización de los corredores de carga para el transporte de mercancía a nivel distrital, local y regional, y facilitar la logística en términos de abastecimiento y distribución con el fin de reducir externalidades negativas asociadas al uso de vehículos de grandes dimensiones.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Promoción y desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas – ILE 2. Implementación de las zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución de mercancías 3. Implementación y consolidación de la red de corredores de carga para Bogotá D.C y Corredores de distribución urbana de último Kilómetro 4. Implementación del Anillo Logístico de Occidente

TÍTULO DE PROYECTO: PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS ESPECIALIZADAS - ILE	CÓDIGO: O3_E1_P3_1
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>La Infraestructura Logística Especializada - ILE hace parte de la red de carga y logística establecida en el Decreto 555 de 2021 - POT. Esta se define como aquella infraestructura que soporta actividades que consolidan las áreas económicas exclusivas y los grandes servicios metropolitanos, está conformada por áreas que soportan necesidades y procesos logísticos, y en donde se pueden desarrollar actividades de almacenamiento para la distribución, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías.</p> <p>Este proyecto busca promover la implementación de la Infraestructura Logística Especializada en Bogotá ILE, dado el impacto positivo que estas áreas generarían en la productividad de Bogotá, la conectividad de Bogotá con la región y el resto del país, así como la mejora de la movilidad en Bogotá - Región al contar con áreas destinadas específicamente a realizar actividades necesarias para la distribución de mercancías y/o el intercambio modal. Con este propósito, es importante generar un trabajo articulado con el sector privado que permita identificar las oportunidades y necesidades de Bogotá en la materia y, así mismo, se requiere el liderazgo del Distrito en la generación de condiciones que hagan viable la implementación de nuevas infraestructuras de este tipo.</p> <p>Actualmente la Ciudad de Bogotá cuenta con la plataforma logística y comercial los luceros, ubicada en la Carrera 17 F No. 69 A 32 sur, barrio La Alameda de la localidad de Ciudad Bolívar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto de la Plataforma Logística se efectuó en las vigencias del 2004 a 2011 con inversión aproximada de \$13.745.829.944. • La plataforma Logística es un espacio físico para el manejo y movimiento de productos e insumos. Plataforma de cargue y descargue de productos, cuenta con acceso y salida para vehículos de carga con su respectiva caseta de control, 6 muelles de descarga mecánicos, zona de almacenamiento en frío y cinco (5) cuartos de congelación. • Es necesario implementar un modelo de negocio que beneficie la distribución urbana de mercancías en horarios no convencionales con el aprovechamiento óptimo de la estructura y equipamiento existente. • Estudios de factibilidad para la Plataforma Logística Periurbana en Soacha con el fin de analizar su estructuración técnica, legal y financiera y lograr su promoción y desarrollo. Disponible en el siguiente enlace: https://plc.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Estudios-BID • Estudios investigativos de reconocidas Universidades sobre la localización de la plataforma logística de occidente entre Mosquera y Funza chrome-extension://efaidnbmninnbpcajpcgclclefindmkaj/https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1018&context=ing_industrial https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/40169?show=full • Proyecto intercambiador modal a la altura del puente de la Caro en el acceso Norte a la ciudad en el marco del Proyecto regiotram del Norte: https://www.epccajica.gov.co/wp-content/uploads/2021/01/INFORME_EJECUTIVO_Regiotram.pdf <p>OBJETIVOS:</p>	

1. Mejorar indicadores de congestión y siniestralidad vial, reduciendo los viajes realizados al interior de la ciudad.
2. Articular esfuerzos e iniciativas entre el sector público y privado para la distribución de mercancías en el último y primer kilómetro.
3. Promover y generar condiciones para la estructuración e implementación de infraestructura logística especializada.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Los estudios técnicos de la infraestructura de transporte incluirán análisis que permitan identificar los beneficios y costos de la/s alternativa/s con el fin de identificar los impactos para la sociedad y favorecer la toma de decisiones referente a la mejor alternativa para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos.
2. Identificar los clústeres de producción o servicios y sus necesidades para la interacción con el entorno y la competitividad.
3. Caracterizar e identificar las ILE existentes en Bogotá y la Región de carácter privado.
4. Identificar, de forma conjunta con el sector privado, las necesidades de ILE requeridas en Bogotá para mejorar la eficiencia del transporte de carga, en función de las necesidades de zonas específicas de la ciudad.
5. Identificar, analizar y proponer mecanismos de aprovechamiento económico, asociatividad público privada u otros, que promuevan la inversión privada para la implementación de ILE.
6. Construir, de forma conjunta con el sector privado, un plan con el cual se identifiquen las acciones, con sus respectivos responsables, que se deben realizar para la implementación de las ILE requeridas y viables de conformidad con lo concluido en la acción N° 4. Estas acciones, con relación al Distrito, se refieren a las necesidades normativas, acciones para la optimización de trámites, articulación con el Gobierno nacional, definición o mejoramiento de corredores de carga, cobertura de servicios de transporte público y demás aspectos que se consideren necesarios.
7. Implementar el plan de acción, junto con la ILE en el Distrito Capital.
8. Promover el desarrollo de la ILE definida en la actuación estratégica Distrito Aeroportuario

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ¹¹
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> AA GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Cámara de Comercio de Bogotá

¹¹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: POT, Decreto 555 de 2021, Documento CONPES 3982 de 2020, Política Nacional de Logística		COSTO ESTIMADO \$15.000 ¹²	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de Infraestructura Logísticas Especializadas implementadas en Bogotá	Meta plazo inmediato (2024)	3
LÍNEA BASE	2 ¹³	Meta corto plazo (2027)	4
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	Meta mediano plazo (2031)	5
FÓRMULA	$\sum \#$ ILE Implementadas	Meta largo plazo (2035)	5

¹² Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023. Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019.

¹³ Corresponden a 2 ILE públicas: ILE Terminal del Sur y Luceros.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DE LAS ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA PARA EL ABASTECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS	CÓDIGO: O3_E1_P3_2
DESCRIPCIÓN: <p>Las Zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución de mercancías hacen parte de la red de carga y logística establecida en el Decreto 555 de 2021 - POT. Estas se definen como aquellas zonas en la ciudad en donde se genera, recibe, consolida y desconsolida carga y mercancías, y se realizan procesos logísticos para el abastecimiento, la distribución de mercancías y materias primas. Estas zonas se pueden localizar en las áreas de actividad en donde se permita el desarrollo de usos de servicios logísticos y cumplir con todas las condiciones definidas para la implantación de estos usos.</p> <p>Este proyecto busca identificar las actividades económicas de los diferentes sectores de las ciudades permite conocer y entender el tipo de mercancía que en ellas se mueven y cómo se realizan los procesos logísticos en su entorno urbano. De ahí la necesidad de recolectar, por sectores de la ciudad, toda la información relacionada con las actividades logísticas, para identificar las mejores soluciones particulares para cada uno, en materia de prácticas logísticas alternativas y los espacios de cargue y descargue que pueden ser suministrados por la Administración Pública y/o por el sector privado y demás acciones que sean requeridas y sirvan para mitigar los impactos generados en las zonas específicas de la ciudad.</p> <p>Este proyecto busca en alianza con generadores, residentes, establecimientos comerciales y oficinas y demás actores de la cadena logística, realizar planes piloto donde se establecen soluciones a las problemáticas que se evidencian como zonas de recepción y distribución de mercancías, espacios de circulación, vías de acceso y demás necesidades específicas de cada sector, facilitando a los actores involucrados, efectuar las actividades distribución de mercancías de forma más ordenada y eficiente, disminuyendo así los conflictos viales entre los vehículos de carga y demás actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de vehículos particulares), mediante la organización de las zonas puntuales y áreas de influencia a los diferentes nodos logísticos identificados en la ciudad.</p> <p>Como antecedentes e insumos para sacar adelante este proyecto se tiene lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caracterización del transporte de carga en Bogotá y municipios aledaños - Contrato 2019-1816 - Consorcio Icovias - TPD - Septiembre 2021: el estudio consistió en la caracterización del transporte de carga en Bogotá y municipios aledaños incluyendo la caracterización de los principales puntos de la ciudad que generan carga adicionalmente se registraron volúmenes vehiculares específicos de transporte de carga. • Consultoría para evaluar y proponer una regulación para la circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá D.C. - Contrato de consultoría No. 2018-1654 - Epypsa - Diciembre 2019 - https://simur.gov.co/biblioteca-digital?title=carga&field_dependencia_value=All&field_ano_biblioteca_value=&field_mes_value=All&captcha_sid=97783&captcha_token=Zx7HbO-LUZw3m8UfWeBhOYgMJkZz08IJW7Lu6ZcXyuo&captcha_response=1 	

- La información anterior sumada a los datos adicionales que obtiene la SDM por otros medios se convierte en la herramienta base para la identificación de las zonas de actividad logística con el objeto de priorizar las intervenciones con una adecuada planeación de actividades.

OBJETIVOS:

1. Organizar las actividades de transporte, de cargue y descargue de mercancías a niveles locales de la ciudad.
2. Mitigar potenciales impactos urbanísticos y de seguridad vial derivados de las actividades de cargue y descargue de mercancías.
3. Contribuir al mejor uso del espacio público de la ciudad, mitigando los conflictos viales que se generen por el desarrollo de estas actividades.
4. Caracterizar las diferentes zonas de actividad logística en la ciudad para brindar mejores condiciones de movilidad y operatividad de la zona.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Caracterizar los diferentes nodos logísticos de la ciudad, así como las dinámicas de cada sector
2. Diseñar una estrategia que permita involucrar a generadores, residentes, establecimientos comerciales y oficinas y demás actores de la cadena logística con el fin de optimizar la logística para el abastecimiento y distribución de mercancías.
3. Estructurar pilotos los cuales puedan establecer soluciones a las problemáticas que se evidencian como zonas de recepción y distribución de mercancías, espacios de circulación, vías de acceso y demás necesidades específicas de cada sector.

<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</p> <p><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</p> <p><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</p> <p><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</p> <p><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS¹⁴</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría de Desarrollo Económico</p> <p>Secretaría Distrital de Planeación.</p> <p>Alcaldías locales</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>POT, Decreto 555 de 2021,</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p>	

¹⁴ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

Documento CONPES 3982 de 2020, Política Nacional de Logística		\$1.952 ¹⁵		
INDICADORES				
INDICADOR	Acciones de gestión realizadas para mejorar las operaciones en los diferentes nodos logísticos		Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	0		Meta corto plazo (2027)	4
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad		Meta mediano plazo (2031)	8
FÓRMULA	# de acciones realizadas para mejorar las operaciones en los diferentes nodos logísticos.		Meta largo plazo (2035)	12

¹⁵ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA RED DE CORREDORES DE CARGA DE BOGOTÁ D.C. Y CORREDORES DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE ÚLTIMO KILÓMETRO	CÓDIGO: O3_E1_P3_3
DESCRIPCIÓN: <p>La red de corredores de carga y corredores de distribución urbana de último kilómetro hacen parte de la red de carga y logística establecida en el Decreto 555 de 2021 - POT. Estos están conformados por los trazados e infraestructuras que dan acceso a la ciudad y permiten el transporte de mercancías que tienen origen y destino en las zonas de producción, abastecimiento, consumo del área urbana, permiten el tránsito de flujos logísticos que tienen como destino el área rural y la región y contribuyen a la consolidación de las actividades económicas en el Distrito capital.</p> <p>Los corredores utilizados para la distribución urbana de mercancías complementan a los corredores de transporte de carga y soportan el último eslabón de servicio en la cadena de transporte. Esta distribución contempla los movimientos relacionados con la actividad comercial y el suministro y distribución de bienes en las ciudades, incluido el movimiento de mercancías, entregas, recogidas, transferencias, carga y descarga, ubicación, almacenamiento y retorno. Así mismo, los corredores de carga facilitan el transporte de mercancías a partir de la oferta de instalaciones de servicio e infraestructura especializada, que mejoran la fluidez del transporte, reduce los impactos, aumenta la productividad de la ciudad, mejora los indicadores de congestión y siniestralidad.</p> <p>Este proyecto consiste en la identificación de corredores especializados de carga de la ciudad y la implementación de medidas que generen impactos positivos en la logística urbana, la movilidad de la ciudad y reduzcan las externalidades negativas, principalmente la siniestralidad vial y emisiones contaminantes. Estas medidas pueden incluir la construcción de infraestructura nueva, infraestructura auxiliar o la gestión y mejoramiento de la infraestructura existente.</p> <p>Como antecedentes e insumos para sacar adelante este proyecto se tiene lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La SDM ha venido recolectando información de los principales corredores por donde circula la carga de urbana e interurbana en la ciudad, es de anotar que estos corredores coinciden con algunas de las principales vías de la ciudad, siendo la calle 13 y la calle 80 las que soportan el 50% de los viajes de carga de toda la ciudad se convierten en las vías que demandan mayor ocupación de vehículos de carga. https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/vehiculos-de-carga-sdm • De manera adicional se contempla trabajar en otros corredores como la Autopista sur, Avenida Boyacá, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Villavicencio y la Autopista Norte que después de calle 80 y calle 13 conectan los viajes de carga que hacen tránsito o que abastecen de mercancía la ciudad. • Es preciso plantear el análisis con información de origen y destino de la carga, identificando, los nodos de atracción y generación de viajes, además de las rutas y horarios de distribución frecuente para planear la circulación adecuada de los vehículos de carga por tamaño, frecuencia y prioridad equilibrando factores de seguridad vial, sostenibilidad Ambiental y eficiencia logística 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

- Decreto Distrital 555 de 201 Plan de ordenamiento territorial de Bogotá, **Artículo 93. Estrategias del Sistema de Movilidad.** Son estrategias territoriales del Sistema de Movilidad las siguientes:
 - Conformación de anillos y corredores de integración para darle continuidad a los flujos regionales, logísticos y de carga.

En términos de las necesidades de logística de último kilómetro, es importante tener en cuenta los requerimientos diferenciales que tendrán los corazones productivos de escala urbana y local de Bogotá D.C., las zonas donde se tendrán las AIM y las intervenciones diferenciales como las Actuaciones Estratégicas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Definir y consolidar nuevos corredores de carga.
- Generar sistemas de información de la infraestructura vial que facilite la toma de decisiones en relación con los corredores de carga

ACCIONES PRIORITARIAS:

- Los estudios técnicos de la infraestructura de transporte incluirán análisis que permitan identificar los beneficios y costos de la/s alternativa/s con el fin de identificar los impactos para la sociedad y favorecer la toma de decisiones referente a la mejor alternativa para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos.
- Definir las condiciones que debe tener un corredor de transporte de carga.
- Caracterizar las vías con vocación de corredores de carga de Bogotá y crear mapa de la red logística y conectividad de los corredores de carga desde el transporte primario hasta la micro logística y planificar su evolución.
- Definir e implementar medidas de infraestructura para el mejoramiento de los corredores de carga de Bogotá D.C. (Construcción de infraestructura nueva, construcción de infraestructura auxiliar (zonas de parqueo, plataformas urbanas, estaciones de recarga de vehículos eléctricos, entre otros) y mejoramiento y gestión de los corredores de carga existentes).

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ¹⁶
Regional	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE	Secretaría Distrital de Movilidad
Distrital	<input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS	Secretaría Distrital de Planeación
Local	<input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas	Instituto de Desarrollo Urbano
No Aplica	<input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD	
	<input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos	

¹⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

	<div><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>		
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: CNTT, Ley 769 de 2002, POT: Decreto 555 de 2021, Documento CONPES 3982 de 2020. Política Nacional de Logística, Plan Decenal de Descontaminación del Aire (PDDAB) Pacto con el Grupo de Liderazgo Climático C40.	COSTO ESTIMADO \$5.141 ¹⁷		
INDICADORES			
INDICADOR	Kilómetros de corredores de carga mejorados o implementados en el marco de los lineamientos definidos.	Meta plazo inmediato (2024)	0 km
LÍNEA BASE	0 kilómetros	Meta corto plazo (2027)	14,2 km
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	31 km
FÓRMULA	Σ de kilómetros de corredores de carga mejorados y/o implementados	Meta largo plazo (2035)	72,3 km

¹⁷ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DEL ANILLO LOGÍSTICO DE OCCIDENTE	CÓDIGO: O3_E1_P3_4
DESCRIPCIÓN: <p>El anillo logístico de Occidente hace parte de la red de carga y actividad logística establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT y de las estrategias y desafíos territoriales para garantizar la organización y funcionamiento de las actividades logísticas y de transporte en la ciudad región.</p> <p>Al interior de Bogotá, está conformado por los corredores de carga de la Av. Ciudad de Cali, la Av. Calle 80, Av. Calle 63 y la Av. Calle 13. En el ámbito regional se encuentra soportado por la vía Chía-Mosquera-Girardot ramal Soacha, conocida como Devisab, por la Av. perimetral de la Sabana y otras vías de conexión regional e intramunicipal.</p> <p>El Anillo Logístico de Occidente, como proyecto estratégico de la ciudad región, le aporta al fortalecimiento de los escenarios de articulación y estructuración del ordenamiento social y productivo de escala regional mediante una oferta adecuada, diversa y suficiente de corredores e infraestructuras logísticas especializadas, y como proyecto que complementa y robustece las estrategias de transporte multimodal de personas y mercancías en escala regional con el fin de proyectar la integración del Distrito capital en los mercados regionales e internacionales, así como al mejoramiento de la capacidad vial de los accesos a Bogotá y de los servicios asociados al transporte de carga.</p> <p>El Anillo Logístico de Occidente es prioritario para la movilización, almacenamiento y distribución de carga en los diferentes modos de transporte que participan de la cadena logística de la ciudad y la región, ya que cuenta con el potencial de garantizar la conexión de las dinámicas y flujos de carga que tienen como origen y destino la ciudad, y los movimientos de mercancías entre Bogotá región y el resto del País, potenciando la competitividad, eficiencia, sostenibilidad y además de reducir los riesgos en seguridad vial asociados a las actividades de transporte de carga y demás externalidades negativas asociadas.</p> <p>La implementación del Anillo Logístico de Occidente no implica la construcción de nuevas vías, sino la adecuación de las existentes mediante el mejoramiento de la infraestructura, señalización, horarios de circulación y medidas de seguridad vial que garanticen el adecuado funcionamiento y circulación del transporte de carga y de sus actividades complementarias.</p> <p>Como antecedentes e insumos para sacar adelante este proyecto se tiene lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Plan de ordenamiento territorial de Bogotá, a través del Anillo Logístico de Occidente, que se consolida mediante dos Actuaciones Estratégicas, la consolidación del circuito de infraestructura para el transporte de carga que conforman la ALO centro, la 63 extendida hasta el Río Bogotá, la Calle 80, la Calle 13 ampliada y consolidada como corredor de alta capacidad de transporte, las cuales conectan con los municipios circunvecinos de la Sabana Occidente con la vía Chía-Mosquera-Girardot ramal Soacha y vías regionales, conocida como Devisab, formando el anillo logístico de occidente. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

- Actualmente se tiene adelantada la adjudicación para la construcción de la nueva Calle 13 que junto con la construcción de la Calle 63 y la actual calle 80 serán los corredores que conectarán el anillo logístico de occidente en sentido occidente Oriente y Viceversa, respecto a la conexión norte sur y sur norte se pretende establecer la conexión por las avenidas Boyacá y Cali, además del proyecto e interconexión del anillo logístico de occidente mediante movimiento de carga por el río Bogotá.

OBJETIVOS:

1. Asegurar la estructuración y financiación para la adecuación de las vías que componen el Anillo Logístico de Occidente en la ciudad región de acuerdo con los lineamientos establecidos para los corredores de carga en la ciudad.
2. Implementar y consolidar el Anillo Logístico de Occidente en el corto, mediano y largo plazo para garantizar el fortalecimiento de la competitividad económica de la ciudad región.
3. Consolidar el Anillo Logístico de Occidente como infraestructura de carga regional referente a nivel nacional.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Los estudios técnicos de la infraestructura de transporte incluirán análisis que permitan identificar los beneficios y costos de la/s alternativa/s con el fin de identificar los impactos para la sociedad y favorecer la toma de decisiones referente a la mejor alternativa para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos.
2. Estructurar el modelo técnico, de gestión y financiación para la adecuación e implementación del Anillo Logístico de Occidente en la ciudad región.
3. Promover la articulación y la definición del modelo de gobernanza entre los municipios involucrados en el Anillo Logístico de Occidente, hacia su incorporación y priorización dentro de los instrumentos y planes territoriales correspondientes.
4. Incluir el Anillo Logístico de Occidente como proyecto estratégico de la Agencia Regional de Movilidad.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ¹⁸
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Agencia de Seguridad Vial Instituto Nacional de Vías Gobernación de Cundinamarca Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

¹⁸ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 555 de 2021 Lineamientos Ministerio de Transporte y entidades adscritas Lineamientos del IDU		COSTO ESTIMADO \$5.470.000 ¹⁹	Instituto de Desarrollo Urbano
INDICADORES			
INDICADOR	Nº de km implementados como corredores de carga dentro del ámbito urbano del Anillo Logístico de Occidente	Meta plazo inmediato (2024)	6,1 km
LÍNEA BASE	6,1 km a 2023 ²⁰	Meta corto plazo (2027)	12,2 km
FUENTE	POT - Decreto 555 de 2021	Meta mediano plazo (2031)	12,8 km
FÓRMULA	Sumatoria de km implementados en el Anillo Logístico de Occidente* *Los datos de km de carga corresponden a lo descrito en el programa de ejecución del POT y correspondientes a los tramos de la calle 13, calle 63, calle 80 y av. ciudad de Cali.	Meta largo plazo (2035)	35,41 km ²¹

¹⁹ Valores en Millones de pesos, a precios constantes 2023.

²⁰ Corresponden a la fase de estructuración y diseño del corredor de carga de la Avenida Calle 13.

²¹ 23 km corresponden al ámbito urbano

<p>OBJETIVO 3: Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea de la región Metropolitana Bogotá / Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agenda Regional de Movilidad.</p>	<p>CÓDIGO: O3-E2 Versión: septiembre 2023</p>
<p>ESTRATEGIA: CONSOLIDAR LA RED DE LOGÍSTICA DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ D.C.</p>	
<p>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA La entrega de bienes a los consumidores finales presenta retos que, además de aumentar los gastos logísticos de las empresas y por tanto impactar la ciudad a nivel socioeconómico, genera afectaciones a la movilidad. Lo anterior debido a que las actividades de logística en la proximidad implican la circulación de un mayor número de vehículos motorizados, mayor consumo de combustible y realización de paradas en zonas del espacio público sin condiciones para ello, lo que deriva en congestión, emisiones contaminantes y siniestros viales.</p> <p>Estas afectaciones pueden aumentar, debido al crecimiento poblacional, el crecimiento socioeconómico de Bogotá y la Región, y el aumento del comercio electrónico, situación que demanda el desarrollo de medidas tendientes a mejorar el acceso de bienes reduciendo las externalidades negativas generadas en dicho proceso. Para dicho propósito se busca el fortalecimiento de soluciones de movilidad activa en la distribución de último kilómetro, la participación activa del sector privado a través de prácticas reconocidas por sus impactos positivos en la movilidad y la implementación de acciones innovadoras, basadas en nuevas tecnologías, para facilitar la entrega de mercancías</p>	<p>PROGRAMAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Red de proximidad para el transporte de carga y para la actividad logística

PROGRAMA:		CÓDIGO: O3-E2-P1
RED DE PROXIMIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y PARA LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 3: Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea de la región Metropolitana Bogotá / Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agenda Regional de Movilidad.		ESTRATEGIA: Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C.
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa se enfoca en la gestión de la distribución urbana de mercancías de último kilómetro teniendo en cuenta que los sitios de destino final de bienes corresponden a zonas con mayor presencia de actores viales vulnerables, por ejemplo, ciclistas, peatones, motociclistas, niñas y niños y adultos mayores, y con infraestructura vial de menor capacidad. Al respecto, el programa incorpora proyectos cuyo propósito es la reducción de los riesgos asociados a la siniestralidad vial, la congestión y la contaminación a través de una red de corredores de distribución de último kilómetro, del uso de vehículos sostenibles con menor afectación al espacio público, de la innovación en la entrega de productos, así como del fortalecimiento del compromiso del sector privado con la movilidad sostenible y segura.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Innovación de la distribución urbana de mercancías en el último kilómetro a través de bici logística y promoción de vehículos eléctricos de dos ejes. 2. Consolidación de la red de logística urbana para la generación de buenas prácticas de la carga y para la actividad logística 3. Regulación de las condiciones de movilidad para la actividad económica de los domiciliarios.

TÍTULO DE PROYECTO: INNOVACIÓN EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS EN EL ÚLTIMO KILÓMETRO	CÓDIGO: O3_E2_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>El proyecto tiene como objetivo innovar la distribución de mercancías en el último kilómetro y se encuentra enfocado en aquellas mercancías que han sido adquiridas a través de canales electrónicos o e-commerce. Al respecto, a nivel internacional se han implementado estrategias que tienen como propósito mejorar los procesos de distribución en el último kilómetro y con ello, reducir la congestión en las ciudades, en especial, en las áreas de proximidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Casilleros urbanos (Urban lockers/Parcel lockers) - Centros de consolidación urbana especializados (Fulfillment o centro integrado de mercancías (CIM)) - Transporte colaborativo - Click and Collect (compra y recoge / Pick up) - Segmentación de entregas por zonas / diversificación de proveedores - Distribución con vehículos con combustibles alternativos - Distribución en bicicletas y triciclos (mecánicos) - Seguimiento de los pedidos por parte del consumidor <p>Por lo anterior, y dado que la distribución urbana de mercancías genera impactos relacionados con la congestión, la contaminación y siniestralidad vial debido a un mayor número de vehículos circulando en la ciudad, a un mayor número de paradas para la entrega de las mercancías, entre otros aspectos, es necesario fomentar e implementar estrategias innovadoras enfocadas en la reducción de estos impactos. Para ello, se requiere identificar estas estrategias, involucrar al sector privado en la materialización de estas y lograr que Bogotá lidere la puesta en marcha de buenas prácticas y promover su masificación.</p>	
OBJETIVOS ESPECÍFICOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar estrategias para mitigar el impacto de las entregas de último kilómetro generadas por el canal e-commerce 2. Disminuir indicadores de congestión y siniestralidad vial en la ciudad 3. Identificar y difundir estrategias y buenas prácticas para hacer más eficiente la distribución de mercancías en el último kilómetro 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Caracterizar la operación de mercancías de e-commerce en la ciudad. 2. Generar espacios y desarrollar documentos para difundir en el sector privado buenas prácticas enfocadas en las distribuciones de e-commerce y sus buenas prácticas. 3. Implementar proyectos enfocados en reducción de impactos a la movilidad de la distribución urbana de mercancías en el último kilómetro. 4. Analizar o evaluar los impactos de los proyectos implementados con el fin de determinar su permanencia, mejora o viabilidad de implementación en otros puntos. 	

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica		ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica		ENTIDADES INVOLUCRADAS²² Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Cámara de Comercio de Bogotá	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 527 de 1999, Ley 1480 de 2011		COSTO ESTIMADO \$600 ²³			
INDICADORES					
INDICADOR	Cantidad de proyectos implementados en el marco de la distribución de último kilómetro.			Meta plazo inmediato (2024)	6
LÍNEA BASE	4 proyectos			Meta corto plazo (2027)	7
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Cámara de Comercio de Bogotá			Meta mediano plazo (2031)	9
FÓRMULA	\sum # de cantidad de proyectos implementados			Meta largo plazo (2035)	11

²² En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

²³ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: CONSOLIDACIÓN DE LA RED LOGÍSTICA URBANA PARA LA GENERACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS DE LA CARGA Y PARA LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA		CÓDIGO: O3_E2_P1_2
DESCRIPCIÓN: <p>El objetivo de este proyecto es fortalecer el compromiso de las empresas que desarrollan actividades de logística en Bogotá, incluido el transporte de carga; con la movilidad segura y sostenible de la ciudad. Para lograr esto se aumentará el número de empresas que implementan las acciones promovidas por la Red de Logística Urbana, teniendo como enfoque principal grandes operadores logísticos y empresas generadoras y receptoras de carga que tiene un fuerte impacto en la distribución de mercancías a nivel de la ciudad y la región.</p> <p>La Red de Logística Urbana es una estrategia de Bogotá que promueve la corresponsabilidad de las empresas logísticas del sector privado mediante la realización de acciones que mitiguen, las externalidades que conlleva el transporte de carga y la logística en la ciudad. Para que la Red de Logística Urbana cumpla su propósito, es necesario que las acciones que promueve sean integrales, innovadoras, y reconozcan que la distribución de mercancías es un proceso que involucra diversos actores.</p> <p>Así mismo, es necesario generar el intercambio de conocimiento en el sector privado para que otras empresas identifiquen buenas prácticas logísticas que pueden mejorar sus procesos de distribución de mercancías a la vez que reducen las externalidades que genera esta actividad a los ciudadanos y los procedimientos para su implementación, teniendo en cuenta las características y la normatividad de la ciudad. Aunado a lo anterior, se requiere promover la adopción de estas buenas prácticas mediante instrumentos que reconozcan y visibilicen la responsabilidad social de las empresas.</p>		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS: <ol style="list-style-type: none"> Fortalecer la Red de Logística Urbana mediante acciones integrales e innovadoras. Difundir y promover la adopción de buenas prácticas de logística urbana entre los actores relevantes en Bogotá D.C, mediante la generación de conocimiento, intercambio de información y el reconocimiento de la eficiencia logística. Mejorar los indicadores de congestión, contaminación y siniestralidad mediante la implementación de buenas prácticas en empresas logísticas pertenecientes a la Red de Logística Urbana 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> Fortalecimiento de la Red Logística Urbana (RLU) Elaboración, socialización y difusión de la Guía de Buenas Prácticas Logísticas Generación de espacios para el intercambio de conocimiento entre sector público, sector privado, academia y ciudadanía. Estructuración e implementación de la iniciativa de reconocimiento e incentivos a las buenas prácticas logísticas 		
ESCALA <input type="checkbox"/> Regional	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS	

<input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS²⁴ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Cámara de Comercio de Bogotá	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto Distrital 840 de 2019 Decreto Distrital 077 de 2020 Acuerdo Distrital 845 de 2022		COSTO ESTIMADO \$390 ²⁵	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de empresas inscritas a la Red de Logística Urbana que ejecutan buenas prácticas logísticas	Meta plazo inmediato (2024)	244
LÍNEA BASE	165 empresas	Meta corto plazo (2027)	353
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	489
FÓRMULA	\sum # de empresas inscritas a la Red de Logística Urbana que ejecutan buenas prácticas logísticas	Meta largo plazo (2035)	675

TÍTULO DE PROYECTO:	CÓDIGO: O3_E2_P1_3
----------------------------	------------------------------

²⁴ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

²⁵ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD PARA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS DOMICILIARIOS	
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Las entregas en vehículos de movilidad individual, principalmente de alimentos preparados, ha sido una de las principales actividades de logística de último kilómetro en Bogotá. No obstante, con la entrada del COVID-19 el servicio de domicilios expandió su nicho de mercado a tecnologías, elementos de aseo y cualquier tipo de mercancía de rápido acceso al consumidor. Adicionalmente, los pequeños comercios a nivel barrial y las nuevas aplicaciones de tecnología han optado por ofrecer este tipo de servicios.</p> <p>El desarrollo de este proyecto se basa en entender y analizar las dinámicas de la actividad económica de los repartidores de mercancías tipo domiciliarios e identificar la demanda de carga y de sus prestadores de servicio (domiciliarios), para implementar estrategias para el control de la prestación del servicio en términos de movilidad, promoviendo planes de seguridad vial para reducir los siniestros viales y obtener datos de movimientos de mercancías a través de los modos de transporte individual como motos y bicicletas.</p> <p>Según el Decreto Distrital 082 de 2021, las empresas de intermediación tecnológica deberán contar con una base de datos de registro de sus domiciliarios que cuente con los datos de identificación de estos y que le permita validar a la autoridad de policía la condición de activo en la prestación del servicio y, de conformidad con el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, los domiciliarios ya inscritos en las empresas de intermediación tecnológica, deberán realizar la inscripción de sus bicicletas dispuestas para desarrollar la labor de domiciliarios en el "Registro Bici Bogotá" de la Secretaría Distrital de Movilidad. Sin embargo, actualmente no existe una base de datos consolidada que diferencie las personas naturales que han registrado sus bicicletas de aquellas que realizan la labor de domiciliarios.</p> <p>Adicionalmente, y a pesar de los pilotos de distribución de último kilómetro con vehículos no convencionales de carga liderados por la Secretaría Distrital de Movilidad en cooperación con el Banco Mundial y con ICLEI y de la Red de Logística Urbana, no se cuenta con una base de datos que identifique qué empresas realizan su transporte con bicicletas o vehículos no convencionales de carga.</p> <p>OBJETIVOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reglamentar las condiciones de circulación del servicio de entrega de mercancías en vehículos de movilidad individual. 2. Obtener información a través de herramientas tecnológicas sobre los repartos de último kilómetro que se dan en vehículos de movilidad individual. 3. Mitigar los siniestros viales en donde se ven involucrados los motociclistas y ciclistas que usan la moto y la bicicleta como herramienta de trabajo en domicilios. <p>ACCIONES PRIORITARIAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formular los lineamientos para el control de las entregas de último kilómetro en vehículos de movilidad individual. 2. Identificar mediante un censo y registro a la población y la cantidad de vehículos que se dedican a esta actividad económica en Bogotá. 3. Establecer los lineamientos y normativa de regulación necesaria para la circulación de vehículos de reparto domiciliario en vehículos de movilidad individual en el Distrito. 4. Realizar la articulación necesaria con la normativa requerida para regular y controlar el servicio de domicilios en Bogotá. 	
ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT

<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS²⁶ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Tecnologías de la Información Ministerio de Transporte Ministerio de Comercio Superintendencia de Transporte Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: POT, Decreto 555 de 2021, Decreto 223 de 2014 compilado en el Decreto 1078 del 2015, Resolución 1121 del 2014 y 1134 del 2021 Resolución 6128 del 2020 de la CRC		COSTO ESTIMADO \$1.500 ²⁷	
INDICADORES			
INDICADOR	Construcción y actualización de un lineamiento para el tránsito de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	1
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	0
FÓRMULA	Número de lineamientos para el tránsito de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.	Meta largo plazo (2035)	0

²⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

²⁷ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADOR	Creación de un registro de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.	Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	0 ²⁸	Meta corto plazo (2027)	0
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	0
FÓRMULA	Plataforma de registro creada y operativa	Meta largo plazo (2035)	0

²⁸ Sin embargo, se tiene la adopción del Decreto 082 de 2021 y adicionalmente las empresas de intermediación tecnológica cuentan con una base de datos de sus domiciliarios.