

PROPUESTA DE ACCIONES PARA LA OPERACIÓN 24 HRS EN BOGOTÁ



INSTITUCIONALIDAD

1. Conformar la Gerencia Nocturna, como el ente articulador y coordinador de la estrategia integral “Bogotá Productiva 24 horas”, según lo establecido en el Artículo 2° del Acuerdo 706 de 2018.
2. Establecer indicadores de impacto para medir la implementación de la estrategia Bogotá 24 horas y que permitan establecer acciones de mejora para lograr la efectividad de la economía nocturna.
3. Implementar la reapertura gradual de espacios de música en vivo, bares y restaurantes, entre otros, en el momento que las medidas sanitarias permitan una reapertura gradual.
4. Trabajar de manera articulada con la Gobernación de Cundinamarca y los Alcaldes de los 26 municipios del primer anillo de influencia para Bogotá para articular la iniciativa de operación 24 horas que permita que las empresas y sectores que operan en estos municipios puedan aprovechar las nuevas franjas horarias que se implementen.



ASPECTOS TRIBUTARIOS O LABORALES

5. Promover a través de un acuerdo presentado al Concejo de la ciudad beneficios tributarios a los empresarios que promuevan la jornada nocturna, sustentado en la posibilidad de ampliación de empleo al extender la jornada laboral.
6. Teniendo en cuenta que la Emergencia del COVID-19 nos sitúa en un escenario excepcional, se solicita a su vez en materia laboral se expidan las medidas y normas que permitan que las empresas puedan organizar jornadas durante las 24 horas del día. El escalonamiento de los turnos laborales evita aglomeraciones en el transporte público y una transformación en los esquemas de operación empresarial, pero a su vez no puede implicar una carga mas onerosa para quienes con este esquema pretenden proteger el empleo. Por lo tanto se propone:

Solicitar a las autoridades nacionales facilidades de cumplimiento en las normas que rigen los recargos derivados del trabajo nocturno, dominicales y festivos. Para preservar los puestos de trabajo ante la dificultad de ingresos por la cual atraviesan los sectores de la economía y en particular el tejido productivo, se propone aplazar hasta por un año el pago de tales recargos salariales y mientras tanto continuar con el pago ordinario a los trabajadores.

Permitir una jornada laboral mas amplia de la ordinarias de 8 horas diarias y dentro de los márgenes que permiten los convenios 1 y 30 de la OIT. Esto permitirá evitar congestiones de personas en sus movilizaciones y al mismo tiempo contar con grupos de trabajadores protegidos en casa. Al mismo tiempo disponer de otro grupo con el que pueda realizarse, con los debidos cuidados y protecciones establecidos en los protocolos, adelantar las operaciones que se realizarán en horario nocturno y otros días ordinariamente no laborables



TURNOS DE TRABAJO

7. La Administración Distrital en conjunto con el Sector Productivo acordarán los turnos de trabajo que se establecerán para promover jornadas diurnas y nocturnas en la operación de los diferentes sectores económicos de la ciudad.



LOGÍSTICA Y ABASTECIMIENTO

8. Designar un ente responsable dentro de la administración para el aprovechamiento logístico y de abastecimiento de ciudad en horarios no convencionales. Este ente será el responsable de:

a. Diseñar e implementar una política de logística y abastecimiento para la ciudad en la cual se establezcan claramente las responsabilidades de cada una de las entidades distritales vinculadas en su desarrollo.

b. Hacer el monitoreo de operaciones y ajuste de medidas necesarias para hacerlas posibles y su articulación con otras dependencias como seguridad, policía y movilidad, entre otros.

9. Georreferenciar la ubicación de los principales grandes receptores, sus centros de distribución y puntos de venta del canal tradicional, con el propósito de generar escenarios y mecanismos de apoyo para la realización de actividades en horarios no convencionales, especialmente en materia de restricciones de movilidad de carga, ordenamiento territorial, mejoramiento de infraestructura y seguridad.

10. Tomar como referencia la Guía de Buenas Prácticas de Cargue y Descargue en Horarios no Convencionales elaborada por la ANDI Seccional Bogotá - Cundinamarca - Boyacá, Fenalco Bogotá - Cundinamarca, la Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y Logyca en la cual se definen los criterios básicos para la implementación de operación nocturna en receptores, generadores y operadores de carga. Consulte aquí <https://bit.ly/2xykEIE>

11. Implementar y asegurar el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad definidos por los entes gubernamentales.

12. Establecer horarios para la recolección de la basura derivada de los procesos de abastecimiento, que contribuyan a mantener el territorio en condiciones adecuadas.



MOVILIDAD

13. Generar las normas de excepción que permitan a las empresas generadoras de carga localizadas en zonas consolidadas parquear en vía arterial principal durante el horario nocturno con el fin de realizar de manera más eficaz el cargue y descargue sin riesgo.

14. Demarcar las zonas de cargue y descargue nocturno permitidas en aquellos casos que no se cuente con la infraestructura.

15. Contar con agentes de acompañamiento vial a las operaciones.
16. Definir zonas de parqueaderos y de taxis.
17. Se requiere implementar un sistema de transporte público que funcione hasta en los horarios de trabajo nocturnos que se establezcan, con el fin de garantizar la movilidad del personal.
18. El sistema integrado de transporte público (Transmilenio, SITP) puede adoptar medidas que permitan aumentar rutas, frecuencias y recorridos que cubran los puntos estratégicos de la ciudad, en los horarios no tradicionales.
19. Implementar estrategia conjunta entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca que asegure la prestación de servicio de transporte público e intermunicipal para la movilidad del personal.



SEGURIDAD

20. Cada empresa debe articular junto con la policía un protocolo de seguridad operacional de conformidad con la tipología de carga y las condiciones de la operación. (Manejo de efectivo, tipo de mercancía, etc).
21. Establecer en conjunto con la Policía un esquema de acompañamiento que garantice la seguridad durante las operaciones nocturnas a través de la Línea de Seguridad Empresarial.
22. Diseñar estrategias de comunicación para minimizar la brecha entre la percepción y la realidad en torno al tema de seguridad. Esto permitirá promover el desarrollo de actividades productivas en horarios no convencionales.
23. El servicio de Policía debe enfocarse mayoritariamente en inteligencia, investigación criminal y control territorial.
24. Definir un dispositivo de asistencia militar para la seguridad ciudadana con base en capacidades de Policía Militar y otras disponibles.
25. La asistencia militar debe estar enfocada en la protección de procesos de abastecimiento y seguridad de área.
26. La asistencia militar debe ser desplegada con base en un concepto territorial que consulte las necesidades específicas de las localidades, por lo cual en su configuración definitiva debe ser identificable la cantidad de efectivos dispuestos para cada localidad activada.
27. La asistencia militar por localidad, debe responder a un proceso de coordinación en cabeza de la Estación de Policía de la localidad por cuestiones de eficiencia en el despliegue de las capacidades, transparencia en la planeación del servicio y prevención de riesgos de confrontación involuntaria.
28. En el operativo de protección y vigilancia nocturna debe ser incluida la vigilancia privada desplegada en la ciudad como multiplicadores de fuerza. En este sentido, las empresas de vigilancia no solo son factores de optimización de la seguridad de punto, sino que permiten agilizar y hacer más efectiva la reacción inmediata frente a casos concretos y verificados.
29. La integración de la seguridad privada debe hacerse desde el nivel gremial como coordinador general de la articulación con la estrategia diseñada.
30. La PONAL y las FFMM deben diseñar un protocolo para la interacción nocturna con la vigilancia privada previo al inicio de la apertura nocturna.
31. La coordinación de la planeación del servicio y de la operatividad del dispositivo combinado debe desarrollarse a partir de un Puesto de Mando Unificado -PMU/C4- Distrital y al menos 5 PMU territoriales en los cuales participan mandos policiales, militares y enlaces de la seguridad privada, que responden por los capacidades territoriales desplegadas en esas áreas.
32. Establecer corredores seguros donde se aplique monitoreo, puntos de verificación y atención inmediata de situaciones.

33. La Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia debe ser el líder de la coordinación en estas instancias.
34. El PMU definirá planes de seguridad por localidad, estándares y protocolos para sectores y ampliaciones de oferta pública de servicios de apoyo en relación con los retos que imponga la apertura territorializada.
35. Todo protocolo sectorial debe contar con estándares de seguridad definidos en la instancia PMU.
36. Los gremios y Cámara de Comercio debe presentar un censo de afiliados por localidad que se incorporen a la jornada nocturna con el fin de que el PMU haga un análisis de las debilidades en el territorio para la prestación de la seguridad y de esa forma adaptar a condiciones locales estándares y protocolos, previa la respectiva autorización a los afiliados para ponerla en conocimiento del PMU.
37. Debe considerarse una ampliación de la disponibilidad de medios helicoportados en la jornada nocturna, al menos a tres aeronaves apoyando las operaciones en tierra.
38. Desarrollar acompañamiento de protección con enfoque de género para trabajadoras que deben desplazarse en horas de la noche.
39. No debería autorizarse transporte de valores en jornada nocturna.
40. Trabajo articulado entre la policía de Bogotá con Policía de Cundinamarca para establecer canales directos de comunicación que permitan responder oportunamente a requerimientos de seguridad de las empresas que operen.



CÓDIGO DE POLICÍA

41. Trabajar conjuntamente con la Gerencia del Código de Policía y la Secretaría Distrital de Movilidad con el fin de realizar capacitaciones para la implementación de buenas prácticas en reducción de ruido en las operaciones de cargue y descargue de mercancía.
42. Tomando como referencia el piloto de cargue y descargue nocturno realizado en 2015 y el estudio realizado por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico sobre la puesta en marcha de la Estrategia Bogotá Productiva 24 horas, definir los sectores según clasificación CIU que aplicarían para realizar este tipo de actividades por sus capacidades y condiciones.



ORDENAMIENTO TERRITORIAL- MEDIDAS CORTO PLAZO

43. Intervenir vías e infraestructura prioritaria que permita la movilidad de mercancía sin generar congestión vehicular por ejemplo acceso occidental al aeropuerto.
44. Habilitar la utilización de las Bahías existentes para cargue y descargue.
45. En cuanto a la infraestructura de soporte, es importante generar espacios públicos de calidad con iluminación y con mobiliario urbano (bancas, canecas, señalización, entre otros) que invite a su caminabilidad, apropiación y cuidado.



ORDENAMIENTO TERRITORIAL- MEDIDAS LARGO PLAZO

46. Expedir el Plan Maestro de Movilidad de Mercancías de Bogotá y Definir los corredores de carga urbana y sus horarios.
47. Habilitar el uso del suelo en las zonas industriales y de comercio pesado para adecuar plataformas logísticas y centros de desconsolidación de mercancías.
48. Ante la oportunidad de la formulación de un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, es indispensable incorporar la planeación los usos del suelo relacionados con la economía nocturna.
49. Es fundamental definir estándares mínimos de funcionamiento con el fin de mitigar los impactos que dichas actividades puedan generar en el territorio.