

2023, IT-SM-DMPPM-157

**CUMPLIMIENTO DE LA MOCIÓN PRESENTADA EN LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SOBRE LA PERTINENCIA DE LA CREACIÓN DE UNA NUEVA MODALIDAD DE TRANSPORTE DENOMINADA “DELIVERY”, EN EL MARCO DE LA PROPUESTA DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL “SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO” (DELIVERY)**

Dirección Metropolitana de Políticas  
y Planeamiento de la Movilidad  
1.11.2023

## 1. ANTECEDENTES

Mediante Memorando Nro. SM-AJ-2023-0989, de 12 de octubre de 2023, el Asesor Jurídico de la Secretaría de Movilidad, solicita a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad: “(...) *En relación con el memorando Nro. SM-2023-0569 de 10 de octubre de 2023, suscrito por el señor Secretario de Movilidad, quien señala: “Por medio del presente, mucho agradeceré que se proceda con la revisión de la documentación adjunta, misma que ha sido remitida a la Secretaría de Movilidad mediante el memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-0904-M, suscrito por la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, quien manifiesta: “En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, me permito certificar que la Comisión de Movilidad, en sesión No. 010 - Ordinaria, llevada a cabo el día miércoles 04 de octubre de 2023, durante el tratamiento del quinto punto del orden del día: “3. Recibir en Comisión General a la Cámara de Innovación y Tecnología Ecuatoriana, para que presenten sus observaciones u aportes al Proyecto de Ordenanza denominada “ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL “SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO” (DELIVERY)”;* resolvió: Solicitar que, en el término de 15 días, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 50 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se emita un informe técnico y jurídico por parte de la Secretaría de Movilidad sobre la necesidad de crear una nueva modalidad de transporte como parte de este Proyecto de Ordenanza.

Comparto el enlace de la transmisión y grabación de la referida sesión:  
[https://www.facebook.com/ConcejoQuito/videos/1818344891954324?locale=es\\_ES](https://www.facebook.com/ConcejoQuito/videos/1818344891954324?locale=es_ES)

*Al respecto, dispongo que a la brevedad del caso se procede a emitir el correspondiente Informe Técnico y que una vez que se cuente con el mismo se proceda a remitir a la Asesoría Jurídica para que emita el Informe Jurídico de acuerdo con lo que determina toda la normativa legal, vigente y aplicable”*

Revisada la documentación remitida y la grabación de la sesión de la Comisión de Movilidad, se plantea por parte de la misma el siguiente requerimiento: “(...) *intervención del Sr. Concejal Wilson Merino presento la moción ... **solicitar Informe Técnico a la Secretaría de Movilidad** sobre la pertinencia o no, de la creación de una nueva modalidad de transporte por medio de una ordenanza (...) recalando que se requiere un informe jurídico sobre la pertinencia. Dicha moción fue aprobada por unanimidad”.*

En atención a dicha disposición emanada de la Comisión de Movilidad, se genera el presente Informe Técnico.

## 2. DESARROLLO

### 2.1. Las plataformas de intermediación tecnológica usadas en Delivery

En artículo publicado en El Universo<sup>1</sup> (eluniverso.com, 2022) se expresa que, en los últimos años, existen más aplicaciones disponibles en el mercado nacional que ofrecen el “servicio de entrega de comida a domicilio”, los cuales durante la pandemia de COVID-19 se ha identificado un crecimiento de usuarios de hasta un 300%.

La diversidad de apps para atender la creciente demanda, van desde aplicaciones existentes en el mercado, y de los propios locales han desarrollado sus aplicaciones.

Según el mismo medio de comunicación en Ecuador entre las principales se tiene:

**Uber Eats.**- Pertenece al mismo grupo de la app de vehículos de transporte Uber, Uber Eats está disponible en los sistemas operativos Android y iOS. Solo debes crear una cuenta en la aplicación a través de tu número de celular y correo electrónico. Entre las opciones adicionales que ofrece, además de la oferta de varios restaurantes, está Esenciales (farmacias y mercados exprés), Alcohol y Mascotas. Según su sitio web, está disponible en Guayaquil, Durán, Samborondón, Daule (La Aurora), Quito, Sangolquí, Cuenca y Ambato. Con la app puedes pagar en efectivo o con tarjeta de crédito.

**PedidosYa.**- Esta aplicación, que empezó operaciones a mediados de marzo de este año, reemplazó a Glovo y está disponible en los sistemas operativos Android y iOS. Cuenta con una gran variedad de opciones integradas en siete categorías: restaurantes, café y snacks, supermercados, licores, mensajería, farmacias y tienda, en donde se pueden encontrar productos como flores, regalos, papelería, tecnología, productos para mascotas y más. Tiene cobertura en Quito, Guayaquil, Cuenca, Santo Domingo, Ibarra, Ambato, Manta, Portoviejo y Machala. Las opciones de pago son en efectivo o con tarjeta.

**Rappi.**- En la aplicación de Rappi puedes pedir comida de restaurantes, pero también se pueden realizar compras en tiendas, supermercados, farmacias, licorerías o “lo que sea”, como ellos plantean. Además, puedes enviar a un motorizado a realizar entregas de papeleos y demás. Rappi cuenta con cobertura en Guayaquil y Quito. Está disponible en Android y iOS.

**Picker.**- Es una aplicación de delivery fundada en Ecuador en la que se puede pedir comida de restaurantes, pero también se pueden realizar encomiendas, hacer compras en tiendas e incluso hacer compras en mercados municipales. Actualmente funciona en Guayaquil, Samborondón, Daule y Durán. Está disponible en Google Play y en la Apple Store.

**Super Easy.**- es una aplicación de delivery de supermercado, en la que se ofrece una numerosa variedad de productos para la despensa del hogar, pero también, brinda entregas a domicilio de numerosos restaurantes, tales como Chili's, Carl's Jr, y IHOP. Actualmente funciona en Quito, Guayaquil, Samborondón y Santa Elena. Está disponible en Google Play y en la Apple Store.

**Domino's Pizza.**- tiene una aplicación para Latinoamérica en la que puedes ordenar tu pizza favorita. Su cobertura incluye países como Ecuador, Colombia, Guatemala, Perú y Panamá. En la app puedes ver las promociones que hay y te permite elegir si deseas hacer una orden a domicilio, o pedir para recoger. Es decir, haces el pedido y seleccionas el local donde retirarás tu orden. Su funcionamiento es similar a las anteriores y tiene cobertura en Guayaquil, Cuenca, Ambato y Quito. Disponible en Google Play y Apple Store.

**KFC.**- La cadena de comida rápida KFC ya cuenta con una app disponible para teléfonos Android y iOS donde puedes realizar el pedido que deseas, y en la que puedes obtener cupones de descuento. La aplicación permite hacer pedidos a domicilio u ordenarlos para recogerlos en el local deseado. Está disponible para las ciudades de Quito, Guayaquil, Ambato, Cuenca, Manta y Portoviejo.

### 2.2. De la Pirámide de la Movilidad

<sup>1</sup> <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/las-apps-de-entrega-de-comida-a-domicilio-que-podemos-usar-en-ecuador-nota/>

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud OMS (2022), la movilidad, es la capacidad de moverse o caminar con libertad y facilidad, algo fundamental para desarrollar las actividades cotidianas y vivir de forma independiente.

La misma OMS desarrollo el concepto de pirámide de la movilidad, y se la identificó como **“una referencia gráfica sobre la preferencia que tienen todos los medios de transporte que circulan actualmente en la ciudad.** Etiqueta por cinco peldaños y en cada uno de ellos se ubica cada medio de transporte y la jerarquía que cada uno de ellos tiene a los otros, tanto en lo que acapara el derecho de paso, como en términos de sostenibilidad y políticas de inversión en obras públicas.”

De igual forma en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del DMQ 2022-2042, se identifica y relaciona las actividades de la ciudad en cada uno de los peldaños.

Para el presente informe técnico, nos centraremos en el cuarto peldaño “prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y usuarios”, y se lo identifica con los camiones de carga y es el único escalón, en el que no se habla de medios de transporte de personal, sino de transporte de material. Este escalón es muy importante impacta directamente en las actividades económicas de un país. Para que su uso pueda generar el impacto ambiental mínimo y no interfiera con el derecho de paso del resto de los transeúntes, es necesario que sus operadores respeten las señalizaciones específicas para este tipo de transporte. Es imprescindible que los camiones de carga circulen por la ciudad en los horarios en los horarios y las vías indicadas, que no transporten materiales prohibidos, que el peso de su carga no rebase el umbral de su máxima capacidad, etc. (Conducta vial, México, 2022)

De igual forma, en el diagnóstico del PMMS 2022-2042, se identificó que el estado actual del transporte comercial de carga se encontraron oportunidades de mejoras en varios ámbitos que pueden mejorar las condiciones de movilidad y obtener un flujo vehicular adecuado, sostenible e integrado con los demás actores viales, mejorando la calidad de vida y la productividad de los habitantes del DMQ.

### 2.3. Reglamento y Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial del Ecuador.

Art. 30.5 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad vial, establece que, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

*c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;*

**Art. 57.-** Se denomina **servicio de transporte comercial** el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para **operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación**, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

*Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

(...)

**Art. 58.-** El **transporte por cuenta propia** es un servicio que satisface necesidades de **movilización** de personas o **bienes**, dentro del ámbito de las **actividades comerciales** exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el **uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización**, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. *No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.*

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial, en caso de incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocatoria de la autorización, según lo determine la máxima autoridad conforme el proceso que se señale en el Reglamento específico.

Los **vehículos que realicen transporte por cuenta propia**, deberán obligatoriamente **ser parte y constar en los activos** de las personas naturales o jurídicas que **presten dicho servicio**, y estar debidamente matriculados a nombre de dichas personas. Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia.

**Art. 58.1.-** Se denomina **vehículo de transporte particular** el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios **sin fines de lucro**.

**Art. 59.-** El transporte internacional de personas y mercancías, es un servicio de transporte público garantizado por el Estado, consecuentemente, se requerirá de un contrato de operación de acuerdo

**Art. 74.-** Compete a la **Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, otorgar los siguientes **títulos habilitantes**:

a) Contratos de Operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes, para los ámbitos intraregional, interprovincial, intraprovincial e internacional;

b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y turismo, en todos los ámbitos;

c) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal; y,

**d) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos.**

En el ámbito internacional, los títulos habilitantes serán otorgados de conformidad a los convenios y normas internacionales vigentes.

**Art. 75.-** Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

a) **Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público** de personas o bienes, para el ámbito intracantonal; y,

b) **Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades**, a excepción de carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal.

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales no ejerzan la competencia de tránsito será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien otorgue los respectivos títulos habilitantes.

**Art. 76.-** El **contrato de operación** para la prestación de **servicios de transporte público** de personas o bienes, es el **título habilitante** mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el **uso de rutas, frecuencias y vías públicas**. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.

El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión Nacional, autoriza a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte.

La autorización de operación para la prestación de servicios de transporte por cuenta propia, es el título habilitante conferido por parte de la Comisión Nacional a una persona jurídica para la operación de un servicio de transporte por cuenta propia, cumplidos los requisitos y el procedimiento establecido en el Reglamento de esta Ley.

El permiso de operación y la autorización de operación, se lo otorgará mediante resolución de la autoridad competente.

## Reglamento a LOTTTSV, SECCIÓN II, DE LOS TIPOS DE TRANSPORTE COMERCIAL

**Art. 62.-** El **servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías)**, puede ser de los siguientes tipos:

**1. Transporte Escolar e Institucional:** Consiste en el traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa; y en las mismas condiciones al personal de una institución o empresa pública o privada. Deberán cumplir con las disposiciones del reglamento emitido para el efecto por la ANT y las ordenanzas que emitan los GADs. En casos excepcionales

donde el ámbito de operación sea interregional, interprovincial o intraprovincial, su permiso de operación deberá ser

otorgado por el organismo que haya asumido la competencia en las circunscripciones territoriales donde preste el servicio, o en su ausencia, por la Agencia Nacional de Tránsito.

Como parte de las normas de prevención y seguridad para el traslado de niños, niñas y adolescentes, los vehículos de transporte escolar estarán sujetos a límites de velocidad y condiciones de manejo, el uso de señales y distintivos que permitan su debida identificación y permitan alertar y evitar riesgos durante su operación y accidentes de tránsito, así como contar con espacios adecuados, dispositivos homologados de seguridad infantil y cinturones de seguridad según el tipo de pasajeros.

**2. Taxi:** Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto y las ordenanzas que emitan los GADs. Además, contarán con equipamiento (taxímetros) para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los mismos que serán utilizados obligatoriamente a nivel nacional, de tecnología homologada y certificada por la ANT o por los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN.

Se divide en dos subtipos:

**Convencionales:** Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas.

**Ejecutivos:** Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, exclusivamente, a través de un centro de llamadas, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente.

**3. Servicio alternativo-excepcional:** Consiste en el traslado de terceras personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrá operar esta clase de servicio serán definidos por los Municipios respectivos. Los títulos habilitantes serán responsabilidad de la Agencia Nacional de Tránsito, o de los GADs que hayan asumido la competencia, según el caso. Las características técnicas y de seguridad del servicio de transporte alternativo-excepcional y de los vehículos en que se preste será regulado por la Agencia Nacional de Tránsito que dictará el reglamento específico.

**4. Carga liviana:** Consiste en el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo a una contraprestación económica. Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.

**5. Transporte mixto:** Consiste en el transporte de terceras personas y sus bienes en vehículos de hasta 1.2 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro, de acuerdo a una contraprestación económica, permitiendo el traslado en el mismo vehículo de hasta 5 personas (sin incluir el conductor) que sean responsables de estos bienes, sin que esto obligue al pago de valores extras por concepto de traslado de esas personas, y sin que se pueda transportar pasajeros en el cajón de la unidad (balde de la camioneta). Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.

**6. Carga Pesada:** Consiste en el transporte de carga de más de 3.5 toneladas, en vehículos certificados para la capacidad de carga que se traslade, y de acuerdo a una contraprestación económica del servicio.

**7. Turismo:** Consiste en el traslado de personas que se movilizan dentro del territorio ecuatoriano con motivos exclusivamente turísticos y se regirá por su propio Reglamento.

El ámbito de prestación del servicio se sujetará a lo determinado en el artículo 63 de este Reglamento.

**Art. 63.** - Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:

**1. TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO:**

**1.1. Transporte Intracantonal.** -

a) Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.

b) Transporte Masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

**1.2. Transporte Intraprovincial.**- Buses y minibuses y buses tipo costa.

**1.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial.**- Buses y minibuses y buses tipo costa.

**1.4. Transporte Internacional y Fronterizo.**- Buses.

## 2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL:

### 2.1. Transporte Intracantonal. -

a) Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses

b) Taxis:

b.1) Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.

b.2) Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.

c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).

d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga, con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

f) Fronterizo: el mismo que se regulará por los acuerdos internacionales vigentes.

### 3. TRANSPORTE TERRESTRE POR CUENTA PROPIA:

3.1. Transporte intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial. -

a) Transporte de personas: Buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos.

b) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

c) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

## CAPITULO VII, CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE SEGÚN SU MATRICULA

**Art. 64.-** De acuerdo a la **matrícula y al servicio que prestan** los automotores, éstos se clasifican en:

1. **De uso particular. - Vehículos para el transporte de pasajeros, de bienes, mixtos o especiales, que están destinados al uso privado de sus propietarios;**

2. **De uso público. - Vehículos destinados al transporte público y comercial de pasajeros y bienes;**

3. **De uso estatal o oficial. - Vehículos destinados al servicio de los organismos públicos, autónomos;**

4. **De uso diplomático, consular y de organismos internacionales o de asistencia técnica. - Los destinados al servicio de esas representaciones;**

5. **Vehículos de internación temporal, que se registrarán según lo estipulado en la Ley de Aduanas;**

6. **Vehículos agrícolas y camineros determinados por los organismos competentes; y,**

7. **Vehículos de emergencia: Policía, Bomberos, Cruz Roja, Defensa Civil, etc.**

## TITULO IV, DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

**Art. 102.-** En los proyectos de vías nuevas, construidas, rehabilitadas o mantenidas, se exigirá estudios técnicos de impacto ambiental, señalización y seguridad vial de acuerdo a las directrices establecidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Agencia Nacional de Tránsito. En caso de incumplimiento, el Director ejecutivo de la ANT sancionará al contratista de acuerdo con la Ley y el Reglamento correspondiente.

Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.

Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector.

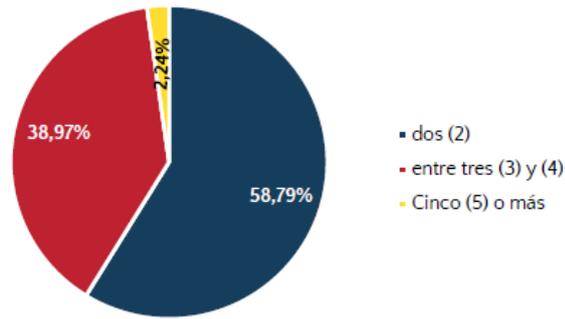
**Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre “.** (énfasis añadido en negrilla)

## 2.4. Plan Maestro de Movilidad Sostenible del DMQ 2022-2042

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, en su componente 4 Plan de Transporte Comercial de Carga, establece lo siguiente:

*Mediante la encuesta realizada en hogares fue posible identificar la población que cuenta con motocicletas y bicicletas en el DMQ y presentan servicios de mensajería, entregas, entre otros. Es decir que su modo de transporte presenta una fuente de ingresos en el hogar. De esta manera se identificó que el 12% de la población que cuenta con estos modos de transporte realizando actividades de carga al interior del DMQ lo cual representa más de 13.000 etapas de viaje (...)*

Figura 1-4 Distribución modal vehículos de carga EODI 2022



Fuente: Elaboración propia, 2022

Teniendo en cuenta que la AMT contiene un registro vehicular de los tipos de vehículos que ofrecen transporte comercial al interior del DMQ, se evidencia que, de un total de 36.268 vehículos, 3.296 corresponden a vehículos de carga liviana pertenecientes a 703 operadoras en total. Así mismo es posible diferenciar entre las unidades que operan en sector urbano y rural como se presenta en la Tabla 1-1.

Tabla 1-1 Unidades de carga liviana AMT

Servicio	Unidades	Operadoras
<b>Urbanas</b>	1.100	102
<b>Rurales</b>	2.196	52

Fuente: sistema centralizado de vehículos de servicio público Gestión movilidad – transporte, 2022.

Finalmente, en la Tabla 1-2 se incluyen de manera resumida las 4 zonas principales de generación de carga identificadas en el DMQ.

Tabla 1-2 Zonas de generación de carga identificadas en el DMQ

Actividad	Zonas de mercado	Zonas de centros comerciales y entretenimiento	Zonas industriales	Zonas industriales aledañas al aeropuerto
<b>Actividad principal</b>	Viveres e insumos	Vestuario, viveres y manufacturas	Vestuario, viveres y manufacturas	Vestuario, viveres y manufacturas
<b>Topografía</b>	Plano	Plano	Plano	Irregular
<b>Tamaño de establecimientos</b>	Pequeño a mediano	Mediano a grande	Grande	Grande
<b>Tiempos de operación</b>	7:00 – 18:00	10:00 – 23:00	7:00 – 18:00	7:00 – 18:00

Actividad	Zonas de mercado	Zonas de centros comerciales y entretenimiento	Zonas industriales	Zonas industriales aledañas al aeropuerto
<b>Infraestructura vial</b>	Principalmente en un sentido	Principalmente uno y dos sentidos	Principalmente uno y dos sentidos	Principalmente uno y dos sentidos
<b>Parqueo</b>	Parqueo en vía y privado	Parqueo en vía y privado	Parqueo privado principalmente	Parqueo privado principalmente
<b>Operaciones logísticas</b>	Vehículos Pequeños (2 Ejes)	Vehículos Pequeños y medianos (2 – 3 Ejes)	Vehículos medianos y grandes (Más de 3 ejes)	Vehículos medianos y grandes (Más de 3 ejes)

Fuente: Elaboración propia, 2022

Mediante el PMMS se busca que el DMQ implemente en sus procesos logísticos la distribución de mercancías en última milla mediante vehículos sostenibles como pueden ser **camionetas eléctricas, motos eléctricas, bicicletas**, entre otros. A continuación, se presentan algunas imágenes ilustrativas de vehículos cero emisiones que operan a nivel mundial.

**Vehículos eléctricos de alta capacidad**



**Vehículos eléctricos de mediana capacidad**



La oferta de carros eléctricos crece en Colombia

**Vehículos mecánicos de baja capacidad**



Figura 3-3 Tipologías de transporte de carga sostenibles

El DMQ deberá implementar vehículos sostenibles para la operación de logísticas de última milla principalmente en las zonas de alta afluencia peatonal y vehicular las cuales se presentan en las zonas del centro y el hipocentro de la ciudad. Es importante una articulación de los diferentes pilares de la cadena logística que permita seleccionar de manera adecuado los sistemas idóneos para la distribución de mercancías evaluando características como son peso, autonomía y zonas de estacionamiento.

**3.3.1 VENTANAS DE TIEMPO Y RESTRICCIONES DE ACCESO HORARIO**

La movilidad de vehículos de carga y los servicios logísticos requieren espacios para desarrollar sus operaciones principalmente de carga y descarga en los grandes comercios o zonas industriales, generalmente dichos sectores se encuentran en zonas con alta afluencia vehicular y peatonal conformando zonas de interés para los habitantes del territorio.

De aquí surge la necesidad de establecer restricciones de movilidad a la circulación de transporte de carga con el fin de contribuir con la seguridad de los diferentes actores viales y no obstaculizar el tránsito en los sectores de alto flujo vehicular. Es importante resaltar que existe una diferencia entre restringir la movilidad y generar ventanas de tiempo para las operaciones logísticas, si bien las dos medidas cumplen un mismo objetivo es posible que existan zonas que requieran una o el conjunto de las dos medidas.

La restricción de movilidad impide la circulación de un tipo de vehículos en específico por un sector definido en un periodo de tiempo determinado, por otro lado, las ventanas de tiempo para la operación permiten desarrollar las operaciones de carga y descarga en un periodo de tiempo definido. Es decir, se puede establecer un perímetro amplio en el cual se permite la circulación de los vehículos, pero únicamente se puede desarrollar las operaciones de carga y descarga en las zonas y periodos definidos determinada.

En el DMQ se encuentran restricciones establecidas mediante la ordenanza Metropolitana 0147, la cual establece los corredores y los horarios en los cuales se pueden desarrollar las operaciones de carga y descarga. En el caso del Centro histórico se permite la operación de carga y descarga en horarios comprendidos entre 20:30 y 6:30 de lunes a sábado. En el caso del Domingo se permite de 19:30 a 6:30 del día siguiente. Si bien el centro histórico presenta una alta afluencia de actividades laborales y comerciales es importante evaluar la posibilidad de ampliar dichas ventanas de tiempos para actividades de carga y descarga a lo conocido como el hipercentro, incluyendo el sector de la Carolina y los diferentes complejos comerciales que se encuentran en el sector.

Mediante el documento denominado “caracterización de la logística urbana en América Latina y el Caribe” Desarrollado por la Universidad Andrés Bello se define los beneficios con la implementación de entregas fuera de horario

Tabla 3-4 Beneficios obtenidos al implementar zonas de carga y descarga

Aumento de la velocidad de operación	Beneficios MM USD\$/Año			
	Tiempo	Combustible	Otros	Total
1%	0,005	0,008	0,000	0,013
2%	0,010	0,015	0,000	0,026
3%	0,024	0,030	0,000	0,054

Fuente: Caracterización de la logística urbana en América Latina y el Caribe, 2022.

## 2.5. Logística de Última Milla y el delivery

El Concepto de “última milla” en **logística** hace referencia al tramo final en el proceso de **entrega** de un producto, donde el bien es transportado desde un almacén hasta el destino final, que suele ser el **domicilio** del cliente.

Su importancia, en cualquiera de los casos, es mayúscula, pero más aún cuando se trata de entregar la mercancía al cliente final: según diversos estudios, **el 80 % de los clientes no vuelve a comprar en una empresa que ha cometido errores en el proceso de entrega.**

Volviendo al inicio –a ese protagonismo que ha de tener el cliente en la última milla–, hay una variable clave y habitual en todo el **proceso de preparación y entrega de pedidos**: la no coincidencia de horarios. Las empresas habitualmente instauran herramientas y medidas tendentes a facilitar al máximo la entrega, pero se pueden encontrar con problemas insalvables. Por ello, en algunos casos, se buscan puntos de entrega, porque la última milla es diferente de una ciudad a otra, de un barrio a otro e, incluso, de una calle a otra.

En este artículo, entre otros aspectos, mencionaremos muchos de los **obstáculos que las empresas se encuentran en la última milla**: recogidas (no sólo entregas), devoluciones, escasez de zonas de carga y descarga (y horarios limitados), tendencia

de las ciudades a la 'pacificación del tráfico', proliferación de nuevos usuarios del asfalto (bicicletas, patines...), los atascos, limitaciones a algunos tipos de vehículos...

### 3. CONCLUSIÓN

La entrega a domicilio o Delivery, está incluido enmarcado en el traslado o transporte de mercaderías, por lo tanto, está clasificado y reglamentado en la LOTTSV, en el articulado que hace referencia al "Transporte Comercial". Dentro del PMMS 2022-2042, se habla y se analiza lo pertinente al transporte de mercaderías y se realizan las acotaciones referentes a la implicación de la "cadena logística en el DMQ y zonas circundantes". Se analiza de igual forma el uso de plataformas para las "entregas a domicilio"; en la pirámide de la movilidad de igual forma, se establece la jerarquización de la "logística" como el movimiento de bienes y mercancías, como 4er peldaño luego del transporte de personas, bicicletas y peatones. Y, por último, se analiza la logística de última milla, y su estructura dentro del movimiento y distribución de bienes y mercaderías.

Con lo cual se concluye que:

1. El "Delivery" o "entrega a domicilio", corresponde a la una parte de la cadena logística, identificada como de última milla o de distribución de mercaderías, y está regulado dentro del transporte comercial.
2. Dentro de la LOTTSV y su reglamento está claramente identificado lo correspondiente a transporte comercial, modalidades, permisos, registro y otros.
3. Mas del 300% de las entregas a domicilio, luego de la pandemia se las realiza por medio del uso de aplicaciones propias o comerciales, conocidas como plataformas de intermediación tecnológica o APP's.
4. Un alto número de vehículos utilizados en esta actividad, son realizadas en motocicletas.
5. Las motos que se utilizan en Delivery, no cuentan con los permisos o registros respectivos para realizar, "transporte de mercaderías o bienes".
6. El Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, establece la formulación del Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga, como un subsistema de movilidad.
7. El traslado de mercaderías y bienes, se las realiza en vehículos propios principalmente motocicletas, que en la mayoría de casos no son de propiedad de los establecimientos que los emplean, y más bien corresponden a personas que prestan servicio a dichos establecimientos por medio del uso de plataformas de intermediación tecnológica.
8. Las plataformas de intermediación tecnológicas APPs, son las que mantienen la base de datos y registran a los prestadores del servicio entre otras. Registran las incidencias en vías, tipo de vehículo usado, horarios, número de pedidos, calidad de la entrega, y otros relacionados a la prestación del servicio.
9. Dentro del reglamento y LOTTSV, no se especifica el transporte de mercaderías en vehículos livianos tales como motocicletas o similares, aun cuando se establece los tipos de transporte comercial y lo relacionado a la carga liviana, describiendo como "**el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga**", y más adelante define las clases como: "*d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas*".
10. El servicio Delivery, no se lo realiza de forma exclusiva en motos, sino en otros medios de transporte en los que se incluye el **transporte comercial taxis**. Identificándose como factor común, el uso de las plataformas de intermediación tecnológica o APP's.

#### 4. RECOMENDACIONES

- a) Remitir el presente informe técnico a la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad, con la finalidad de que se proceda a realizar el respectivo análisis e informe jurídico requerido por la comisión de movilidad.
- b) Impulsar por medio de los entes pertinentes la regulación de las plataformas de intermediación tecnológica, mismas que mantienen la información de los prestadores del servicio, y de esta forma regular a los prestadores.
- c) Ejecutar el Plan Especial de Urbana y Transporte de Carga
- d) Regular las plataformas de intermediación tecnológica para pedidos a domicilio o delivery, que solicite a los operadores que cumplan con lo establecido en la LOTTSV y su reglamento, en lo referente a permisos y otros requisitos legales como prestadores de transporte comercial.

Por lo antes indicado, esta Dirección No Considera Pertinente la creación de una nueva modalidad de transporte, ya que dicha actividad se encuentra definida dentro de la movilidad de mercaderías o logística, y está regulado por Transporte Comercial

<i>Actividad</i>	<i>Responsable</i>	<i>Cargo</i>	<i>Firma</i>
<b>Elaborado por:</b>	<i>Ing. Henry Vilatuña Guaraca</i>	<i>Especialista Servicios Municipales SM12</i>	
<b>Revisado y aprobado por:</b>	<i>Ing. Galo Cardenas V</i>	<i>Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad</i>	
<b>Para:</b>	<i>Ing. Alex Pérez C..</i>	<i>Secretario de Movilidad</i>	