



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510003336421

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 28 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: [comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)-[correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 28-03-2025 04:38:05

2025ER8082 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 406-2025

OBS: 202510003336421

**REF:** Respuesta Proposición 406-2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

**1. Explique las decisiones adoptadas por el Plan de Ordenamiento Territorial y las reglamentaciones del mismo para los requerimientos de la logística y el sector de transporte de carga en la ciudad de Bogotá y las disposiciones de coordinación con los municipios colindantes, región metropolitana, la región central y nacionales.**

En el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, la red de transporte de carga y la actividad logística hace parte del nuevo sistema de movilidad multimodal y sostenible. Esto se evidencia en el artículo 7 del Decreto Distrital 555 de 2021, que relaciona los elementos regionales del Modelo de Ocupación Territorial y dentro de los cuales se destacan:

*4. "Articulación de una apuesta de corredores e infraestructuras logísticas especializadas, así como de 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"*

*10. "Organización del funcionamiento logístico regional 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 calle 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 y formando el anillo logístico de Occidente".*

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

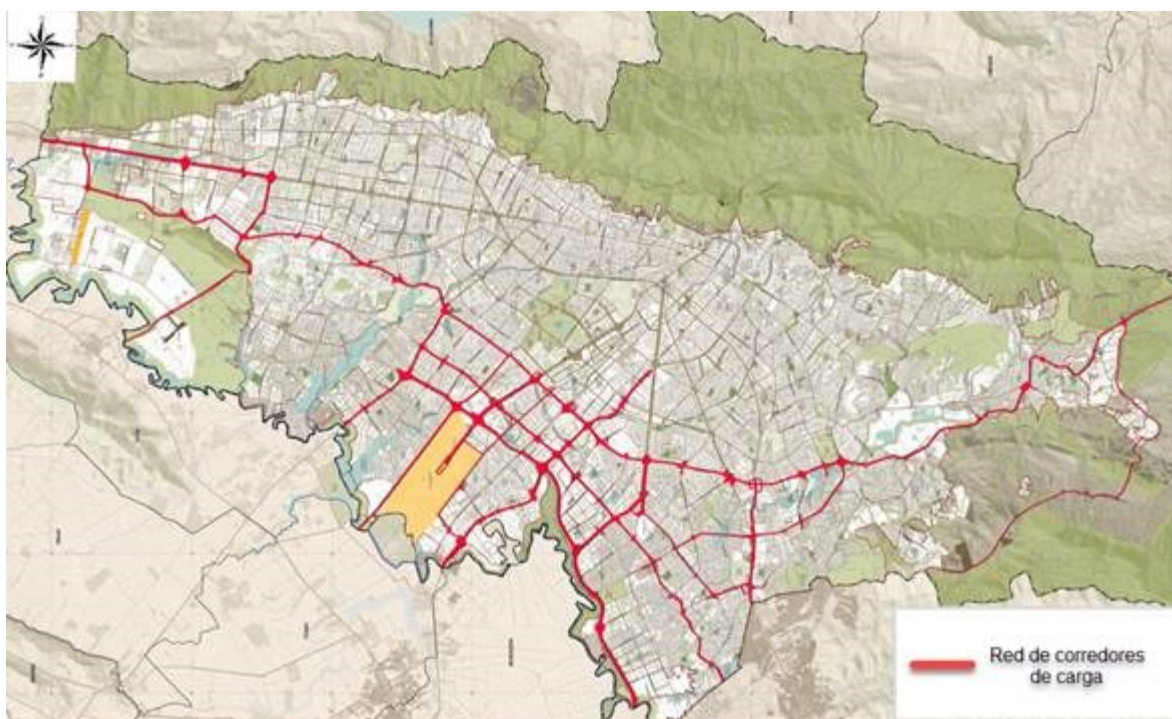
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Adicionalmente, en el Artículo 168 del mismo Decreto se define la red de transporte de carga y de actividad logística, la cual está conformada por 20 corredores, 3 infraestructuras logísticas especializadas y 5 zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución. Estos se soportan en el contenido programático del POT, específicamente con el programa territorios productivos, competitivos e innovadores y el subprograma de conformación de anillos y corredores de carga y logística de integración regional mencionados en el artículo 570. Estos estructuran entre otros, al anillo logístico de Occidente y propenden a organizar y mitigar el impacto del transporte de carga que ingresa y sale de la ciudad.

**Figura 1. Sistema de corredores de carga de la ciudad**



**Fuente: SDM – POT Bogotá**

El Anillo Logístico de Occidente se define como una serie de actuaciones urbanas en diferentes escalas territoriales con el objetivo de especializar y consolidar circuitos viales que favorezcan la competitividad, accesibilidad y conectividad de los principales

2

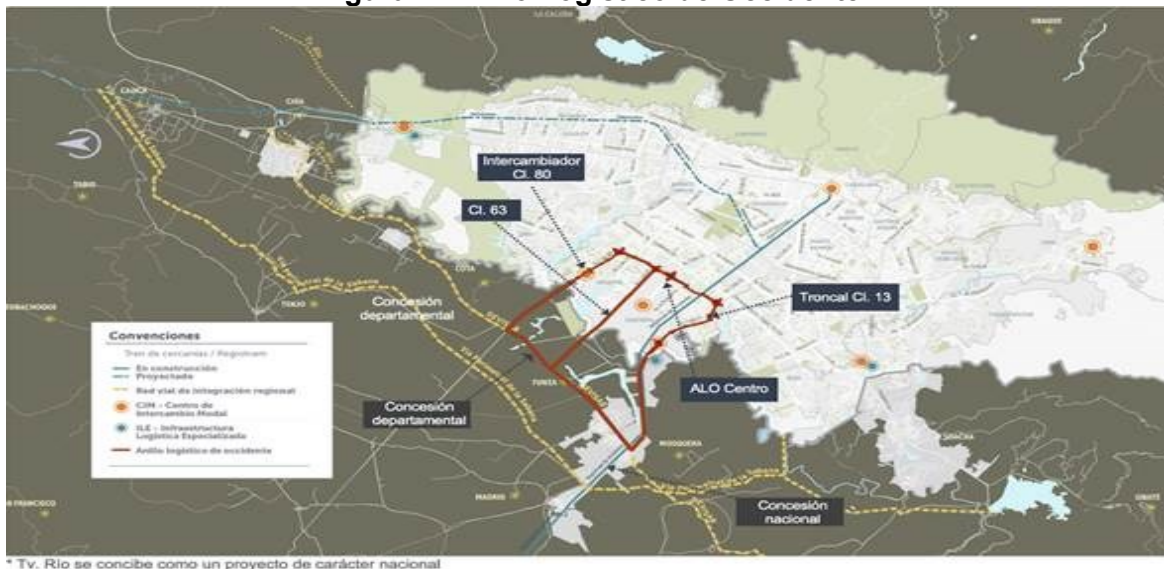
*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

equipamientos logísticos generadores y atractores de bienes y servicios. La propuesta de conectividad con los municipios del borde noroccidental se mantiene, sumado también a la implementación de corredores viales como la Ampliación de la Autopista Norte, la Construcción de la Avenida Suba – Cota y la extensión de la Avenida Boyacá hasta el límite de la ciudad.

En este sentido, con la creación de este circuito se promueve la optimización de tiempos en la cadena logística, facilitando el desplazamiento de personas y mercancías. El Anillo Logístico de Occidente, se plantea a partir de:

- Especializar corredores logísticos a nivel Distrital, conformados al sur por la Av. Calle 13, al norte por la Av. Calle 80, al oriente por la Av. Boyacá y al occidente por la ALO Centro, conformando el circuito principal. Este a su vez contiene otros corredores viales como la Av. Calle 63 extendida hasta el Río Bogotá y la Extensión de la troncal alimentadora de la Avenida Ciudad de Cali hasta la Avenida Calle 80.
- El uso del Anillo Logístico del Occidente urbano, al que se suman las siguientes actuaciones en infraestructura: la extensión de la Calle 63 desde el Río Bogotá hasta la Vía Chía - Mosquera - La Mesa - Girardot - Ramal a Soacha (Consorcio DEVISAB) y está a su vez por todo el occidente hacia el norte llegando a conectar con accesos norte y en este punto con una futura Infraestructura Logística Especializada (ILE).

**Figura 2. Anillo Logístico de Occidente**



**Fuente: SDM**



De igual manera es importante anotar que la propuesta del POT plantea la disminución progresiva de viajes de carga pesada al interior de la ciudad, a partir del planteamiento de corredores logísticos que permitan el abastecimiento eficiente de la ciudad sin incurrir en demoras de transporte, aumento en la contaminación y afectación a la infraestructura a causa de la circulación de vehículos pesados dentro del contexto urbano de la ciudad.

De forma complementaria, se busca junto con la Gobernación de Cundinamarca redirigir el transporte de carga que viene por el norte por la Vía Chía - Mosquera - La Mesa - Girardot - Ramal a Soacha (Consorcio DEVISAB) y la Transversal del Río, buscando que este planteamiento vial garantice condiciones de movilidad segura y eficiente en los diferentes escenarios temporales para los diferentes actores viales.

Es de anotar que no es alcance del POT el determinar los horarios y zonas específicas de circulación de vehículos de carga y actividades de cargue y descargue de mercancías. No obstante, esto se desarrolla en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, siguiendo los lineamientos del Ministerio de Transporte, y en reglamentaciones específicas para el tema que se establecen desde la Secretaría Distrital de Movilidad, en función de las necesidades del sector y en articulación con la planeación de la ciudad.

**3. ¿Cómo se integra la red de infraestructura y los servicios logísticos en Bogotá y la región?, explique los avances, fecha de entrega de obra o estudios, enlace en SECOP del contrato en relación a esta información de:**

- a) Regiotram de Occidente
- b) Regiotram del Norte
- c) Primera Línea de Metro
- d) Segunda Línea de Metro
- e) Tercera Línea de Metro

**Explique para cada caso la articulación con la Gobernación de Cundinamarca, Región Metropolitana, RAPE, Gobierno Nacional y adjunte las actas, memorandos de entendimiento, acuerdos de voluntades, convenios interadministrativos que soporte esta articulación.**

Respecto a los numerales a) y b), es importante mencionar que los detalles de los avances de los proyectos, así como las fechas de entrega de obra y/o estudios corresponden a la Gobernación de Cundinamarca por medio de sus entidades, al ser los estructuradores de dichos proyectos, así como de su ente gestor que es la Empresa Férrea Regional



En respuesta a los numerales c), d) y e) como cabeza de sector adjuntamos insumos por parte de la Empresa Metro de Bogotá (EMB) quien no está citada y los cuales pueden ser consultados en los anexos de la proposición.

En cuanto a la integración de la red de infraestructura y los servicios logísticos en Bogotá, de acuerdo con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) se tiene proyectada la implementación de 5 Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) para 2035, de acuerdo con el Programa 3: Red de transporte de carga y para la actividad logística. Este programa busca la definición y adecuación de la infraestructura para la optimización de la cadena logística multimodal, a través de la Infraestructura Logística Especializada (ILE) y la interacción de los corredores logísticos en diferentes escalas. Igualmente, busca fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.

**4. Adjunte el concepto emitido para iniciar la fase de factibilidad de la extensión de la Línea 1 del Metro que entregó el Comité de APP del Distrito recientemente, en virtud de la propuesta de CHEC.**

En respuesta al numeral en mención como cabeza de sector adjuntamos insumos por parte de la Empresa Metro de Bogotá (EMB), quien no está citada, y los cuales pueden ser consultados en los anexos de la proposición.

**5. Informe y detalle el avance a 15 de marzo con relación a la estructuración de los proyectos de Desarrollo Urbanístico y/o Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS) y/o Complejos de Intercambio Modal (CIM), de la red de transporte público pactados como metas del Plan Distrital de Desarrollo.**

En lo que tiene que ver con los Complejos de Intercambio Modal y en el marco de la definición de las estrategias asociadas a la infraestructura de transporte que permite la integración modal en la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca (RMBC), en 2022 la Terminal de Transportes S.A. (TTSA) firmó un contrato interadministrativo con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) con el objeto de realizar la estructuración integral a nivel de prefactibilidad para el diseño, construcción, operación, mantenimiento y explotación comercial de los Complejos de Integración Modal (CIM). Los productos de esta consultoría los recibió y aprobó la TTSA en el primer semestre del 2024, los cuales brindan lineamientos y consideraciones para la siguiente etapa de estructuración a nivel de factibilidad.

Con base en los productos de los estudios de prefactibilidad, entre el segundo semestre de 2024 y en lo corrido del presente año, se ha presentado el avance del proyecto en espacios

5

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





que facilitan la articulación interinstitucional de entidades distritales y regionales que convergen en la ejecución de cada uno de los CIM proyectados en la región.

A partir de la acotación del alcance entre los diferentes actores estratégicos que se han consultado, en el segundo semestre de 2024, la TTSA, con el acompañamiento de la SDM, realizó el estudio de mercado para el desarrollo del estudio de estructuración a nivel de factibilidad del sistema de CIM considerando el alcance requerido para esta nueva etapa del proyecto, y se está en la búsqueda de aliados para la financiación y desarrollo de dichos estudios

Paralelo a lo anterior, la SDM, en conjunto con las entidades del sector movilidad, han realizado la revisión de los proyectos de decreto de operadores urbanos y Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS) que modifican el Decreto Distrital 558 de 2023, lo cual brindará lineamientos a la TTSA para aplicar herramientas de planeación y mecanismos de financiación de la infraestructura de integración modal de su competencia.

En lo que tiene que ver con los proyectos de Desarrollo Urbanístico y/o Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS), las entidades del sector, concretamente TransMilenio y Empresa Metro de Bogotá, se encuentran analizando las viabilidades técnicas para el impulso de los desarrollos que puedan desarrollarse en las AIM, a partir de los Decretos 61 de 2025 *“Por medio del cual se precisan los lineamientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenibles, y se dictan otras disposiciones”* y 62 de la presente anualidad *“Por medio del cual se reglamentan las funciones de los Operadores Urbanos Públicos en el marco de las Actuaciones Estratégicas, los Proyectos de Renovación Urbana para la movilidad Sostenible (PRUMS) y las Áreas de Integración Multimodal (AIM) y se dictan otras disposiciones”* expedidos por el Alcalde Mayor de Bogotá.

En respuesta al numeral en mención como cabeza de sector adjuntamos insumos por parte de la Terminal de Transportes S.A. (TTSA), quien no está citada, los cuales pueden ser consultados en los anexos de la proposición

**7. ¿Cuáles son las propuestas e inversiones para los centros de acopio en corredores estratégicos para bajar la carga de algunos municipios con la logística de carga?, para este fin, ¿cómo se está articulando con el POT de Bogotá y estos municipios?**





El artículo 3 de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, señala como autoridades de tránsito, entre otras, a los alcaldes municipales y distritales.

De acuerdo con el inciso 2 del párrafo 3 del artículo 6 también de la Ley 769 de 2002 se establece *“Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.”*.

Así mismo, el artículo 119, señala lo siguiente: *“Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.”*.

De acuerdo con estas disposiciones cada municipio es autónomo en la implementación de medidas tendientes a la regulación del tránsito en su jurisdicción, de esta manera la ciudad es respetuosa de las consideraciones y normas expedidas por los municipios vecinos en cuanto a las actividades de tránsito y transporte de carga.

Ahora bien, como socios de la Región Metropolitana se ha venido trabajando de manera articulada con el municipio de Soacha para implementar medidas tendientes a mejorar la eficiencia logística del corredor Autopista Sur explorando regulaciones aplicables a los vehículos de carga para disminuir los impactos generados por la circulación de vehículos de carga en el corredor.

Por otra parte, se encuentra en proceso de contratación el CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO cuyo OBJETO es **“CARACTERIZAR EL TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS”**, el cual tiene valor asignado de **DOS MIL CIENTO TREINTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL CIENTO CINCUENTA PESOS (\$2.138.888.150) M/CTE**. Con este estudio a desarrollar en 2025 se pretende caracterizar el movimiento de carga y su interacción con los municipios aledaños con el objeto de consolidar el diagnóstico de las actividades de abastecimiento de mercancías en la ciudad y desarrollar los proyectos relacionados con la operación y eficiencia de los corredores logísticos, localización e implementación de agregadores logísticos y la optimización del sistema de abastecimiento de mercancías de la ciudad.

## 8. ¿Cuál es la meta de la administración para la reducción de costo de la logística de carga en Bogotá?

7

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





De acuerdo con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) se encuentra la estrategia enfocada en fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá D.C. y la Región cuya meta es "Mantener o disminuir el costo logístico de distribución de mercancías por kilómetro recorrido" su línea base es del 12,6% (valor en COP de costo de la operación logística/ total de costo de transporte de tonelada por km) y se busca, al menos, conservar dicho porcentaje o evitar su aumento durante la duración del PMSS.

#### **9. Sírvase informar sobre estudios relacionados con la promoción y el uso de bicicletas de carga, bicilogística?**

En Bogotá, se han llevado a cabo iniciativas que promueven las bicicletas de carga, empezando en 2020 con el proyecto de Bicicarga, el cual exploró el uso de bicicletas de carga electro-asistidas como una solución sostenible para la distribución de última milla. Este tuvo dos fases, que cerró en el año 2022 con resultados positivos y de gran impacto por las eficiencias operacionales que se evidenciaron. Este proyecto fue desarrollado con Logyca y Banco Mundial, teniendo la participación de empresas proveedoras de las bicicletas y empresas generadoras de carga que participaron en este proyecto piloto.

En adición, como parte del programa de Promoción de Seguridad de la Bicicleta (Safer Cycling Advocate Program - SCAP) Cargobikes financiado por FedEx Express Europa, se adelantó en febrero de 2023, el Memorando de entendimiento (MOU) entre la Federación Europea de Ciclistas (EFC), la fundación Despacio y la Ciudad de Bogotá, delegada en la Secretaría de Movilidad Distrital, con el objetivo de impulsar el uso de bicicletas de carga como medio de transporte para las actividades diarias de los ciudadanos y la logística urbana, fomentar el intercambio de conocimientos entre la ECF y Bogotá, y sensibilizar sobre los beneficios del uso de las bicicletas de carga. Organizaciones, colectivos ciclistas y actores clave del sector de bicicletas de carga participaron en un taller de dos días sobre la Guía de mejores prácticas y capacitación del programa SCAP, basada en la experiencia de los Países Bajos, para promover buenas prácticas en diseño, comportamiento y gestión de infraestructuras viales.

Además, se realizó un taller "Bicicletas de carga para un aire más limpio en Bogotá", dirigido a empresarios, ciudadanos y actores del sector de la bici logística, con la participación de más de 170 personas. Se compartieron experiencias y beneficios del uso de bicicletas de carga mediante presentaciones de Despacio sobre el contexto local, la Secretaría de Movilidad sobre el proyecto "Barrios Vitales", ECF sobre "City Changer Cargo Bike" y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz sobre su esquema de bicicletas de carga compartidas.





Finalmente, el proyecto implementó un piloto gratuito de bicicletas de carga electroasistidas en Bogotá, que operó durante nueve meses y buscó crear conciencia a nivel local sobre el potencial de las bicicletas de carga entre las partes interesadas relevantes.

**10. ¿Sírvese informar cuál ha sido, es o será la estrategia para promover el uso de bicicletas de carga, bicilogística, para la última milla eficiente y si esta contempla procesos con enfoque de género?**

Con el fin de adelantar estrategias para promover el uso de las bicicletas de carga, se realizó en el mes de diciembre de 2024, un ejercicio de aproximación con el Ministerio de Transporte para validar el avance e interés de esta entidad en la homologación y regulación de las bicicletas de carga en el país. Como resultado de esta mesa, se establecieron dos actividades principales para continuar con la definición de las estrategias. Como primera actividad se determinó realizar un diagnóstico del uso de la bici logística con las empresas que participan en la Red Urbana Logística de la Secretaría Distrital de Movilidad al respecto de sus experiencias, condiciones de operación, tipo de vehículos y riesgos. Como segunda actividad, se socializaron las experiencias sobre los pilotos realizados por la entidad en la promoción del uso de la bicilogística. Los resultados de las anteriores actividades fueron igualmente socializados con el equipo del Ministerio de Transporte, con el fin de impulsar la reglamentación del segmento de las bicicletas de carga.

Con respecto al enfoque de género es importante anotar que en el piloto de Bicicarga realizado por la entidad en el año 2021, se adelantó el diagnóstico de género para identificar las barreras y los estereotipos de género que limitan a las mujeres para trabajar en el sector de la ciclogística, estableciendo recomendaciones como la de realizar campañas de difusión para motivar la participación femenina en el sector al mostrar el ejemplo de otras mujeres que ya ejercen, resignificar la labor y definir espacios seguros y cómodos para descansar durante la jornada laboral, revisar los salarios y brechas salariales entre conductores y conductoras dentro de las empresas y establecer políticas claras de pago e incrementos fundamentadas en la equidad.

**11. ¿Sírvese informar si hay trazada una estrategia con empresas públicas y/o privadas para promoción y uso de la bicicleta de carga, bicilogística?**

Conforme a la información anterior, se ha definido inicialmente un línea de acción que involucra al sector privado conformado por las empresas participantes en la Red Urbana Logística que desarrollan actividades de bicilogística.





Con el proyecto del piloto de bicircula relacionado en la pregunta 9, se involucraron empresas generadoras de carga, proveedores de las bicicletas de carga, y operadores logísticos, lo cual permitió una interacción entre actores públicos y privados en la estrategia de uso de la bicicleta de carga en la ciudad.

Así mismo, la empresa de M1 Transportes Sustentaveis Ltda Sucursal Colombia, a cargo del actual Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá (Tembici), ofrece a sus usuarios el préstamo de bicicletas de carga como parte de su flota de vehículos especiales diseñadas para transportar hasta 100 kilogramos. Además, con el proyecto referido Safer Cycling Advocate Program (SCAP) Cargobikes en la pregunta 9, se involucró el sector público y el privado para dar soluciones a la comunidad en actividades cotidianas de las plazas de mercado, fomentando las bicicletas de carga como una alternativa sostenible para el transporte de mercancías.

No obstante, no se cuenta con una hoja de ruta con empresas privadas y públicas al no existir una regulación y homologación de estos vehículos por parte del Ministerio de Transporte que permita claridad en la tipología permitida para estos vehículos en el país.

## **12. ¿Sirvase informar cuál es la estrategia para implementar cicloparqueaderos para bicicletas de carga en portales y estaciones del SITP (Metro, transmilenio, cable, etc)**

En el marco del Plan Distrital de Desarrollo, las estrategias para fomentar la bicicleta como medio de transporte y a su vez lograr su articulación con el Sistema Integrado de Transporte Público contenidas en el artículo 14 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, se programan de forma articulada entre diferentes entidades. Entre las estrategias se encuentran los servicios complementarios como la red de cicloparqueaderos y la conservación de la cicloinfraestructura actualmente existente, a través de la construcción de nuevas troncales del Sistema Integrado de Transporte Público garantizando nuevos kilómetros de ciclorrutas que se sumarán a las ya existentes permitiendo una mayor masificación de este medio de transporte en la ciudad, con el fin de generar una intermodalidad y multimodalidad que permita que los usuarios de la bicicleta accedan de manera óptima a los distintos medios de transporte de la ciudad.

A continuación se detallan los avances en torno a la integración de la bicicleta en el transporte público, detallando la entidad y la meta del Plan de Desarrollo Distrital que representa dicho avance:

1. A cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) mediante las acciones contenidas en el Proyecto titulado “Construcción de infraestructura de transporte para una movilidad



sostenible, eficiente, inclusiva que promueve la integración modal en Bogotá D.C.” con la meta Plan de Desarrollo No. 2216 “Generar 5000 Nuevo(s) cupos de cicloparqueaderos seguros incluyendo portales y estaciones intermedias de Transmilenio que aún no tengan esta oferta” con el cual se busca aportar a la infraestructura para el transporte sostenible e incentivar el intercambio modal entre el modo en bicicleta y el transporte masivo.

2. A cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través del Proyecto titulado “Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.”, la meta Plan de Desarrollo “Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá” y la meta No. 4 “Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá”, se incluyen las acciones, estrategias o lineamientos que se proyectan para mejorar la cicloinfraestructura y fomentar el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad, entre las cuales contempla las acciones relacionadas con la red de estacionamientos de micromovilidad y su gestión para la oferta de cupos de cicloparqueaderos entre públicos y privados para Bogotá; la operación y mantenimiento del Sistema de Bicicletas Compartidas ofertado en Bogotá, el cual se encuentra integrado físicamente con el sistema de transporte público de la ciudad a través del componente troncal (Transmilenio) y los proyectos futuros como es el caso de las Líneas 1 y 2 del metro. Es así como se ha venido ampliando la red de estacionamientos de micromovilidad, para un acumulado de más de 79.100 cupos para parqueo de bicicleta, a través de la implementación de varias estrategias, como los sellos de Calidad, aumentos de tarifa, Plan Marshall, retribución Sistema de Bicicletas Compartidas, Inventario de Cicloparqueaderos en Equipamientos, zona de Parqueo Pago y los Cicloparqueaderos Intermodales (SITP), esta última estrategia busca ampliar y disponer nuevos cupos de cicloparqueaderos asociados a los medios de transporte integrados actualmente al Sistema Integrado de Transporte Público correspondientes a los componentes troncal y zonal, y los servicios de alimentación y las líneas de cable.

3. A cargo de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. a través del proyecto titulado “Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá” y la meta plan de desarrollo “Diseñar y contratar el 100% de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio, incluyendo cicloparqueaderos” adscrita a este mismo proyecto de inversión No. 7251 de Transmilenio, el cual para diciembre de 2024 tuvo un avance del 100% representado en la socialización y revisión de los resultados de factibilidad por parte de RENOB, con objeto de iniciar el proceso de estudios, diseños y construcción de la Estación Central; realización de la sesión del Comité Operativo del Convenio 344-21; culminación del saneamiento predial de 33 predios afectos en el marco del CTO 614-19; y determinación de contratar un estudio de factibilidad para identificar un escenario de desarrollo de los predios de la Entidad, con la



firma Contexto Urbano. Se cuenta con la actualización de los parámetros operacionales para la Estación Central del Sistema TransMilenio para ser puestos en conocimiento de la consultoría.

En paralelo a lo anterior, en el marco de la Política Pública de la Bicicleta se tiene el producto 3.2.2. para aumentar los cupos de cicloparqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable para fortalecer la intermodalidad y multimodalidad con el SITP, a través del cual se busca brindar cupos de cicloparqueaderos en el SITP. Además, el producto 3.2.5. Cicloparqueaderos, cicloestaciones y racks de bicicletas, en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones, a cargo del IDU, busca la ampliación de la oferta de cupos de cicloparqueaderos y el desarrollo de las actividades orientadas para la construcción y puesta en funcionamiento de cicloparqueaderos en las zonas que sean prioritizadas, predios remanentes y otras intervenciones. Se busca articular la iniciativa privada con la intervención pública, para ampliar los cupos existentes.

**13. ¿Sírvese informar si hay algún programa, proyecto que busque promover el uso de bicicletas de carga en centros de acopio de alimentos como corabastos y plazas de mercado como paloquemao, o en su defecto si hay estudios que hagan alusión a la promoción de estos vehículos?**

Como parte del memorando de entendimiento entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la Fundación Despacio y la Federación Europea de Ciclistas, se adelantaron actividades relacionadas con la finalidad de introducir dos (2) bicicletas de carga en la ciudad de Bogotá, para crear conciencia a nivel local sobre el potencial de las bicicletas de carga.

Estas bicicletas de carga se entregaron a la comunidad, para su cargo y cuidado, específicamente al Instituto para la Economía Social (IPES) para uso en las plazas de mercado Quirigua y Doce de Octubre: una (1) una bicicleta para cada una de las plazas mencionadas, en donde se encuentran actualmente.

**14. ¿Sírvese informar si hay algún programa, proyecto que busque promover el uso de bicicletas de carga en zonas francas de Bogotá y de la región metropolitana, o en su defecto si hay estudios que hagan alusión a la promoción de estos vehículos?**

Actualmente no se tiene un proyecto específico para adelantar la promoción del uso de las bicicletas de carga, hasta tanto no se adelante el trámite de revisión de homologación y regulación de estos vehículos para el uso comercial. Como se ha comentado en puntos anteriores, la Secretaría Distrital de Movilidad ha adelantado varias mesas con el equipo de homologación y regulación del Ministerio de Transporte para determinar los pasos



siguientes en la vía hacia a la regulación de este segmento y la correspondiente promoción del mismo.

**15. ¿Sírvese informar cómo se tiene contemplado la promoción y uso de la bicicleta en esquemas de intermodalidad y multimodalidad con el metro de Bogotá, con el regiotram del norte y demás sistemas férreos contemplados en Bogotá y en la región metropolitana, informe sobre estaciones, sobre cicloparqueaderos, bicicletas públicas, porta bicicletas, vagones de para subir bicicletas, etc?**

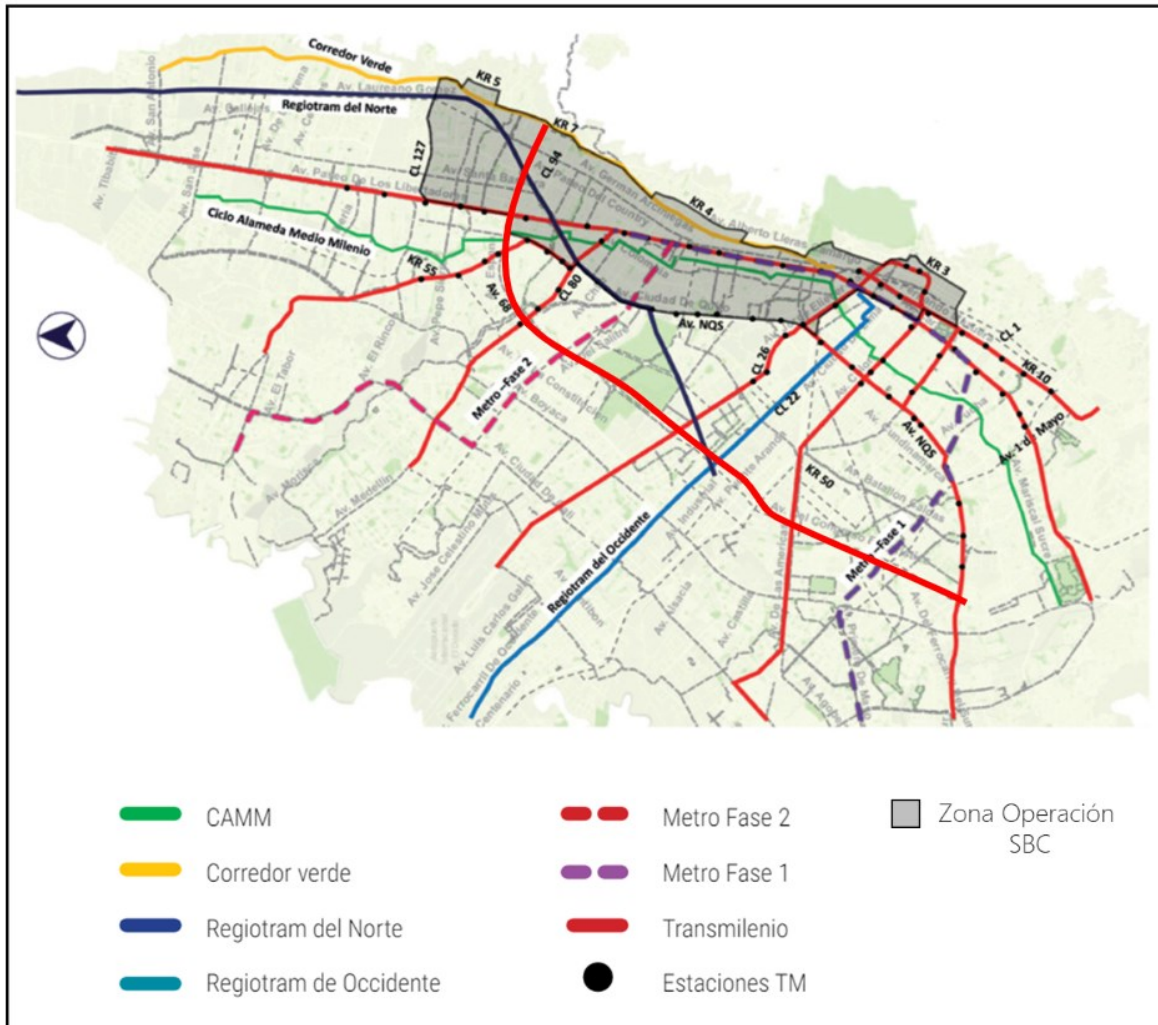
La SDM ha implementado diversas acciones para integrar el Sistema de Bicicletas Compartidas con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), buscando facilitar la movilidad sostenible en la ciudad.

Uno de los principales componentes que la SDM ha tenido en cuenta en la estructuración e implementación del actual Sistema es la potencial integración con el SITP de la ciudad, entendiendo las ventajas que puede ofrecer para mejorar la cobertura de los sistemas de transporte público. De acuerdo con la Guía de Sistema de Bicicletas Compartidas<sup>1</sup> *“La integración de un sistema de transporte puede definirse como un enfoque global a través del cual los diferentes elementos que lo componen trabajan de forma conjunta para producir efectos acumulados positivos en el menor plazo posible, con el fin de ofrecer servicios de transporte más eficientes y fáciles de utilizar por las personas usuarias. El integrar el SBC permitirá a la ciudadanía generar viajes intermodales con mayor facilidad. La integración del SBC en el sistema de transporte público de la ciudad se puede originar de tres maneras distintas: Integración física, Integración operacional e Integración tarifaria”.*

Por lo anterior, el SBC ofertado en Bogotá se encuentra integrado físicamente con el sistema de transporte público de la ciudad a través del componente troncal (TransMilenio) y proyectos futuros como es el caso de las Líneas 1 y 2 del Metro, y Regiotram del Norte y Occidente, como se observa en la siguiente figura:

**Figura 3. Integración del Sistemas de Bicicletas Compartidas y el Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá.**

<sup>1</sup> Mintransporte 2022. Disponible en: <https://despacio.org/portfolio/guia-de-sistema-de-bicicletas-compartidas-de-colombia/>



Fuente: SDM

En este sentido, con el objetivo de potenciar la intermodalidad, uno de los criterios para la ubicación de las estaciones del SBC es la cercanía con las estaciones del componente troncal del SITP. Igualmente, la densidad del SBC permite que se encuentren estaciones cercanas a paraderos del componente zonal y de los servicios de alimentación, permitiendo así utilizar las bicicletas como alternativa de transporte de primero y último kilómetro.

14

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





Por otro lado, es importante precisar que, conforme a lo establecido en el numeral 7 de la CLÁUSULA OCTAVA – OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL PROVEEDOR DEL SERVICIO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD INDIVIDUAL del Contrato 2022-63, suscrito entre M1 Transportes Sustentáveis Ltda Sucursal Colombia (Tembici) y la SDM, el aprovechador está obligado a: *"Gestionar la integración del SBC con el sistema de transporte de la ciudad de Bogotá, incluyendo el sistema troncal, zonal, líneas de metro, ferroviario regional, cables y demás proyectos que se desarrollen en el futuro, adelantando por su cuenta y riesgo las negociaciones pertinentes, incluyendo, pero sin limitarse, a los operadores de los sistemas de recaudo."*

Por lo anterior, en términos de integración del medio de pago, se están implementando acciones para coordinar los servicios del SBC y el SITP. Como resultado, actualmente es posible desbloquear las bicicletas en las estaciones utilizando la tarjeta "Tullave", siempre que la persona usuaria haya adquirido un plan del SBC con una tarjeta bancaria.

De este modo, según lo dispuesto en el Decreto Distrital 168 de 2023, actualmente se está realizando la estructuración del proceso que tiene por objeto *"Diseñar, desarrollar, implementar y operar el Estándar de Interoperabilidad del Sistema Interoperable de Recaudo "SIR", junto con la metodología de verificación de su cumplimiento, además de diseñar, desarrollar, implementar y operar el Sistema Central de Compensación de Recaudo"*, en el que se realizará la implementación del SIR, que permitirá la integración y la incorporación de nuevos medios de pago en el actual sistema troncal, zonal, cables y metro, así como múltiples esquemas tarifarios, nuevos esquemas de venta de derechos de viaje (paquetes, mensualidades, otros), permitiendo actualizar el actual sistema de recaudo a un sistema interoperable con la tecnología adecuada para soportar los esquemas de operación y de integración de los servicios conexos de movilidad, como el Sistema de Bicicletas Compartidas, con el actual sistema de transporte público, como acción de mejora de las condiciones de acceso y comodidad para los usuarios.

Así mismo, en el marco de cumplimiento de lo definido en el Decreto Distrital 168 de 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad, adelanta la estructuración del proceso cuyo objeto es *"Realizar el análisis integral y la priorización de la implementación de los nuevos medios de pago: tarjeta sin contacto ISO 14443-1 tipo A (TISC), tarjetas de pago estándar EMV, NFC, QR y billeteras electrónicas; y definir estrategias que incentiven el uso de estos nuevos medios de pago y el uso de los sistemas de transporte público y servicios conexos de movilidad"*, que permitirá, entre otros, identificar estrategias y recomendaciones sobre incentivos para el despliegue de los nuevos medios de pago, tanto en los actuales usuarios del transporte público como en los usuarios de servicios conexos de movilidad, incluyendo el Sistema de Bicicletas Compartidas.





Por lo anterior, se estima que con la implementación del SIR (proyectado para el año 2027) y de los nuevos medios de pago (tarjeta TISC año 2027), las actuales brechas tecnológicas sean superadas y se facilite la integración con los servicios conexos de movilidad, de acuerdo con las condiciones de operación y de tarificación de cada uno de los sistemas, facilitando así la posterior implementación de acciones sobre la integración tarifaria.

Estas medidas reflejan el compromiso de la SDM por integrar el SBC con el SITP, ofreciendo tarifas combinadas y otros incentivos que fomentan el uso de medios de transporte sostenibles y accesibles para todos los ciudadanos.

De otra parte, en el marco del alcance del contrato, la expansión del Sistema de Bicicletas Compartidas está proyectada únicamente dentro del perímetro de la ciudad de Bogotá. Esto significa que su implementación y crecimiento se desarrollarán dentro de los límites urbanos de la capital y no en los municipios asociados a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, ni a los municipios circunvecinos. Cualquier futura ampliación hacia esta zona requerirá análisis adicionales y coordinación con las autoridades correspondientes.

Por otro lado, los nuevos proyectos regionales como el Regiotram de Occidente y la Primera Línea del Metro, presentan una oportunidad clave para fortalecer la intermodalidad con la bicicleta. Es por ello que estos proyectos buscan integrar la bicicleta como un medio de acceso eficiente a las estaciones, y portales promoviendo una movilidad más sostenible y reduciendo la dependencia del transporte motorizado. A través de la inclusión de espacios para el estacionamiento de bicicletas con una oferta de cerca de 10.000 cupos en las diferentes estaciones de la Primera Línea del Metro y en Regiotram de Occidente. Igualmente se tiene contemplado posicionar a la bicicleta como medio de intermodalidad con el SITP a través del proyecto titulado “Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá” y la meta Plan Distrital de Desarrollo “Diseñar y contratar el 100% de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio, incluyendo cicloparqueaderos”.

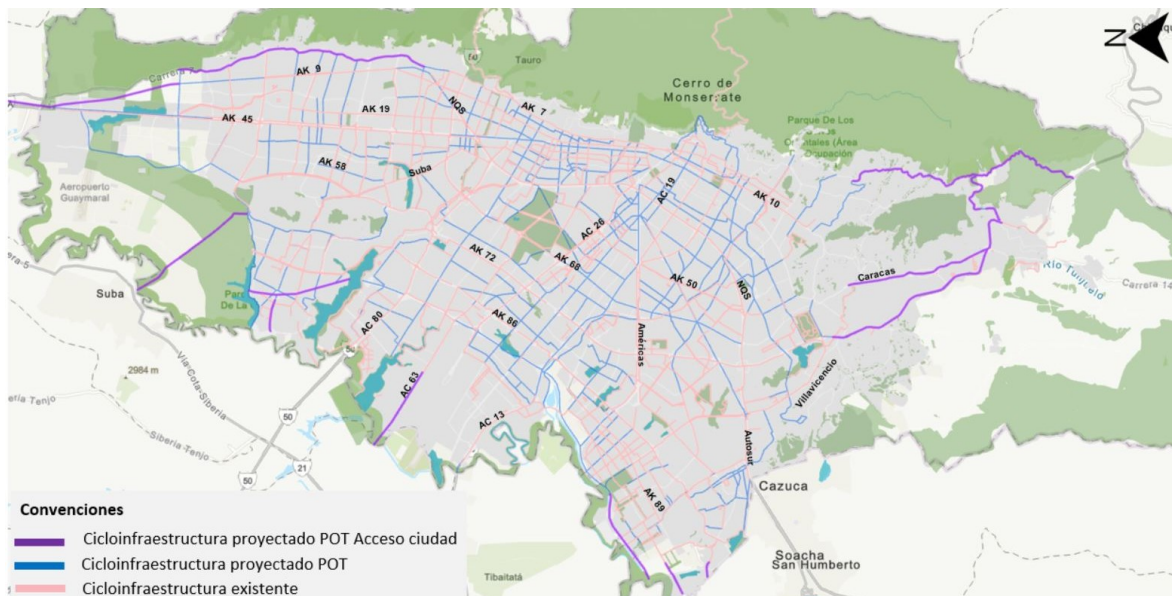
**16. ¿Sírvasse informar cómo se tiene contemplada la conexión de cicloinfraestructura regional de Bogotá con municipios aledaños, teniendo en cuenta que según la encuesta de movilidad cerca de 300 mil viajes diarios en bicicletas provienen de estos municipios, caso Mosquera, Cota, Soacha, entre otros?**

La conexión de cicloinfraestructura regional de Bogotá se proyecta mediante la implementación de nuevas ciclorrutas que se rigen bajo el propósito de garantizar la conectividad con la red de ciclorrutas existente de la ciudad y la de los municipios aledaños,



siempre con el propósito de brindar seguridad, comodidad y usabilidad para el ciclista; teniendo como información base lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Decreto Distrital 555 de 2021, donde se presenta a nivel indicativo los trazados proyectados para implementación de nueva cicloinfraestructura entre las que se contempla aquellas que permitirán la articulación con la cicloinfraestructura de los territorios adyacentes a Bogotá.

**Figura 4. Proyección de cicloinfraestructura en accesos a la ciudad según POT**



**Fuente: SDM con insumos IDU-SDP**

**17. ¿Sírvese informar sobre los avances de la Meta 79 del artículo 264 relacionado con el “Diseñar y contratar el 100% de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio, incluyendo cicloparqueaderos, y con será el concepto de intermodalidad y multimodalidad?”**

La meta PDD “2209 - Diseñar y contratar el 100 % de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio, incluyendo cicloparqueaderos”, es reportada por TMSA con el indicador: “4133 - Porcentaje de avance anual en las actividades a cargo de TMSA para diseñar y contratar la construcción de la estación central del Sistema Transmilenio”.



Es una meta de tipo constante, programada al 100% para cada vigencia del Plan. Para el 2024 se reportó por parte de la entidad el 100% de ejecución, con el avance de las siguientes actividades:

-Se culminó con el saneamiento predial de 33 predios afectos a la U3 del PPRU Estación Metro Calle 26 en el marco del CTO614-19.

-TRANSMILENIO S.A. revisó los resultados y determinó en cabeza de la Subgerencia de Negocios Colaterales, contratar con la firma Contexto Urbano un estudio de factibilidad propio con efecto de identificar un escenario de desarrollo de los predios de la Entidad con una expectativa de mayor favorabilidad.

-La Subgerencia Técnica y de Servicios entregó a la Subgerencia de Negocios Colaterales la actualización de los parámetros operacionales para la Estación Central del Sistema TransMilenio para ser puestos en conocimiento de la consultoría y se asistió a la primera reunión sobre la infraestructura de transporte con el consultor.

**18. ¿Bogotá tiene un plan para la carga, articulado con el Planes de Ordenamiento Territorial? Si la respuesta es sí, adjunte el documento, si es no, explique las razones correspondientes.**

Bogotá cuenta con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura<sup>2</sup>, adoptado por el Decreto Distrital 497 de 2023<sup>3</sup>, en el cual en el Artículo 8, se establecen los siguientes objetivos que están directamente relacionados con el transporte de mercancías de la ciudad:

- Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad (ARM).
- Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.

En el marco de estos objetivos, se contemplan las siguientes estrategias y planes tendientes a mejorar el abastecimiento de mercancías y la competitividad en la ciudad y la región:

<sup>2</sup> Disponible en: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1\\_documento\\_tecnico\\_de\\_soporte\\_del\\_pmss\\_de\\_bogota\\_d.cfirmas.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1_documento_tecnico_de_soporte_del_pmss_de_bogota_d.cfirmas.pdf)

<sup>3</sup> Disponible en: <https://www.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=150400#>





***“ARTÍCULO 18. Estrategia “Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región.” Busca contribuir a la eficiente distribución de bienes en Bogotá - Región reducir las externalidades negativas del transporte de carga y aportar al crecimiento económico de Bogotá D.C. y la Región.***

*Con este propósito, la administración distrital deberá articularse con las políticas públicas de abastecimiento de alimentos establecidas por la Región Metropolitana, generar, recopilar y analizar datos e información para una adecuada gestión de la logística y transporte de carga, desarrollar acciones enmarcadas en la distribución de mercancías en vehículos de micrologística no convencionales y de cero y bajas emisiones, gestionar las zonas y horarios para las actividades asociadas a la logística de la carga así como la distribución de mercancías en el último kilómetro, promover, estructurar e implementar infraestructura logística especializada, fortalecer la red de corredores de carga de Bogotá D.C., y poner en marcha el Anillo Logístico de Occidente.*

***ARTÍCULO 19. Estrategia “Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C.” Busca reducir los impactos de la distribución urbana de mercancías en las áreas de proximidad, para lo cual, la administración distrital deberá implementar medidas basadas en la innovación para mejorar los procesos de distribución en el último kilómetro y en aumentar la participación del sector privado en la reducción de los impactos negativos generados por las actividades de logística.”***

De acuerdo con lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad publicó el concurso de méritos el 12 de marzo de 2025 para realizar la caracterización del transporte de carga en Bogotá a nivel urbano y rural y los municipios que componen el primer anillo de Bogotá, donde se incluyen Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, La Calera, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibate, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Choachí, Subachoque y Zipaquirá. Dentro de los productos esperados por esta encuesta se encuentran: matrices origen - destino del transporte de carga; análisis del comportamiento de los viajes en transporte de carga; nodos de atracción y generación de viajes; 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. El plazo de ejecución del contrato será de 7 meses y 15 días.

Igualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con la Red de Logística Urbana (RLU) creada en el marco de la estrategia #EnCargatedeBogotá. La RLU es una alianza entre la Secretaría Distrital de Movilidad y el sector privado, que busca hacer más eficiente

19

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





y sostenible la logística urbana y cuyos objetivos están enfocados en divulgar información, fomentar la participación de los actores del sector en los proyectos de ciudad y reconocer las buenas prácticas logísticas. A marzo de 2025, la RLU cuenta con 377 miembros segregados de la siguiente manera: 80 generadores de carga, 136 entre empresas transportadoras y transportadores independientes, 18 receptores de carga, 21 entidades públicas, 38 gremios, 39 empresas de servicios y 45 entidades de academia e investigación.

Así mismo, como parte del fomento a la innovación y desarrollo de buenas prácticas en el sector, la Secretaría Distrital de Movilidad ha adelantado diferentes cooperaciones internacionales como se mencionó en la respuesta 9, que involucran la participación de la industria para probar nuevos esquemas de distribución de mercancías en la ciudad que permitan una logística urbana más competitiva y sostenible. Actualmente, la administración distrital se encuentra desarrollando la estrategia cargue y descargue en horarios no convencionales (tardes y noches), en este proyecto se invita a las empresas de carga para que de manera voluntaria realicen las actividades logísticas fuera de las horas pico de la ciudad. Este proyecto actualmente cuenta con la participación de los principales gremios de carga del país como Colfecar, Defencarga, Fedetranscarga, Cámara de Comercio de Bogotá, Andi, Fenalco entre otros. Así mismo, se está trabajando con 55 empresas entre generadoras, receptoras y transportadoras de carga, las cuales están desarrollando la estrategia implementando acciones de mitigación del ruido como factor fundamental para el desarrollo de la logística nocturna en la ciudad.

Con estos proyectos se trabaja de la mano de empresas generadoras, receptoras y transportadores de carga para evaluar alternativas de distribución que permitan desarrollar actividades logísticas más eficientes y sostenibles.

## **20. informe el nivel de avance en la implementación de las acciones pactadas en el PDD para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones.**

Actualmente, se adelanta la estructuración y firma del Convenio Marco entre la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) para adelantar las actividades de carácter técnico, legal y financiero asociadas al fondo de ascenso tecnológico FONCARGA, el cual tiene como objetivo principal, establecer y coordinar acciones conjuntas entre la SDA y la SDM para orientar, estructurar, coordinar y dirigir la ejecución de planes y programas con el fin de facilitar la implementación y puesta en marcha del *"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"*.







En este sentido, se adelantan durante la presente vigencia 2025, las actividades para:

- 1) Orientar los planes y programas para la promoción del ascenso tecnológico de las volquetas y del parque automotor que presten el servicio de transporte de carga y que cuente con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas.
- 2) Estructurar las acciones necesarias encaminadas a definir las condiciones técnicas para el ascenso tecnológico de volquetas y del parque automotor orientado a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos.
- 3) Coordinar las actividades necesarias para definir los requisitos técnicos que deban cumplir los beneficiarios del fondo.

Así mismo, la SDA adelantó la creación del patrimonio autónomo a través del proceso de selección y adjudicación por Licitación Pública No. SDA-LP-03-2024, proceso del cual se derivó el CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL No. SDA-20242740 ENTRE BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE - SDA Y FIDUCIARIA POPULAR S.A., lo anterior, tiene por objeto adelantar los procesos técnico-jurídicos necesarios para el cumplimiento de las regulaciones y controles ambientales en cuanto a la calidad del aire, auditiva y visual.

**23. Adjunte gráfica en la que compare la inversión que ha hecho la ciudad en los sistemas BRT con la inversión férrea de Bogotá, incluyendo compromisos de vigencias futuras desde el 2012 hasta el 2025, anualizada.**

En respuesta al numeral en mención como cabeza de sector adjuntamos insumos por parte de Transmilenio S.A. (TM) y la Empresa Metro de Bogotá (EMB), quienes no están citados, y los cuales pueden ser consultados en los anexos de la proposición.

**24. Explique los aportes, inversiones y avances que Bogotá ha generado para la implementación del Regiotram, del Norte.**

El Distrito Capital de Bogotá, representado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) ha venido acompañando junto con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), a la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR S.A.S.) y a la Gobernación de Cundinamarca en el seguimiento a los *“Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad para la estructuración técnica, legal, financiera y de equidad de género e inclusión social de un tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá”*, que se contrataron a través del Convenio Interadministrativo No. 048 de 2019 suscrito por Findeter con las entidades mencionadas (EFR, Gobernación de Cundinamarca, IDU y Distrito Capital de Bogotá) cuyo objeto es: *“Aunar esfuerzos para elaborar los estudios de factibilidad del tren entre Bogotá D.C. y Zipaquirá”*.

21

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





En ese marco, en el segundo semestre de 2023, se entregaron los resultados de la consultoría al Ministerio de Transporte para obtener su Aval Técnico y continuar así con los trámites requeridos para obtener la cofinanciación por parte de la Nación. Sin embargo, como resultado de la revisión del Ministerio de Transporte, se recibieron observaciones y comentarios al finalizar el 2023, asociados a la coordinación y la complementariedad entre los sistemas de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, además de la definición de cómo se establecerá la conexión entre Bogotá-Región con la red férrea central y nacional, de acuerdo con las directrices señaladas en el Plan Maestro Ferroviario y el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026; así como observaciones sobre aspectos relacionados con los instrumentos de planeación territorial y de movilidad de los municipios en el área de influencia del proyecto.

A raíz de estas observaciones se avanzó durante 2024 con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR S.A.S.) y la Gobernación de Cundinamarca en la realización de mesas técnicas con el Ministerio de Transporte, para atender y resolver las observaciones antes de radicar nuevamente los documentos requeridos para la solicitud de cofinanciación, teniendo en cuenta que adicionalmente, la nueva Resolución de Cofinanciación No. 02024304018695 del 2 de mayo de 2024, *“Por medio del cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones”*, estableció nuevos requisitos tales como: análisis adicionales para la gestión inmobiliaria, explotación comercial e instrumentos de captura de valor del suelo en todos los municipios del proyecto; estudios ambientales asociados a contaminación por ruido y vibraciones; así como una evaluación económica aplicable a dos tipologías vehiculares preseleccionadas en el análisis; entre otros.

Producto de la revisión, desde la Secretaría Distrital de Movilidad, y como parte del acompañamiento a los estudios y diseños, se cuenta con el concepto técnico favorable al Estudio de Tránsito, emitido mediante comunicado SI-202422407406201 del 03 de Julio de 2024 por lo que se generó el aval a la estructuración en etapa de Factibilidad para el tramo urbano de los **“ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD PARA LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y DE EQUIDAD DE GÉNERO E INCLUSIÓN SOCIAL DE UN TREN DE CARGA Y PASAJEROS ENTRE BOGOTÁ D.C. Y ZIPAQUIRÁ”**.

Por otro lado, y en relación con las observaciones del Ministerio de Transporte relativas a la articulación con el modo férreo de carga, cabe resaltar que en noviembre de 2024 el Ministerio consideró viable continuar con el proyecto bajo un escenario de corredor exclusivo para pasajeros y el desarrollo de una infraestructura logística especializada (ILE) como solución para el transporte de carga regional; por lo que posteriormente, en diciembre

22

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



de 2024, se llevaron a cabo diversas mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte, así como ajustes a los productos del Estudio de factibilidad contratado por Findeter.

En el curso del primer trimestre de 2025, y con base en la Resolución de Cofinanciación No. 20243040018695 de mayo de 2024, mencionada anteriormente, se ha avanzado en la revisión de posibles ajustes al Estudio de factibilidad del proyecto Regiotram del Norte, con el fin de cumplir con las nuevas condiciones establecidas por el Ministerio de Transporte en dicha Resolución, y validar así los productos a presentar al Gobierno nacional para la obtención del aval técnico y fiscal de la cofinanciación de Regiotram del Norte. Por tal razón, entre las partes vinculadas al convenio con Findeter, es decir la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR S.A.S.), la Gobernación de Cundinamarca, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Alcaldía de Bogotá representada por la Secretaría Distrital de Movilidad, se adelanta actualmente la revisión de los términos, alcances, tiempos, costos y recursos para complementar y actualizar los productos desarrollados en la estructuración de Regiotram del Norte.

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Faindry Julieth Rojas Betancourt-Oficina Asesora de Planeación Institucional

Aprobó: Liliana Paola OÑate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado

Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 27-03-2025

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 25-03-2025

Juan Felipe Vives - Asesor de Despacho 28-02-2025

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 26-03-2025

Elaboró Ximena Paola Cantor Apolinar – Dirección de Planeación de la Movilidad 20-03-2025

Andrés Felipe Cardona – Dirección de Planeación de la Movilidad 19-03-2025

Giovanny Salcedo - – Dirección de Planeación de la Movilidad

Angie Lorena Zárate Muñoz – Subdirección de Bicicleta y el Peatón

Iván Alberto Caamaño Murillo – Subdirección de Bicicleta y el Peatón 25-03-2025

Lina Lorena Carreño Pérez - – Subdirección de Bicicleta y el Peatón

Ramiro Alfonso Cárdenas - Subdirección de Transporte Privado 20-03-2025

Edwin Alexis Cárdenas - Subdirección de Transporte Privado 20-03-2025

Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

Anexos [https://drive.google.com/drive/folders/1-YMXrmTskuf7hJgtnPdJeH0RPW0vek81?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1-YMXrmTskuf7hJgtnPdJeH0RPW0vek81?usp=drive_link)



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

**202510003336421**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

24

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*