

**Bogotá D.C.**

Doctor:

**DAVID ANDRÉS GIRALDO UMBARILA**

Subsecretario de Despacho

Comisión Primera del Plan de Desarrollo

CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

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

CL 36 No. 28 A – 41

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-07-2025 08:39:07

2025ER20082 O 1 Fol:9 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE/CLAUDIA PATRICIA GAL

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN NO. 851 DE 2025

OBS: N° 2025EE162965

**Asunto: Respuesta Proposición 851 de 2025**  
**Radicación SDA 2025ER153965 del 15/07/2025**  
**Citante: H. C. FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA**

Respetado Subsecretario.

En el marco de las atribuciones conferidas a esta Autoridad Ambiental, y en cumplimiento de los términos legales establecidos en el reglamento interno del Concejo de Bogotá D.C.; de manera atenta se da respuesta a las preguntas competencia de la Entidad dentro de la **Proposición No. 851 de 2025**, relativo al tema **"LOGÍSTICA Y TRANSPORTE DE CARGA"**.

El cuestionario se enfoca en temas relevantes para la logística, el transporte y la infraestructura de carga en Bogotá, temas estos que son liderados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en su rol de Entidad responsable del sector de movilidad en el Distrito.

Cabe destacar que la mencionada Entidad ha sido citada en la presente proposición, y de acuerdo con el artículo 1º del Decreto 672 de 2018 tiene por objeto: *"orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior."*

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación, se presenta un aporte complementario en el marco de las competencias de la Secretaría Distrital de Ambiente:

**11. ¿Qué participación ha tenido Bogotá en la definición de una política regional de logística y carga? ¿Existen actas, diagnósticos o líneas de acción acordadas?**

Frente a la participación que ha tenido Bogotá en la definición de una política regional de logística y carga, es importante destacar que, en la vigencia 2022, las Secretarías Distritales de Movilidad y Ambiente estructuraron el proyecto ***EcoLogistics: Transporte de carga bajo en carbono para ciudades sustentables***.

Este proyecto tiene como objetivo promover políticas y prácticas de logística urbana bajas en carbono, que contribuyan a la mitigación del cambio climático y que cumplan con las metas de la Contribución Determinada a Nivel Nacional del país (NDC por sus siglas en inglés).

Para lograr la implementación de este proyecto, se desarrolló el Plan de Acción de Logística Urbana Baja en Carbono (LCAP-UF, por su sigla en inglés), junto con ICLEI (Gobiernos Locales por la Sustentabilidad), el cual puede consultarse en el siguiente [enlace](#).

La información relevante del proyecto se encuentra en la página Web (ver [enlace](#)) de la Secretaría de Movilidad, teniendo en cuenta que es la Entidad cabeza del sector Movilidad. En esta página se incluye una sección de los logros obtenidos y, con base en estos logros, fue posible desarrollar dos módulos que constituyen herramientas para la toma de decisiones en la electrificación de la última milla, los cuales pueden ser consultados en el siguiente [enlace](#).

De esta manera, la presente solicitud podrá ser abordada y complementada desde las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

En este sentido, y teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Movilidad ya se encuentra citada en la Proposición, no resulta procedente trasladar el tema a dicha Entidad, en cumplimiento de lo establecido en el parágrafo del artículo 24 del Decreto 438 de 2019<sup>1</sup>, que señala: *“Ninguna entidad podrá hacer traslado de proposiciones, dado el trámite especial y el término fijado por el artículo 14 del Decreto Ley 1421 de 1993”*.

Conforme a esta norma, cuando la temática de la Proposición involucra más de un sector de coordinación administrativa, cada Entidad citada debe dar respuesta a los asuntos que son de su competencia.

**14. ¿Qué evaluación se ha realizado sobre los impactos ambientales, de congestión y deterioro vial causados por el tránsito de vehículos de carga en Bogotá, especialmente en zonas residenciales o no habilitadas?**

Actualmente, la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) evalúa los impactos ambientales por el tránsito de vehículos de carga en Bogotá, a través de la actualización y publicación periódica de su inventario de emisiones de contaminantes criterio y black carbon de Bogotá. Lo anterior, puede ser consultado dentro de la última publicación del Inventario de Emisiones de Contaminantes Criterio y Black Carbon para el año 2022 en este [enlace](#).

---

<sup>1</sup> Decreto 438 de 2019 “Por el cual se regula el procedimiento para las relaciones político - normativas con el Concejo de Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”

Se estima que el Inventario de Emisiones de Contaminantes Criterio y Black Carbon de la vigencia 2023 se publique durante el segundo semestre del 2025. Asimismo, cabe mencionar que la actualización de estos inventarios se realiza con una periodicidad anual, en cumplimiento de la meta 312 del Plan Distrital de Desarrollo “*Bogotá Camina Segura*”, la cual establece “*Implementar un programa para mejorar la calidad del aire acústica y visual*”, bajo la actividad de “*Realizar 7 informes de modelación atmosférica*”, que comprende el análisis técnico de los productos realizados en el ejercicio de modelación y pronóstico de la atmósfera, que incluye, entre otros, la estimación de emisiones de contaminantes criterio y black carbon.

Respecto a la evaluación de impactos por congestión, las metodologías de estimación de emisiones asociadas a las fuentes móviles en carretera se basan en comportamientos promedio de velocidad a nivel ciudad, de acuerdo con las condiciones de tráfico. Sin embargo, al ser un comportamiento promedio, no permite discretizar las emisiones según el grado de congestión y con el detalle solicitado.

Por otro lado, la estimación de emisiones por estado de la malla vial solo está categorizado para vías pavimentadas y no pavimentadas, por lo que no es posible estimar con la metodología actual las emisiones asociadas por la resuspensión de material por el deterioro de las vías.

La resolución espacial más detallada con la que se cuenta es por nivel de vía, en el caso de las fuentes móviles en carretera, sin embargo, los análisis se realizan a nivel de localidades para propósitos del inventario, donde se estima el aporte en emisiones por el tránsito de camiones de carga tanto por procesos de combustión como por procesos de resuspensión de material particulado, este último relacionado con el deterioro vial.

En cuanto a las emisiones por procesos de combustión de las fuentes móviles terrestres, se destaca que el aporte en emisiones de material particulado ( $PM_{10}$  y  $PM_{2.5}$ ) por parte del tránsito de camiones de carga es cercano al 50% del total de este tipo de emisiones en todas las localidades de la ciudad. En los análisis de participación, la localidad de Kennedy se encontró como la principal emisora, debido al alto flujo vehicular de vehículos de carga pesada por la Autopista Sur y la Calle 13.

Por su parte, la clasificación de las emisiones de material resuspendido en la vía clasificadas por categoría vehicular, depende principalmente del peso de los vehículos (en vías sin pavimentar) y el flujo vehicular. Aunque los camiones de carga son los de mayor peso, debido a su bajo flujo vehicular en comparación a vehículos livianos, su aporte en emisiones de material resuspendido nivel ciudad representa aproximadamente el 4,2 %.

Para mayor detalle, se pueden consultar los resultados dentro el documento referenciado y su Anexo 1, donde podrán encontrarse las metodologías de estimación aplicadas para todas las fuentes inventariadas y sus soportes técnicos.

**15. ¿Qué medidas de mitigación se han aplicado en zonas sensibles (ambiental o socialmente) con presencia frecuente de vehículos de carga, como colegios, hospitales o zonas residenciales?**

A continuación, se describen las medidas aplicadas por parte de esta Entidad frente a las emisiones generadas por los vehículos de carga que circulan en el perímetro urbano de la ciudad:

▪ **Operativos de monitoreo y control a fuentes móviles:**

Desde la Secretaría Distrital de Ambiente, en el marco del Convenio Interadministrativo suscrito con la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá, se realizan operativos de control en los principales corredores viales del Distrito Capital, donde se detiene aleatoriamente vehículos en circulación.

El propósito de estas acciones es verificar el cumplimiento de los límites permisibles de emisiones establecidos en la normativa vigente, en particular, en la Resolución 0762 de 2022<sup>2</sup> y la Resolución 2703 de 2023<sup>3</sup>, llevando a cabo los procedimientos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 4983, 5365 y 4231 del 2012.

La selección de los puestos de control ambiental se realiza de manera estratégica, con base en criterios técnicos derivados de los informes de calidad del aire generados por el sistema de alertas tempranas, los registros del Índice Bogotano de Calidad del Aire (IBOCA), los resultados de las modelaciones atmosféricas y la información proveniente de la Red de Monitoreo de la Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB), entre otras fuentes que permitan identificar áreas con mayores niveles de contaminación atmosférica.

Es de aclarar que la planeación y ejecución de estos operativos está sujeta a condiciones logísticas y operativas, tales como el estado de la infraestructura vial, la ejecución de obras públicas, el comportamiento del tráfico vehicular y otros factores relacionados con la movilidad, lo que puede implicar ajustes.

De manera complementaria, se han llevado a cabo operativos específicos en articulación con la Secretaría Distrital de Educación, enfocados en la medición de emisiones de vehículos escolares, con el fin de verificar su cumplimiento con la normativa ambiental vigente.

▪ **Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la Carga Urbana en el Distrito Capital:**

---

<sup>2</sup> Resolución 0762 de 2022 “Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones”

<sup>3</sup> Resolución 2703 de 2023 “Por la cual se establecen límites máximos permisibles de emisión en densidad de humo a los que están sujetos las fuentes móviles terrestres de carretera con motor encendido por compresión que circulan en el perímetro urbano del Distrito Capital”

La Ley 2169 de 2021<sup>4</sup>, en su artículo 32, *Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la Carga Urbana en el Distrito Capital*, dispone la creación en el Distrito Capital de un Fondo Distrital enfocado en el ascenso tecnológico específicamente de volquetas y de transporte de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas.

El 3 de junio de 2023 entró en vigencia el Decreto 203 de 2023<sup>5</sup>, el cual está enfocado en las volquetas y vehículos con un Peso Bruto Vehicular (PBV) igual o inferior a 10.5 toneladas, parque automotor que no estaba contemplado dentro del programa del Ministerio de Transporte que trata la Resolución 5304 de 2019<sup>6</sup>.

Durante el año 2024, el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 “*Bogotá Camina Segura*”, adoptado mediante el Acuerdo Distrital 927 de 2024<sup>7</sup>, incluyó el Programa 28 orientado a la reducción de emisiones y el control del deterioro ambiental, incluyendo como meta estratégica “*Implementar un instrumento financiero para la renovación del parque automotor de los vehículos de transporte de carga que circulan en la ciudad (Foncarga)*”.

En este sentido, el Foncarga busca la renovación hacia tecnologías de cero y bajas emisiones de vehículos altamente contaminantes, y otorga el incentivo económico a personas naturales o jurídicas que cumplan condiciones como, por ejemplo, que sean propietarios de hasta tres vehículos de más de 20 años de tiempo de uso, entre otros aspectos habilitantes.

Con la entrada en operación del Fondo, se espera renovar aproximadamente 195 vehículos a 2027, por tecnologías de cero y bajas emisiones. Adicionalmente, se espera al 2035 haber renovado 576 vehículos, como compromiso del Decreto 497 de 2023<sup>8</sup>.

En 2025 se avanzó en la estructuración del Manual Operativo y los Lineamientos Operativos, herramientas clave para iniciar la fase operativa de Foncarga y garantizar su implementación efectiva bajo criterios técnicos, financieros y ambientales.

En el marco de su desarrollo, se priorizarán las postulaciones de los vehículos con mayor antigüedad, a las mujeres propietarias y los postulantes que residan y operen sus vehículos en zonas con mayores emisiones y concentraciones contaminantes, entre ellas, las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA).

---

<sup>4</sup> Ley 2169 de 2021 “*Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono en el país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones*”

<sup>5</sup> Decreto 323 de 2023 “*Por medio del cual se establecen lineamientos para la constitución, administración y funcionamiento del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga de que trata el artículo 32 de la Ley 2169 de 2021, y se dictan otras disposiciones*”

<sup>6</sup> Resolución 5304 de 2019 “*Por la cual se reglamenta el procedimiento de registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga de más 10.500 kilogramos, se determinan las condiciones y se reglamenta el procedimiento para aplicar al “Programa de modernización del parque automotor de carga”*”

<sup>7</sup> Acuerdo 497 de 2024 “*Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*”

<sup>8</sup> Decreto 497 de 2023 “*Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”

Las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) son una estrategia ambiental en áreas prioritarias para mejorar progresivamente la calidad del aire, mitigar las emisiones de contaminantes y disminuir los riesgos en la salud pública a través de acciones intersectoriales.

Su implementación se desarrolla en tres etapas progresivas: primero, la Zona de Reducción de Emisiones (ZRE), donde se implementan medidas iniciales de control y mitigación; luego, la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), que refuerza las acciones adoptadas y promueve tecnologías más limpias; y, finalmente, la Zona de Ultra Bajas Emisiones (ZUBE), con un enfoque hacia la sostenibilidad a largo plazo y la transformación ambiental definitiva del área.

Finalmente, es preciso señalar que, otras medidas de mitigación en las zonas objeto de consulta, podrán ser abordadas y complementadas por el Sector Movilidad.

**16. ¿Qué alternativas o incentivos se han diseñado para promover el uso de tecnologías limpias en la flota de transporte de carga (gas, eléctricos, Euro VI)?**

En cumplimiento de la Ley 2169 de 2021 y los Decretos Distritales 203 y 497 de 2023, desde la Secretaría Distrital de Ambiente y Movilidad se cuenta con el *“Fondo distrital para la promoción del ascenso tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, y que cuente con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 tonelada”* – Foncarga.

Foncarga busca la renovación de los citados vehículos por tecnologías eléctricas y dedicadas a gas natural de estándar de emisión Euro VI, su equivalente o superior para camiones y camionetas, y tecnologías dedicadas a gas natural Euro VI, su equivalente o superior y diésel Euro VI, su equivalente o superior para volquetas.

En este sentido, dentro de los Lineamientos Operativos del Foncarga se presentan incentivos no reembolsables establecidos de la siguiente manera:

CLASE	PBV	Tecnología	Incentivo (\$COP)
Camioneta	Igual o inferior a 3,5 toneladas	Eléctrico	\$ 59.068.572
		Gas Natural	\$ 28.836.393
Camioneta	Superior a 3,5 e inferior o igual a 5,5 toneladas	Eléctrico	\$ 70.665.000
		Gas Natural	\$ 34.833.000
Camión	Superior a 5,5 e inferior o igual a 7,5 toneladas	Eléctrico	\$ 104.747.500
		Gas Natural	\$ 47.008.400
Camión	Superior a 7,5 e inferior o igual a 10,5 toneladas	Eléctrico	N/A
		Gas Natural	\$ 65.271.500
Volqueta	De 2 ejes	Gas Natural	\$126.000.000
		Diésel	\$126.000.000
Volqueta	De 3 ejes	Gas Natural	\$189.000.000
		Diésel	\$189.000.000

Fuente: Lineamientos Operativos del Foncarga

Adicionalmente, el Foncarga ofrecerá incentivos reembolsables con el respaldo de Bancóldex, que permitirá acceder a créditos con tasas de interés más bajas (comparadas con las comerciales), plazos de pago de hasta ocho años (96 meses), y hasta seis meses de gracia. Así, se facilita a los transportadores el cubrimiento del valor restante del vehículo.

El periodo de gracia es el tiempo otorgado a la persona que adquiere el crédito, durante el cual solo es responsable del pago de los intereses. El plazo de capital queda congelado. El periodo de gracia es una opción que determina la entidad financiera que otorga el crédito, de acuerdo con el perfil del solicitante.

En el caso de la línea de crédito respaldada por Bancóldex para Foncarga, el periodo de gracia puede ser de hasta seis meses. Esto significa que, durante esos primeros seis meses, las personas transportadoras solo serán responsables del pago de intereses. De esta manera, pueden organizarse económicamente antes de comenzar con el pago total del crédito.

En resumen, es un alivio financiero temporal que les da tiempo para estabilizarse antes de empezar a pagar las cuotas completas del préstamo.

**18. ¿Qué mecanismos de coordinación se han implementado con empresas de logística y comercio para garantizar la planeación concertada del cargue y descargue, especialmente en zonas de alta demanda como el centro ampliado, zonas industriales y zonas comerciales?**

Conforme a la información reportada en los numerales 15 y 16 de la presente respuesta, el Foncarga contará con un Programa de Apadrinamiento, diseñado para brindar respaldo adicional

a las personas transportadoras que necesiten apoyo para asumir el valor restante del vehículo nuevo. Este programa hace parte de la articulación con empresas generadoras de carga y transportadoras, con el fin de promover la vinculación laboral tercerizada de dichas empresas, para facilitar la inclusión de pequeños propietarios beneficiarios de Foncarga en operaciones formales y sostenibles.

Entre los potenciales beneficios que podrán ofrecer las empresas que apadrinen a los pequeños transportadores están:

- Formalización y procesos de capacitación.
- Apoyo en el acceso a infraestructura de recarga (para el caso de vehículos eléctricos).
- Estabilidad financiera mediante contratos laborales.

De esta manera, las personas beneficiarias de Foncarga, que lo requieran, contarán con una red de respaldo empresarial que les permitirá generar ingresos estables y cumplir con el pago del crédito adquirido con condiciones preferenciales, gracias al respaldo de Bancóldex.

Finalmente, es preciso señalar que, otros mecanismos de coordinación con empresas de logística y comercio para garantizar la planeación concertada del cargue y descargue, podrán ser abordadas y complementadas por el Sector Movilidad.

De esta forma damos respuesta concreta, de fondo y definitiva a la petición elevada ante esta secretaría, sin perjuicio de proporcionar la información adicional que se requiera.

Agradezco su atención.

Atentamente,



**CLAUDIA PATRICIA GALVIS SANCHEZ**  
**SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE (E)**

*Proyectó:* Andrea Carolyn Salas Burgos  
Juan Sebastián Montealegre Ruiz  
Wilson Fernando Mendoza Téllez  
Diana Jeised Romero Guata

*Revisó:* Brenda Lorena Perea Daza  
Ronald Alberto Velandia Velandia  
Laura Milena Patiño Ortiz



**Elaboró:**

LAURA MILENA PATIÑO ORTIZ	CPS:	SDA-CPS-20250407	FECHA EJECUCIÓN:	18/07/2025
---------------------------	------	------------------	------------------	------------

**Revisó:**

DIANA CAROLINA MARTINEZ NOVOA	CPS:	SDA-CPS-20250889	FECHA EJECUCIÓN:	21/07/2025
-------------------------------	------	------------------	------------------	------------

JORGE LUIS GOMEZ CURE	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	21/07/2025
-----------------------	------	-------------	------------------	------------

MARIA SARALUX VALBUENA LOPEZ	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	22/07/2025
------------------------------	------	-------------	------------------	------------

MARIA SARALUX VALBUENA LOPEZ	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	21/07/2025
------------------------------	------	-------------	------------------	------------

ANDREA CORZO ALVAREZ	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	21/07/2025
----------------------	------	-------------	------------------	------------

DANIEL RICARDO PAEZ DELGADO	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	21/07/2025
-----------------------------	------	-------------	------------------	------------

**Aprobó:**

CLAUDIA PATRICIA GALVIS SANCHEZ (E)	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	23/07/2025
-------------------------------------	------	-------------	------------------	------------