



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510008442841

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-07-2025 08:11:42

2025ER20071 O 1 Fol:37 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN NO. 851 DE 2025

OBS: N° 202510008442841

Bogotá D.C., julio 23 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta Proposición 851 -2025

Respetado Doctora 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. ¿Cuál ha sido el balance en la conformación de anillos y corredores de carga y logística de integración regional? Sírvase informar los inconvenientes técnicos, jurídicos y financieros, y las acciones adelantadas al respecto.**

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023, establece en su **artículo 18. Estrategia “Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región.”** Esta estrategia 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, para cumplir con la meta relacionada con la operación eficiente del Anillo Logístico de Occidente, conformado por la Avenida Calle 13 desde el límite del río Bogotá hasta la Avenida Boyacá, Avenida Boyacá desde la Avenida calle 13 hasta la Avenida Calle 80, y Avenida Calle 80 desde la Avenida Boyacá hasta el Puente de Guadua, se definió como primer objetivo realizar un diagnóstico de la operación actual de los corredores viales mencionados. Para tal fin, se contrató la consultoría 2025-2937 cuyo objeto es realizar la caracterización del transporte de carga en Bogotá y en los municipios priorizados. Esta consultoría tiene como propósito contar con información cuantitativa actualizada sobre los viajes de carga en la ciudad y la región, y construir una nueva matriz origen-destino. Lo anterior, permitirá disponer de insumos técnicos fundamentales para afrontar los desafíos actuales del transporte de carga, así como para planificar y orientar los nuevos desarrollos de infraestructura en Bogotá.

1

*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.



Con esta consultoría, actualmente adjudicada y en ejecución, se espera construir indicadores que permitan detallar las operaciones logísticas a nivel urbano y regional, los tiempos de operación, sus costos asociados, tercerización, prospectiva logística, entre otros indicadores relevantes. Dentro de estos se incluye el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), que permitirá evidenciar la evolución de los procesos logísticos de la ciudad. De esta forma, se espera contar con mecanismos de información robustos para generar datos agregados y análisis detallados sobre la operación logística en Bogotá. Los indicadores y la información obtenida a partir de esta consultoría permitirán analizar las condiciones actuales de operación de los corredores de carga en la zona occidental de la ciudad y servirán como insumo clave para la definición y la puesta en marcha del corredor logístico de occidente.

Respecto a la pregunta sobre los inconvenientes técnicos, jurídicos y financieros que se han presentado en la conformación y operación de estos anillos y corredores, es fundamental precisar que al momento no se han consolidado o identificado problemáticas específicas que hayan sido formalmente documentados o cuantificados en esta etapa inicial.

No obstante, se espera que, a través de la consultoría anteriormente referenciada, se construya una serie de indicadores que permitan detallar las operaciones logísticas a nivel urbano y regional, así como analizar la infraestructura existente en la ciudad. Los datos y análisis obtenidos brindarán la información concreta y robusta necesaria para comprender la magnitud de cada componente (ya sea técnico, jurídico o financiero) y, con base en ello, poder formular acciones o estrategias, políticas públicas y proyectos de infraestructura que aborden estas problemáticas de manera efectiva. Es decir, el diagnóstico exhaustivo de estos posibles inconvenientes será un resultado clave posterior al análisis de los datos que provea la consultoría.

**2. Durante el 2021, 2022, 2023, 2024, y lo corrido del 2025 ¿Qué espacios de diálogo se han establecido con los gremios, empresas y transportadores de carga que operan en Bogotá, para escuchar sus problemáticas y plantear soluciones? Sírvase indicar el resultado de estos espacios.**

En el marco de la Red de Logística Urbana, se han desarrollado diversos espacios de encuentro, tales como charlas, conversatorios y jornadas en vías, con el propósito de promover el diálogo y avanzar en la identificación y atención de las problemáticas de la ciudad en relación al transporte de carga. En particular, se destaca el espacio denominado “Conversatorio EnCárgate de Bogotá”, el cual se realiza de manera bimensual como parte de esta estrategia de articulación. A continuación se relacionan por año los espacios de diálogo realizados:

2

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



**Tabla 1 Espacios de diálogo con el sector transporte**

Año	Mes	Modalidad	Tema
2021	Octubre	Virtual	Proyecto de caracterización de carga - Observatorio de carga
2021	Diciembre	Virtual	Integración de la fuerza laboral a conductores del SITP - Programa de Autorregulación Ambiental
2022	Marzo	Virtual	Beneficio ambiental para el transporte de carga
2022	Abril	Virtual	Problemática: Retenes en vía. Acciones a control a vehículos de carga
2022	Junio	Virtual	Fotocomparendos
2022	Agosto	Virtual	Programa de Autorregulación Ambiental
2022	Septiembre	Virtual	Consolidación de cargas para el sector lácteo
2022	Diciembre	Virtual	Fondo Distrital de Carga - Operativos en carretera
2023	Febrero	Virtual	Análisis y medidas de mitigación por calidad del aire y transporte de carga
2023	Marzo	Virtual	Nuevas rutas por obras en puente de Venecia - PMT
2023	Marzo	Presencial	Atención al ciudadano – trámites, requisitos y recomendaciones / Control y seguimiento en vía a vehículos de carga
2023	Mayo	Virtual	Alistamiento vehicular y tips de Eco-conducción
2023	Junio	Virtual	Transporte de maquinaria agrícola, industrial y de construcción
2023	Agosto	Virtual	PMT cierre de la AV. Ciudad de Cali entre Avenidas Manuel Cepeda Vargas y los Muiscas



2023	Octubre	Virtual	Programa de Autorregulación Ambiental - Etiquetado Vehicular Ambiental - Fondo Distrital de Carga
2024	Febrero	Virtual	Tránsito y Seguridad en la vía
2024	Mayo	Virtual	Trámites al ciudadano de la Ventanilla única de Servicios (VUS)
2024	Julio	Virtual	Socialización PMT avances con las obras Puente de Venecia
2024	Octubre	Virtual	Programa de Autorregulación Ambiental - Operativos en vía - Restricciones en vía
2025	Abril	Virtual	Operativos en vía
2025	Junio	Presencial	Control de tránsito a vehículos de carga

**Fuente: Base de datos de la Red de Logística Urbana, 2025**

Los espacios de diálogo desarrollados en el marco de la Red de Logística Urbana han permitido identificar problemáticas clave del transporte de carga, proponer soluciones concertadas, fortalecer la articulación interinstitucional y mejorar la comunicación con el sector. Gracias a estos encuentros, se han formulado medidas técnicas, impulsado programas como el Fondo Distrital de Carga, y se ha promovido una cultura de corresponsabilidad, sostenibilidad y cumplimiento normativo entre transportadores y empresas.

**3. ¿Cuál ha sido el Flujo vehicular de carga en Bogotá, durante el 2021, 2022, 2023, 2024, y lo corrido del 2025? Sírvase discriminar por flujo diario hábil entrando a Bogotá y flujo diario hábil.**

La Secretaría Distrital de Movilidad realiza el monitoreo y seguimiento de las condiciones de movilidad a través de tomas de información de volúmenes vehiculares tanto en los nueve accesos de entrada y salida de Bogotá, como en las intersecciones maestras (intersecciones dentro de la ciudad). Dichas tomas de información se discriminan por tipología vehicular en la que se encuentran los vehículos de carga.



Se entregan las bases de datos de los siguientes puntos:

**Tabla 2. Ubicación Intersecciones Maestras**

INTERSECCIONES MAESTRAS
UBICACIÓN
KR_14_X_CL_84_S
AC_20_X_TV_39BISA
AK_86_X_AC_17
AK_72_X_AC_72
AK_45_X_AC_170
AK_45_X_AC_127
KR_10_X_CL_19
AC_45A_S_X_AK_68
AK_68_X_AC_26
AK_14_X_AC_53

**Elaboración Propia**

**Tabla 3. Ubicación Intersecciones de Entradas y Salidas**

INTERSECCIONES ENTRADAS Y SALIDAS
UBICACIÓN
KR_7_X_CL_208
AC_17_X_KR_135



INTERSECCIONES ENTRADAS Y SALIDAS
CL_102A_X_TRANSVERSAL_3E
AC_80_X_KR_120
KR_77G_X_CL_63_S
VÍA_CHIACHÍ_X_SUBESTACIÓN_ELÉCTRICA
KR_8E_X_CL_115_S
KR_45_X_CL_235
VÍA_COTA_X_KR_116

**Elaboración Propia**

Las bases de los años 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025 se pueden consultar en el enlace de anexos del documento.

De igual manera, se invita a visitar el visor geográfico que ha habilitado la Secretaría Distrital de Movilidad en el Observatorio de Movilidad que permite acceder a todos los estudios de monitoreo de volúmenes realizados desde el año 2021. Puede consultar el visor y descargar todos los estudios de interés directamente en el siguiente enlace:

<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/movilidad-en-cifras/visor-de-volumenes-mapa-de-nodos>

#### **4. A la fecha ¿A cuánto asciende el número de vehículos de carga registrados en Bogotá?**

En el Registro Distrital Automotor (RDA) no existe una categoría específica denominada “carga”. No obstante, según el RDA con corte al 30 de junio del presente año, en Bogotá se encuentran matriculados 28.879 vehículos correspondientes a camiones, tractocamiones, volquetas, así como camionetas y camperos con carrocería tipo carga.

#### **5. ¿Qué acciones o estrategias se han desarrollado para disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga en el período de máxima demanda de Bogotá D.C., entre el 2021 y 2024? Sírvase indicar los mecanismos de control que se han implementado.**

6

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





Actualmente, se encuentra vigente el Decreto Distrital 840 de 2019 *"Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito capital, y se dictan otras disposiciones."*, el cual fue modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones"*. Estos decretos se pueden consultar en el siguiente link: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88592>

Al respecto, se hace necesario resaltar los siguientes artículos:

***"(...) Artículo 3º.- Zona de restricción. Modificado por el art. 1. Decreto Distrital 077 de 2020. Al interior del perímetro señalado en el presente artículo se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas:***

*La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-Carrera 16- Calle 164-Carrera 20-Calle 170-Avenida Boyacá-Avenida de La Esperanza-Avenida de la Américas-Carrera 30- Calle 24 – Carrera 22 – Carrera 24 – Calle 6 – Carrera 30 – Avenida Calle 3 – Carrera 68 – Avenida de las Américas – Avenida Boyacá – Avenida Primero de Mayo – Avenida Carrera 68 – Autopista Sur – Avenida Boyacá – Avenida Villavicencio – Avenida Caracas – Avenida Primero de Mayo Límite oriental.*

*La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte integrante, como Zona Uno (1).*

***Parágrafo 1.-*** *En el sector de la Localidad de la Candelaria comprendido entre la Carrera 9 y la Avenida Circunvalar, y de la Avenida Jiménez a la Calle 7, se restringe en todo horario el tráfico de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg).*

***Parágrafo 2.-*** *Los vehículos restringidos podrán circular por las vías límite definidas para la zona.*

***Artículo 4º.- Zona de libre circulación de vehículos de transporte de carga.*** *En el área remanente de la descrita en el artículo anterior se permite la circulación de vehículos de transporte de carga con año modelo no superior a veinte (20) años, durante las veinticuatro (24) horas, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización que la autoridad de tránsito establezca. Dicha zona está conformada por las áreas remanentes de las previstas en el párrafo segundo del artículo tercero del presente decreto.*





La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte, como Zona dos (2).

**Artículo 5°.- Restricción por generación vehicular.** Modificado por el art. 2, Decreto Distrital 077 de 2020. Los vehículos de carga de año modelo superior a veinte (20) años, tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Esta restricción iniciará con las placas pares el primer sábado luego de la entrada en vigencia el presente Decreto. (Ver tabla )

**Tabla 4 Rotación de placas para pico y placa**

Primer sábado luego de la entrada en vigencia del presente decreto	Semana 2	Rotación de placas en continuación a la semana 2 de vigencia del presente decreto.
Placa par	Placa impar	

Adicionalmente, de lunes a viernes sin incluir festivos, dichos vehículos no podrán transitar entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas.

**Parágrafo 1.-** Los vehículos de servicio público y particular clase camioneta, con tipo de carrocería: estacas, furgón, estibas y panel, estarán sujetos a las medidas de restricción establecidas en el presente artículo.

**Parágrafo 2.-** A los vehículos repotenciados, para efectos de la aplicación del presente artículo, se tendrá en cuenta el año modelo asignado en el Registro Único nacional de Tránsito – RUNT, correspondiente al modelo del motor reemplazado.”

Por lo anterior, se informa que actualmente se encuentra vigente la restricción de circulación en toda la ciudad, para los vehículos de carga de año modelo 2004 o inferior, de lunes a viernes entre las 6:00 y las 8:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, y los sábados de 5:00 a 21:00 de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar. Además, los vehículos de carga con peso bruto máximo vehicular superior a 8.500 kg tienen restricción en la zona oriental de la ciudad en el mismo horario de lunes a viernes.





Las restricciones establecidas en el Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020, equilibran las actividades logísticas con el componente ambiental y de seguridad vial, al restringir vehículos de modelo superior a 20 años en toda la ciudad y peso superior a 8.500 kg en la zona oriental de la ciudad, en los horarios de mayor demanda vehicular, con el objeto de facilitar el desplazamiento de pasajeros en los horarios donde las personas en mayor medida requieren movilizarse.

Adicionalmente, en el marco de los objetivos trazados en el Plan de Desarrollo Distrital, se continúa trabajando en el desarrollo de estrategias que permitan organizar y disminuir los viajes de carga en la ciudad, garantizando el abastecimiento de mercancías esenciales para el funcionamiento de Bogotá, dentro de las que se pueden mencionar:

- **Micro Plataforma Logística Terminal del Sur**

En alianza con la Terminal de Transporte de Bogotá y con la participación de empresas del sector privado como Nutresa y Colombina, se implementó en la Terminal del Sur un modelo logístico tipo microplataforma logística, donde las empresas consolidan la mercancía que distribuyen en la zona utilizando vehículos de menor consumo energético. Estas operaciones se desarrollan por fuera de las horas pico y en la noche, contribuyendo así a una movilidad más eficiente y sostenible. Esta estrategia se encuentra actualmente en operación, y se trabaja en el fortalecimiento de la participación empresarial, así como en la integración de vehículos cero emisiones a los procesos actuales y la consolidación de recepción nocturna de mercancías en el marco del proyecto ZUMA Bosa - Apogeo.

- **Microplataformas Logísticas y zonas de Cross Docking Bajo en espacios bajo Puentes (DADEP, SDDE, SDM).**

En articulación con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) se pretende replicar el modelo de la microplataforma logística de la terminal del sur, en instalaciones disponibles bajo los puentes de la ciudad, actualmente administrados por el DADEP. Este proyecto se encuentra en fase de diagnóstico y se espera que para el 2026 entren modelos a operar bajo estas estructuras disponibles en la ciudad con enfoque nocturno y vehículos de bajo consumo energético.

- **Estudio de caracterización de carga 2025**

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023, establece en el artículo 10. Estrategias del PMSS, numeral 3, *Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana*

9

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



*Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad - ARM.* Como uno de los proyectos, se incluye: Implementar una herramienta de evaluación logística de carga en la ciudad y la región para optimizar la movilidad y la operación logística (Encuesta Distrital de Carga).

Mediante el contrato de consultoría 2025-2937, y como se mencionó en una respuesta anterior, sus resultados permitirán contar con indicadores que detallan las operaciones logísticas a nivel urbano y regional, los tiempos de operación, sus costos asociados, tercerización, prospectiva logística, entre otros indicadores relevantes, como el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), que den muestra de la evolución de los procesos logísticos de la ciudad, y de esta forma contar con mecanismos de información para construir datos agregados y análisis sobre la logística de la ciudad de Bogotá y sus alrededores que soporten el diseño de política pública.

- **Control circulación vehículos de carga**

La Secretaría Distrital Movilidad, coordina permanentemente con la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá – SETRA MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT de la SDM, la realización de los operativos de control al tránsito y transporte. En la tabla 5, se presenta la clasificación por enfoque, siendo este componente el que indica qué tipo de actividad de control es requerida.

**Tabla 5 Clasificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito**

ENFOQUE	TIPO DE CONTROL
Seguridad Vial	Control Velocidad
	Piques Ilegales
	Irrespeto a señales
	Semáforo en rojo
	Sobre Cupo
	Condiciones Técnico-mecánicas
	Particulares
	Embriaguez
Gestión Vehicular	Espacio Público
	Carril preferencial



Control al Transporte	Pico y placa
	Bloqueo de calzada
	Calzada exclusiva
	Éxodo - retorno
	Ilegalidad – TPC y Servicio especial
	Piratería
	Carga
	Control Ambiental

**Fuente: SDM – SCTT**

Teniendo en cuenta lo anterior, se han implementado operativos focalizados en los principales corredores viales de la ciudad, priorizando los horarios en los que existen restricciones para el tránsito de vehículos de carga. Estas acciones tienen como objetivo verificar el cumplimiento de la normatividad vigente relacionada con cada uno de los enfoques operativos mostrados en el cuadro anterior.

Aunado a esto, se aclara que los miembros de la policía de tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT de la SDM están debidamente capacitados y acreditados como técnicos en seguridad vial, y por ende, al presenciar una infracción de tránsito, actúan bajo los parámetros establecidos en el Artículo 135 de la Ley 769 de 2002, cuya disposición los obliga de inmediato a notificar la respectiva orden de comparendo, por lo que de no hacerlo, estos incurrirán en una omisión de sus funciones, situación que acarrearía los correspondientes efectos penales y disciplinarios, en concordancia con los preceptos constitucionales y legales que les cobija.

Por otro lado, para disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga durante el período de máxima demanda en Bogotá, se han desarrollado estrategias de capacitación y sensibilización dirigidas a los actores del sector. A través de los espacios de la Red de Logística Urbana, especialmente en los conversatorios “EnCárgate de Bogotá”, se han promovido jornadas informativas sobre la normatividad vigente, incluyendo las restricciones de circulación, y se ha fomentado el cumplimiento de los horarios permitidos, especialmente incentivando la operación en franjas nocturnas. Estas capacitaciones buscan generar una mayor conciencia sobre el impacto del transporte de carga en la congestión y la calidad del aire, así como fortalecer la corresponsabilidad de transportadores y empresas generadoras de carga frente a la movilidad urbana. A continuación se enlistan por año:

**Tabla 6 Capacitaciones con el sector de logística y transporte**

Año	Mes	Tema
2021	Abril	Principios generales de buenas prácticas logísticas para el transporte terrestre de carga
2021	Mayo	Ciclogística para distribución de última milla
2021	Agosto	Zonas Inteligentes de Cargue y Descargue en vía
2021	Septiembre	De la logística integral hacia la logística colaborativa
2022	Marzo	El Retrofit o conversión de vehículos como solución para acelerar la transición energética en el sector transporte
2022	Mayo	Sistema de almacenamiento en la gestión logística
2023	Febrero	¿Qué es una red abierta de casilleros urbanos y por qué es el futuro?
2023	Junio	Modelo estratégico para la electrificación del transporte de carga en Bogotá
2023	Agosto	Microhubs logísticos y su impacto en la distribución urbana
2023	Septiembre	Proyecto Huella Logística enfocada en la gestión de materiales para la construcción
2024	Julio	Herramientas para la toma de decisiones enfocadas en la descarbonización del transporte de carga
2025	Febrero	Diseño de Redes Logísticas: La estrategia detrás de la eficiencia
2025	Mayo	Estrategias para la descarbonización del transporte de carga

**Fuente Base de datos de la Red de Logística Urbana, 2025**



**6. ¿Qué estudios y/o análisis se han realizado para la evaluación de la Logística y transporte de carga en la ciudad y en Región Metropolitana, durante el 2021, 2022, 2023, 2024, y lo corrido del 2025?**

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), con el propósito de caracterizar el transporte de carga en Bogotá y los municipios aledaños, ha adelantado periódicamente estudios técnicos que han permitido identificar patrones de operación, caracterizar actores logísticos y analizar los flujos de mercancías en la ciudad y municipios aledaños. Estos estudios han servido como insumo clave para el diseño e implementación de políticas públicas enfocadas en mejorar la eficiencia del sistema logístico urbano, reducir externalidades negativas, como la congestión y las emisiones contaminantes, y promover esquemas de distribución más sostenibles.

En los años 2015 y 2020 la SDM elaboró las matrices origen destino del transporte de carga a través de las encuestas de carga que se realizan cada 5 años. En el primer caso (2015), el análisis se hizo con base en aforos clasificados y encuesta de interceptación en tres cordones de la ciudad: interno, intermedio y externo. Adicionalmente se adelantaron entrevistas y/o encuestas a actores claves en el negocio del transporte de carga, estudio de tiempos de recorrido, estudio de factor de equivalencia para tránsito y aforos específicos del Aeropuerto El Dorado en los viajes terrestres. En el 2025, y como se ha referido en los numerales anteriores, se contrató la consultoría cuyo objeto es *Caracterizar el Transporte de Carga en Bogotá y los Municipios Priorizados*, bajo contrato número 2025-2937 el cual se encuentra en fase de ejecución y pretende actualizar la información de transporte de carga en la ciudad y su interacción con los municipios vecinos. Con los resultados de este estudio se pretende identificar las condiciones de operación del transporte de carga actual en la ciudad incluyendo volúmenes, viajes de carga, caracterización de nodos, corredores de carga, entre otros.

En otros estudios que se han adelantado por el Distrito para fortalecer la movilidad de carga, se destaca el contrato celebrado con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) bajo el número 2021-1366, cuyo objetivo fue diseñar un instrumento financiero orientado a la modernización del parque automotor de carga, promoviendo la incorporación de tecnologías de bajas y cero emisiones.

Finalmente, junto con la Secretaría Distrital de Ambiente y el apoyo del BID, en 2024 se ejecutó el estudio cuyo objeto fue desarrollar estudios de estructuración y política para el transporte urbano, la incorporación de vehículos de cero y bajas emisiones y movilidad sostenible. Bajo este modelo se construyeron los documentos necesarios para la constitución por parte del Distrito Capital del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana a través de un contrato de fiducia mercantil.

13

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

**7. Durante el 2023, 2024, y lo corrido del 2025 ¿Cuántas peticiones, quejas y requerimientos ha recibido la entidad frente a la circulación y cargue y descargue para el transporte de carga en Bogotá? Sírvase discriminar por año, tipo de petición, y estado del trámite.**

A continuación se presenta la tabla resumen de las solicitudes realizadas por la comunidad en general, referentes a temas de carga en Bogotá, en los años 2023, 2024 y lo corrido del año 2025.

**Tabla 7. Solicitudes de la comunidad relacionadas con temas de carga en Bogotá:**

Año	Cantidad	Tipo de solicitud		Estado	
		orfeo	sdqs	Atendido	En trámite
2023	294	294	0	294	0
2024	358	264	94	358	0
2025	282	228	54	212	70

**Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2025**

**8. ¿Cuál es el estado actual de la infraestructura vial y logística destinada al tránsito y operación del transporte de carga en Bogotá, incluyendo zonas de cargue y descargue, patios logísticos y corredores habilitados? Sírvase indicar los criterios técnicos empleados para su diagnóstico, así como las intervenciones realizadas o programadas durante los años 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025.**

La Secretaría Distrital de Movilidad no tiene competencia sobre el estado de la malla vial donde se ubican las zonas de cargue y descargue, ni sobre el estado de la infraestructura vial de los corredores de carga de la ciudad. Sin embargo, se presenta la ubicación de los puntos en los que se encuentran estas zonas como insumo para que el IDU emita la respuesta correspondiente en materia de infraestructura.

- **Zonas de Cargue y descargue de mercancías**



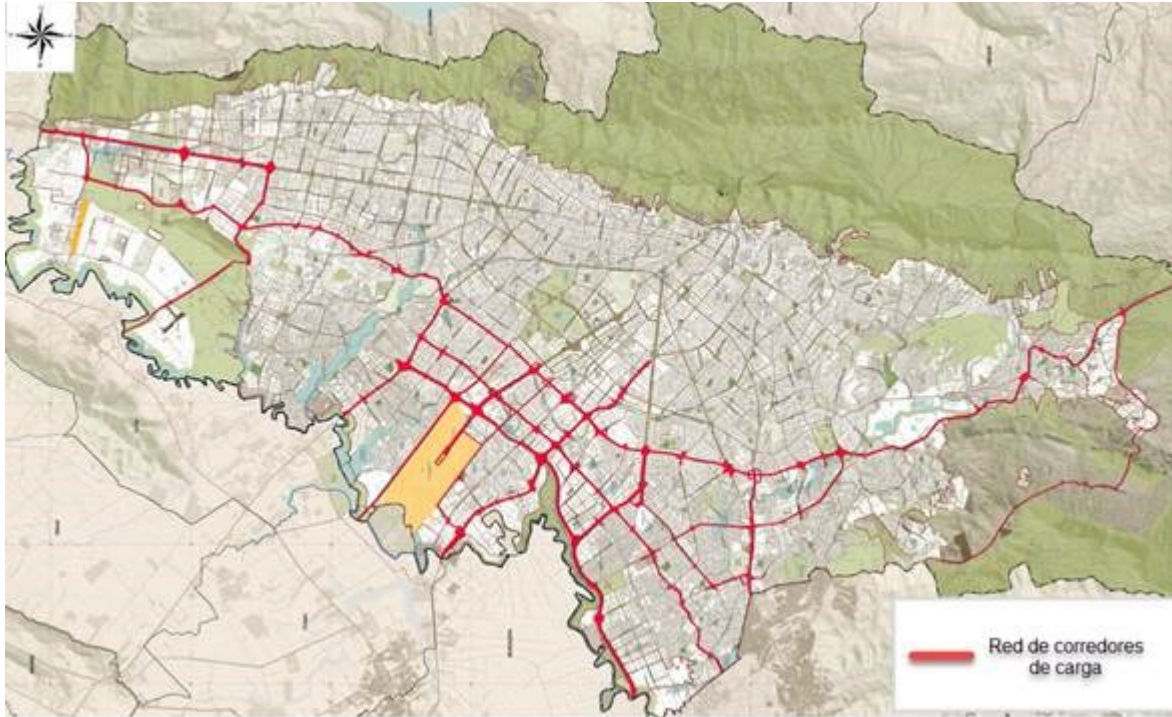
En Bogotá, se cuenta con 127 zonas habilitadas para la realización de operaciones de cargue y descargue, las cuales responden a la necesidad de garantizar operaciones logísticas más eficientes, mejoras en la movilidad y reducción de la congestión vial, al optimizar el espacio público y aportar en la seguridad vial. La ubicación de las zonas de cargue y descargue podrán ser consultadas en los anexos de las respuestas.

- **Corredores de carga**

En términos de corredores de carga, estos se definen dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto Distrital 555 de 2021) así: *“Están conformados por los trazados e infraestructuras que dan acceso a la ciudad y permiten el transporte de mercancías que tienen origen y destino en las zonas de producción, abastecimiento, consumo del área urbana, permiten el tránsito de flujos logísticos que tienen como destino el área rural y la región y contribuyen a la consolidación de las actividades económicas en el Distrito capital.”*

Los corredores utilizados para la distribución urbana de mercancías complementan a los corredores de transporte de carga y soportan el último eslabón de servicio en la cadena de transporte. Esta distribución contempla los movimientos relacionados con la actividad comercial y el suministro y distribución de bienes en las ciudades, incluido el movimiento de mercancías, entregas, recogidas, transferencias, carga y descarga, ubicación, almacenamiento y retorno. Los corredores de carga definidos en el Plan de Ordenamiento territorial se observan en la siguiente figura:

**Figura 1. Sistema de Transporte Público de Pasajeros Urbano-Rural-Regional Carga y Actividad Logística**



**Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021; POT Bogotá, 2021**

Es importante indicar que las vías planteadas por el POT como corredores de carga logísticos no serán de uso exclusivo para el transporte de mercancías. Los corredores planteados dentro del POT son los siguientes:

**Tabla 8 Corredores de carga Bogotá de acuerdo con el Plan de Ordenamiento Distrital de Bogotá**

Avenida Agoberto Mejía Desde la Avenida Manuel Cepeda Vargas hasta la Avenida Bosa y Avenida Bosa desde Avenida Agoberto Mejía hasta la Avenida del Sur
Avenida Autopista al Llano desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida Circunvalar del Sur Avenida Boyacá Desde la Avenida Guaymaral hasta la Autopista al Llano
Avenida Centenario desde Avenida Batallón Caldas y Avenida de las Américas hasta límite del Distrito con los municipios de Funza y Mosquera





Avenida Circunvalar del Sur desde la Autopista al Llano hasta el límite del Distrito con el municipio de Soacha
Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Medellín (CI 80) hasta el límite del Distrito con Soacha Avenida Cota Desde la Avenida San José hasta el límite del Distrito
Avenida de las Américas desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida Agoberto Mejía
Avenida del Sur desde la Avenida Boyacá hasta el límite del Distrito
Avenida El Dorado Jorge Eliecer Gaitán desde la Avenida Boyacá hasta el Aeropuerto el Dorado Avenida El TAM desde Avenida La Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento hasta la Avenida Centenario, calle 13
Avenida José Celestino Mutis (CI 63) desde Avenida Boyacá hasta límite del Distrito
Avenida La Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida El TAM
Avenida Longitudinal de Occidente ALO desde Avenida Medellín (CL 80) hasta límite del Distrito con el municipio de Soacha
Avenida Manuel Cepeda Vargas desde la Avenida Agoberto Mejía hasta la Avenida Longitudinal de Occidente ALO
Avenida Medellín (CL 80) desde la Avenida Boyacá hasta el límite del Distrito
Avenida Paseo de los Libertadores desde la Avenida San José hasta el límite del Distrito
Avenida San José (CI 170) desde la Avenida Paseo de los Libertadores hasta la Avenida Cota Avenida Villavicencio desde Avenida Agoberto Mejía hasta Avenida Boyacá
Carrera 103 desde Avenida el Dorado Jorge Eliecer Gaitán hasta la Avenida la Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento

**Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021; POT Bogotá, 2021**

- **Patios logísticos**

En cuanto a los patios logísticos, la ciudad no cuenta actualmente con espacios de este tipo de carácter público. Los existentes corresponden a iniciativas del sector privado, sobre los cuales la entidad no dispone de información detallada respecto a su estado actual, operación o condiciones técnicas.

- **Control de Tránsito y Transporte a vehículos de carga**



Adicionalmente, a continuación, nos permitimos compartir los resultados obtenidos durante la ejecución de controles a vehículos de carga relacionados a la circulación, cargue y descargue y estacionamiento permanente y posible abandono de vehículos en lugares prohibidos (segmento con restricción - zona verde - andén) por vehículos de carga en la ciudad de Bogotá, y entre los años 2021 y 2025.

**Tabla 9. CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO-VEHÍCULOS DE CARGA AÑOS 2021 A 2025**

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	AÑO				
	2021	2022	2023	2024	2025*
B.19-"Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes"	38	55	21	10	6
C.02-"Estacionar un vehículo en sitios prohibidos"	12215	15435	13796	12834	9007
C.03-"Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito"	532	1401	1514	1861	1730
C.14-"Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente, además el vehículo será inmovilizado"	7421	15353	17518	12105	9346



C.31-"No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito".	3977	6596	7163	5453	5479
<b>TOTAL</b>	<b>24183</b>	<b>38840</b>	<b>40012</b>	<b>32263</b>	<b>25568</b>

**Fuente: Base de Datos SIMUR - Base de Datos QLIK - \*Corte 30/6/2025**

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Señalización implementa diferentes dispositivos de señalización vial, con base en los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial y demás normatividad vigente que rige la materia.

Es importante indicar que el proceso de implementación y mantenimiento de señalización vial en la ciudad para la vigencia 2020-2023 se realizó a través de contratos integrales de obra, los cuales enmarcaron su trabajo en el cumplimiento de las metas establecidas en el proyecto de inversión 7587 del PDD 2020-2024 "*Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá*", incluyendo las actividades de implementación de señalización correspondiente a zonas de cargue y descargue (SR-42 Zona de cargue y descargue - SR-43 Prohibido el cargue y descargue).

A continuación se relaciona la información correspondiente de los contratos suscritos en la vigencia 2020-2023 con el presupuesto asignado para esas vigencias.

**Tabla 10 Contratos suscritos en la vigencia 2020-2023**

PROCESO	ZONA NORTE	ZONA ORIENTE-NORTE	ZONA OCCIDENTE-NORTE	ZONA CENTRO-NORTE	ZONA CENTRO-SUR	ZONA SUR-ORIENTE	ZONA SUR-OCCIDENTE
MODALIDAD DE SELECCIÓN	LICITACIÓN PÚBLICA						
OBJETO	"REALIZAR LAS ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C".						
	<b><u>PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO: \$124.803.268.450</u></b>						



PROCESO	ZONA NORTE	ZONA ORIENTE-NORTE	ZONA OCCIDENTE-NORTE	ZONA CENTRO-NORTE	ZONA CENTRO-SUR	ZONA SUR-ORIENTE	ZONA SUR-OCCIDENTE
PRESUPUESTO OFICIAL (POR ZONA)	\$14.999.038.337	\$17.829.038.350	\$17.829.038.350	\$17.829.038.350	\$17.829.038.350	\$17.829.038.350	\$17.829.038.350
NÚMERO DEL CONTRATO	2021-2569	2021-2020	2021-2021	2021-2022	2021-2023	2021-2024	2021-2025
EMPRESA CONTRATISTA	UNIÓN TEMPORAL SEÑALIZANDO BOGOTÁ	CONSORCIO MYSV OINCO	CONSORCIO S SEÑALVIAL	UT SEÑALIZANDO BOGOTÁ 2023	CONSORCIO SEÑALIZACIONES UNIDAS	CONSORCIO SEÑALIZANDO GC	CONSORCIO SEÑALIZACIÓN VIAL BOGOTÁ
CONTRATO DE INTERVENCIÓN A (Concurso de méritos SDM-CMA-039-2021)	2021-2012 JOYCO S.A.S	2021-2013 CONSORCIO SV BOGOTÁ	2021-2014 CONSORCIO SEGURIDAD VIAL PROCEL 2021	2021-2015 CONSORCIO INTER MOVILIDAD	2021-2016 HNV PROYECTOS	2021-2017 MAB INGENIERIA DE VALOR S. A	2021-2018 CONSORCIO DCB SEGURIDAD VIAL 2021

**Fuente: Secop II**

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad a través del proceso licitatorio SDM-LP-95-2024 el cual tiene por objeto: **“REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**, adjudicó los contratos de obra, que continuarán con la ejecución de las acciones en materia de señalización para las vigencias 2024-2027.

En el siguiente cuadro se presenta un resumen con la información de los contratos de obra de señalización que se encuentran en ejecución en la vigencia 2025 con el presupuesto asignado para cada zona de la ciudad de Bogotá.

**Tabla 11 Contratos suscritos en la vigencia 2024-2027**

PROCESO	ZONA NORTE-ORIENTE	ZONA NORTE-CENTRO	ZONA OCCIDENTE	ZONA CENTRO SUR	ZONA OCCIDENTE-SUR	ZONA SUR-OCCIDENTE	ZONA SUR-ORIENTE
MODALIDAD DE SELECCIÓN	Licitación pública (Obra pública)						
OBJETO	"REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C." ZONA NOR-ORIENTE."						



PROCESO	ZONA NORTE-ORIENTE	ZONA NORTE-CENTRO	ZONA OCCIDENTE	ZONA CENTRO SUR	ZONA OCCIDENTE-SUR	ZONA SUR-OCCIDENTE	ZONA SUR-ORIENTE
<b>PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO OBRA : \$131.400.313.996</b>							
PRESUPUESTO OFICIAL							
(POR ZONA)	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428
NÚMERO DEL CONTRATO	024-3647 <sup>2</sup>	024-3648 <sup>2</sup>	4-3649 <sup>202</sup>	2024-3650	2024-3652	2024-3651	2024-3653
EMPRESA CONTRATISTA	SEÑALIZANDO BOGOTÁ GYP-2024 <sup>C</sup>	T VÍAS SEGURAS <sup>U</sup>	CONSORCIO MOVILIDAD INTEGRAL <sup>CO</sup>	CONSORCIO SEÑALIZAR VIAL BOGOTÁ	CONSORCIO SEÑALIZAR BOGOTÁ 2025	CONSORCIO SEGURVIAL BOGOTÁ	UTES2 024
<b>PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO INTERVENTORIA: \$37.807.647.647</b>							
PRESUPUESTO OFICIAL							
(POR ZONA)	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458
CONTRATO DE INTERVENTORIA (Concurso de méritos SDM-CMA-116-2024)	024-3645 <sup>2</sup> VELNEC S.A.	024-3663 <sup>2</sup> CONSORCIO SEÑALIZACIÓN CCI <sup>C</sup>	4-3664 <sup>202</sup> CONSORCIO DIPROY <sup>CO</sup>	2024-3665 Consortio Intervial IP	2024-3667 CONSORCIO INTEROBRAS POSSO-ALDEIC	2024-3666 CONSORCIO SEGURIDAD CAPITAL 24-27	2024-3668 JOYCO S.A.S BIC

Fuente: Secop II

En los anexos de la proposición se adjunta un cuadro en formato Excel que contiene el detalle de las señales SR-42 (Zona de cargue y descargue) y SR-43 (Prohibido el cargue y descargue) que han sido implementadas desde el año 2021 a la fecha, discriminadas por localidad.

**9. ¿Qué avances se han logrado en la articulación del transporte de carga con los planes de ordenamiento territorial de municipios vecinos a Bogotá en el marco de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca?**



Actualmente la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca se encuentra trabajando junto con los municipios asociados y la gobernación de Cundinamarca en el alineamiento de expectativas y alcance sobre la formulación del Plan Estratégico y de Ordenamiento Territorial para la Región Metropolitana -PERM-. Este plan está definido en la Ley 2199 de 2022 en su artículo 14, como el *“instrumento de planeación de mediano y largo plazo que permite definir el modelo territorial regional, criterios y objetivos e implementar un sistema de coordinación, direccionamiento y programación del desarrollo regional sostenible”*.

En este sentido, el PERM, junto con planes sectoriales como el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y el Plan de Abastecimiento de la región, buscará articular y coordinar instrumentos de planeación multiescalar en torno a diferentes temáticas, incluido el transporte de carga.

En cuanto a la articulación respecto al transporte de carga, es preciso recordar que a la fecha la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se encuentra en proceso de creación en el marco del principio de gradualidad según lo dispuesto por el numeral 6 del artículo 5 de la Ley 2199 de 2022. Teniendo en cuenta lo anterior, sumado al hecho que a la fecha solo el municipio de Soacha está asociado a la RMBC, se han adelantado algunas reuniones con el equipo técnico de la Secretaría de Movilidad del municipio de Soacha, junto con la ARM, con el fin de articular las medidas de restricción al transporte de carga en el corredor de la Autopista Sur.

En el marco de dichos espacios, se ha logrado articular acciones de control al cumplimiento de las medidas de manera conjunta entre ambas autoridades de tránsito, y se está a la espera de que el municipio de Soacha pueda adelantar los respectivos análisis y estudios que permitan armonizar las medidas de restricción a la carga en dicho municipio con las establecidas en el Distrito Capital. Así mismo, se acordaron estrategias como la implementación de operativos de control en Soacha y Bogotá con el objeto de evitar que los vehículos de carga circulen y/o estacionen sobre el corredor de la Autopista Sur en horario de restricción para que se garantice la entrada y salida del transporte público y la ciudadanía en general disminuyendo la circulación de vehículos de carga por este importante corredor vial.

**10. ¿Qué normas, acuerdos o convenios interinstitucionales existen o se han proyectado para armonizar las restricciones, horarios y corredores de carga entre Bogotá y municipios como Soacha, Funza, Mosquera, Cota o Chía?**

La Secretaría Distrital de Movilidad actualmente es miembro permanente de la Alianza Logística Regional de Bogotá - Cundinamarca, espacio creado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 0000789 de 2018, por la cual se fijan lineamientos para la

22

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





creación de alianzas logísticas regionales. En este espacio participan actores importantes de la cadena logística de los sectores público, privado y academia, con quienes se han discutido acciones de articulación de restricciones al transporte de carga. Es así como en el año 2023 se realizó un inventario de restricciones y se elaboró la cartilla de recomendaciones para la generación de nuevas restricciones al transporte de carga desde el componente técnico.

De manera adicional, la SDM ha participado en diferentes mesas de trabajo lideradas por el Ministerio de Transporte para lograr armonizar las restricciones con los municipios vecinos. En esta línea, el pasado 15 de mayo se realizó mesa de trabajo para articular la restricción establecida por el municipio de Chía la cual impacta la circulación de vehículos de carga por la Autopista Norte y la Calle 80.

De manera adicional, en el período de enero a junio de 2025, la SDM articuló con la Alcaldía de Cota la armonización de las restricciones de la vía Suba-Cota. Como resultado de esta coordinación interinstitucional, se logró la implementación de señalización vertical y pasacalles en el tramo correspondiente al municipio de Cota.

Finalmente, el miércoles 22 de enero se llevó a cabo una mesa de trabajo con la participación de funcionarios de la Secretaría de Movilidad de Soacha, la Agencia Regional de Movilidad y la SDM donde se articularon medidas y estrategias tendientes a mitigar el impacto de las restricciones al transporte de carga actuales que impactan principalmente la Autopista Sur.

En síntesis, la SDM participa en mesas de trabajo con los municipios de la región y el Ministerio de Transporte respetando la autonomía que tienen los municipios en cada jurisdicción para implementar regulaciones al transporte de carga que consideren necesarias.

#### **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?**

En el marco de la Comisión Intersectorial para la Integración Regional y la Competitividad – CIIRC-, el Distrito, liderado por la Secretaría Distrital de Planeación, ha trabajado en la articulación y coordinación interinstitucional para definir las propuestas que desde Bogotá se realizan a la RMBC o frente a otros esquemas asociativos respecto a aspectos estratégicos que se relacionen con las relaciones funcionales de Bogotá con otros municipios.



En este sentido, estos espacios han propiciado, entre otros aspectos, a articular las expectativas y alcance de los diferentes sectores frente a instrumentos de planeación que están en fase de formulación desde la RMBC, como es el Plan Estratégico y de Ordenamiento Territorial o los planes sectoriales. El sector movilidad ha sido parte de estos espacios de trabajo en el marco de los 3 hechos metropolitanos definidos en el Acuerdo Regional 008 de 2023, incluido el hecho metropolitano de integración y gestión de la actividad de carga y logística regional.

Como se mencionó previamente, estos instrumentos de planeación están siendo liderados por la RMBC y se encuentran en una etapa previa a su formulación, siendo estos donde se definirán lineamientos estratégicos sobre la política regional de movilidad y abastecimiento, y por lo tanto de la logística y carga.

**12. ¿Qué sistemas de información se utilizan actualmente para el monitoreo en tiempo real del tránsito de carga pesada en Bogotá? ¿Se cuenta con sensores, cámaras, GPS u otras tecnologías asociadas?**

Actualmente en el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, la SDM se encuentra adelantando la estructuración del Plan Maestro del Sistema Inteligente de Transporte para Bogotá, el cual tiene como visión al 2035 convertirse en un referente de movilidad multimodal eficiente y segura, basada en datos y priorizando modos sostenibles. Su objetivo general es implementar un sistema que integre servicios de movilidad, mejore la seguridad vial, reduzca el impacto ambiental y fortalezca la calidad de vida. Entre sus estrategias clave se incluyen: modernizar el Centro de Gestión de Tránsito, integrar centros de control, expandir servicios SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte), fomentar el transporte público y activo, y fortalecer alianzas público-privadas.

La implementación se dividirá en tres etapas: corto plazo (2025-2028) con enfoque en integración y control; mediano plazo (2029-2031) para ampliar cobertura y priorizar transporte sostenible; y largo plazo (2031-2035) con énfasis en colaboración con el sector privado para mejorar la eficiencia logística. Dentro de las estrategias a largo plazo se considera la implementación del servicio SIT “Apoyo a la administración de vehículos de carga” el cual contempla el despliegue de diferentes dispositivos como GPS; OBU (Unidad a Bordo del Vehículo), sensores (en vehículos e infraestructura), cámaras y equipos de control, que permitan contar con mayor información para los conductores de vehículos de carga.

Adicionalmente, la SDM cuenta con dispositivos en vía denominados cámaras salvavidas, estos dispositivos permiten realizar el registro de placas de vehículos que circulan por los corredores viales, bajo este concepto se han realizado ejercicios diversas mediciones para

24

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





monitorear los volúmenes de circulación de vehículos de carga, así como se ha logrado actualizar los análisis respecto a año modelo y características de los viajes en circulación.

Finalmente respecto al monitoreo en línea de información GPS de los vehículos de carga, la SDM no ha logrado acceder a la información ya que las empresas de transporte de carga consideran esta información como confidencial. Sin embargo, desde la Alianza Logística Regional Bogotá - Cundinamarca, se ha trabajado con algunas empresas y la academia para que a través de investigaciones realizadas principalmente por la Universidad de la Sabana y la Universidad de los Andes se logre obtener información de los viajes de carga y publicarla de manera agregada en línea, esta información ha permitido a la entidad monitorear algunos viajes de carga en la ciudad y analizar la información obtenida por estos acuerdos de colaboración a través de la participación de la entidad en los escenarios de discusión y articulación logística regionales.

**13. ¿Qué avances ha tenido el Distrito en el desarrollo o implementación de un Observatorio de Logística y Carga, y qué tipo de información pública está disponible para la toma de decisiones?**

Desde el Observatorio de Movilidad de Bogotá, se informa que, como parte de los avances en el seguimiento a la logística y carga, se han dispuesto dos productos de información pública para la toma de decisiones: un [tablero de control con volúmenes de carga](#), y un estudio de [caracterización del transporte de carga en Bogotá y municipios aledaños](#); ambos productos disponibles en el sitio web del Observatorio (<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co>).

**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?**

Teniendo en cuenta su solicitud, la SDM se permite presentar las metas ejecutadas en la vigencia 2024, que dieron inicio a partir del mes de junio 2024 mediante los proyectos de inversión **7998 “Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.”** y **8000 “Fortalecimiento del sistema de Señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.”**. Se aclara que la SDM formula e implementa políticas y estrategias para una movilidad segura, eficiente, sostenible, inclusiva y accesible, que contribuyan al bienestar y la calidad de vida de la ciudadanía. A través de acciones de señalización, se busca mejorar la seguridad vial para todos los actores del sistema, con un enfoque integral que beneficia a toda la ciudad y no a un grupo poblacional en particular.





Adicionalmente, tal como se indicó en el numeral 8, dentro de las actividades ejecutadas se incluyó la implementación de señalización relacionada con zonas de cargue y descargue, mediante la instalación de señales **SR-42 (Zona de cargue y descargue)** y **SR-43 (Prohibido el cargue y descargue)**, en los puntos donde se identificó dicha necesidad.

A continuación, se relacionan en la tabla 12 las acciones adicionales en materia de señalización para cada localidad conforme con los registros de indicadores que se tienen de la vigencia 2024, las cuales se cumplieron desde Junio a Diciembre 31 2024 y en la tabla No 13 se describen las acciones territorializadas vigencia Enero a Junio 2025.

**Tabla No. 12 Acciones territorializadas vigencia Junio a Diciembre 2024**

N°	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal.	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
1	USAQUÉN	126	9299	0	478	5	82	2,42
2	CHAPINERO	24	8781	0	231	1	57	11,63
3	SANTA FE	5	139	0	5	0	2	1,01
4	SAN CRISTÓBAL	52	6947	0	532	0	110	10,58
5	USME	6	0	0	115	0	6	1,42
6	TUNJUELITO	0	0	0	0	0	0	0
7	BOSA	68	0	0	393	6	78	3,26
8	KENNEDY	29	2	0	48	1	29	0,01
9	FONTIBÓN	15	1	0	58	0	31	3,62

26

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



N°	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal.	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
10	ENGATIVA	97	0	0	411	5	135	13
11	SUBA	239	581	0	1325	13	163	34,6
12	BARRIOS UNIDOS	38	67	0	278	5	69	0,603
13	TEUSAQUILLO	4	8054	0	15	0	5	0
14	LOS MÁRTIRES	4	2392	0	13	0	5	0,35
15	ANTONIO NARIÑO	1	1223	0	12	0	2	0,16
16	PUENTE ARANDA	2	0	0	2	2	6	2,38
17	CANDELARIA	0	54	0	0	0	0	0
18	RAFAEL URIBE URIBE	67	0	0	782	0	233	11,53
19	CIUDAD BOLÍVAR	27	0	0	188	1	51	0,94
20	SUMAPAZ	10	0	0	0	1	5	10,86
<b>TOTAL</b>		<b>814</b>	<b>37540</b>	<b>0</b>	<b>4886</b>	<b>40</b>	<b>1069</b>	<b>108,373</b>

**Fuente: Corte Junio a Diciembre 2024**



**Tabla No. 13. Acciones territorializadas vigencia Enero - Junio 2025**

Nº	ZONA	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	6. Población Beneficiada a ZE	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
1	NOR-ORIENTE	USAQUÉN	-	-	-	4	-		-	2,3
2	NOR-ORIENTE	CHAPINERO	18	455	-	41	-		35	-
3	NOR-ORIENTE	SANTA FE	1	859	-	57	-		-	-
4	SUR-ORIENTE	SAN CRISTÓBAL	-	-	-	-	-		-	-
5	SUR-ORIENTE	USME	36	173	-	86	7	1.890,00	125	-
6	SUR-OCCIDENTE	TUNJUELITO	1	50	-	219	3	2.800,00	12	19,83
7	OCCIDENTE - SUR	BOSA	1	134	-	4	-		1	0,28
8	OCCIDENTE - SUR	KENNEDY	69	200	-	193	-		54	12,35
9	OCCIDENTE	FONTIBÓN	5	511	-	88	-		7	0,68
10	OCCIDENTE	ENGATIVA	44	475	-	67	-		28	-
11	NORTE - CENTRO	SUBA	18	89	-	18	-		-	48,21
12	NORTE - CENTRO	BARRIOS UNIDOS	10	-	-	1	-		-	13,34
13	NOR-ORIENTE	TEUSAQUILLO	-	-	-	-	-		-	-
14	CENTRO-SUR	LOS MÁRTIRES	4	-	-	15	-		2	3,02
15	CENTRO-SUR	ANTONIO NARIÑO	13	-	-	-	-		1	0,89



Nº	ZONA	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	6. Población Beneficiada a ZE	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
16	CENTRO-SUR	PUENTE ARANDA	31	-	-	1			35	1,63
17	NOR-ORIENTE	CANDELARIA	-	3	-	-	-		-	-
18	CENTRO-SUR	RAFAEL URIBE URIBE	-	-	-	-	-		-	-
19	SUR-OCCIDENTE	CIUDAD BOLÍVAR	14	124	-	404	4	1.700,00	112	0,54
20	SUR-ORIENTE	SUMAPAZ	-	-	-	-	-		-	-
<b>TOTAL</b>			<b>265</b>	<b>3.073,00</b>	<b>-</b>	<b>1.198</b>	<b>14</b>	<b>6.390,00</b>	<b>412</b>	<b>103,07</b>

Fuente: Corte Enero a Junio 2025

#### 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 Bogotá, se han implementado políticas específicas para promover el uso de tecnologías limpias en la flota de transporte de carga dentro del marco de la logística urbana sostenible. Desde las acciones de la Red de Logística Urbana, se han venido ofreciendo charlas en torno a herramientas que permiten medir la huella de carbono, optimización de ruta para entregas de última milla, y estrategias hacia la descarbonización de la flota.

Además, Bogotá ha adoptado medidas complementarias como restricciones de circulación más flexibles para vehículos con tecnologías limpias y alianzas con empresas para promover la logística de última milla libre de emisiones. Estos esfuerzos están alineados

29

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





con las metas de la ciudad en materia de sostenibilidad, transición energética y calidad del aire.

De otro lado, una de las más grandes iniciativas a nivel de Distrito es el **Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico FONCARGA**. La Ley 2169 de 2021, en su artículo 32, estableció la creación del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana en el Distrito Capital. Esta ley, *"Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones"*, busca promover el desarrollo bajo en carbono en el país. El Fondo Distrital tiene como objetivo principal impulsar este desarrollo mediante la modernización del parque automotor de carga en Bogotá.

En la misma línea, se estableció mediante el Decreto 203 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 presta el servicio de transporte de carga de que trata el artículo 32 de la Ley 2169 de 2021, y se dictan otras disposiciones"*, que FONCARGA fuera constituido a través de un Contrato de Fiducia Mercantil conforme a lo preceptuado en la Ley 80 de 1993, la Ley 2169 de 2021, las disposiciones especiales contenidas en dicho Decreto, y demás normatividad aplicable. Además, en el artículo 3 del Decreto, se estableció que la celebración del Contrato de Fiducia Mercantil, a través del cual se administren los recursos del Fondo, está a cargo de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA).

Considerando el marco legal establecido por la Ley 2169 de 2021 y el Decreto Distrital No. 203 de 2023, y teniendo en cuenta que la SDA adjudicó la Licitación Pública para el Contrato de Fiducia Mercantil No. SDA-20242740 a la Fiduciaria Popular S.A. en diciembre de 2024, se hizo necesario un convenio interadministrativo marco de cooperación No. 2025-2674, entre la SDM y la SDA, el cual tiene por objeto: "AUNAR ESFUERZOS, CAPACIDADES, EXPERIENCIA, MEDIOS Y RECURSOS TÉCNICOS Y FINANCIEROS ENTRE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE Y LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA ORIENTAR, ESTRUCTURAR, COORDINAR Y DIRIGIR LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES Y PROGRAMAS CON EL FIN DE GESTIONAR LAS ACCIONES NECESARIAS QUE PERMITAN LA 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".





Este convenio permitió establecer los mecanismos de coordinación y colaboración para la gestión de las acciones requeridas para la puesta en marcha y el adecuado funcionamiento del Fondo Distrital. De esta forma, se adelantaron las actividades pertinentes entre las dos entidades para poner en funcionamiento el FONCARGA, logrando iniciar la fase operativa en julio del presente año, estableciendo los lineamientos operativos que contienen las condiciones para aplicar al fondo, así como los requisitos y beneficios para adelantar la modernización del parque automotor de carga en la ciudad y mitigar la contaminación ambiental asociada a este segmento de transporte.

**17. ¿Cuál es el balance actual de zonas de cargue y descargue habilitadas en la ciudad? ¿Cuántas cumplen con criterios técnicos y cuántas han sido identificadas como puntos de conflicto por invasión del espacio público o congestión?**

Desde la Secretaría Distrital de Movilidad, nos permitimos informar que en Bogotá actualmente, se cuenta con 127 zonas autorizadas para la realización de operaciones de cargue y descargue de mercancías y productos, las cuales están distribuidas en 16 localidades de la ciudad como se muestra a continuación:

**Tabla 14. Zonas de cargue y descargue por localidad**

Localidades	No. ZCYD
Barrios Unidos	6
Santa Fe	12
Antonio Nariño	1
Bosa	2
La Candelaria	3
Rafael Uribe	11
Fontibón	1
Los Martires	13
Chapinero	21
Engativá	2
San Cristobal Sur	0
Puente Aranda	25
Tunjuelito	12
Kennedy	4
Usaquén	8
Teusaquillo	2



Suba	4
Usme	0
Ciudad Bolívar	0
Sumapaz	0
<b>TOTAL</b>	<b>127</b>

**Fuente: Secretaría Distrital de movilidad, 2025**

Cada una de las zonas anteriormente mencionadas, son implementadas bajo criterios técnicos dispuestos en las normativas distritales vigentes, Decreto Distrital 840 de 2019, *"Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones."* y Decreto Distrital 077 de 2020 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones"* y el Manual de Señalización Vial de Colombia del 2024.

Adicionalmente, desde la Secretaría Distrital de Movilidad, se viene avanzando en actividades de mantenimiento de la señalización vial propia de las zonas de cargue y descargue, lo cual permite garantizar el sostenimiento de las condiciones técnicas en el tiempo dado el deterioro inevitable de las mismas.

Así mismo, a continuación, se presenta consolidado de imposición de comparendos realizados a vehículos de carga dentro de las zonas de cargue y descargue en la ciudad de Bogotá, durante lo corrido del año 2025:

**Tabla 15 CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO  
ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE - CIUDAD DE BOGOTÁ**

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	NÚMERO DE INFRACCIONES
C.02-"Estacionar un vehículo en sitios prohibidos"	64
C.03-"Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito"	14
C.14-"Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente, además el vehículo será inmovilizado"	7
C.31-"No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito".	5

32

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





DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	NÚMERO DE INFRACCIONES
Otras infracciones	57
<b>TOTAL</b>	<b>147</b>
<b>Fuente:</b> Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) Periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025	

**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?**

Desde la Red de Logística Urbana y a través del equipo de carga de la Subdirección de Transporte Privado de la SDM, se han hecho diversas gestiones tanto a nivel empresarial como institucional con el fin de avanzar en diversos mecanismos de coordinación.

En zonas de alta demanda como el centro ampliado y las zonas industriales y comerciales, se ha impulsado la implementación de las operaciones de cargue y descargue en horarios no convencionales. Así mismo, se han implementado en la ciudad algunas zonas exclusivas para los vehículos de carga con el fin de contar con un tiempo prudencial para este proceso de cargue y descargue de mercancías, y dentro de estas jornadas de sensibilización que se han hecho con acompañamiento desde la Oficina de Gestión Social, también se ha logrado concientizar sobre las buenas prácticas como la programación de citas para evitar congestiones, el uso de horarios no convencionales como las noches, y la logística colaborativa entre empresas para compartir recursos y reducir costos. De esta manera, estas estrategias buscan mejorar la movilidad urbana y disminuir el impacto ambiental y social del transporte de carga en la ciudad.

Además, se han creado espacios de sensibilización sobre este tema de cargue y descargue con organizaciones como la Alianza Logística Regional (ALR) y el Clúster de Logística y Movilidad de la Cámara de Comercio de Bogotá, que reúnen al sector público, privado y académico para promover acuerdos específicos según el territorio. Y en específico desde la Red de Logística Urbana, a través del reconocimiento “Excelencia Logística” se han promovido iniciativas enfocadas a la eficiencia operativa, sostenibilidad ambiental e innovación tecnológica que contribuye a una planeación más concertada y eficiente del cargue y descargue en la ciudad.



**19. ¿Qué proyectos de centros logísticos urbanos o regionales se han planificado o iniciado desde el 2021? ¿En qué localidades o municipios se contempla su ubicación?**

Como se mencionó en la respuesta al numeral 5, la Secretaría Distrital de Movilidad, en alianza con la Terminal de Transporte, verificó los espacios físicos disponibles en la Terminal del Sur y diseñó una estrategia de operación tipo microplataforma logística. Posteriormente, se convocó a diferentes empresas para desarrollar sus actividades de abastecimiento de mercancías dadas las bondades de ubicación estratégica, operación 24 horas, seguridad permanente y acceso directo a la Autopista Sur y Avenida Bosa.

De esta forma y a través de la Red de Logística Urbana, se logró articular a la Terminal de Transporte con el Grupo Nutresa y la empresa Colombina, lo que permitió la puesta en marcha de una nueva microplataforma de logística en el sur de la ciudad.

La implementación de esta microplataforma logística ha generado beneficios como: reducción del número de viajes y del consumo de combustible, lo que contribuye a disminuir la contaminación ambiental, mejora en los tiempos de entrega y disminución de viajes en vacío y la optimización de los costos operativos asociados a la distribución de mercancías.

Gracias a la ubicación estratégica de esta infraestructura, Nutresa ha logrado reducir más de 4.900 kilómetros de recorridos, distribuir más de 4.300 kilogramos adicionales de mercancías, lo que representa un aumento del 1,7% en carga y disminución del número de rutas recorridas en un 19,6%.

Así mismo, se han optimizado los tiempos de trabajo, ya que en menos de cuatro horas se ha logrado cargar 37 vans que distribuyen durante la jornada diurna, así como tres camiones sencillos que operan en horario nocturno.

Este nuevo modelo de distribución ha permitido dejar de consumir cerca de 450 galones de combustible cada seis meses, lo que equivale a una reducción aproximada de 3.600 kg de CO<sub>2</sub>, o 7.200 kg por año. Además, ha contribuido a mejorar la calidad de vida de los trabajadores, quienes ahora no deben desplazarse largas distancias para iniciar su jornada laboral, lo que también ha reducido la duración de su jornada laboral.

Adicionalmente, la SDM en articulación con la Secretaría Distrital de Planeación, ha venido trabajando en la política pública de Actuaciones Estratégicas (AE) en donde se han establecido una serie de agregadores logísticos que permitirán organizar de manera más eficiente la distribución de mercancías en zonas densamente pobladas de la ciudad con alta demanda de carga.



**20. ¿Qué análisis de localización y factibilidad se han realizado para establecer plataformas logísticas que reduzcan la necesidad de circulación de vehículos de carga en el interior de la ciudad?**

La Infraestructura Logística Especializada - ILE hace parte de la red de carga y logística establecida en el Decreto Distrital 555 de 2021 (POT). Esta se define como aquella infraestructura que soporta actividades que consolidan las áreas económicas exclusivas y los grandes servicios metropolitanos, está conformada por áreas que soportan necesidades y procesos logísticos, y en donde se pueden desarrollar actividades de almacenamiento para la distribución, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías.

Este proyecto busca promover la implementación de la Infraestructura Logística Especializada en Bogotá ILE, dado el impacto positivo que estas áreas generarían en la productividad de Bogotá, la conectividad de Bogotá con la región y el resto del país, así como la mejora de la movilidad en Bogotá - Región al contar con áreas destinadas específicamente a realizar actividades necesarias para la distribución de mercancías y/o el intercambio modal. Con este propósito, el sector privado juega un papel fundamental para identificar las oportunidades y necesidades de Bogotá en la materia.

En cuanto a la infraestructura existente, actualmente Bogotá cuenta con la plataforma logística y comercial Los Luceros, ubicada en la Carrera 17 F No. 69 A 32 sur, barrio La Alameda de la localidad de Ciudad Bolívar. La plataforma Logística es un espacio físico para el manejo y movimiento de productos e insumos. La plataforma incluye un área para el manejo y movilización de productos e insumos, con acceso y salida exclusiva para vehículos de carga, caseta de control, seis muelles de descarga mecánicos, zona de almacenamiento en frío y cinco cuartos de congelación.

A continuación se relacionan investigaciones y estudios relacionados que se encuentran en los enlaces adjuntos:

- Estudios de factibilidad para la Plataforma Logística Periurbana en Soacha con el fin de analizar su estructuración técnica, legal y financiera y lograr su promoción y desarrollo. Disponible en el siguiente enlace: <https://plc.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Estudios-BID>
- Estudios investigativos de reconocidas Universidades sobre la localización de la plataforma logística de occidente entre Mosquera y Funza [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1018&context=ing\\_industrial](https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1018&context=ing_industrial)  
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/40169?show=full>





Igualmente, se reitera que la SDM se encuentra desarrollando la encuesta de caracterización de carga de 2024, mediante el contrato de consultoría 2025-2937, y como se mencionó previamente, sus resultados permitirán contar con indicadores que detallan las operaciones logísticas a nivel urbano y regional, los tiempos de operación, sus costos asociados, tercerización, prospectiva logística, entre otros indicadores relevantes, como el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), que den muestra de la evolución de los procesos logísticos de la ciudad, y de esta forma contar con mecanismos de información para construir datos agregados y análisis sobre la logística de la ciudad de Bogotá y sus alrededores relacionados con las plataformas logísticas.

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 23-07-2025 05:57 PM

Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización  
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito  
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Aprobó: Sonia Aleyzandra Gaona Uscategui-Subdirección de Transporte Privado  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 21-07-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 22-07-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 23-07-2025  
Cristian Miguel Quintero -Asesor del Despacho 22-07-2025  
Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 22-07-2025  
William Andres Lobatón-Subdirección de Señalización 17-07-2025  
Elaboró Ramiro Cárdenas - Subdirección de Transporte Privado 17-07-2025  
Luisa Fernanda Rojas Huérfano - Subdirección de Transporte Privado 17-07-2025  
Joan Felipe Páez Sánchez - Subdirección de Transporte Privado 17-07-2025  
Bibiana Rivera - Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Paula Bonilla - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 21-07-2025  
Sergio González - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 18-07-2025  
Andrés Cárdena - Dirección de Planeación de la Movilidad 18-07-2025  
Sergio Eliecer Niño - Subdirección de Transporte Privado 17-07-2025  
Santiago Ramírez Vallejo - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 17-07-2025  
Judy Alexandra Uribe- Subdirección de Señalización 17-07-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos -[https://drive.google.com/drive/folders/12nN\\_zJrSab85SGUByuiXZofWmecNDol4?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/12nN_zJrSab85SGUByuiXZofWmecNDol4?usp=drive_link)





SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

**202510008442841**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

37

*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)*