



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510015966601

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., diciembre 09 de 2025

Señor(a)
LIZ YADIRA MONROY DELGADO

Concejo De Bogota
Calle 36 28a 41

Email: correspondencia@concejobogota.gov.co-comision_tercera@concejobogota.gov.co
Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTA 09-12-2025 04:14:27

2025ER33911 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SDM/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/MO

ASUNTO: RTA PROP 1389 - 2025

OBS: RAD 202510015966601

REF: Respuesta Proposición 1389-2025

Respetada Doctora Monroy

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

1. Sírvase informar de acuerdo a las competencias de su entidad, la implementación de la estrategia Bogotá Productiva 24 Horas en cumplimiento del Acuerdo 706 de 2018.

La SDM ha apoyado la implementación del Acuerdo 706 de 2018 a través de diferentes acciones, cuya finalidad ha sido fortalecer el potencial de la actividad nocturna y la oferta comercial, turística y productiva de la ciudad durante la noche. Para ello, la SDM se ha encargado de desarrollar actividades relacionadas con hacer más eficiente la actividad logística y mejorar la prestación de servicio de transporte público individual tipo taxi durante la noche, las cuales se detallan a continuación:

La mejora en la distribución urbana de mercancías es una necesidad que tienen las ciudades para lograr ser más eficientes, sostenibles y competitivas, siendo la promoción de horarios no convencionales una solución dentro de un conjunto de opciones de implementación en el inmediato, corto, mediano y largo plazo.

Por lo tanto, la Administración Distrital, principalmente la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) y la SDM, han promovido el cargue y descargue en horarios no convencionales, iniciativa de política pública que ha contado con el acompañamiento de representantes del sector privado como lo son la ANDI, FENALCO, INVEST IN BOGOTÁ y CCB, entre otros; alianzas que generaron el desarrollo exitoso de la prueba piloto entre 2021 y 2023, basados en el cumplimiento del Acuerdo 706 de 2018. De esta manera, el piloto contó con la participación de 55 empresas de diferentes sectores, generó ahorro en

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
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



costos operativos de un 35% al realizar entregas en horario nocturno, y una disminución del 45% en tiempos de operación. Como caso de éxito, OXXO adecuó su logística en todas las tiendas de la ciudad para abastecimiento nocturno. De acuerdo con estos resultados, en coordinación con la ANDI se está avanzando en el impulso de la operación logística en horarios no convencionales a través de difusión de información en la red de logística urbana, mostrando los beneficios de su implementación.

Adicionalmente la SDM trabaja en el desarrollo de estrategias que permitan incrementar los viajes de carga en horarios nocturnos en la ciudad dentro de las que se mencionan:

- Micro Plataforma Logística Terminal del Sur (En operación)
- Microplataformas Logísticas y zonas de Cross Docking Bajo en espacios bajo Puentes (DADEP, SDDE, SDM) (En desarrollo)
- Estudio de caracterización de carga 2025, que incluye la identificación de los viajes y volúmenes nocturnos en la ciudad y municipios priorizados (En desarrollo)
- Control tecnológico de excepciones a vehículos de carga (En desarrollo)
- Emisión de permisos para movilización de cargas extrapesadas, extradimensionadas y/o indivisibles con enfoque nocturno (En desarrollo)
- Capacitaciones permanentes a transportadores y empresas por medio de la Red de Logística Urbana de la SDM (En desarrollo)
- Zonas de cargue y descargue (En desarrollo)

En relación con el Transporte Público Individual tipo Taxi, la ciudad cuenta con este servicio las 24 horas de los 7 días de la semana en todo el territorio con una flota cercana a los 50 mil vehículos. Así mismo, se encuentran implementadas 45 zonas amarillas, algunas de las cuales tienen potencial de horario de funcionamiento las 24 horas del día. En complemento de lo anterior, la Entidad trabaja en incorporar acciones y programas que contribuyan a la mejora de las condiciones en la prestación de este servicio, esto con el fin de brindar al usuario un servicio bajo los estándares de calidad y accesibilidad, como la expedición del Protocolo para el Aprovechamiento Económico del Espacio Público para el desarrollo de la actividad de "Zonas de Excelencia Operacional - ZEO" mediante el cual se establecen requisitos para incrementar la satisfacción y seguridad de las y los usuarios, en sitios de alta demanda y actividad nocturna.

2. Sírvase informar en detalle el estado de implementación de la estrategia Bogotá 24 horas desde 2020 hasta la fecha, incluyendo planes de acción, resultados de gestión, indicadores y metas alcanzadas.

Desde la SDM se articulan las estrategias con la SDDE, entidad encargada de liderar y coordinar las acciones a nivel distrital de la Política Bogotá 24 horas, en este sentido la

2

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



entidad trabaja en la estrategia para promover la productividad nocturna en Bogotá garantizando que la movilidad nocturna sea un componente viable de la política. Bajo este enfoque, se busca reducir la circulación de vehículos de carga en las horas de máxima demanda, buscando que las empresas, generadoras, receptoras y transportadoras encuentren ventajas adicionales en la distribución nocturna en la ciudad. Este esfuerzo se desarrolla desde la restricción vigente para vehículos de carga, la cual se dispone mediante los Decretos 840 de 2019 y 077 de 2020, los cuales, respecto de las actividades de cargue y descargue nocturnas, mencionan:

“Artículo 11°.- Cargue y descargue sobre vías arterias. No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital.

Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan los dos (2) ejes, y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento.

Cuando no sea posible atender ninguna de las alternativas antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo.

Parágrafo. - Se exceptúan de la restricción antes prevista, los vehículos señalados en los numerales 1,2,6,7 y 8 del artículo 6 del presente decreto.”

Artículo 8°.- Modificar el artículo [12](#) del Decreto Distrital 840 de 2019 el cual quedará así:

“Artículo 12°- Cargue y descargue en malla vial no arterial. En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan dos (2) ejes, de las 8:00 horas a las 17:00 horas y entre las 20:00 horas y las 06:00 horas, atendiendo las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito, (Ver Tabla 4).”

De acuerdo a lo anterior, la normativa vigente, permite realizar las actividades de abastecimiento de mercancías en horario nocturno, tanto en vías locales, intermedias y arteriales, teniendo en cuenta limitaciones en cuanto a tamaño de vehículos por jerarquía

3

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





vial. Así mismo la SDM, desarrolla actividades de señalización de restricción de circulación de vehículos de carga y/o cargue y descargue de mercancías en tramos viales puntuales de la ciudad donde por condiciones de ruido o geometría las actividades de cargue y descargue de mercancías generan alto impacto negativo principalmente en zonas residenciales de la ciudad.

Paralelamente a la regulación anteriormente mencionada, la SDM ha impulsado alternativas de distribución urbana mediante la colaboración público-privada para reducir la circulación en horas pico. Desde el 2020, esta estrategia ha incluido el lanzamiento de un piloto de cargue y descargue en horarios no convencionales de participación voluntaria en 2021 así como la articulación con actores distritales y privados que se menciona a continuación:

La SDDE junto con la SDM ha evaluado la implementación de estrategias de abastecimiento en horarios no convencionales a través de tres ejes de trabajo clave, así: i) Aprovechamiento de los espacios bajo puentes, parqueaderos y demás bienes del distrito (Piloto Nutresa - DADEP, Mesa de trabajo - Bavaria - DADEP – Movilidad), ii) Alianzas entre privados para gestión de espacios para Cargue y Descargue nocturno (Centros Comerciales & Receptores de Carga - BIMBO & Nutresa-OXXO) y iii) Recolección de insumos de los procesos de cargue y descargue nocturno (Oxxo; Arcos Dorados; Domino's; El Corral; ANDI).

Actualmente, la SDM está enfocada en un piloto de cargue y descargue en el sector de San Victorino entre la carrera 10 y carrera 14, y la calle 9 y calle 13. Este sector cuenta con una escala importante de comercio, resaltando la presencia de centros comerciales, restaurantes y establecimientos de venta al por mayor y por menor de artículos, siendo un sector estratégico por su gran afluencia peatonal. Dada la dinámica de los "madrugones" y los problemas de movilidad generados por el estacionamiento inadecuado, la SDM con apoyo de la SDDE, comerciantes, transportadores, empresas generadoras, comunidad y gremios como ASOSANVICTORINO, en el marco de la estrategia 24/7 ha venido trabajando para mejorar la movilidad del sector y de esta manera lograr disminuir las externalidades generadas por las operaciones de carga para todo el sector, mediante la implementación de medidas como la definición e implementación de zonas de cargue y descargue de mercancías temporales en puntos estratégicos como la calle 9 y la carrera 13 y cambios de sentido vial que resulten efectivas para lograr organizar las actividades de cargue y descargue de mercancías sin realizar una afectación importante a la movilidad de los demás actores de la vía.

Los resultados de rotación y mejoramiento de la movilidad en este piloto determinarán si la medida se implementa de forma definitiva de tal manera que mejore las condiciones de

4

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





abastecimiento y desabastecimiento de mercancías en el sector principalmente para los horarios nocturnos que predominan.

Así mismo, en los últimos años se han implementado zonas de cargue y descargue de mercancías en áreas de alta aglomeración comercial en diferentes puntos de la ciudad, con el fin de que los camiones tengan un espacio para desarrollar esta actividad sin afectar el flujo vehicular. Actualmente, se cuenta con 132 zonas de cargue y descargue para mercancías implementadas en la ciudad.

Igualmente, la SDM se encuentra apoyando al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) y a la SDDE desde el 2024 en transformar los espacios bajo los puentes de Bogotá en áreas seguras y funcionales para crear micro plataformas logísticas de uso nocturno. Esta estrategia busca socializar con las empresas la disponibilidad de estos espacios para su uso. La intervención contempla varias fases, comenzando con el diagnóstico y la concertación con la comunidad, donde se llevan a cabo encuestas y reuniones para identificar las necesidades del sector. Luego, en la etapa de diseño y planificación, se elaboran proyectos arquitectónicos que incorporan espacios culturales, recreativos y comerciales, adaptados a las características del entorno. Posteriormente, se ejecutan las obras, que incluyen la construcción de baños públicos, zonas biosaludables, parques infantiles y áreas de emprendimiento, con el propósito de mejorar la calidad de vida de los habitantes. Finalmente, la operación y el mantenimiento de estos espacios queda en manos de la comunidad, en conjunto con organizaciones aliadas, asegurando su sostenibilidad a largo plazo y promoviendo la participación ciudadana en la gestión del entorno. Desde la Secretaría de Movilidad, como una de las Entidades aliadas, se apoya en la planificación del tránsito, la accesibilidad y socialización con las empresas de la Red de Logística urbana.

Por su parte, en articulación con la SDM, la Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia Ciudadana analizó las problemáticas de la distribución nocturna de mercancías con enfoque en tres delitos (hurto a comercios, automotores y mercancías) y propuso acciones coordinadas para mitigar el impacto, como:

- Puntos críticos que tendrán control en horas de alta concentración del delito y sensibilización por factor de oportunidad (gestores de convivencia y policía).
- Coordinación, orientación y articulación de acciones con empresas de vigilancia de los sectores comerciales (gestores de convivencia y policía).
- Reunión y contacto permanente con frentes locales de seguridad, redes Ciudadanas y asociación de comerciantes.



- Gestores de convivencia en los puntos de control, sensibilizando a la comunidad sobre el autocuidado en los diferentes escenarios, para evitar robos por factor de oportunidad
- Aumento en las frecuencias de monitoreo en los entornos de alta concentración de comercio en horas pico y videovigilancia del PMU.
- Jornadas de antiextorsión con Gaula en los puntos críticos.
- Registro a personas y rondas de Policía con las balizas encendidas generando disuasión y registro a personas
- Jornadas de control migratorio.

Cabe mencionar que, la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) contribuye con la medición de ruido generado por las operaciones nocturnas, atendiendo a las solicitudes ciudadanas.

Es así que, a través de estas acciones, se ha venido apoyando la implementación de la estrategia Bogotá Productiva 24 horas, con el fin de fortalecer el potencial de la actividad nocturna y la oferta comercial, turística y productiva de la ciudad durante la noche.

En última instancia, estas regulaciones y estrategias voluntarias buscan generar la transición requerida y progresiva para que todos los actores de la cadena logística adapten sus actividades. Reconociendo que no todas las actividades pueden operar de noche (por temas de seguridad, ruido o costos laborales, desplazamiento de trabajadores, entre otros aspectos), el objetivo es que la cadena logística adapte sus procesos. Esto permitirá un mejor uso de la infraestructura vial en periodos de baja demanda, lo que resultará en una disminución de los impactos en seguridad vial y un aumento en la eficiencia económica y ambiental que la ciudad necesita.

En coherencia con este propósito de optimizar la operación en todos los horarios, la Secretaría Distrital de Movilidad garantiza las condiciones necesarias para que la movilidad nocturna funcione de manera segura y continua, para ello cuenta con 1.278 agentes de tránsito distribuidos en tres turnos rotativos que aseguran presencia institucional las 24 horas del día. Esta operación prioriza 14 corredores estratégicos y zonas de alta afluencia y siniestralidad, donde los agentes realizan regulación del tráfico, prevención de siniestros, pedagogía vial, imposición de comparendos y atención de emergencias. Esta cobertura continua permite mantener el orden y la seguridad vial en toda la ciudad, incluso en los periodos de mayor demanda operacional.

Este esquema operativo constituye un apoyo directo a la estrategia Bogotá 24 Horas, ya que garantiza que las actividades económicas, culturales y de transporte nocturno cuenten con acompañamiento permanente de la autoridad de movilidad. En las noches y madrugadas se fortalecen los controles de embriaguez, velocidad y comportamientos

6

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





riesgosos, brindando condiciones seguras para quienes trabajan, se movilizan o disfrutan la ciudad en horarios extendidos. De esta manera, la SDM aporta una operación robusta y continua que es clave para el éxito de Bogotá 24 Horas.

3. Sírvase informar amplia y detalladamente qué tipo de modelos de ciudad a nivel global se han dispuesto en consideración en el estudio diagnóstico para implementar medidas en la estrategia Bogotá Productiva 24 Horas.

En términos de logística urbana, en el contexto internacional¹ se pueden encontrar experiencias de cargue y descargue nocturno de mercancías con impactos positivos en el aspecto económico, social y ambiental, tales como: a) Piloto Supermarket, Holanda (2008), b) Programa PIEK, Holanda (1999-2004) y c) Entregas nocturnas Barcelona (2003).

El *programa PIEK* en Holanda fue una iniciativa desde el sector público llevada a cabo por el Ministerio de Vivienda, el Ministerio de Economía y el Ministerio de Económica con el objetivo principal de desarrollar técnicas silenciosas para las actividades de descargue de mercancías desarrollada bajo un trabajo colaborativo con transportadores, operadores de carga y receptores de mercancía entre 1999 y 2004.

Este programa permitió a los transportadores realizar sus actividades logísticas produciendo bajos niveles de ruido; esto habilitó la posibilidad de disponer de operaciones de cargue y descargue de mercancías inclusive en las noches, de acuerdo con la regulación vigente. Adicionalmente, este programa generó una menor molestia de parte de los ciudadanos, ante políticas de economía de 24 horas.

De manera articulada con el programa PIEK, en 2008 se lleva a cabo el *Piloto Supermarket* para la distribución urbana de mercancías en horarios no convencionales (en la tarde y en la madrugada) en 8 municipalidades diferentes, midiendo indicadores como duración de los viajes, consumo de combustible y generación de material particulado (MP) y emisiones de CO₂.

Dentro de los resultados de este piloto se tienen:

- **Económicos:**
 - Mejor utilización de la flota.

¹ Best Urban Freight Solutions II. (2008). Recuperado de:
http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/key_issuesII/BESTUFS_Quantification_of_Urban_Feight_Transport_Effects_II.pdf



- Mejor utilización de la capacidad del centro de distribución.
- Mejor utilización de la reducida capacidad de la infraestructura.
- Impacto en costos: menores costos por hora-vehículo por una mejor cobertura de los costos fijos y mayores costos por mano de obra en horario nocturno.
- En un nivel macroeconómico se estima una reducción total de costos operativos de transporte de 58,7 millones de Euros / año.
- **Ambientales:**
 - Reducción de 10% en tiempos de viaje.
 - Reducción en el consumo de combustible: 14 millones de litros / año.
 - Reducción de emisiones de CO₂: 36 millones de Kg (macro -nivel).
 - Reducción de material particulado: 60 000 Kg (macro-nivel).
- **Sociales:**
 - Menos accidentes en vía: reducción del número de kilómetros de vehículos combinados y menor número de usuarios vulnerables en vía durante la noche.
 - Mejoras en la calidad de las entregas.
 - Menores interrupciones por otros actores de la vía.

Por otra parte, en 2003 se desarrolla el programa de *Entregas Nocturnas de Barcelona* que contempló las siguientes características:

- Realización de entregas nocturnas entre las 23:00 y las 24:00 horas.
- Adaptación de equipos de ruido a los vehículos de transporte de carga.
- Espacios reservados para la operación de cargue y descargue.
- Entrenamiento e instrucciones para un buen comportamiento.

Este programa demostró que la entrega de mercancías, bajo las condiciones expuestas, no produjo ruido por parte de los vehículos de carga, pero sí por las actividades propias del cargue y descargue de mercancías, por lo cual se identificó la importancia de realizar formación especializada del comportamiento a los conductores y manipuladores de la carga. La combinación de estos dos factores permitió disminuir los niveles de ruido de esta actividad nocturna.

Dentro de los resultados de este programa se pueden resaltar los siguientes:

- **Económicos:**
 - El retorno de la inversión se da en tres años.
 - Siete vehículos de 12 toneladas que operan en el día pueden ser reemplazados por dos vehículos de 40 toneladas operando en la noche.

8

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





- Costos adicionales por trabajo en horario nocturno del personal.
- Para los siete puntos de desarrollo del programa se estima un ahorro de 6.000 Euros/mes.
- **Sociales:**
 - Conductores y propietarios ven en las entregas nocturnas una oportunidad de empleo.
 - La reacción de los residentes a las zonas circundantes sobre las entregas nocturnas fue positiva.

Por otra parte, en la actualidad la SDM se encuentra desarrollando el estudio de consultoría No 2025-2937 denominado caracterización del transporte de carga en Bogotá y municipios priorizados, dentro de los principales entregables de este estudio se encuentra la caracterización del transporte de carga nocturno en la ciudad, con este insumo, se pretende realizar el análisis de las estrategias de desarrollo del abastecimiento nocturno en la ciudad, adecuando las principales experiencias internacionales al ámbito local, en el marco de la política Bogotá 24 horas. Se espera contar con este insumo en el primer semestre del 2026.

9. Sírvasse informar de manera amplia y detalla los avances anuales registrados desde el año 2020 hasta la fecha en materia de movilidad nocturna en el marco de la estrategia Bogotá 24 Horas, con especial énfasis en la implementación de rutas circulares de transporte, así como en las acciones adoptadas en materia de seguridad y convivencia en el transporte público durante el horario nocturno

En respuesta al numeral 9 como cabeza de sector adjuntamos los insumos emitidos por Transmilenio S.A que hace parte del sector Movilidad del Distrito y no está citado en la proposición, sin embargo, es esta entidad la competente frente a las respuestas.

Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 09-12-2025 09:45 AM



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510015966601

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Nicolás Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Sonia Aleyzandra Gaona Uscategui-Subdirección de Transporte Privado
Revisó: Daniel Álvarez -Enlace Concejo 04-12-2025
Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 04-12-2025
Gina Salazar- Asesora del Despacho 04-12-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 03-12-2025
Fanny Bertossi - Subsecretaría de Política de Movilidad 04-12-2025
Elaboró: Ramiro Alfonso Cárdenas - Subdirección de Transporte Privado 04-10-2025
Fabián Rodrigo Iguavita - Contratista DAC 02-12-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos - https://drive.google.com/drive/folders/15u5PiPy8lQe0EZlSwxqiN45WTK3rb5cl?usp=drive_link

10

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
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