

INFORME FINAL

CONTRATO No. 686 DE 2025

OBJETO DEL CONTRATO: CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIO DE ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ

CONTRATISTA

FUNDACION SOLTRANSVIAL
Nit. 900816881-1
R. Legal. Favio Antonio Ordoñez Sedeño
C.C. No 18.125.975 de Mocoa (P)

SUPERVISOR:

Jessa Hayle Pino Rios
Secretaria de Movilidad y Transporte

*Solución Integral para la Movilidad
Seguridad Vial, Tránsito y Transporte*

**DEPARTAMENTO DE CHOCÓ
MUNICIPIO DE QUIBDÓ
2025**

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	2
INFORMACIÓN CONTRACTUAL	3
“BRINDAR CAPACITACIÓN A TRAVÉS DE UN DIPLOMADO EN SEGURIDAD VIAL, NORMATIVIDAD DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN VIAL A FUNCIONARIOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRÁNSITO.”	3
ALCALDÍA DE QUIBDÓ – NIT 891.680.011-0	3
RELACIÓN DE GARANTÍAS DE CUMPLIMIENTO	3
INFORME DE ACTIVIDADES Y EJECUCION	3
CRONOGRAMA APROBADO	¡Error! Marcador no definido.
LISTADO DE ASISTENTES MATRICULADOS AL DIPLOMADO	¡Error! Marcador no definido.
TRABAJO INDEPENDIENTE	¡Error! Marcador no definido.
ENCUENTROS SINCRONICOS.....	¡Error! Marcador no definido.
CLASES PRESENCIALES	¡Error! Marcador no definido.
INFORME ADMINISTRATIVO	¡Error! Marcador no definido.
Relación personal propuesto	¡Error! Marcador no definido.
Informe actividades ejecutadas por el personal.....	¡Error! Marcador no definido.
BALANCE GENERAL Y FACTURACIÓN	28

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Evidencia fotográfica del trabajo del equipo consultor.	5
Ilustración 2. Evidencia de los diálogos con comerciantes.	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 3. Formato de recolección de datos.	11
Ilustración 4. Evidencia solicitud de información.	12
Ilustración 5. Carpeta de Google drive del estudio.	13
Ilustración 6. Cronograma de la consultoría	¡Error! Marcador no definido.

INTRODUCCIÓN

El presente informe en cumplimiento a las actividades al contrato N° 686 de 2025, cuyo objeto “CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIO DE ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ.” suscrito entre el, MUNICIPIO DE QUIBDÓ - CHOCÓ y la firma contratista, FUNDACION SOLTRANSVIAL Nit. 900816881-1 R. Legal FAVIO ANTONIO ORDOÑEZ SEDEÑO C.C. No 18.125.975 de Mocoa (P).

INFORMACIÓN CONTRACTUAL

CONTRATO:	No. 686 de 2025
OBJETO DEL CONTRATO:	"CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIO DE ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ
CONTRATANTE:	ALCALDÍA DE QUIBDÓ – NIT 891.680.011-0
CONTRATISTA:	FUNDACION SOLTRANSVIAL NIT. 900816881-1 Legal FAVIO ANTONIO ORDOÑEZ SEDEÑO C.C. No 18.125.975 de Mocoa (P).
SUPERVISOR:	JESSA HAYLE PINO RIOS – Secretaria de Movilidad y Transporte
PLAZO DE EJECUCIÓN:	HASTA 22 DE DICIEMBRE DE 2025
ACTA DE INICIO:	23 DE SEPTIEMBRE DE 2025
VALOR TOTAL DEL CONTRATO:	NOVENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y DOS MIL CUATROCIENTOS VEINTICUATRO PESOS MCTE (\$92.742.424)

RELACION DE GARANTÍAS DE CUMPLIMIENTO

GARANTIAS	No. Póliza	VIGENCIA DESDE	VIGENCIA HASTA	ASEGURADORA	SUMA ASEGURADA
Cumplimiento	CHU-100057083	18/09/2025	18/12/2026	Seguros Mundial	18.548.500,00
Prestaciones sociales	CHU-100057083	18/09/2025	18/12/2028	Seguros Mundial	9.274.250,00
Calidad del servicio	CHU-100057083	18/12/2025	18/12/2030	Seguros Mundial	18.548.500,00

INFORME DE ACTIVIDADES Y EJECUCION

El presente informe de actividades es con relación al contrato:

Según la cláusula novena del contrato:

PRODUCTOS DE LA CONSULTORIA.

Los productos a entregar en virtud de la ejecución del contrato son los siguientes:

- Identificación y análisis de las zonas utilizadas, formales o informales, para cargue y descargue de mercancías, con evaluación de sus impactos sobre la movilidad, seguridad vial y el entorno urbano.
- Trabajo de campo con recolección de información primaria
- Revisión documental y normativa relacionada.
- Incorporación de aportes de actores clave (autoridades, gremios, transportadores, comerciantes, comunidad).
- Conclusiones claras sobre las problemáticas identificadas y sus implicaciones.

Informe de Priorización y Focalización

- Establecimiento de criterios técnicos, sociales y de movilidad para la priorización.
- Clasificación por nivel de prioridad (alta, media, baja), con justificación metodológica.
- Descripción técnica de cada zona priorizada.
- Localización y fichas técnicas por zona. Incorporación de observaciones de la supervisión.

Documento de Planeación

- Propuesta técnica y operativa que incluya:
- Definición de zonas habilitadas para carga y descarga.
- Horarios diferenciados de operación.
- Restricciones por tipo de vehículo.
- Condiciones específicas de operación.
- Estrategia de socialización y articulación con actores viales y sectores económicos, en coordinación con la Secretaría de Movilidad.
- Cronograma indicativo para la ejecución progresiva de la estrategia.
- Inclusión de los ajustes derivados del proceso de validación con la supervisión

Identificación y análisis de las zonas utilizadas, formales o informales, para carga y descarga de mercancías, con evaluación de sus impactos sobre la movilidad, seguridad vial y el entorno urbano.

El equipo consultor ha dado cumplimiento a este componente mediante la identificación, análisis y evaluación detallada de las zonas céntricas definidas en el estudio —tanto formales como informales— para las actividades de carga y descarga de mercancías.

Para ello, se llevó a cabo un trabajo de campo exhaustivo, que incluyó observación directa, levantamiento fotográfico y georreferenciación de los puntos identificados, complementado con la aplicación de encuestas y entrevistas a comerciantes, transportadores y actores del sector.

A partir de la información recolectada, se realizó el análisis de los impactos asociados a dichas zonas en materia de movilidad, seguridad vial y afectaciones al entorno urbano, identificando problemáticas recurrentes como ocupación indebida del espacio público, congestión vehicular, riesgos para peatones y alteraciones en la dinámica comercial.

Este proceso permitió obtener un diagnóstico técnico integral, que constituye la base para formular estrategias y propuestas orientadas a mejorar la organización y eficiencia de las operaciones de carga y descarga en el municipio, contribuyendo al ordenamiento y a la movilidad sostenible.



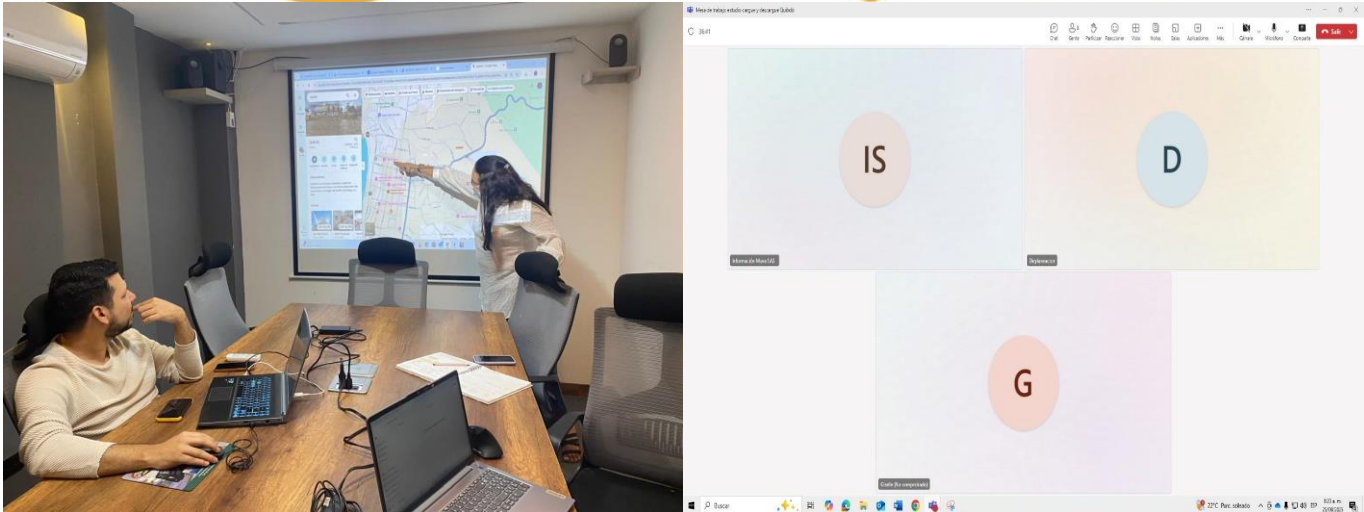


Ilustración 1. Evidencia fotográfica del trabajo del equipo consultor.

Trabajo de campo con recolección de información primaria Incorporación de aportes de actores clave (autoridades, gremios, transportadores, comerciantes, comunidad).

El equipo consultor ha dado cumplimiento a este ítem mediante la ejecución de actividades de trabajo de campo orientadas a la recolección de información primaria, con el fin de obtener datos actualizados y representativos de la dinámica de carga y descarga de mercancía en el municipio de Quibdó.

Asimismo, se realizaron diálogos directos con comerciantes y actores de la zona, con el propósito de incorporar sus percepciones y aportes sobre la situación actual y las necesidades del sector. Paralelamente, se efectuó la toma de evidencia fotográfica que respalda las observaciones realizadas en campo.

Estas acciones permitieron fortalecer el diagnóstico participativo del estudio, integrando la visión de los actores involucrados y garantizando un enfoque técnico y socialmente pertinente.



Imagen 1. Fotografías Cra 6 con Cl 26 y Cl 26 con Cra 4 / Fuente: propia. Septiembre 2025.

DIAGNOSTICO EN CAMPO:

- Carrera 5 – Calle 27: se evidencia el uso del espacio como parqueo para transporte intermunicipal de pasajeros hacia el municipio de Lloró (aprox. 40 minutos de distancia).



Imagen 2. Fotografías Cra 5 con Cll 27 / Fuente: Elaboración propia. Septiembre 2025.

- Carrera 6 entre calles 26 y 27: parqueo de buses de la empresa *Transprogreso*, que cubren rutas hacia la zona rural de El Carmen, atendiendo principalmente población indígena.



Imagen 3. Fotografía Cra 6 entre Cll 26 y 27 / Fuente: Google Maps.

- Carrera 4 – entre calles 24 y 25: presencia de un supermercado de gran superficie (Supermercado Mercadario) y un establecimiento D1 que generan alta demanda de carga y descarga, lo que contribuye a la congestión en este tramo vial.



Imagen 4. Fotografía Cra 4 entre Cll 24 y 25 / Fuente: Google Maps.

- Calle 26 (Alameda): se ha consolidado como zona permanente de vendedores ambulantes desde la carrera 2 hasta la carrera 6, ocupando espacio público y dificultando la movilidad peatonal y vehicular.



Imagen 5. Fotografías Cll 26 con Cra 4/ Fuente: Elaboración propia. Septiembre 2025.

- Carrera 4 – Calle 25 (Casa de la Cultura): funciona como punto de cargue y descargue de mercancías para un punto de Servientrega.



Imagen 6. Fotografías Cra 4 con Cll 25 / Fuente: Elaboración propia. Septiembre 2025.

- La zona céntrica del municipio presenta una notable deficiencia en la disponibilidad de parqueaderos públicos y privados, situación que genera un impacto negativo en la movilidad urbana.



Imagen 7. Fotografías de Parqueaderos Privados / Fuente: Elaboración propia. Septiembre 2025.

- Carrera 5 entre calles 26 y 27: los comerciantes informaron que, debido al cierre vial de Medellín y a las condiciones de seguridad, no se realizan descargues nocturnos. Las actividades inician a partir de las 6:00 a.m. La comunidad, representada por el señor Álvaro Canizales (Distribuidor de Carnes D'Todo), manifiesta que cuentan con un servicio de seguridad privada financiado por los propios comerciantes.



Imagen 8. Fotografías Cra 5 con Cll 26 / Fuente: Elaboración propia. Septiembre 2025.

- Calle 28 (sentido Oriente – Occidente): presenta alta congestión vehicular, generando trancones en el núcleo de la zona comercial.
- Se evidencia señalización vertical SR42 para puntos de carga y descarga de mercancías.

📍 Calle 4 N°42-29 B/El Lido
Cali - Valle Del Cauca

☎ 310 388 8133 - (2) 407 3804

✉ gerencia@soltransvial.com - servicioalcliente@soltransvial.com

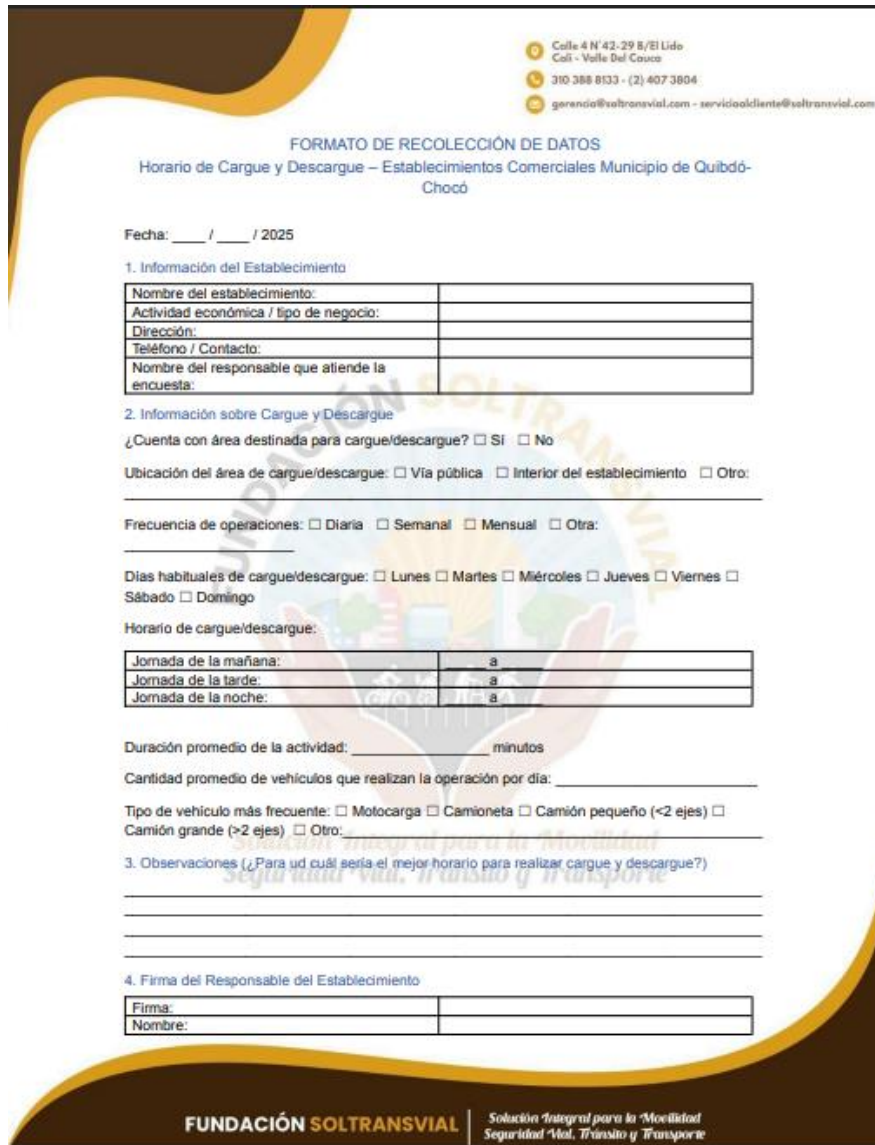




- Revisión con el área de planeación de la alcaldía municipal, el ingeniero de movilidad de la secretaria, la secretaria de tránsito y movilidad y el equipo consultor de fundación, para definir puntos de la formulación del proyecto teniendo en cuenta un enfoque territorial.



Durante esta fase se aplicó una caracterización a 12 establecimientos de comercio localizados en el área de estudio, abordando aspectos relacionados con horarios de operación, frecuencia de cargue y descargue, y problemáticas asociadas a la movilidad y ocupación del espacio público.



Calle 4 N° 42-29 B/El Lido
 Cali - Valle Del Cauca
 310 388 8133 - (2) 407 3804
 gerencia@soltransvial.com - servicioalcliente@soltransvial.com

FORMATO DE RECOLECCIÓN DE DATOS
 Horario de Cargue y Descargue – Establecimientos Comerciales Municipio de Quibdó-Chocó

Fecha: ___ / ___ / 2025

1. Información del Establecimiento

Nombre del establecimiento:	
Actividad económica / tipo de negocio:	
Dirección:	
Teléfono / Contacto:	
Nombre del responsable que atiende la encuesta:	

2. Información sobre Cargue y Descargue

¿Cuenta con área destinada para cargue/descargue? Sí No

Ubicación del área de cargue/descargue: Vía pública Interior del establecimiento Otro:

Frecuencia de operaciones: Diaria Semanal Mensual Otra:

Días habituales de cargue/descargue: Lunes Martes Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo

Horario de cargue/descargue:

Jornada de la mañana:	a
Jornada de la tarde:	a
Jornada de la noche:	a

Duración promedio de la actividad: _____ minutos

Cantidad promedio de vehículos que realizan la operación por día: _____

Tipo de vehículo más frecuente: Motocarga Camioneta Camión pequeño (<2 ejes) Camión grande (>2 ejes) Otro: _____

3. Observaciones (¿Para ud cuál sería el mejor horario para realizar cargue y descargue?)

4. Firma del Responsable del Establecimiento

Firma:	
Nombre:	

FUNDACIÓN SOLTRANSVIAL | Solución Integral para la Movilidad
 Seguridad Vial, Tránsito y Transporte

Ilustración 2. Formato de recolección de datos.

Revisión documental y normativa relacionada

El equipo consultor ha dado cumplimiento a este ítem mediante la gestión, recopilación y análisis de información documental y normativa relevante para el desarrollo del estudio.

Para tal fin, se emitieron cuatro (4) oficios formales dirigidos a la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quibdó, solicitando información técnica, cartográfica y normativa necesaria para garantizar la veracidad y actualidad de los datos utilizados en el diagnóstico.

Adicionalmente, se creó una carpeta compartida en la plataforma Google Drive con el objetivo de facilitar el trabajo colaborativo del equipo consultor, permitiendo la consolidación, revisión y trazabilidad de los documentos recopilados. Esta actividad ha permitido garantizar la coherencia técnica y normativa del estudio, asegurando la alineación con las disposiciones legales vigentes y las políticas de movilidad urbana aplicables al municipio.

The screenshot displays an email interface with a sidebar on the left showing search results for 'Solicitud de información - Contrato 686-2025 - Fundación Soltransvial'. The main content area shows an email from JESSIKA MORA to jessa.pino@quibdo-choco.gov.co, dated Monday, September 29, 2025, at 9:19 AM. The email subject is 'Oficio solicitud información c...' (229 KB). Below the email is a business card for Jessika Mora Guerron, COORDINADORA DE PROYECTOS, Ingeniera mecánica, with contact information: 310 388 8133, 310 388 8130, and operaciones@soltransvial.com. The email body contains a message from 'Usted' (You) dated Friday, September 26, 2025, at 10:47 AM, stating: 'Reciban un cordial saludo. Por medio del presente, me permito remitir adjunto el oficio mediante el cual se solicita la información necesaria para dar inicio ...'. Below this is a response from JESSA PINO to nataliadorz@gmail.com, dated Wednesday, November 19, 2025, at 14:32. The response includes two attachments: 'RESPUESTA A SOLICITUD DE ...' (1 MB) and 'ACTA DE REUNION PARA CO...' (68 KB). The response text is dated Quibdó, 19 de noviembre de 2025, and is addressed to Señor FAVIO ANTONIO ORDOÑEZ SEDEÑO, Representante Legal of Fundación Soltransvial. The subject is 'Respuesta a solicitud de información del Contrato No. 686-2025.' The response begins with 'Cordial saludo,' and states: 'En atención a su oficio mediante el cual solicita información complementaria para el desarrollo de la "Consultoría para la elaboración del estudio de zonas de cargue y descargue en el municipio de Quibdó" (Contrato No. 686-2025), esta Secretaría se permite informar lo siguiente, de acuerdo con las competencias de la dependencia:'. Below the response is another message from 'Usted' dated Wednesday, October 29, 2025, at 12:33, stating: 'Reciban un cordial saludo. De manera atenta, nos permitimos remitir el Oficio No. 4, mediante el cual se solicita información complementaria necesaria para el ...'.

Ilustración 3. Evidencia solicitud de información.

Mi unidad > ESTUDIO DE CARGUE Y ...

☑ ☰ ⓘ

Tipo Personas Modificado Fuente

Nombre ↑	Propietario	Fecha de modificación	Tamaño de a	Ordenar
fotos	yo	26 sept yo	—	⋮
Información enviada por Quibdó	yo	3 oct yo	—	⋮
REFERENCIA BIBLIOGRAFICA	yo	2 oct yo	—	⋮
16 caracterizaciones.pdf	yo	21 oct yo	8 MB	⋮
CONTRATO DE CONSULTORIA ZONAS (1) (1).pdf	yo	25 sept yo	951 kB	⋮
Decreto 0234 de 2020 Cargue y Descargue (1).pdf	yo	25 sept yo	418 kB	⋮
DIAGNOSTICO CARGUE Y DESCARGUE QUIBDO.docx	gisellegutierrez0211	9 oct gisellegutierrez0211	9 kB	⋮
Estructura Estudio de Zonas de Cargue y Descargue.docx	yo	2 oct jorgeco0106	195 kB	⋮
Estudio Cargue y Descargue V1. 2025 QUIBDO.docx	yo	2 oct jorgeco0106	509 kB	⋮
Estudio Cargue y Descargue V2. 2025 QUIBDO.docx	yo	29 oct yo	12,5 MB	⋮
Estudio Cargue y Descargue V3. 2025 QUIBDO (1).docx	yo	15:45 jorgeco0106	14,5 MB	⋮
FORMATO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS QUIBDO.docx	gisellegutierrez0211	9 oct jorgeco0106	209 kB	⋮
Oficio solicitud información.docx	yo	29 oct gisellegutierrez0211	617 kB	⋮
PIMU Quibdó Fase I.pdf	jorgeco0106	6 oct jorgeco0106	29,3 MB	⋮
PIMU Quibdó Fase II.	yo	7 oct yo	55 MB	⋮

Mi unidad > ESTUDIO DE CARGUE ... > Información enviada por...

☑ ☰ ⓘ

Tipo Personas Modificado Fuente

Nombre ↑	Propietario	Fecha de modificación	Tamaño de a	Ordenar
ACUERDO 008 DE 2002 - POR EL CUAL SE EXPIDE EL PLAN DE USO DE NORMAS URBANÍSTICAS PARA USO Y T...	yo	3 oct yo	3,4 MB	⋮
ACUERDO 009 DE 2002 - POR EL CUAL SE ADOPTA EL CODIGO URBANISTICO DEL MUNICIPIO DE QUIBDO....p...	yo	3 oct yo	3,5 MB	⋮
captura de pantalla correo.JPG	yo	3 oct yo	100 kB	⋮
Decreto 0234 de 2020 Cargue y Descargue (1).pdf	yo	3 oct yo	418 kB	⋮
FORMATO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS QUIBDO.docx	yo	3 oct yo	194 kB	⋮
NORMAS MUNICIPALES EN MATERIA URBANISTICAS Y PLANEAMIENTO FISICO.docx	yo	3 oct yo	824 kB	⋮
PIMU Quibdó Fase I.pdf	jorgeco0106	6 oct jorgeco0106	29,3 MB	⋮
PIMU Quibdó Fase II.	yo	7 oct yo	55 MB	⋮
Plano 1 RED VIAL DE LA REGIÓN NOROCCIDENTE DE COLOMBIA.pdf	yo	28 oct yo	2,4 MB	⋮
Plano 3 JERARQUIZACIÓN VIAL PROPUESTA.pdf	yo	28 oct yo	1,7 MB	⋮
Plano 14 SEÑALIZACIÓN DE ZONAS ESCOLARES.pdf	yo	28 oct yo	1,7 MB	⋮
Plano 32 JERARQUIZACIÓN VIAL FUNCIONAL.pdf	yo	28 oct yo	1,7 MB	⋮
PLANO COMUNAS.pdf	jorgeco0106	29 sept jorgeco0106	912 kB	⋮
Plano POT Quibdó 2002.pdf	jorgeco0106	29 sept jorgeco0106	668 kB	⋮
PLSV - PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL QUIBDO .pdf	yo	7 oct yo	2,9 MB	⋮

Ilustración 4. Carpeta de Google drive del estudio.

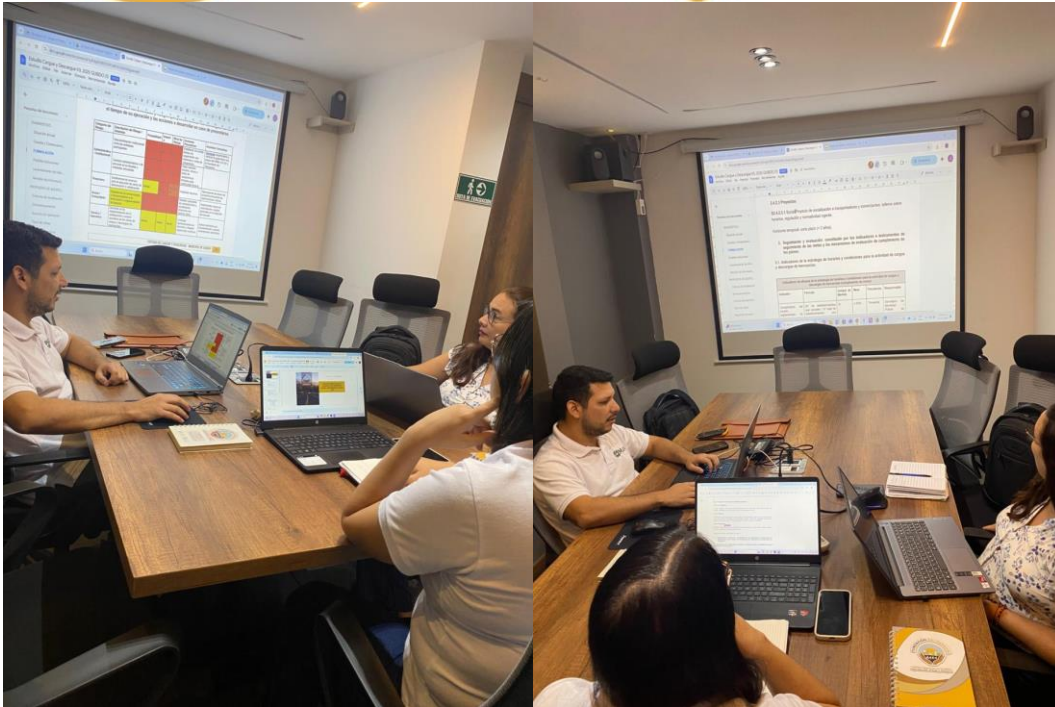


Ilustración 5. Evidencia fotográfica del trabajo del equipo consultor.

Conclusiones claras sobre las problemáticas identificadas y sus implicaciones.

Desde la página 21 hasta la 23 del del estudio de cargue y descargue se pueden observar la síntesis de las problemáticas identificadas, con sus causas y consecuencias:

<p>Causas y Consecuencias de las Problemáticas Identificadas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uso inadecuado de la vía pública como parqueo de transporte intermunicipal y rural. <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Despachos no autorizados para el parqueo y operación del transporte intermunicipal y rural, debido a que el Terminal de Transporte no cumple con su función de servicios permanente al cerrar sus puertas desde las 7.00 p.m. a 7.00 a.m. del día siguiente. Esto impide la concentración del parqueo de vehículos dentro de dichas instalaciones. • Déficit de control operativo por parte del personal de tránsito. • Falta de aplicación de la normativa vigente establecida en la Ley 769 de 2002, que prohíbe el estacionamiento en vías arteriales o zonas de alta circulación. <p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interferencia directa con la movilidad urbana y el transporte local. • Congestión en las vías principales del centro. • Incremento del riesgo de accidentes y del tiempo de desplazamiento. <ul style="list-style-type: none"> - Congestión recurrente en la calle 28 (zona comercial). <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alta concentración de actividades comerciales y de servicios. • Escasa disponibilidad de zonas de parqueo y zonas de cargue y descargue de mercancías. • Estacionamiento indebido y ocupación del espacio público por vehículos y comerciantes informales. <p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción significativa de la capacidad vial vs alto flujo vehicular. • Dificultad para el acceso de transporte público y de emergencia. • Afectación económica a los establecimientos comerciales por la pérdida de accesibilidad y confort urbano. <ul style="list-style-type: none"> - Ocupación indebida del espacio público en la Alameda (Calle 26). <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presencia permanente de vendedores ambulantes sin regulación espacial. • Falta de control y acompañamiento institucional para el uso del espacio público. • Carencia de alternativas formales de reubicación o zonas designadas para el comercio no formal. 	<p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deterioro del orden público y de la imagen urbana. • Restricción del tránsito peatonal y vehicular. • Pérdida del espacio público como elemento funcional y estructurante del territorio, en contravía de lo planteado en el POT municipal. <ul style="list-style-type: none"> - Alta concentración de operaciones de cargue y descargue de mercancías en corredores comerciales. <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de áreas designadas para operaciones logísticas. • Incumplimiento en la regulación horaria destinada para dichas actividades. • Inexistencia/deficiencia de señalización y control efectivo por parte del personal operativo. <p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bloqueo parcial o total en algunos carriles de circulación. • Mayor nivel de congestión en horas pico. • Riesgo para peatones y usuarios vulnerables de la vía. <ul style="list-style-type: none"> - Limitaciones de seguridad en horario nocturno. <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deficiente iluminación y presencia institucional en zonas críticas. • Percepción de inseguridad por parte de los conductores y operarios logísticos. • Escaso control policial y de tránsito en horas no hábiles. <p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No se realizan operaciones logísticas nocturnas. • Mayor concentración de actividades de cargue y descargue de mercancías en horario diurno, generando congestión. • Disminución de la eficiencia operativa del sector comercial. <ul style="list-style-type: none"> - Déficit de espacios adecuados para estacionamiento. <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de planeación de parqueaderos públicos y privados en el área central. • Crecimiento urbano y comercial desarticulado de la infraestructura vial. 	<p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estacionamiento indebido en zonas prohibidas o de alta circulación. • Aumento de la congestión vehicular. • Deterioro de la movilidad urbana. <ul style="list-style-type: none"> - Falta de regulación, señalización y control operativo <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inaplicación del numeral 2° del Artículo 76 de la Ley 769 de 2002, que prohíbe el estacionamiento en vías arteriales, autopistas, zonas de seguridad o cruces. • No implementación de la obligación de señalizar las zonas de prohibición, establecida en el Artículo 112 de la Ley 769 de 2002 (modificado por la Ley 2252 de 2022). • Insuficiente presencia del personal operativo de tránsito. <p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento de infracciones y desorden vial. • Pérdida de autoridad y percepción negativa del control institucional. • Mayor vulnerabilidad de peatones y actores viales. • Incremento en la siniestralidad vial. <ul style="list-style-type: none"> - Falta de visibilidad y legibilidad de la señalización vial. <p>Causas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ubicación inadecuada de vendedores ambulantes y estructuras temporales sobre las señales. • Presencia de vehículos de cargue y descargue de mercancías que obstruyen la visibilidad. • Ausencia de mantenimiento y reposición de la señalización. <p>Consecuencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indebida verificación de la señalización por parte de los conductores. • Incremento de infracciones por estacionamiento indebido. • Mayor riesgo de accidentes de tránsito y pérdida de seguridad vial. • Incremento en la siniestralidad vial. <p>4. Diagnóstico y análisis de la oferta y la demanda de transporte de mercancías.</p> <p>En cuanto al movimiento de carga, en general las cargas transportadas que salen de la región por vía terrestre corresponden principalmente a madera, víveres y productos varios de manufactura artesanal, los cuales se distribuyen principalmente en los departamentos</p>
ESTUDIO DE CARGUE Y DESCARGUE - MUNICIPIO DE QUIBDO 21	ESTUDIO DE CARGUE Y DESCARGUE - MUNICIPIO DE QUIBDO 22	ESTUDIO DE CARGUE Y DESCARGUE - MUNICIPIO DE QUIBDO 23

Ilustración 6. Causas y consecuencias de las problemáticas identificadas / ESTUDIO DE ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE EN EL MUNICIPIO DE QUIBDO - DEPARTAMENTO DE CHOCÓ – 2025

INFORME DE PRIORIZACIÓN Y FOCALIZACIÓN

Establecimiento de criterios técnicos, sociales y de movilidad para la priorización.

Para el proceso de priorización se definieron una serie de criterios técnicos, sociales y de movilidad que se encuentran inmersos dentro del estudio de cargue y descargue entregado a la entidad, que permiten evaluar de manera integral las condiciones en las que se desarrollan las actividades de cargue y descargue de mercancías. Los criterios considerados fueron los siguientes:

1. Ubicación de los establecimientos que realizan actividades de cargue y descargue, con el fin de identificar las áreas de mayor concentración de operaciones y su incidencia en el entorno inmediato.
2. Jerarquización vial, analizando el tipo de vía (arterial, colectora o local) y su función dentro de la red vial urbana, para determinar el impacto potencial de la operación logística sobre la movilidad general.
3. Niveles de congestión vehicular, evaluando los tramos donde se presentan mayores demoras y conflictos operativos asociados a la presencia de vehículos de carga.
4. Siniestralidad, considerando los puntos con mayor ocurrencia de incidentes viales relacionados directa o indirectamente con maniobras de cargue y descargue.
5. Dimensiones de la vía, incluyendo el ancho útil, disponibilidad de espacio para estacionamiento o maniobra, y restricciones físicas existentes.
6. Sentido de circulación (único o doble sentido), dado que esta condición influye significativamente en el nivel de interferencia que generan los vehículos de carga sobre el flujo vehicular y peatonal.

Estos criterios permitieron establecer una priorización objetiva, orientada a focalizar las intervenciones en los sectores con mayores necesidades y con mayor impacto sobre la movilidad y la seguridad vial.

Clasificación por nivel de prioridad (alta, media, baja), con justificación metodológica.

En la página 52 del Estudio de Cargue y Descargue se presenta la clasificación por nivel de prioridad, definida a partir del análisis técnico realizado durante el diagnóstico. Esta priorización se estructuró considerando variables como volumen de operaciones, afectación a la movilidad, conflictividad vial, presencia de usos del suelo generadores de carga, horarios de mayor demanda y condiciones de infraestructura.

A partir de estos criterios, se establecieron los niveles alta, media y baja prioridad, lo que permitió identificar los puntos que requieren intervención inmediata, los que deben programarse a corto plazo y aquellos cuya situación puede ser gestionada de manera gradual.

A continuación, se adjunta el cuadro correspondiente a dicha clasificación, tal como se encuentra consignado en el estudio:

*Solución Integral para la Movilidad
Seguridad Vial, Tránsito y Transporte*

Zonas de Cargue y Descargue	Intersecciones a intervenir	Área de Influencia de la Zona de cargue y Descargue de mercancías	Nivel de Prioridad
1	Carrera 3a entre calles 25 y 26	Servirá para cubrir la carrera 3a entre calles 24 y 26 y calles 25 y 26 entre carreras 2a y 3a	MEDIA
2	Carrera 4a entre calles 24 y 26	Servirá para cubrir la carrera 4a entre calles 23 y 27 y calles 24, 25 y 26 entre carreras 3a y 5a	ALTA
3	Carrera 5a entre calles 26 y 28	Servirá para cubrir la carrera 5a entre calles 25 y 29 y calles 26, 27 y 28 entre carreras 4a y 6a	MEDIA
4	Calle 27 entre carreras 5a y 7a	Servirá para cubrir la carrera 6a entre calles 26 y 28 y la calle 27 entre carreras 4a y 8a	ALTA
5	Carrera 4a entre calles 28 y 29	Servirá para cubrir la carrera 4a entre calles 27 y 30 y calles 28 y 29 entre carreras 3a y 5a	BAJA

Tabla 12. Clasificación por nivel de prioridad de las zonas de cargue y descargue de mercancías propuestas/ Fuente: elaboración propia.

Descripción técnica de cada zona priorizada.

Localización y fichas técnicas por zona. Incorporación de observaciones de la supervisión.

Con base en el análisis de priorización y en el levantamiento de información en campo, se realizó la caracterización técnica de las zonas definidas para la operación de cargue y descargue de mercancías. Cada zona fue evaluada considerando su localización, conectividad, condiciones geométricas, demanda operativa y puntos estratégicos de intervención. A continuación, se presenta la descripción de cada una:

Zona 1 – Carrera 3a entre calles 25 y 26

Esta zona se ubica en un corredor de actividad comercial con presencia frecuente de vehículos de abastecimiento. Su diseño permitirá atender la demanda logística de la carrera 3a entre calles 24 y 26, así como de las calles 25 y 26 entre carreras 2a y 3a. Se propone la implementación de 2 puntos equidistantes de cargue y descargue ubicados estratégicamente en la intersección, con el fin de optimizar las maniobras y reducir interferencias sobre el flujo vehicular.

Zona 2 – Carrera 4a entre calles 24 y 26

Corresponde a un corredor con tránsito mixto y alta presencia de establecimientos generadores de carga. La zona permitirá cubrir la carrera 4a entre calles 23 y 27, y las calles 24, 25 y 26 entre carreras 3a y 5a, área con una concentración relevante de comercio formal. Se plantean 3 puntos de intervención: dos puntos equidistantes entre las calles 24 y 25, y un punto adicional entre las calles 25 y 26, con el fin de distribuir adecuadamente la operación logística y mitigar conflictos viales.

Zona 3 – Carrera 5a entre calles 26 y 28

Esta zona se caracteriza por un flujo vehicular alto y un componente comercial en crecimiento. Su área de influencia abarca la carrera 5a entre calles 25 y 29, y las calles 26, 27 y 28 entre carreras 4a y 6a. Se contempla la instalación de 3 puntos de cargue y descargue: dos puntos equidistantes entre las calles 26 y 27 y un punto adicional entre las calles 27 y 28, garantizando cobertura suficiente y disminución de detenciones operativas.

Zona 4 – Calle 27 entre carreras 5a y 7a

Es un corredor que articula varios sectores comerciales y residenciales, con influencia directa sobre la movilidad local. La zona priorizada atenderá la operación de la carrera 6a entre calles 26 y 28, así como la calle 27 entre carreras 4a y 8a. El diseño propuesto considera 3 puntos de intervención: dos puntos equidistantes entre las carreras 6a y 7a, y un punto adicional entre las carreras 5a y 6a, buscando reducir la ocupación indebida de la vía y mejorar la circulación.

Zona 5 – Carrera 4a entre calles 28 y 29

Se ubica en un sector con comercio activo y flujos vehiculares moderados. Esta zona servirá para cubrir la carrera 4a entre calles 27 y 30, y las calles 28 y 29 entre carreras 3a y 5a. Se proyectan 2 puntos equidistantes en la intersección, suficientes para atender la demanda logística local sin generar congestiones adicionales.

2.2.2.6 Ubicación de las Zonas de Cargue y Descargue de mercancías propuestas:

Zonas de Cargue y Descargue	Intersecciones a intervenir	Área de Influencia de la Zona de cargue y Descargue de mercancías	Número de Zonas de Cargue y Descargue
1	Carrera 3a entre calles 25 y 26	Servirá para cubrir la carrera 3a entre calles 24 y 26 y calles 25 y 26 entre carreras 2a y 3a	2 puntos equidistantes en la intersección
2	Carrera 4a entre calles 24 y 26	Servirá para cubrir la carrera 4a entre calles 23 y 27 y calles 24, 25 y 26 entre carreras 3a y 5a	3 puntos: dos puntos equidistantes entre la calle 24 y 25 y un punto entre la calle 25 y 26
3	Carrera 5a entre calles 26 y 28	Servirá para cubrir la carrera 5a entre calles 25 y 29 y calles 26, 27 y 28 entre carreras 4a y 6a	3 puntos: dos puntos equidistantes entre la calle 26 y 27 y un punto entre la calle 27 y 28
4	Calle 27 entre carreras 5a y 7a	Servirá para cubrir la carrera 6a entre calles 26 y 28 y la calle 27 entre carreras 4a y 8a	3 puntos: dos puntos equidistantes entre la carrera 6a y 7a y un punto entre la carrera 5a y 6a

5	Carrera 4a entre calles 28 y 29	Servirá para cubrir la carrera 4a entre calles 27 y 30 y calles 28 y 29 entre carreras 3a y 5a	2 puntos equidistantes en la intersección
---	---------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------

Tabla 6. Zonas de cargue y descargue de mercancías propuestas/ Fuente: elaboración propia.

DOCUMENTO DE PLANEACIÓN

Propuesta técnica y operativa que incluya:

- Definición de zonas habilitadas para cargue y descargue.
- Horarios diferenciados de operación.
- Restricciones por tipo de vehículo.
- Condiciones específicas de operación.

La propuesta técnica y operativa para la implementación de la estrategia de cargue y descargue se estructuró a partir del análisis técnico realizado en el estudio y fue consolidada en el proyecto de decreto, el cual también fue socializado con el equipo de supervisión del Municipio de Quibdó. En dicho documento normativo se incorporan de manera integral los elementos requeridos, así:

Definición de zonas habilitadas para cargue y descargue:

Se establecen las zonas priorizadas previamente en el estudio, indicando su localización exacta, dominio vial y área de influencia, con el fin de garantizar una operación controlada y ordenada acorde con las necesidades logísticas del territorio.

Horarios diferenciados de operación:

El proyecto de decreto determina los rangos horarios permitidos para la actividad de cargue y descargue, considerando los periodos de mayor flujo vehicular, la dinámica comercial y las características particulares de cada zona priorizada. Estos horarios buscan minimizar conflictos operativos y mejorar la movilidad general.

Condiciones específicas de operación:

El documento proyectado establece reglas y parámetros operativos como tiempos máximos de permanencia, señalización vial, ubicación de los puntos autorizados, obligaciones de los usuarios, prohibiciones y mecanismos de control y sanción en caso de incumplimiento.

El conjunto de estos elementos, integrados en el decreto, constituye la base normativa para la implementación efectiva de la estrategia, asegurando que la operación de cargue y descargue se desarrolle de manera segura, regulada y acorde con las necesidades de movilidad del municipio.



Ilustración 7. Decreto proyectado por el equipo consultor.

Estrategia de socialización y articulación con actores viales y sectores económicos, en coordinación con la Secretaría de Movilidad.

Se tiene planeada una socialización presencial en el municipio de Quibdó el día Miércoles 03 de Diciembre 2025 con las partes interesadas del sector céntrico: Comerciantes, transportadores, gremios de comerciantes y transportadores, presidente de junta de acción comunal de la zona, secretaria de gobierno, secretaria de movilidad, policía de carreteras. Con el objetivo de socializar el estudio y recibir retroalimentaciones dentro del alcance técnico y legal.

Además, dentro de las cuatro estrategias propuestas en el Estudio de Zonas de Cargue y Descargue, se destaca la Estrategia No. 4: Cultura Ciudadana para una Movilidad Segura, la cual integra acciones orientadas a promover comportamientos responsables y al fortalecimiento de la convivencia vial. En el marco de esta estrategia se desarrolla el Programa Específico No. 2: Cultura de Movilidad en Logística, dirigido principalmente al gremio de comerciantes, transportadores y demás actores vinculados a las actividades de cargue y descargue de mercancías.

Este programa tiene como objetivo sensibilizar y capacitar a los actores involucrados sobre el uso adecuado de las zonas habilitadas para la operación logística, el cumplimiento de los horarios establecidos, los límites de velocidad, el respeto por la señalización y la correcta utilización de la infraestructura demarcada. Asimismo, busca promover el entendimiento de las normas y condiciones operativas definidas por la Secretaría de Movilidad, fomentando prácticas que contribuyan a la reducción de conflictos viales, la optimización de la circulación y la seguridad de todos los usuarios de la vía.

La estrategia plantea un proceso coordinado de socialización que incluye jornadas informativas, capacitación sectorial, acompañamiento en territorio y articulación permanente con los actores económicos locales. De esta manera, se asegura que la implementación de las zonas de cargue y descargue esté respaldada por un proceso pedagógico que facilite su apropiación y cumplimiento, garantizando una movilidad más segura y eficiente para el municipio.

1.	Estrategia de horarios y condiciones para la actividad de cargue y descargue de mercancías.
	Programas
1.1.	1. Restricción de horarios y condiciones para la circulación de vehículos que realizan cargue y descargue de mercancías.
1.2.	2. Regulación y control por parte de los agentes de tránsito de los vehículos que realizan cargue y descargue de mercancías.
2.	Estrategia de señalización y demarcación vial para cargue y descargue de mercancías.
	Programas
2.1.	1. Actualización de la señalética en el perímetro comprendido entre las carreras 1a y 8a y las calles 20 y 30.
2.2.	2. Zonas de Estacionamiento para Cargue y Descargue.
2.3.	3. Actualización de la demarcación en el perímetro comprendido entre las carreras 1a y 8a y las calles 20 y 30.
3.	Estrategia de reducción de la velocidad.
	Programas
3.1.	1. Formular el Plan de Gestión de Velocidad.
3.2.	2. Diseñar e implementar zonas de baja velocidad en los tramos críticos de cargue y descargue.
3.3.	3. Implementación de controles a los conductores que no excedan los límites establecidos y ajusten sus comportamientos respecto a la velocidad de desplazamiento en los tramos críticos de cargue y descargue de mercancías.
4.	Estrategia de cultura ciudadana para una movilidad segura.
	Programas
4.1.	1. Cultura de movilidad segura.
4.2.	2. Cultura de movilidad en logística.

Tabla 5. Estrategias y Programas de la Formulación/ Fuente: elaboración propia.

Seguridad Vial, Tránsito y Transporte

2.4.2. Programa: Cultura de movilidad en logística.

2.4.2.1 Localización

A nivel espacial, el programa tendrá presencia en el borde del Centro del municipio de Quibdó, delimitado entre las Calles 20 y 30 y las Carreras 1a y 8a.

2.4.2.2 Objetivo

Sensibilizar al gremio de comerciantes y transportadores sobre el uso correcto de las zonas de cargue y descargue de mercancías, horarios, límites de velocidad, señalización, demarcación y todo lo que se haya dispuesto en pro de mejorar la movilidad.

2.4.2.3 Proyecto

Socialización a transportadores y comerciantes: talleres sobre horarios, regulación y normatividad vigente.

Horizonte temporal: corto plazo (<= 2 años).

2.4.2.4 Indicador del proyecto

Indicador: Talleres de socialización realizados sobre horarios, regulación y normatividad vigente dirigidos a transportadores y comerciantes.

Meta: 2 talleres socializados en el segundo año.

Cronograma indicativo para la ejecución progresiva de la estrategia.

En el Estudio de Cargue y Descargue, específicamente en el apartado correspondiente a “Seguimiento y evaluación”, se presenta el conjunto de indicadores, instrumentos de verificación y mecanismos para evaluar el cumplimiento de los planes establecidos. Dentro de este apartado se incorpora un conjunto de tablas resumen que agrupan los proyectos asociados a cada programa y estrategia.

Estas tablas incluyen el periodo de evaluación definido para cada proyecto, lo que permite establecer de manera estructurada el plazo destinado a la ejecución progresiva de las acciones contempladas. Dichos periodos constituyen la base del cronograma indicativo, ya que determinan los tiempos estimados para la implementación, seguimiento y ajuste de cada intervención dentro de la estrategia general.

En consecuencia, el cronograma propuesto se fundamenta en estos intervalos de evaluación, garantizando una planificación gradual, coherente y alineada con las necesidades operativas identificadas en el estudio.

3. Seguimiento y evaluación: constituido por los indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas y los mecanismos de evaluación de cumplimiento de los planes.

Indicadores de la estrategia de horarios y condiciones para la actividad de cargue y descargue de mercancías					
Proyecto	Indicador	Unidad de Medida	Meta	Periodo de evaluación	Fuente / Responsable
Elaboración de un decreto municipal que reglamente las zonas, horarios y condiciones para la realización de actividades de cargue y descargue de mercancías en el Municipio de Quibdó.	Decreto Municipal para la regulación de zonas de cargue y descargue de mercancías.	Acto administrativo	Promulgar y cumplir Acto Administrativo en máximo un año.	<= 1 Año	Secretaría de Tránsito y Movilidad de Quibdó.
Ampliar la capacidad del	Agentes de tránsito	%	Incrementar el	<= 2 años	Secretaría de

ESTUDIO DE CARGUE Y DESCARGUE - MUNICIPIO DE QUIBDÓ 48

cuerpo operativo de agentes de tránsito para incrementar el número de controles a los vehículos que realizan cargue y descargue de mercancías.	vinculados a la Secretaría de Movilidad de Quibdó.		número de agentes de tránsito (operativos) según lo establecido en el proyecto en un 20%.		Tránsito y Movilidad de Quibdó.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------------------

Tabla 7. Indicadores de la estrategia de horarios y condiciones para la actividad de cargue y descargue de mercancías / Fuente: elaboración propia.

Inclusión de los ajustes derivados del proceso de validación con la supervisión

El día 30 de octubre de 2025 se realizó la citación formal para llevar a cabo la socialización virtual del estudio con el equipo de supervisión del Municipio de Quibdó. La reunión se desarrolló el 21 de noviembre de 2025, contando con la participación de los representantes de la entidad y del equipo técnico de la Fundación Soltransvial.

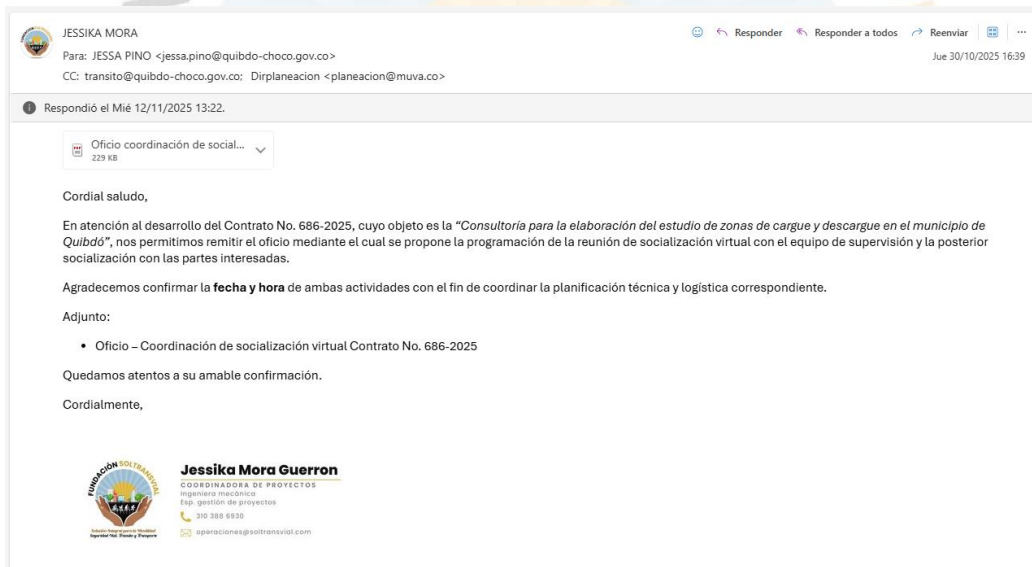
Por parte de la entidad:

- Jessa Pino – Secretaria de Movilidad
- Nathalia Donado – Profesional Jurídica
- Richard Yesid Gómez Rodríguez
- Jhon Daniel Arriaga Palacios – Ingeniero civil

Por parte de la Fundación Soltransvial, el equipo consultor:

- Jorge Coral Ordoñez – Director de interventoría
- Giselle Gutiérrez – Abogada
- Juan Antonio Benedetti - Abogado
- Pilar Manrique - Técnico

Durante esta sesión de 2 horas se revisaron los resultados del estudio y se consolidaron las observaciones técnicas, operativas y jurídicas emitidas por la supervisión. Estas observaciones fueron incorporadas en su totalidad en la presente versión del informe, ajustando la delimitación de zonas, la priorización operativa y la presentación de las fichas técnicas, garantizando así la coherencia metodológica y la alineación con los lineamientos de la entidad supervisora.



Solución integral para la Movilidad
Seguridad Vial, Tránsito y Transporte

Calle 4 N° 42-29 B/El Lido
Cali - Valle Del Cauca

310 388 8133 - (2) 407 3804

gerencia@soltransvial.com - servicioalcliente@soltransvial.com

Reunión de socialización - supervisión estudio de carga y descarga

02:19:48

Controlar Separar Chat Gente Participar Reaccionar Vista Controles Notas Salas Aplicaciones Más Cámara Micrófono Comparte Salir

Chat de reunión

Algunas personas de este chat están fuera de tu organización. Es posible que tengan directivas relacionadas con mensajes que se aplicarán al chat. Más información

Jessa (No comprobado) abandonó el chat.

Giselle Gutiérrez (No comprobado) abandonó el chat.

Jessa (No comprobado) fue invitado a la reunión.

Leído por última vez

Jhon Daniel Arriaga Palacios (No comprobado: 10:40 a.m.

transito@quibdo-choco.gov.co

jhonda2299@hotmail.com

Traducir No traducir nunca del Filipino

jessa.pino@quibdo-choco.gov.co

nataladonador@gmail.com

Jessa (No comprobado) abandonó el chat.

Escribe un mensaje

Reunión de socialización - supervisión estudio de carga y descarga

10:41

Controlar Separar Chat Gente Participar Reaccionar Vista Controles Notas Salas Aplicaciones Más Cámara Micrófono Comparte Salir

Estudio Carga y Descarga V3. 2025 QUIBDO.pdf

7 / 58 100%

comerciales y de servicio, afectando la movilidad de los ciudadanos, especialmente en horarios pico. En consecuencia, el municipio adoptó bajo Decreto 0234 de 2020 un horario especial para realizar procesos de carga y descarga de mercancías, que a la fecha no se ha podido cumplir.

Por eso, este documento técnico de Estudio de Carga y Descarga permite identificar la necesidad de infraestructura adecuada, como zonas designadas, plataformas logísticas, señalización, demarcación y horarios en beneficio de la movilidad y de la operación logística de las empresas al brindar una serie de instrumentos y directrices que permiten optimizar este proceso.

Con ello, se busca dotar de información, estrategias, programas y proyectos al municipio y a sus autoridades de tránsito para formalizar las zonas donde se realizan estos procesos de carga y descarga de mercancías, con la visión de reducir la congestión, reducir los tiempos de espera, planificar mejor el espacio público y contribuir a la seguridad vial del territorio.

OBJETIVOS

General

Definir alternativas viables para mejorar la movilidad del municipio de Quibdó en las zonas donde las empresas por su actividad comercial requieren de un espacio físico para realizar procesos de carga y descarga de mercancías.

Específicos

- Evaluar los impactos del proceso de carga y descarga de mercancías en la movilidad y seguridad vial del municipio de Quibdó.
- Clasificar por nivel de prioridad (baja, media o alta) las zonas de carga y descarga actuales y propuestas.

Solución Integral para la Movilidad
Seguridad Vial, Tránsito y Transporte

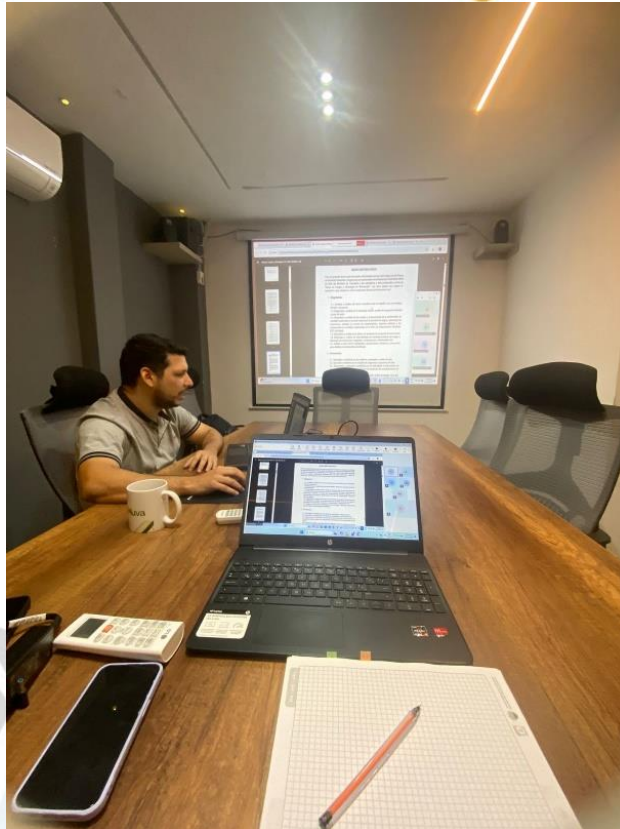
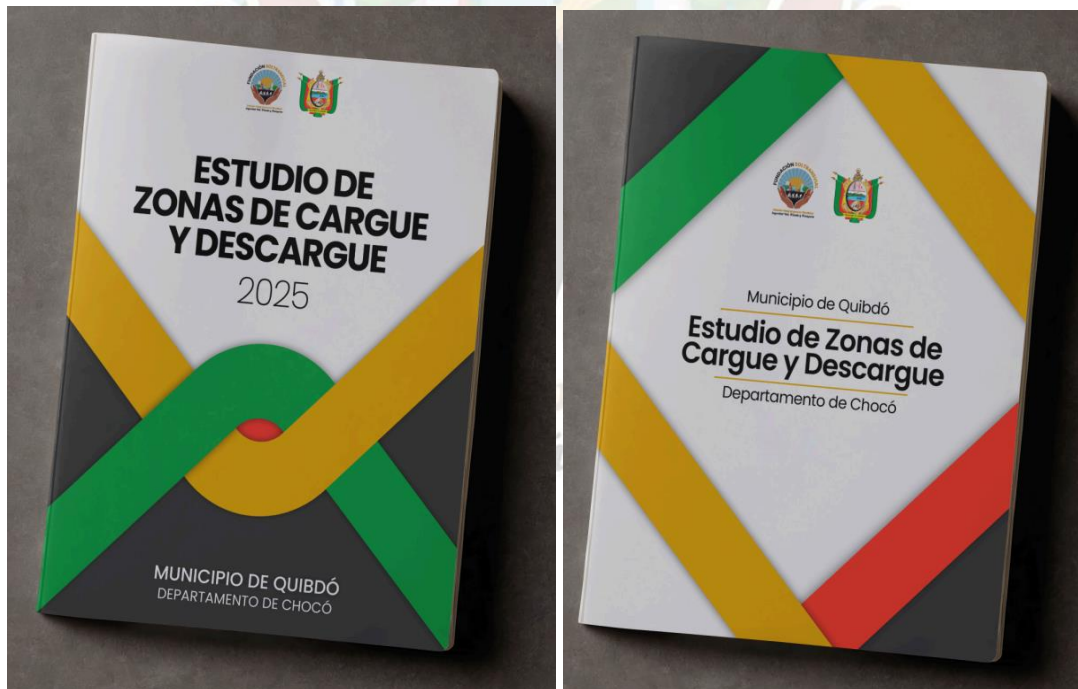


Ilustración 8. Socialización virtual del estudio con el equipo de supervisión del Municipio de Quibdó

PRODUCTO FINAL DE LA CONSULTORÍA



📍 Calle 4 N°42-29 B/El Lido
Cali - Valle Del Cauca

☎ 310 388 8133 - (2) 407 3804

✉ gerencia@soltransvial.com - servicioalcliente@soltransvial.com

SOCIALIZACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS





EQUIPO CONSULTOR

Jorge Luis Coral Ordoñez – Coordinador del proyecto

El Director del Proyecto, Ingeniero Civil, aportó su experiencia técnica, financiera y operativa en el desarrollo integral del Estudio de Cargue y Descargue, garantizando la coherencia metodológica de los objetivos establecidos. Sus principales contribuciones fueron:

- Dirección técnica y metodológica del estudio: Lideró la estructuración conceptual y metodológica del diagnóstico, la priorización y la definición de zonas de cargue y descargue, asegurando la aplicación de criterios urbanísticos, viales y logísticos alineados con la normativa vigente y las condiciones reales del municipio.
- Supervisión del levantamiento de información en campo: Coordinó y verificó las actividades de recopilación de datos, observación directa y caracterización vial, garantizando la calidad, precisión y representatividad de la información utilizada en los análisis.
- Evaluación de capacidad vial y análisis de movilidad: Analizó la funcionalidad de los corredores, niveles de servicio, puntos críticos de congestión, conflictividad operacional y comportamiento del tráfico, para fundamentar técnicamente la selección de zonas prioritarias.
- Formulación técnica de la propuesta operativa: Participó en la definición de horarios, restricciones por tipo de vehículo, condiciones operativas y lineamientos para la implementación de la estrategia, integrando criterios técnicos de movilidad con la estructura funcional de la red vial urbana.
- Acompañamiento en la elaboración del proyecto de decreto: Contribuyó a la estructuración del documento normativo que reglamenta las zonas de cargue y descargue, aportando criterios técnicos y de movilidad que respaldan jurídicamente la propuesta.
- Articulación con la supervisión y la entidad territorial: Lideró las mesas técnicas de revisión con el equipo de supervisión del Municipio de Quibdó, orientando la incorporación de observaciones, el ajuste de los productos y la validación de los resultados finales.

Estos aportes permitieron consolidar un estudio técnicamente sólido, metodológicamente estructurado y acorde con las necesidades logísticas y de movilidad del municipio.

Giselle Gutierrez Cerquera – Abogada - Técnico Juan Antonio Benedetti – Abogado

Los abogados especialistas en Derecho Administrativo desempeñaron un papel fundamental en la estructuración jurídica y normativa del Estudio de Cargue y Descargue, garantizando la coherencia legal de los productos entregados y su articulación con el marco regulatorio aplicable. Sus principales aportes fueron:

- Revisión y análisis del marco normativo aplicable: Evaluaron la normatividad nacional, departamental y municipal relacionada con movilidad, tránsito, logística urbana, uso del espacio público y potestad reglamentaria de los entes territoriales, asegurando que todas las propuestas del estudio se ajustaran a la legislación vigente.
- Acompañamiento jurídico en la formulación metodológica: Verificaron que los criterios de priorización, delimitación de zonas y lineamientos operativos cumplieran con los principios de legalidad, proporcionalidad, razonabilidad y competencia administrativa.
- Elaboración y revisión del proyecto de decreto municipal: Diseñaron y ajustaron el proyecto de decreto que reglamenta las zonas, horarios, restricciones y condiciones operativas para el cargue y descargue de mercancías en el municipio, garantizando una estructura normativa sólida, clara y jurídicamente viable.
- Conceptos jurídicos de soporte para la implementación: Emitieron conceptos técnicos-jurídicos sobre aspectos como: competencias de la autoridad de tránsito, procedimientos sancionatorios, reglamentación del espacio público, y validez de los criterios de control y vigilancia definidos en el estudio.

- Acompañamiento en mesas de socialización con la supervisión: Participaron en las reuniones técnicas con el equipo supervisor de la entidad territorial, respondiendo inquietudes legales, ajustando disposiciones y garantizando la correcta incorporación de las observaciones realizadas.
- Revisión contractual y cumplimiento de requisitos normativos del estudio: Verificaron que los entregables cumplieran con los alcances establecidos en los términos de referencia, así como con las obligaciones jurídico-administrativas aplicables a la consultoría.

Gracias a estos aportes, el estudio cuenta con un soporte normativo robusto y un instrumento jurídico debidamente fundamentado para la regulación de las actividades de cargue y descargue, lo que garantiza su validez, aplicabilidad y pertinencia para el municipio.

Magnolia del Pilar Manrique Moreno – Técnico en tránsito, transporte y seguridad vial

El Técnico en Tránsito, Transporte y Seguridad Vial aportó su conocimiento operativo y su experiencia en la gestión de la movilidad y el control vial, contribuyendo de manera directa a la calidad del diagnóstico y a la definición de las medidas operativas del Estudio de Cargue y Descargue. Entre sus principales contribuciones se destacan:

- Acompañamiento en el levantamiento de información en campo: Participó activamente en la identificación de puntos críticos de estacionamiento indebido, maniobras de carga y descarga, conflictos operativos y comportamientos recurrentes de los actores viales.
- Caracterización operativa de las zonas de intervención: Realizó observaciones directas sobre los flujos vehiculares, horarios de mayor congestión y comportamientos típicos de los vehículos de carga, aportando información clave para la priorización y diseño de las zonas habilitadas.
- Identificación de factores de seguridad vial: Evaluó condiciones de riesgo, puntos de siniestralidad, interferencias en la circulación peatonal y vulnerabilidades asociadas al tránsito de vehículos pesados en zonas comerciales.
- Apoyo en la definición de condiciones específicas de operación: Contribuyó en la formulación de lineamientos sobre tiempos de permanencia, zonas seguras de maniobra, restricciones operativas por tipo de vehículo y recomendaciones para la señalización y demarcación vial.
- Validación operativa de horarios propuestos: Aportó su criterio técnico sobre la viabilidad de los horarios de cargue y descargue, considerando patrones reales de movilidad y actividades comerciales del municipio.
- Participación en las mesas de socialización con la supervisión: Brindó explicaciones técnicas sobre la operación en vía, atendió observaciones relacionadas con movilidad y seguridad vial, y apoyó la incorporación de ajustes sugeridos por la entidad supervisora.
- Recomendaciones para el control y vigilancia: Propuso mecanismos de control operativo y prácticas de regulación para asegurar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el proyecto de decreto y en la propuesta técnica.

Gracias a estos aportes, el estudio incorpora una perspectiva operativa fundamentada en la realidad del tránsito en el municipio, fortaleciendo la aplicabilidad y efectividad de las zonas de cargue y descargue propuestas.

Se anexa planilla de seguridad social del mes de octubre No. 9494446834.

*Solución Integral para la Movilidad
Seguridad Vial, Tránsito y Transporte*

BALANCE GENERAL Y FACTURACIÓN

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD MEDIDA	CANTIDAD (A)	MESES (B)	DEDICACION % (C)	F.M. (D)	VALOR MENSUAL (E)	VALOR TOTAL A x B x C x D x E
1. PERSONAL								
1.1	PROFESIONAL N°1 DIRECTOR DE INTERVENTORIA	UNIDAD	1	3	50%	2,30	\$ 5.445.200	\$ 18.785.940
1.2	PROFESIONAL N°2 ABOGADO	UNIDAD	1	3	100%	2,30	\$ 3.657.500	\$ 25.236.750
1.3	TECNICO EN TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	UNIDAD	2	3	100%	2,30	\$ 2.457.400	\$ 33.912.120
1.1 PERSONAL								\$ 77.934.810
IVA (19%)								\$ 14.807.614
TOTAL PRESUPUESTO OFICIAL								\$ 92.742.424

ANEXOS

- Encuestas aplicadas – 12 caracterizaciones.
- Propuesta Decreto
- Estudio De Zonas De Cargue Y Descargue en el Municipio de Quibdó - Departamento de Chocó – 2025.

Se ha dado cumplimiento al contrato en mención.

Cordialmente,



FAVIO ANTONIO ORDOÑEZ SEDEÑO
C.C. No 19.125.975 de Mocoa (P)
Representante Legal

*Solución Integral para la Movilidad
Seguridad Vial, Tránsito y Transporte*