



Perfil Logístico Regional

Documento Técnico de Soporte

Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca
Agencia Regional de Movilidad

Febrero de 2026



Perfil Logístico Regional

Tabla de Contenido

MARCO INSTITUCIONAL Y ALCANCE METROPOLITANO	4
HECHO METROPOLITANO	4
COMPETENCIA FUNCIONAL DE LA ARM EN LOGÍSTICA Y CARGA	6
COMPETENCIA GEOGRÁFICA Y ESCALA DE INTERVENCIÓN	9
<i>Calle 80</i>	16
<i>Calle 13</i>	16
<i>Autopista norte</i>	17
<i>Autopista Sur</i>	18
<i>Vía Suba - Cota</i>	18
<i>Carrera 7</i>	19
<i>Vía la Calera</i>	19
<i>Aeropuerto El Dorado</i>	20
<i>Infraestructura Logística y Regional</i>	21
DIAGNÓSTICO METROPOLITANO INTEGRADO	25
CONDICIONES TERRITORIALES, BIENESTAR E INTERDEPENDENCIA METROPOLITANA	25
DESEMPEÑO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	29
LOGÍSTICA REGIONAL, EFICIENCIA OPERATIVA Y GOBERNANZA METROPOLITANA	29
FRICCIONES LOGÍSTICAS METROPOLITANAS	32
<i>Identificación de fricciones críticas</i>	33
<i>Asociación de fricciones a corredores, nodos e impactos</i>	35
IMPLICACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES	40
<i>Decisiones fragmentadas</i>	40
<i>Asimetrías de información persistentes</i>	42
JUSTIFICACIÓN DE LA ESCALA METROPOLITANA PARA LA GESTIÓN LOGÍSTICA	44
GOBERNANZA Y MAPA DE ACTORES	45
ACTORES REGIONALES:	49
..1. <i>Gobernación de Cundinamarca</i>	49
..2. <i>Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca</i>	49
..3. <i>Alcaldía Mayor de Bogotá</i>	50
..4. <i>Alcaldía de Soacha</i>	51
..5. <i>Empresa Férrea Regional</i>	51
..6. <i>IDU</i>	52
..7. <i>Secretaría Distrital de Movilidad</i>	53
..8. <i>Secretaría Distrital de Planeación</i>	54
..9. <i>Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca</i>	54
..10. <i>Secretaría de Planeación de Cundinamarca</i>	54
..11. <i>Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca</i>	55
..12. <i>Cámara de Comercio de Bogotá</i>	55
ACTORES NACIONALES Y SUPRAREGIONALES	56
..1. <i>Departamento Nacional de Planeación</i>	56
..2. <i>Ministerio de Transporte</i>	57
..3. <i>Agencia Nacional de Infraestructura</i>	57
..4. <i>Instituto Nacional de Vías</i>	58
..5. <i>Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)</i>	59



Perfil Logístico Regional

..6.	<i>Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)</i>	60
..7.	<i>Agencia de Renovación del Territorio</i>	60
..8.	<i>Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX)</i>	61
..9.	<i>Región Administrativa y de Planificación Especial – Región Central (RAPE)</i>	61
ESPACIOS DE ARTICULACIÓN		62
..1.	<i>Alianza Logística Regional</i>	62
..2.	<i>Clúster de Logística y Transporte Bogotá-Región</i>	63
ANÁLISIS DEL MAPA DE ACTORES		64
REFERENCIAS		66

Marco institucional y alcance metropolitano

El abordaje de la logística y el transporte de carga en la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca requiere partir de un marco institucional y territorial que reconozca la escala real en la que se configuran los flujos de mercancías, así como las competencias y responsabilidades de los distintos niveles de gobierno que intervienen sobre el sistema. En un contexto de alta interdependencia funcional entre Bogotá y los municipios de su entorno, la logística deja de ser un fenómeno estrictamente urbano o sectorial para consolidarse como un hecho metropolitano, cuya gestión demanda coordinación supramunicipal, coherencia normativa y una visión integrada de largo plazo.

Este capítulo presenta el marco institucional que sustenta la intervención regional en materia de logística y transporte de carga, precisando las competencias funcionales y geográficas asociadas a la Agencia Regional de Movilidad (ARM) y a los demás actores que inciden en la planificación, regulación y operación del sistema logístico metropolitano. Asimismo, se delimita el alcance territorial de la actuación, estableciendo los criterios que justifican la escala metropolitana como el ámbito adecuado para analizar las fricciones logísticas, ordenar los flujos de mercancías y orientar decisiones públicas con impacto regional.

Desde esta base, el capítulo sienta las condiciones para el desarrollo del diagnóstico posterior, al proporcionar una lectura común sobre quién decide, sobre qué territorio y con qué instrumentos, permitiendo que el análisis técnico se articule de manera consistente con los objetivos de eficiencia, competitividad y sostenibilidad del sistema logístico regional.

Hecho metropolitano

La creación de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se inscribe en un proceso amplio de transformación institucional orientado a reconocer y gestionar de manera integrada las dinámicas supramunicipales que caracterizan a la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. Durante las últimas décadas, el crecimiento urbano, la expansión de las actividades productivas y la intensificación de los flujos de personas y mercancías entre Bogotá y los municipios de su entorno inmediato evidenciaron las limitaciones de los esquemas tradicionales de gestión de la movilidad, basados en competencias fragmentadas y en enfoques estrictamente municipales. Este contexto puso de manifiesto la necesidad de contar con una institucionalidad regional capaz de abordar fenómenos funcionales que desbordan los límites administrativos, entre ellos la movilidad, la logística y el transporte de carga.



En este marco, la conformación de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (RMBC) representó un hito fundamental al establecer un **esquema asociativo** que permite la planificación, gestión y ejecución de políticas públicas de alcance regional. Uno de los primeros pasos en la consolidación de este modelo fue la identificación de los llamados hechos metropolitanos, entendidos como aquellos fenómenos que, por su impacto territorial, económico, social o ambiental, requieren una intervención coordinada entre los distintos niveles de gobierno. A través del Acuerdo Regional No. 006 de 2022, el Consejo Regional reconoció formalmente la movilidad como un ámbito prioritario de actuación metropolitana, incluyendo dentro de ella la integración y gestión de la logística y el transporte de carga como uno de los hechos metropolitanos estructurantes.

La identificación del hecho metropolitano de integración y gestión de la actividad de carga y logística respondió a un diagnóstico técnico que evidenció la alta interdependencia funcional entre Bogotá y Cundinamarca en materia de abastecimiento, distribución de mercancías y conexión con los principales corredores nacionales e internacionales. El análisis mostró que la localización dispersa de plataformas logísticas, la concentración de flujos de carga en los accesos a la ciudad, la ausencia de infraestructura especializada de escala regional y la desarticulación normativa entre jurisdicciones generaban **impactos significativos en términos de congestión, costos logísticos, siniestralidad vial y deterioro ambiental**. Estos elementos sustentaron la necesidad de abordar la logística y la carga como un fenómeno metropolitano, cuya gestión aislada a nivel local resultaba insuficiente.

La declaratoria formal del hecho metropolitano de integración y gestión de la actividad de carga y logística marcó el tránsito desde el diagnóstico hacia la acción institucional. A partir de esta declaratoria, se habilitó la formulación de documentos técnicos de soporte que profundizaron en la caracterización del sistema logístico regional, definieron objetivos, beneficios y líneas de intervención, y establecieron una hoja de ruta para su implementación. En estos documentos se consolidó la visión de la logística como un componente estratégico para la competitividad regional, estrechamente vinculado al ordenamiento territorial, la infraestructura de transporte, la sostenibilidad ambiental y la seguridad alimentaria.

Es en este punto donde la Agencia Regional de Movilidad adquiere un papel central. La ARM surge como la **entidad técnica encargada de materializar la gestión de los hechos metropolitanos de movilidad**, actuando como un articulador entre los distintos actores institucionales y sectoriales. En el caso específico de la **carga y la logística**, su creación respondió a la necesidad de contar con una **instancia** que pudiera **coordinar políticas, planes y proyectos a escala regional, sin sustituir las competencias locales, pero superando la fragmentación existente**. La ARM se concibe así, como un nodo de gobernanza que integra visiones territoriales,



sectoriales y técnicas para **orientar la planificación y gestión del sistema logístico regional**.

El hecho metropolitano de **integración y gestión de la actividad de carga y logística** se convirtió en uno de los ejes estructurantes de la actuación de la ARM. A partir de este, **la Agencia asume responsabilidades relacionadas con la formulación del Plan de Logística Regional, la definición de anillos y corredores logísticos, la promoción de plataformas y nodos de intercambio modal, y la articulación con instrumentos de planeación regional como el Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana**. Asimismo, se reconoce su rol en la **coordinación de espacios de gobernanza colaborativa, como la Alianza Logística Regional Bogotá–Cundinamarca**, que permite **integrar a entidades nacionales, territoriales y actores del sector productivo en torno a objetivos comunes**.

Competencia funcional de la ARM en logística y carga

La competencia logística de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se sustenta en el marco institucional definido para la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, creada mediante la Ley 2199 de 2022, la cual, reconoce explícitamente la necesidad de gestionar de manera supramunicipal fenómenos que exceden la escala local, entre ellos la movilidad y la logística asociada al transporte de personas y mercancías. En desarrollo de esta ley, el Consejo Regional determinó como **hecho metropolitano** la integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, elevando la logística a un ámbito de intervención regional y justificando la acción coordinada sobre corredores, nodos y flujos intermunicipales que estructuran el funcionamiento económico y territorial de la región.

En este marco, la ARM es definida como **autoridad regional de transporte, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación del Sistema de Movilidad Regional**, el cual, **integra infraestructuras y servicios que conectan personas y mercancías entre los municipios del ámbito metropolitano**, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Regional 007 de 2024 de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. Desde esta base normativa, la logística no se concibe como una función aislada ni sectorial, sino como un componente estructural del sistema de movilidad regional, con incidencia directa sobre variables clave del desempeño logístico, tales como la capacidad vial, los tiempos de desplazamiento, la confiabilidad del viaje y los costos de operación, reforzando la necesidad de una gestión integrada entre movilidad de personas y circulación de mercancías.

Este enfoque institucional se articula con los lineamientos de política pública definidos en el **CONPES 4034**, el cual se inscribe en la **estrategia de movilidad regional para**



el ámbito Bogotá–Cundinamarca con el objetivo de enfrentar problemáticas estructurales asociadas a la congestión, la fragmentación institucional y las externalidades del sistema de transporte. El documento adopta un enfoque regional que reconoce la interdependencia funcional entre Bogotá y los municipios circundantes, así como el impacto de los flujos interurbanos —incluida la movilidad de carga— sobre la competitividad y la calidad de vida del territorio. A partir de este diagnóstico, el CONPES define una hoja de ruta de mediano y largo plazo sustentada en la priorización de intervenciones estratégicas y en esquemas de seguimiento apoyados en un conjunto acotado de indicadores agregados.

En particular, el CONPES estructura su análisis a partir de ocho indicadores principales asociados a **volúmenes de tráfico vehicular y de carga, relación volumen–capacidad de la infraestructura, tiempos promedio de viaje, velocidad de operación, costo generalizado del transporte, siniestralidad vial, emisiones contaminantes y población potencialmente beneficiada**. Estos indicadores permiten dimensionar el problema desde una perspectiva estructural y justificar la necesidad de intervención pública, aunque presentan limitaciones para capturar la **complejidad operativa** cotidiana del sistema logístico y de movilidad regional, especialmente en lo relativo a fricciones operativas, prácticas empresariales y condiciones de desempeño en tiempo real.

Desde una lógica complementaria, pero sobre el mismo objeto de análisis, la Cámara de Comercio de Bogotá, a través del Radar de Eficiencia y Competitividad Logística de la Alianza Logística Regional (ALR), propone una lectura del desempeño logístico de Bogotá–Cundinamarca con un énfasis marcadamente operativo y con información actualizada hasta 2025. A diferencia del CONPES, este instrumento se apoya en una arquitectura de medición más amplia, que incorpora **11 grandes temáticas y más de 20 variables operativas**, relacionadas con **costos logísticos, velocidad de operación, tiempos de desplazamiento, flujos de carga, toneladas movilizadas, abastecimiento de alimentos, estado de la infraestructura vial, seguridad vial, precios de los combustibles, comparendos al transporte de carga, vehículos involucrados en siniestros y víctimas por transporte vial**.



Perfil Logístico Regional

Dimensión / Indicador	Descripción técnica
Costos de transporte	Seguimiento a la evolución del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) y a los principales componentes de costo (combustibles, peajes, insumos).
Velocidad de operación	Medición de velocidades promedio de circulación en corredores estratégicos de Bogotá y Cundinamarca como proxy de eficiencia logística.
Tiempos de viaje	Análisis de duración de desplazamientos y confiabilidad de los trayectos, especialmente en horas pico y corredores de alta demanda.
Viajes de carga	Número de viajes de transporte de carga registrados (RNDC), desagregados por origen–destino y tipo de operación.
Toneladas movilizadas	Volumen de carga transportada en toneladas, como indicador de presión logística sobre la infraestructura regional.
Abastecimiento de alimentos	Flujos de ingreso de alimentos a Bogotá y su redistribución regional, incluyendo patrones espaciales de acceso.
Estado de la infraestructura vial	Condiciones operativas de la red vial (capacidad, congestión, puntos críticos) relevantes para la logística regional.
Seguridad vial	Número de siniestros, víctimas y vehículos involucrados, con énfasis en transporte de carga.
Precio de los combustibles	Evolución de precios de gasolina y diésel y su impacto directo sobre los costos logísticos.
Comparendos al transporte de carga	Infracciones registradas a vehículos de carga como indicador de entorno operativo y regulación.
Vehículos de carga involucrados en siniestros	Participación del transporte de carga en accidentes de tránsito, como factor de riesgo operativo.
Víctimas por transporte vial	Número de víctimas asociadas al sistema de transporte, con lectura transversal de seguridad y sostenibilidad.

Fuente: ALR

Esta mayor desagregación permite observar con mayor detalle cómo se manifiestan, en la práctica, las fricciones identificadas a nivel estructural por los instrumentos de política pública.

Más allá de las diferencias en temporalidad y nivel de desagregación de la información, la hoja de ruta de la Alianza Logística Regional evidencia un cambio relevante en la forma de abordar los problemas logísticos regionales. Mientras el CONPES 4034 se estructura desde una lógica de planeación pública orientada principalmente a proyectos de infraestructura y de largo plazo, la ALR propone una



aproximación basada en gobernanza colaborativa, articulación público-privada y construcción progresiva de capacidades. En este sentido, la ALR no se limita a diagnosticar fricciones, sino que plantea líneas de acción concretas asociadas a eficiencia operativa, sostenibilidad, formación del talento humano, innovación logística y fortalecimiento institucional, dimensiones que no ocupan un lugar central en el CONPES, pero que resultan críticas para la implementación efectiva de cualquier política de movilidad y logística regional.

Asimismo, la ALR incorpora una visión más dinámica del sistema logístico, reconociendo que muchas de las **ineficiencias** no se explican únicamente por déficits de infraestructura, sino por fallas de coordinación, asimetrías de información y prácticas operativas ineficientes. Esta aproximación pone el foco en retos asociados a la gestión de la demanda, la operación de última milla, la integración modal y la adopción de buenas prácticas empresariales, proponiendo acciones de corto y mediano plazo que pueden generar mejoras incrementales sin requerir necesariamente grandes inversiones públicas. De esta manera, la ALR complementa el enfoque del CONPES, que prioriza intervenciones estructurales de largo plazo, pero deja menos espacio para ajustes operativos continuos.

Competencia geográfica y escala de intervención

En la economía moderna, toda actividad productiva se organiza en cadenas de suministro, las cuales, comprenden el conjunto de actividades que abarca desde el diseño de un producto o servicio, hasta su entrega o prestación al consumidor final. En este contexto, la logística se refiere a los procesos de planificación, implementación y control que respaldan un flujo eficiente de bienes, servicios e información a lo largo de la cadena de suministro, garantizando su correcto funcionamiento. En economías caracterizadas por la dispersión espacial de los insumos, los nodos de producción y los mercados de consumo, la logística cumple un papel central al reducir la fricción de la distancia y favorecer la convergencia espacial entre la oferta y la demanda. De este modo, incide directamente en la competitividad de empresas y economías, al tiempo que contribuye a la generación de empleo y acceso a bienes.

En línea con lo expuesto, la literatura especializada identifica a la logística como un determinante central del desarrollo económico. Calatayud y Montes (BID, 2021), evidencian que la inversión en el sector incide de manera directa en múltiples variables del desarrollo. La tabla 1 presenta una síntesis de estos impactos:

Tabla 1. Evidencia empírica seleccionada sobre el impacto de la logística en variables de desarrollo

Variable de desarrollo	Componente de la logística analizado	Evidencia
Acceso a mercados	Varios	- Cada día adicional de transporte reduce entre 1 y 1,5% la posibilidad de que un país exporte a Estados Unidos (Hummels, 2001; Hummels & Schaur, 2013). - Cada día de retraso en el envío de un producto reduce el comercio en al menos 1% (6% en el caso de productos perecederos) (Djankov et al., 2010). - Una disminución del 10% en los costos de transporte podría aumentar las exportaciones en un 30% e incrementar el empleo en las empresas exportadoras (BID, 2013; BID, 2018). - Una mejora de la eficiencia portuaria del percentil 25 al 75 reduce los costos de transporte en 12%. Además de la infraestructura, esta eficiencia depende de la prevalencia del crimen organizado y el marco regulatorio (Clark et al., 2004). - La mejora de la eficiencia portuaria y otra infraestructura de transporte, la gestión de aduanas y el marco regulatorio impacta de manera favorable en el comercio internacional de un país, con mayor beneficio para las exportaciones (Wilson et al., 2005). - La mejora del desempeño logístico de un país en una desviación estándar está asociada a un incremento de exportaciones del 46% (Behar et al., 2009).
	Infraestructura	- Un deterioro de la infraestructura del percentil 25 a la mediana incrementa los costos de transporte en 12% y reduce los volúmenes comercializados en 28% (Limão & Venables, 2001). - Una mejora en infraestructura de Colombia que llevara a sus costos de transporte al nivel del percentil 25, incrementaría las exportaciones de sus departamentos entre 10% y 45% (BID, 2013). - Duplicar la eficiencia portuaria posee un efecto en los costos de transporte que es similar a reducir la distancia entre dos puertos a la mitad (Wilmsmeier et al., 2006).
	Servicios de transporte marítimo	- El nivel de conectividad marítima (servicios marítimos) de un país posee un efecto en los costos de transporte mayor que la distancia geográfica y la infraestructura portuaria (Martínez-Zarzoso & Wilmsmeier, 2010). - La centralidad de un país en las rutas de transporte marítimo reduce los costos de transporte e incrementa los flujos de comercio (Márquez-Ramos et al., 2011). - La ausencia de una conexión marítima directa con un socio comercial se asociada con un menor valor de exportaciones, mientras que cada trasbordo adicional implica una reducción de 40% en el valor de las exportaciones (Fugazza & Hoffmann, 2017).
Productividad	Infraestructura carretera	- El incremento de la conectividad rural vía infraestructura mejora el acceso a tecnología, aumentando la productividad agrícola (Dorosh & Hyoung Gun Wang, 2011; Kiprono & Matsumoto, 2018; Aggarwal, 2018). - Inversiones en caminos rurales en Colombia incrementaron la productividad en un 62% por el acceso a insumos para la



Perfil Logístico Regional

		producción agrícola, la probabilidad de ventas en un 5% y el valor de la producción en un 15% (Ortega, 2018).
Sostenibilidad ambiental	Servicios de transporte	- El transporte de carga es responsable del 12% de las emisiones globales. Estas emisiones podrían más que duplicarse hacia 2050, impactando negativamente sobre el cambio climático y en la posibilidad de cumplir con la meta de mantener el crecimiento de la temperatura global por debajo de los 2°C (ITF, 2019b). - El nivel de emisiones en la logística puede variar hasta un 80% dependiendo del transporte y almacenamiento (Liotta et al., 2015). - El cambio modal y la optimización de rutas y operaciones reduce las emisiones CO2 en el transporte. A su vez, en el largo plazo, esta reducción incrementa la ventaja competitiva de las empresas (Herold & Lee, 2017). - Regulaciones en materia de logística urbana como la entrega nocturna de mercancías y la implementación de zonas de bajas emisiones pueden generar importantes ahorros para las ciudades en materia de emisiones de CO2 (Holgún-Veras, Hodge, et al., 2018).

Fuente: Agustina Calatayud y Laureen Montes, Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafío líneas de acción, BID, 2021

En concordancia con estas variables de desarrollo, los resultados de la Encuesta Nacional Logística (ENL) 2024 revelan que el costo logístico en Colombia como porcentaje de las ventas se sitúa en el 15,6% si bien este indicador presenta una mejora frente al 17,9% de la medición anterior (ENL 2022), sigue siendo alto comparado con valores de países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) que en promedio registran valores del 8%. Este indicador subraya la persistencia de **desafíos en eficiencia, especialmente en el rubro de transporte, que sigue siendo el componente de mayor peso en la estructura de costos de las empresas.**

Bajo esta premisa, la eficiencia en el transporte de carga por carretera es un pilar fundamental para la integración y el desarrollo de la Región Metropolitana. Según el documento de soporte para la identificación del hecho metropolitano de "Integración y Gestión de la Actividad de Carga y Logística", se identifican los siguientes hallazgos:

- Intensificación de la actividad:** Entre 2015 y 2020, los viajes de carga regionales (Bogotá-Cundinamarca) aumentaron un 130% en comparación con los flujos interdepartamentales. Esto ratifica que la logística se ha concentrado intensamente dentro de la aglomeración económica regional.
- Configuración de la flota:** De acuerdo con información del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), con base en los vehículos efectivamente operando y registrados en despachos de carga (no en matrículas nuevas), se

observa que entre 2023 y 2024 hubo un incremento aproximado del 22% en la participación de camiones de dos (2) ejes dentro de los viajes con origen o destino en Bogotá y su entorno regional, mientras que los registros de los vehículos de mayor capacidad (tres o más ejes), presentan reducciones que oscilan entre 5% y 29%, dependiendo del tipo de configuración vehicular. Esta tendencia se evidencia particularmente en los flujos asociados a distribución regional y urbana en la Región Metropolitana, y sugiere un proceso de fragmentación de envíos, y mayor recurrencia de operaciones de media y corta distancia, consistente con patrones de atomización de carga y expansión de esquemas de distribución de última milla.

3. **Concentración geográfica:** Los corredores Mosquera–Calle 13 y Siberia–Calle 80 se consolidan como los principales ejes de generación y atracción de viajes de carga, al concentrar aproximadamente el 50 % de los viajes de camiones que ingresan y salen de Bogotá, según el Estudio de Carga de Bogotá (2020). Esta alta participación refleja su papel estructurante en la conexión entre los nodos logísticos de la Sabana de Occidente y el sistema urbano de la capital, lo que se traduce en una presión operativa significativa sobre estos accesos y una elevada sensibilidad ante cualquier restricción o evento de congestión.
4. **Impacto en movilidad:** Durante las horas pico se movilizan aproximadamente 11.204 camiones, de los cuales el 27,8% corresponden estrictamente a la relación entre Bogotá y los municipios vecinos.

Por otro lado, a nivel regional, la ENL 2024 señala que las deficiencias en infraestructura y las condiciones de seguridad inciden de manera relevante en el desempeño del servicio logístico. En particular, el 60,4% de las empresas reporta dificultades asociadas al estado de la red vial, situación que se refleja en presiones operativas sobre corredores estratégicos como la calle 13 y la calle 80. Adicionalmente, el dinamismo económico de la región ha llevado a que el 56,4% de las empresas recurra a la tercerización de servicios logísticos como mecanismo de adaptación frente a la creciente complejidad de la distribución urbana y de las operaciones de comercio exterior.

Estos resultados evidencian restricciones estructurales en la gestión de la movilidad y la logística a escala metropolitana. En particular, los fenómenos logísticos de carácter supramunicipal se desarrollan en un entorno de fragmentación institucional persistente y de coordinación insuficiente entre el nivel nacional y los territorios, lo cual, introduce desafíos para la alineación de prioridades, la ejecución coherente de la política logística, y la gestión integrada de corredores y nodos estratégicos.

A estos elementos se suman factores de carácter estructural y operativo que inciden en la eficiencia del sistema logístico regional, entre los que se destacan la



Perfil Logístico Regional

disponibilidad limitada de infraestructura de apoyo logístico en el entorno urbano, las restricciones espaciales para operaciones de carga y descarga, y la alta participación de vehículos de pequeña escala en la atención de la demanda regional, condiciones que tienden a atomizar los flujos y a generar presiones adicionales sobre la red vial.

Asimismo, la carencia de una visión metropolitana integrada se manifiesta en la falta de articulación reglamentaria y operativa entre Bogotá y los municipios de Cundinamarca, evidenciada en restricciones de circulación dispares, la ausencia de esquemas coordinados de distribución nocturna y la falta de homologación de vehículos para la logística de última milla. A ello se suma la limitada disponibilidad de información confiable sobre activos y cadenas logísticas, lo que debilita la capacidad de planificación y coordinación a escala regional.

Como resultado de este conjunto de fallas institucionales, normativas y operativas, se generan externalidades negativas de gran magnitud, lo que afecta tanto la calidad de vida como la competitividad regional (entre ellas una alta congestión vehicular, elevados índices de siniestralidad vial y un incremento sustancial de la contaminación ambiental), impactos que se intensifican en los principales corredores de carga de la región.

Como propuesta frente a este abordaje fragmentado que ocurre en la actualidad, se plantea que a través de la Agencia de Movilidad Regional (nueva institucionalidad supramunicipal), se podrán **llevar** a cabo adecuadamente acciones coordinadas en la **INTEGRACIÓN Y GESTIÓN DE LA ACTIVIDAD DE CARGA LOGÍSTICA**. Esta institucionalidad tiene el potencial de garantizar mayor eficiencia en el abordaje del Hecho Metropolitano, puesto que en términos de coordinación se asumirían las competencias que la Ley 2199 de 2022 ha determinado en el Artículo 10 y el Artículo 332.

Comentado [Ui1]: Le cambié "llevar" por "llevar"

Las acciones por desarrollar para dar solución al hecho metropolitano de **INTEGRACIÓN Y GESTIÓN DE LA ACTIVIDAD DE CARGA LOGÍSTICA** deberán tener como **objetivo** desarrollar **estrategias** que busquen una mayor eficiencia en la coordinación y articulación pública y privada para la prestación de servicios de transporte de carga y de logística, mejorando la competitividad y la productividad a escala regional.

Comentado [Ui2]: Le cambie "acciones" por "estrategias". Aquel término quedaba tautológico.

Dentro de la identificación y declaración de los hechos metropolitanos se ha establecido una estructura territorial conformada por **18 entidades territoriales**, los cuales, se exponen a continuación:

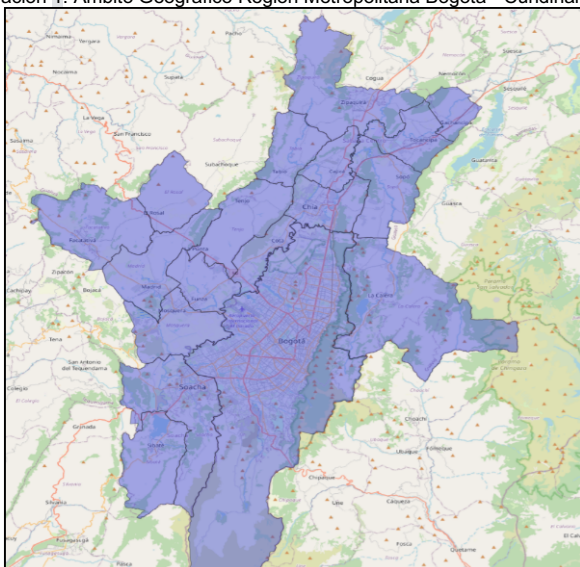
Comentado [Ui3]: Le cambié "entes" por "entidades"

Tabla 2. Municipios del ámbito geográfico
Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca

Nodo central	Sabana Occidente	Sabana Norte	Sabana Centro	Sabana Oriente	Sabana Sur
Bogotá	Funza	Cajicá	Gachancipá	La Calera	Soacha
	Madrid	Chía	Sopó		Sibaté
	Mosquera	Tocancipá	Tabio		
	Facatativá	Zipaquirá	Tenjo		
	El Rosal				

Fuente: Elaboración ARM

Ilustración 1. Ámbito Geográfico Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca



Fuente: Elaboración ARM

En contraste a lo anterior expuesto, el conjunto de municipios fue identificado a partir de los siguientes criterios³.

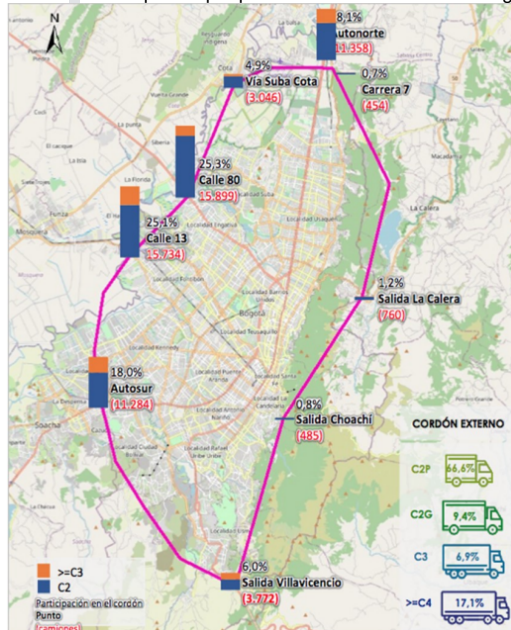
1. Municipios que acumulan más del 1% de los viajes diarios de pasajeros que se realizan entre Bogotá y los municipios de la región (de tal manera que el umbral se estableció en 5.000 viajes diarios). A partir de ese umbral de viajes en un día promedio se identificaron 15 municipios que acumulan el 99% de los viajes intermunicipales que ingresan a Bogotá.
2. Municipios en donde más del 10% de su población ocupada trabaja en Bogotá. De esta manera se obtiene que nueve municipios acumulan el 60% de los ocupados de los municipios de la región que trabajan en Bogotá.

- Municipios que generan más de 15 viajes diarios de carga con destino Bogotá. Estos municipios acumulan el 90% de viajes de carga de Cundinamarca con destino a Bogotá. Por tanto, se da prioridad a los 11 municipios que concentran el 90% de los viajes de carga que se registran en Cundinamarca con destino Bogotá.

Según cifras obtenidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco del Contrato 2019-1816-2021, se identificó que aproximadamente el 50% de los vehículos de carga que ingresan y salen de Bogotá utilizan los corredores de la Calle 13 y la Calle 80. En este contexto, los municipios de la sabana occidente, se consolidan como principales focos de generación y atracción de carga en la relación logística entre Bogotá y la región.

Comentado [Ui4]: Las cifras consolidadas en virtud de este contrato quedaron en algún estudio? o en algún paper o documento público? Considero que sería conveniente incluir una fuente un poco más formal

Ilustración 1. Participación por punto en cordón externo de Bogotá



Fuente: Contrato 2019-1816 SDM 2021

La conexión regional entre la ciudad de Bogotá y los 17 municipios definidos en el ámbito geográfico de la declaratoria del Hecho Metropolitano se realiza principalmente a través de los siguientes corredores viales:



Calle 80

La Calle 80 se configura como un corredor estratégico para la movilidad y la logística de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, al cumplir simultáneamente funciones de articulación nacional y regional. A escala nacional, constituye la principal salida de Bogotá hacia la región noroccidental del país y el Caribe, conectando a la capital con Medellín, el Eje Cafetero y el Puerto de Buenaventura a través del corredor La Vega–Villeta, así como con la costa atlántica mediante la Troncal del Magdalena.

En el ámbito regional, la Calle 80 actúa como un eje estructurante de la Sabana de Occidente, al articular a Bogotá con los municipios de Cota (sector Siberia), Mosquera, Madrid, Funza, El Rosal, Facatativá y Tenjo, todos ellos incluidos dentro del ámbito geográfico de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

La importancia logística de esta calle, por lo tanto, se refleja en los niveles de operación y participación del transporte de carga. Según datos de recaudo de la estación de peaje Siberia publicados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el año 2024, aproximadamente el 19% del tráfico que salió de la ciudad de Bogotá por este corredor correspondió a vehículos de carga. De manera complementaria, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), el 25% de la carga que ingresa y sale de la ciudad de Bogotá utiliza este corredor vial, lo que reafirma su papel central dentro del sistema logístico tanto regional como nacional y ha favorecido la localización intensiva de centros de distribución y parques industriales en su área de influencia, consolidando al corredor como uno de los principales hubs logísticos y de distribución a nivel nacional.

En correspondencia con su relevancia estratégica y con la magnitud de los flujos que concentra, a partir del sector denominado Puente de Guadua el corredor vial se encuentra bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el marco del contrato de concesión Santafé de Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega. Esta configuración institucional responde a la necesidad de gestionar un corredor de alta complejidad operativa, caracterizado por la coexistencia de flujos de largo recorrido, tráfico regional y distribución urbana de carga.

Calle 13

La Calle 13 se configura como uno de los corredores logísticos más estratégicos del país, al constituir el eje principal de conexión de Bogotá con el Puerto de Buenaventura, en el océano Pacífico. En este sentido, desempeña un papel clave en la articulación de la capital con los mercados internacionales y se consolida como un activo crítico para la competitividad industrial y comercial a escala nacional.

En el ámbito regional, este corredor articula a Bogotá con los principales centros industriales de la Sabana de Occidente, particularmente los municipios de Mosquera,



Perfil Logístico Regional

Madrid, Funza y Facatativá. Su ubicación estratégica facilita el flujo de mercancías desde y hacia infraestructuras logísticas de alto impacto, como la Zona Franca de Bogotá y la Corporación de Abastos de Bogotá (Corabastos), principal central mayorista de alimentos del país.

Asimismo, la relevancia logística de este corredor se refleja en los niveles de participación del transporte de carga. Según datos de recaudo de la estación de peaje Río Bogotá, publicados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para el año 2023 (último año completo de operación bajo el esquema concesionado), aproximadamente el 17% del tráfico que salió de la ciudad de Bogotá por este corredor correspondió a vehículos de carga. De manera complementaria, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), el 25% de la carga que ingresa y sale de la ciudad de Bogotá utiliza este corredor vial. Esta combinación de funciones nacionales y regionales refuerza el papel de la Calle 13 como un corredor estructurante del sistema logístico metropolitano.

En términos de gestión e institucionalidad, el tramo urbano de la Calle 13 se encuentra bajo la jurisdicción del Distrito Capital, el cual adelanta actualmente un proceso de transformación integral a través del proyecto “Nueva Calle 13”. Adicionalmente, en el año 2024 se inició la reversión del contrato de concesión Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), entidad que asumió la operación del corredor, introduciendo un cambio relevante en su esquema de administración y gestión.

Autopista norte

Este corredor de ingreso y salida de la capital se configura como el principal eje logístico para el transporte de mercancías que se movilizan entre Bogotá y los departamentos de Boyacá y Santander, así como hacia el norte del departamento de Cundinamarca, cumpliendo una función estratégica en la articulación de la ciudad con el nororiente del país. En el ámbito regional, el corredor permite la conexión de Bogotá con los municipios de la Sabana Centro incluidos dentro del ámbito de la Región Metropolitana, entre los que se destacan Chía, Cajicá, Zipaquirá, Sopó, Tocancipá, Gachancipá y Tabio.

Esta condición refuerza su papel como un eje estructurante de la movilidad y la logística regional, lo cual se refleja en los niveles de participación del transporte de carga. Según datos de recaudo de la estación de peaje Los Andes, publicados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para el año 2024 aproximadamente el 10% del tráfico que sale de la ciudad de Bogotá por este corredor corresponde a vehículos de carga. De manera complementaria, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), el 18% de la carga que ingresa y sale de



Perfil Logístico Regional

la ciudad de Bogotá utiliza este corredor vial, confirmando su relevancia dentro del sistema logístico regional y nacional.

En términos de gestión e institucionalidad, el corredor vial se encuentra bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el marco del contrato de concesión de Iniciativa Privada IP Accesos Norte de Bogotá, esquema que responde a la necesidad de operar una infraestructura de alta demanda y complejidad operativa.

Autopista Sur

Este corredor de ingreso y salida de la capital se configura como uno de los principales ejes logísticos para el transporte de mercancías que se movilizan entre Bogotá y los departamentos del sur del país, así como en la conexión estratégica con el Puerto de Buenaventura. A escala regional, cumple además una función clave en la articulación de la ciudad con los municipios de Soacha y Sibate, incluidos dentro del ámbito geográfico de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, y con infraestructuras logísticas de alto impacto como la Corporación de Abastos de Bogotá (Corabastos), principal central mayorista de alimentos del país.

En términos de gestión e institucionalidad, el tramo urbano del corredor se encuentra bajo la jurisdicción del Distrito Capital, mientras que los tramos interurbanos hacen parte de la red concesionada administrada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el marco del contrato de concesión de Iniciativa Privada IP – Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá–Girardot. Esta configuración institucional responde a la necesidad de gestionar un corredor de alta demanda, caracterizado por la superposición de flujos de largo recorrido, tráfico regional y distribución urbana de carga.

La relevancia logística de este corredor se refleja en los niveles de participación del transporte de carga. Según datos de recaudo de la estación de peaje Chusacá, publicados por la ANI, para el año 2024 aproximadamente el 18 % del tráfico que sale de la ciudad de Bogotá por este corredor corresponde a vehículos de carga. De manera complementaria, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), el 18 % de la carga que ingresa y sale de la ciudad de Bogotá utiliza este corredor vial, confirmando su papel estructurante dentro del sistema logístico regional y nacional.

Vía Suba - Cota

Este corredor cumple un rol estratégico en la conexión de Bogotá con los parques industriales de la Sabana de Occidente, al constituirse como una alternativa funcional a la Calle 80 y a la Autopista Norte para el acceso al municipio de Cota. La relevancia logística de este corredor se refleja en los flujos de carga que concentra. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021),



Perfil Logístico Regional

aproximadamente el 5% de la carga que ingresa y sale de la ciudad de Bogotá utiliza este corredor vial. En este sentido, contribuye a la descongestión de los principales ejes viales y a la diversificación de las rutas utilizadas para la distribución de mercancías en el noroccidente de la ciudad.

En términos de gestión e institucionalidad, el corredor se encuentra bajo la administración directa del Distrito Capital, lo que implica que su operación y regulación se rigen por las políticas y lineamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Carrera 7

El corredor de salida por la Carrera 7.^a cumple una función complementaria dentro del sistema vial metropolitano, al operar como una alternativa a la Autopista Norte para la conexión del borde oriental de Bogotá con los municipios de la Sabana, particularmente Chía y Sopó, en el sector de Briceño. Su rol se concentra principalmente en la articulación regional y en la redistribución de flujos de movilidad en el eje norte de la ciudad, con una participación limitada del transporte de carga. Según datos de recaudo de las estaciones de peaje publicados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para el año 2024 aproximadamente el 4% del tráfico que sale de la ciudad de Bogotá por este corredor corresponde a vehículos de carga; de manera complementaria, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), apenas el 1% de la carga que ingresa y sale de la ciudad utiliza este corredor vial, lo que confirma su carácter secundario dentro del sistema logístico metropolitano.

En términos de gestión e institucionalidad, el corredor se encuentra mayoritariamente bajo la jurisdicción del Distrito Capital; no obstante, en su tramo de conexión final se integra al contrato de concesión de Iniciativa Privada IP Accesos Norte de Bogotá, administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Vía la Calera

Este corredor vial conecta el nororiente de la ciudad de Bogotá con el municipio de La Calera y constituye una ruta alterna hacia la provincia del Guavio. Se caracteriza por cumplir principalmente funciones de logística liviana y de proximidad, en un entorno con alta presencia de zonas residenciales y equipamientos educativos, lo que restringe la circulación de vehículos de carga de más de 3,5 toneladas y limita la intensidad de los flujos logísticos. Esta condición se refleja en los niveles de participación del transporte de carga: según datos de recaudo de las estaciones de peaje publicados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para el año 2024 aproximadamente el 2% del tráfico que sale de la ciudad de Bogotá por este corredor corresponde a vehículos de carga; de manera complementaria, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), apenas el 1% de



la carga que ingresa y sale de la ciudad utiliza este corredor vial, confirmando su carácter secundario dentro del sistema logístico metropolitano.

En términos de gestión e institucionalidad, a partir del peaje Los Patios la vía se encuentra bajo el esquema de concesión Perimetral de Oriente de Bogotá, supervisado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Aeropuerto El Dorado

El Aeropuerto Internacional El Dorado constituye el principal nodo logístico aéreo del país y el mayor centro de carga de Sudamérica, desempeñando un papel estratégico en el comercio exterior de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. En particular, se consolida como el principal punto de exportación de productos perecederos, especialmente flores y alimentos, así como de importación de bienes de alto valor unitario, entre los que se destacan productos tecnológicos, farmacéuticos y repuestos industriales.

En términos de operación, para el año 2024 el aeropuerto movilizó un total de 809.029 toneladas de carga, lo que confirma su posición como núcleo de la logística de alto valor a escala regional y nacional. De acuerdo con información publicada por OPAIN S.A., operador del contrato de concesión del aeropuerto, entre los principales productos movilizados se destacan las flores, que constituyen el artículo de mayor volumen, con cerca de 300.000 toneladas anuales. Según datos de Asocolflores, aproximadamente el 70 % de las flores producidas en el país se cultivan en el departamento de Cundinamarca, concentrándose las principales fincas productoras en la Sabana de Bogotá, lo que refuerza la articulación territorial entre la producción regional y la infraestructura aeroportuaria.

Otro grupo relevante corresponde a los productos del mar, con un volumen aproximado de 17.000 toneladas anuales entre importaciones y exportaciones. Dentro de este segmento se destacan productos como salmón, tilapia y cangrejo, caracterizados por ciclos productivos rápidos y una distribución geográfica extendida a nivel nacional. Adicionalmente, el aeropuerto moviliza una amplia diversidad de mercancías, entre las que se incluyen frutas y hortalizas frescas y procesadas, textiles y confecciones, productos cosméticos y de aseo, productos farmacéuticos, bienes metalmecánicos, autopartes e instrumentos y aparatos electrónicos, consolidando su perfil como plataforma logística multimercancía de alto valor.

En respuesta al crecimiento sostenido de la demanda, actualmente se encuentra en curso una iniciativa de ampliación y modernización de la infraestructura del Aeropuerto El Dorado, orientada tanto al mejoramiento de las instalaciones existentes como a la construcción de nuevas obras. Este proceso busca incrementar la capacidad del aeropuerto hasta 60 millones de pasajeros anuales y ampliar en aproximadamente 19.600 m² las áreas destinadas a la operación de carga, con el



Perfil Logístico Regional

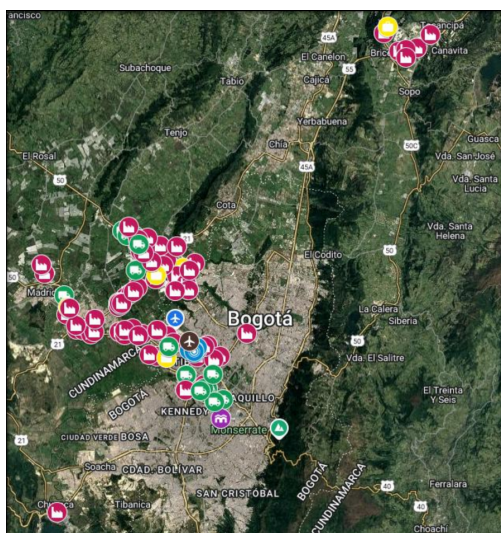
objetivo de fortalecer su posición como el principal aeropuerto de carga de Latinoamérica y garantizar la atención de la demanda futura de pasajeros y mercancías para Bogotá y la región. Así mismo, desde el Distrito Capital, con el programa “**Bogotá Ciudad - Distrito Aeropuerto**” se busca potenciar la conectividad y competitividad de la región, integrando el ecosistema logístico bajo un marco institucional sólido. Este proyecto busca transformar la relación entre el terminar y su entorno (principalmente las localidades de Fontibón y Engativá), facilitando la transición de una oferta de servicios dispersa hacia una red colaborativa y sincronizada.

Infraestructura Logística y Regional

Estos **corredores viales** previamente descritos, no actúan únicamente como vías de tránsito, sino como **ejes articuladores de la expansión urbana y regional que definen la eficiencia del flujo de mercancías y personas**. Estos corredores se caracterizan por una alta densidad de tráfico pesado y una transformación del uso del suelo, donde la infraestructura vial debe adaptarse a una demanda superior para soportar el transporte de carga. Esta configuración espacial determina la conectividad, convirtiendo las entradas metropolitanas en nodos estratégicos que condicionan las fricciones del transporte y facilitan la transición entre los entornos rurales y los centros de consumo masivo.

Esta infraestructura vial cobra relevancia al analizar la georreferenciación de 120 actores logísticos, industriales, comerciales y de comercio exterior tomando como nodo principal el aeropuerto El Dorado (Análisis georreferenciado del Ecosistema logístico alrededor del aeropuerto El Dorado. CCB – SCCALA 2025).

Ilustración 1 Distribución geoespacial Zonas de Operación Logística



Fuente: Análisis georreferenciado del Ecosistema logístico alrededor Del aeropuerto el dorado.
SCCALA 2025

De esta georreferenciación, de acuerdo con lo analizado por SCCALA en su estudio de caracterización, se observó que los prestadores de servicios logísticos, cuya oferta de valor se centra en agilizar y optimizar los procesos logísticos y administrativos necesarios para el intercambio internacional de mercancías, se encuentran concentrados en el área de influencia más próxima al aeropuerto, con tiempos promedio de desplazamiento al aeropuerto inferiores a 10 minutos. En esta zona de influencia del aeropuerto, se encontró la presencia de 14 complejos logísticos, 1 zona franca, 11 operadores logísticos (Centros de Distribución - CEDI), y 9 facilitadores de comercio.

Por otro lado, el estudio evidenció el corredor de la Calle 13 presenta una alta densidad de actores logísticos. Con tiempos de desplazamiento de entre 25 y 35 minutos, este corredor resulta en el más estratégico para la sabana en términos de actividad logística dada la alta presencia de centros de distribución, empresas de mensajería, retail y operadoras logísticas (3PL), esto y su conectividad directa con el aeropuerto y la Zona Franca de Bogotá. A lo largo del corredor se identificó la presencia de 4 complejos logísticos.

Para el caso de corredores viales como el de la calle 80, se evidencia la presencia de plataformas logísticas, bodegas, plantas productivas y empresas mayoristas, su localización sobre este corredor resulta estratégico para el abastecimiento de bienes y materias primas a la ciudad de Bogotá. Es un corredor robusto, con tiempos de

desplazamiento al aeropuerto de entre 25 a 40 minutos. A lo largo del corredor se identificó la presencia de 28 parques logísticos, 1 zona francas y 8 operadores logísticos (CEDI).

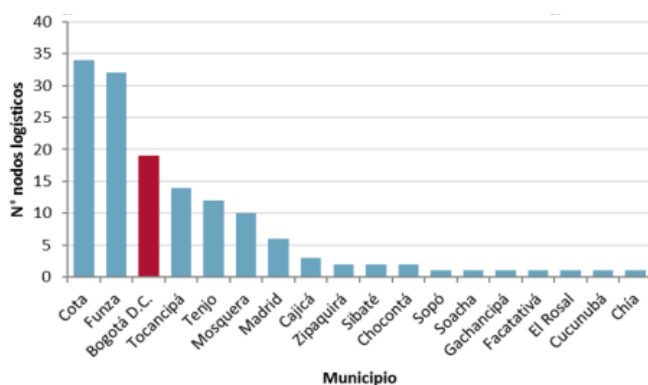
Ahora bien, dentro de la misma georeferenciación, se evidencia un eje logístico en la sabana de occidente, particularmente los municipios de Funza Mosquera y Cota. En estos se evidencia una alta concentración de actores logísticos. Este eje cuenta con acceso a la ciudad de Bogotá por los principales corredores que cuenta la ciudad, Calle 13 y Calle 80. El principal reto que presenta este eje son los tiempos de conexión hacia el aeropuerto El Dorado, con tiempos de desplazamiento promedio de entre 40 y 60, debido a la alta congestión que se presenta en el corredor. Aquí se logró la identificar la presencia de 31 parques logísticos 2 zonas francas y 2 operadores logísticos (CEDI).

La caracterización del transporte de carga y de la infraestructura logística a escala regional se apoya en los diagnósticos y estudios desarrollados para Bogotá y su entorno funcional, los cuales evidencian que la logística constituye un fenómeno eminentemente supramunicipal, con dinámicas que trascienden los límites administrativos del Distrito Capital. En este sentido, uno de los principales referentes técnicos es el diagnóstico elaborado en el marco del Plan Maestro de Servicios de Movilidad Sostenible (PMSS) de Bogotá, el cual retoma y consolida los resultados de estudios previos orientados a la planificación logística y de abastecimiento.

Entre los antecedentes considerados en dicho diagnóstico se encuentran el Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria de Bogotá (2006), la Formulación del Plan de Logística Regional (2011), la Matriz Origen–Destino de Carga (2015) y los estudios para la gestión y control de la circulación, cargue y descargue y estacionamiento de vehículos de mercancías (2017), desarrollados en el marco del contrato de consultoría No. 1852 de 2017. Estos insumos permitieron construir una visión integral sobre la localización de actividades logísticas, los patrones de movilidad de carga y su relación con la infraestructura vial y urbana de la región.

De acuerdo con el diagnóstico del PMSS, para el año 2018 se identificaban aproximadamente 143 nodos logísticos localizados en Bogotá y en los municipios de su entorno regional inmediato. De este total, 19 nodos se ubicaban dentro del Distrito Capital, concentrándose mayoritariamente en el occidente de la ciudad, en cercanía a los principales corredores de acceso regional, como la Calle 13 y la Calle 80. El resto de los nodos se distribuía en municipios de la Sabana, particularmente en el eje de la Sabana de Occidente y el corredor norte, lo que evidencia un proceso de desconcentración espacial de actividades logísticas hacia el entorno metropolitano.

Ilustración 2 Distribución de la localización de los nodos logísticos



Fuente: Estudio de Carga Bogotá 2015

Esta configuración territorial refuerza la dependencia de la infraestructura urbana de Bogotá para la operación de flujos logísticos regionales y nacionales, dado que una parte significativa de los viajes de carga debe atravesar la ciudad para conectar nodos productivos, plataformas logísticas y centros de consumo. El PMSS identifica que esta localización responde tanto a factores de accesibilidad vial como a restricciones de suelo y costos dentro del perímetro urbano, generando presiones adicionales sobre los corredores metropolitanos y profundizando las fricciones operativas en los accesos occidentales y meridionales de la ciudad.

Por últimos dentro de los principales ejes logísticos en la región se presenta el eje norte, particularmente localizado en los municipios de Sopó, Tocancipá Gachancipá y Zipaquirá, hacia el norte de la ciudad de Bogotá. Este eje se presenta como un nodo estratégico para la atención de la demanda de bienes desde y hacia los departamentos de Boyacá y los Santanderes, sin embargo, presentan alto flujo de mercancías desde y hacia el aeropuerto el Dorado, con tiempos de desplazamiento promedio de entre 90 y 120 minutos, la gestión de despachos de carga urgente se vuelve un desafío, sin embargo, el estudio expuso que este eje se mantiene relevante para flujos de mercancía consolidados y planificados. Aquí se encontraron 7 parques logísticos y 1 zona franca.

De esta caracterización se puede observar que la infraestructura logística de la Sabana de Bogotá se consolida como un ecosistema maduro que combina una robusta capacidad instalada en nodos estratégicos como Funza, Cota y Tocancipá con una ventaja competitiva crítica derivada de la proximidad funcional de los facilitadores al Aeropuerto El Dorado. Si bien los ejes de la Calle 13, Calle 80 y el Norte ofrecen una cobertura logística integral y diversificada, la eficiencia del sistema enfrenta desafíos en la **fluidez de los flujos de transporte**, lo que condiciona los



resultados del indicador **“Calidad en la entrega de pedidos”** definido en la ENL 2024. En este contexto, el **programa Bogotá Ciudad Aeropuerto** emerge como el marco institucional clave para liderar el salto hacia una orquestación integrada, donde la red logística evolucione de una simple proximidad física hacia una sincronización operativa colaborativa y de alto desempeño.

Diagnóstico metropolitano integrado

El diagnóstico metropolitano integrado constituye el núcleo analítico del presente documento, en la medida en que permite caracterizar y ordenar el problema público logístico que enfrenta la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca desde una perspectiva territorial, operativa e institucional. Más allá de describir las condiciones existentes, este capítulo busca identificar cómo las dinámicas de movilidad, logística y uso del territorio interactúan entre sí y generan fricciones estructurales que afectan el bienestar de la población, la competitividad regional y la sostenibilidad del sistema.

Desde un enfoque metropolitano, el análisis reconoce que los flujos de personas y mercancías se desarrollan en un espacio funcional altamente interdependiente, donde las decisiones adoptadas a escala local tienen impactos que trascienden los límites administrativos. En este sentido, el diagnóstico integra información demográfica, económica y de movilidad con indicadores de desempeño operativo del sistema de transporte y de la logística regional, permitiendo evidenciar cuellos de botella, saturaciones recurrentes, ineficiencias operativas y fallas de coordinación que no pueden ser abordadas de manera aislada por los municipios.

El capítulo se estructura en torno a tres dimensiones complementarias: (i) las condiciones territoriales y de bienestar que explican la magnitud de la interdependencia metropolitana, (ii) el desempeño del sistema de movilidad y las fricciones operativas que se manifiestan en los corredores estratégicos, y (iii) la eficiencia y gobernanza de la logística regional. Esta lectura integrada permite pasar de una acumulación de síntomas a una comprensión estructural del problema, sentando las bases técnicas para la priorización de fricciones logísticas y para la identificación de decisiones que requieren una intervención coordinada a escala metropolitana, en coherencia con los principios de los Planes Integrales de Logística Regional (PILR).

Condiciones territoriales, bienestar e interdependencia metropolitana

La movilidad cotidiana en Bogotá–Cundinamarca constituye una condición estructural de bienestar que incide de manera directa sobre una población aproximada de 9,27



millones de personas que residen, trabajan y se abastecen en un espacio funcional profundamente interdependiente (Encuesta de Movilidad Bogotá–Región, 2023). Esta presión demográfica se ha intensificado como resultado del crecimiento poblacional sostenido tanto en Bogotá D.C. como en los 20 municipios de su entorno regional — Bojacá, Cajicá, Chía, Choachí, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibate, Soacha, Sopó, Subachoque, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá—, los cuales, entre 2005 y 2018, registraron un promedio de crecimiento del 2,85 %, superior al 1,07 % del promedio nacional (DANE, 2018; SDP, 2021). Esta dinámica de expansión metropolitana acelerada incrementa la demanda estructural por conectividad, acceso a servicios y abastecimiento, y eleva la sensibilidad del territorio frente a fricciones operativas en los corredores de articulación.

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá D.C. (2023) refuerza esta lectura al señalar que el crecimiento reciente se ha producido bajo un patrón de redistribución territorial de la población hacia municipios del primer anillo metropolitano, configurando áreas residenciales de alta densidad en la periferia regional sin una expansión equivalente de empleo y servicios. Esta configuración ha profundizado la dependencia de desplazamientos intermunicipales cotidianos y ha incrementado la presión estructural sobre el sistema de movilidad regional, en un contexto donde no existe aún un sistema de transporte masivo metropolitano plenamente integrado que permita absorber y ordenar la demanda creciente.

En este marco, la pobreza monetaria continúa siendo un factor social que incide directamente sobre la movilidad cotidiana en el ámbito Bogotá–Cundinamarca. De acuerdo con el reporte DANE 2024, a nivel nacional la incidencia de pobreza monetaria se ubicó en el 31,8%, mientras que en Bogotá D.C. alcanzó el 19,6% y en Cundinamarca el 20,1%; en el caso de la pobreza monetaria extrema, los valores fueron del 9,5% a nivel nacional, 4,7% en Bogotá y 3,3% en Cundinamarca. Aunque estas cifras reflejan una condición relativamente más favorable en la región capital frente al promedio nacional, su distribución territorial se asocia a patrones de localización periférica de hogares de menores ingresos, donde la menor oferta de empleo y servicios obliga a desplazamientos cotidianos más largos y refuerza la dependencia del transporte público y otros modos para acceder a trabajo, educación, salud y abastecimiento (DANE, 2024).

La estructura productiva de la región refuerza esta dependencia funcional, en la medida en que Bogotá D.C. concentra la mayor parte de las actividades de alto valor agregado asociadas a servicios administrativos y financieros, consolidándose como el principal motor económico del territorio. En 2018, esta concentración se tradujo en una participación del 25,5 % del PIB nacional atribuible a la capital, frente a una contribución conjunta del 6,3 % por parte de los municipios del entorno, lo que

evidencia que una proporción significativa de la economía departamental se articula a partir de los vínculos económicos, laborales y de servicios que dichos municipios mantienen con Bogotá (DANE, 2018; PMDS). El PMSS Bogotá D.C. (2023) identifica que esta especialización funcional ha profundizado la separación entre los espacios de residencia y los espacios de empleo y servicios, intensificando flujos pendulares diarios de personas y mercancías y explicando la magnitud estructural de la demanda metropolitana de movilidad.

Respecto a consumo y producción, según el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), Bogotá atrae aproximadamente 13,58 millones de toneladas anuales (MTA) para el año 2025 y genera cerca de 7,15 MTA, lo que confirma su rol predominante como principal polo de atracción de carga del país, asociado a su condición de mayor centro de consumo, distribución y servicios logísticos especializados. Los principales socios comerciales de la ciudad corresponden a los departamentos de Cundinamarca, Valle del Cauca, Antioquia, Boyacá y Santander, reflejando una fuerte interdependencia con los corredores que conectan la región con el occidente y el norte del país, así como con los flujos de comercio exterior movilizados a través del puerto de Buenaventura.

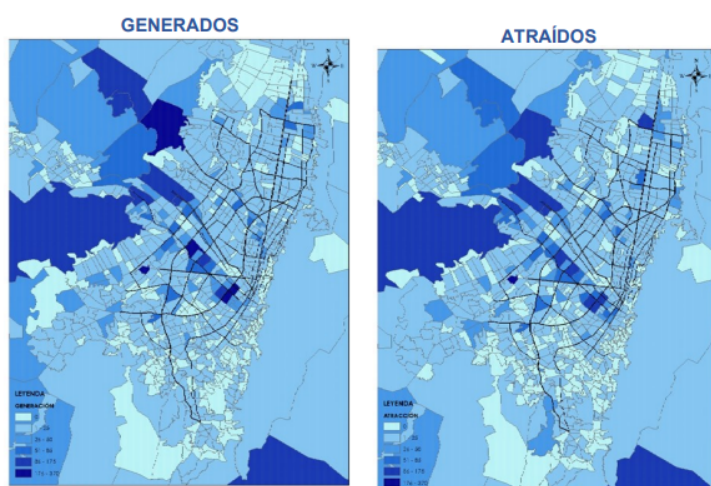
Esta relación asimétrica entre atracción y generación de carga evidencia que una parte significativa de los flujos que ingresan a Bogotá no se originan en su territorio, sino en su entorno regional y en otras regiones del país, reforzando la presión operativa sobre los accesos metropolitanos y la dependencia de la infraestructura urbana para la distribución final de mercancías. En este contexto, la magnitud de los volúmenes atraídos, frente a los generados, subraya la necesidad de abordar la logística desde una escala metropolitana que permita gestionar de manera coordinada los flujos regionales, reducir fricciones en los corredores estratégicos y orientar decisiones de planificación coherentes con la estructura real del sistema logístico.

Por otro lado, la comprensión de las dinámicas logísticas de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca requiere analizar no solo la infraestructura y los corredores de circulación, sino también la distribución territorial de la generación y atracción de carga, entendidas como la expresión espacial de las actividades productivas, comerciales y de consumo que estructuran los flujos de mercancías. Este análisis permite identificar dónde se originan y dónde se concentran las demandas logísticas, proporcionando un insumo clave para interpretar las presiones operativas observadas en el sistema de movilidad y logística regional.

La generación de carga se asocia principalmente a zonas con alta concentración de actividades productivas, industriales, agroindustriales y logísticas, mientras que la atracción de carga responde a la localización de mercados de consumo, centros de

distribución urbana, plataformas mayoristas y nodos de servicios. En el contexto metropolitano, estas dos funciones no coinciden necesariamente en los mismos territorios, lo que da lugar a flujos intensivos de transporte de mercancías que atraviesan múltiples jurisdicciones y utilizan de manera recurrente la infraestructura urbana y regional.

Ilustración 3 Generación y atracción de viajes de carga en un día hábil 2020



Fuente: Estudio de Carga Bogotá 2020

Desde la perspectiva del diagnóstico integrado, la generación y atracción de carga no tienen como propósito identificar proyectos específicos, sino ordenar el entendimiento del sistema logístico regional, evidenciando la desconexión entre la localización de la actividad económica y la capacidad de la infraestructura disponible. En este sentido, constituyen un insumo fundamental para la identificación de fricciones logísticas, al permitir asociar los cuellos de botella operativos con las dinámicas territoriales que los originan.

Asimismo, este análisis respalda la necesidad de abordar la logística desde una escala metropolitana, dado que ni la generación ni la atracción de carga pueden ser gestionadas eficazmente desde decisiones aisladas a nivel municipal. La incorporación de esto proporciona una base territorial y funcional que orienta la toma de decisiones posteriores sobre gobernanza, regulación e infraestructura, sin anticipar aún intervenciones específicas.

Desempeño del sistema de movilidad

En coherencia con esta estructura demográfica y productiva, de acuerdo con la **Encuesta de Movilidad Bogotá–Región 2023**, en un día hábil se realizan más de 14,6 millones de viajes, con duraciones medias cercanas a los 48 minutos en todos los modos. Esta magnitud implica una carga temporal significativa sobre la vida diaria de los hogares y una dependencia crítica del desempeño de la red de accesos metropolitanos; adicionalmente, el 16,92 % de los viajes diarios se originan en municipios aledaños a Bogotá, lo que confirma que el acceso a empleo, educación, servicios y abastecimiento se soporta en desplazamientos intermunicipales recurrentes.

En este contexto, corredores como **la Autopista Sur, la Autopista Norte, los ejes de la Sabana Occidente y los corredores distritales y regionales de la Calle 13 y la Calle 80 operan como piezas del continuo funcional metropolitano**, donde las fricciones locales se traducen rápidamente en afectaciones de alcance regional. Tanto la Encuesta de Movilidad Bogotá–Región 2023 como el PMSS Bogotá D.C. (2023) coinciden en señalar que estos corredores concentran la superposición de flujos urbanos, regionales y logísticos, evidenciando que la accesibilidad cotidiana ya no puede leerse exclusivamente desde una lógica urbana.

Sobre esta base, el desempeño operativo de la red evidencia una fricción sistémica persistente. Los insumos técnicos de movilidad regional y el PMSS Bogotá D.C. (2023) indican que, en horas pico, una proporción significativa de los corredores metropolitanos presenta saturación recurrente, con relaciones demanda–capacidad superiores a 1, lo que implica que la infraestructura opera de manera sistemática por encima de su capacidad funcional. Esta condición reduce la confiabilidad del sistema, amplifica su vulnerabilidad ante incidentes y confirma que la congestión observada responde a una insuficiencia estructural del modelo de movilidad vigente.

Logística regional, eficiencia operativa y gobernanza metropolitana

La fricción del sistema no solo se limita a los desplazamientos de personas, sino que también afecta de manera directa a la logística regional. La Encuesta de Movilidad Bogotá–Región 2023, los documentos técnicos de carga y logística y el PMSS Bogotá D.C. (2023) muestran que una proporción relevante de los flujos de mercancías utiliza infraestructura urbana para conectar nodos productivos, centros de consumo y plataformas logísticas, **atravesando áreas densamente urbanizadas**. Esta



Perfil Logístico Regional

condición confirma que la ciudad funciona como soporte operativo del sistema logístico regional, generando cuellos de botella persistentes en la transición urbano-regional.

Entre 2022 y 2025, la movilización de carga terrestre en Colombia, medida a partir de las toneladas registradas en los despachos formales de transporte público de carga por carretera reportados en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), mostró un crecimiento sostenido en volumen, acompañado por cambios relevantes en la forma en que se transportan las mercancías. De acuerdo con estos registros operativos, el total de toneladas movilizadas pasó de 135,6 millones en 2022 a 136,0 millones en 2023, llegando luego a 146,0 millones de toneladas en 2024, y un volumen registrado en 2025 de 151,5 millones de toneladas, cifra que sugiere la consolidación de un mayor nivel de actividad logística respecto al período prepandemia y la normalización de los flujos tras el dinamismo observado en 2024.

No obstante, el análisis agregado del volumen movilizado no muestra detalladamente transformaciones relevantes en la estructura operativa del sistema. Mientras que en 2023 se registraron 10,23 millones de viajes para movilizar 135,96 millones de toneladas, en 2024 el número de viajes aumentó a 11,67 millones (+14,1%), frente a un crecimiento del 7,4% en toneladas (146,05 millones). Esta divergencia entre volumen y número de despachos, indica que el sistema respondió al crecimiento de la demanda principalmente mediante un aumento extensivo de recorridos, más que a través de mejoras en la productividad por viaje.

La correlación entre los registros de viajes y toneladas, sugiere un proceso de fragmentación progresiva de los envíos, la carga promedio por viaje disminuyó de 13,29 toneladas en 2023 a 12,52 toneladas en 2024 (-5,8%), patrón que resulta consistente con tendencias observadas a nivel nacional. De acuerdo con el Índice Trimestral del Transporte de Carga (LogiAnalítica Q4 2025), el incremento del 4,31% en viajes frente a un crecimiento menor en toneladas, confirma que el mercado continúa resolviendo la demanda con más despachos, no necesariamente con mayores niveles de consolidación.

Desde una perspectiva sistémica, este comportamiento reflejaría restricciones estructurales en la eficiencia operativa del transporte. La estructura actual del parque automotor, junto con los desbalances operativos de los corredores, puede limitar la posibilidad de generar mejoras significativas en la productividad, incluso en escenarios de crecimiento. En consecuencia, el aumento del número de viajes no se traduce automáticamente en mayor eficiencia logística, sino en mayores presiones sobre la infraestructura vial, especialmente en accesos metropolitanos y corredores urbanos estratégicos.



Perfil Logístico Regional

Este patrón tiene implicaciones directas sobre el costo logístico, un mayor número de recorridos para transportar volúmenes crecientes implica un incremento en consumo de combustible, más horas de operación, mayor utilización de infraestructura, y más exposición a variabilidad operativa y riesgos derivados. En este contexto, la ventaja competitiva para todos los actores de la cadena del servicio, estará más en la optimización de la operación, particularmente, en la planeación puertas adentro, en la capacidad de movilizar más toneladas por viaje, reducir tiempos muertos, y gestionar retornos.

En términos metropolitanos, estos resultados refuerzan la necesidad de abordar la logística regional desde una lógica de eficiencia operativa y gobernanza sistémica. La creciente interacción entre flujos regionales y redes urbanas evidencia que la presión sobre la infraestructura no responde únicamente al crecimiento del volumen movilizado, sino también a la forma en que se estructuran los despachos, se consolidan las cargas y se gestionan los recorridos. En consecuencia, la mejora del desempeño logístico regional depende en gran medida de decisiones operativas, calidad de información, coordinación entre actores y gestión integrada de corredores y nodos estratégicos.

La relevancia de esta competencia se explica por la magnitud del fenómeno logístico regional, en el cual, solo **en 2018 ingresaron a Bogotá 8.099.354 toneladas de alimentos**, de las cuales el **55% se consumió en la ciudad y el 45% se redistribuyó hacia otros destinos**, evidenciando ineficiencias en el tránsito de carga pesada y presión innecesaria sobre los accesos metropolitanos. Estos flujos se concentran principalmente en los corredores norte (42,1%), sur (30,4%) y occidente (24,8%), lo que refuerza la necesidad de una gestión regional coordinada que permita ordenar flujos y reducir fricciones operativas.

Desde una perspectiva institucional, **el PMSS Bogotá D.C. (2023) reconoce que los flujos de carga y abastecimiento exceden la capacidad de gestión municipal y requieren esquemas de coordinación supramunicipal**. En este sentido, la carga y la logística se configuran como un hecho metropolitano cuya gestión demanda articulación institucional, planeación regional de corredores y fortalecimiento de sistemas de información que permitan anticipar, regular y mitigar las fricciones estructurales del sistema.

En conjunto, la evidencia muestra que Bogotá–Cundinamarca enfrenta un problema público metropolitano caracterizado por fricción operativa, vulnerabilidad logística y desalineación institucional. La congestión recurrente, la exposición del abastecimiento a infraestructura urbana saturada, la fragmentación de los flujos de carga y la dependencia de un modelo carretero extensivo se traducen en riesgos para el bienestar, la competitividad y la cohesión territorial. Estas condiciones no son

coyunturales ni sectoriales, sino que expresan una **falla estructural del sistema de movilidad y logística, cuya corrección exige decisiones de política pública coherentes con la escala real del territorio funcional metropolitano.**

La logística, entendida como un instrumento al servicio del desarrollo territorial, y no como un determinante autónomo de la ocupación o transformación del territorio, requiere un posicionamiento de la planeación logística misma desde la escala metropolitana, permitiendo alinear infraestructuras, servicios y flujos, con los objetivos económicos, sociales y ambientales definidos por las autoridades territoriales, reduciendo fricciones, conflictos de uso y decisiones desarticuladas.

Fricciones logísticas metropolitanas

Las fricciones logísticas metropolitanas constituyen el paso crítico que permite transformar el diagnóstico integrado en un insumo efectivo para la toma de decisiones públicas. En un contexto de múltiples problemáticas concurrentes, no todas las fricciones del sistema logístico tienen la misma magnitud, origen ni impacto sobre el desempeño regional; por ello, este capítulo busca ordenar el problema público, identificando aquellas fricciones que, por su recurrencia, alcance territorial y efectos sobre tiempos, costos, confiabilidad y gobernanza, resultan estratégicas desde una perspectiva metropolitana.

El ejercicio se apoya en la evidencia analizada en el capítulo previo y adopta una lectura funcional del territorio, reconociendo que las fricciones logísticas se manifiestan de manera diferenciada en corredores, nodos e interfaces urbano-regionales específicos. En este sentido, la priorización no se limita a una enumeración de dificultades operativas, sino que establece relaciones claras entre los patrones de movilidad de carga, la localización de la infraestructura logística, las condiciones de operación del sistema vial y los arreglos institucionales que inciden en la gestión del transporte de mercancías.

Este capítulo tiene como objetivo hacer explícita la cadena diagnóstico → decisión, permitiendo identificar dónde se concentran los principales cuellos de botella del sistema, qué impactos generan sobre el funcionamiento metropolitano y por qué su resolución exige una intervención coordinada a escala regional. Sin anticipar la definición de proyectos, pilotos o inversiones específicas, la priorización de fricciones establece un marco común de entendimiento que orienta las decisiones posteriores de planificación logística regional y facilita la articulación entre actores e instrumentos de política pública.

Identificación de fricciones críticas

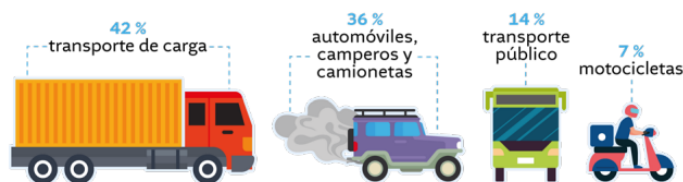
La identificación de fricciones críticas del sistema logístico metropolitano se fundamenta en el análisis integrado desarrollado en el diagnóstico previo, el cual permite reconocer patrones recurrentes de ineficiencia que afectan de manera estructural el desempeño del transporte de carga y la logística en la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. Estas fricciones no se explican por eventos aislados ni por fallas puntuales de infraestructura, sino por la superposición de dinámicas territoriales, operativas e institucionales que generan cuellos de botella persistentes y limitan la competitividad regional.

Se consideran fricciones críticas aquellas que cumplen simultáneamente con al menos tres de las siguientes condiciones: (i) presentan una alta recurrencia temporal, (ii) tienen impacto metropolitano, trascendiendo los límites administrativos municipales, (iii) afectan variables clave del desempeño logístico como tiempos, costos, confiabilidad o sostenibilidad, y (iv) no pueden resolverse de manera efectiva mediante decisiones aisladas de una sola entidad o jurisdicción. Bajo estos criterios, el ejercicio no busca agotar la totalidad de problemáticas existentes, sino jerarquizar aquellas que estructuran el problema público logístico y condicionan el funcionamiento del sistema en su conjunto.

El análisis evidencia que una de las fricciones más relevantes corresponde a la saturación recurrente de los accesos y corredores logísticos estratégicos, particularmente en los ejes occidentales y meridionales de la región, donde se concentra una proporción significativa de los flujos de carga regionales y nacionales. La coexistencia de tráfico urbano, regional y de larga distancia, sumada a una infraestructura que opera de manera sistemática por encima de su capacidad funcional, reduce la confiabilidad de los tiempos de viaje y genera externalidades negativas en términos de congestión, siniestralidad (534 personas fallecidas en 2022 según el PMSS 2023) y emisiones (42% producida por el transporte de carga para Bogotá). Esta condición afecta no solo al transporte de mercancías (llegando a ser de 12.6% el costo logístico para Bogotá según el PMSS 2023), sino también a la movilidad cotidiana de personas, amplificando el impacto territorial de la fricción.

Ilustración 4. Distribución de emisiones en Bogotá

Emisiones de material particulado 2.5⁴



Fuente: Plan de Movilidad Segura y Sostenible de Bogotá (2023)

De manera complementaria, se identifica como fricción crítica la dependencia estructural de infraestructura urbana para la operación de flujos logísticos regionales, lo que expone a la ciudad a presiones operativas que exceden su función como espacio de residencia y servicios. Una proporción relevante de los flujos de carga utiliza corredores urbanos para conectar nodos productivos, plataformas logísticas y centros de consumo, generando conflictos de uso del espacio vial y limitando la eficiencia del sistema. Esta situación se ve agravada por la fragmentación de los envíos, el incremento de viajes de corta y media distancia y la utilización intensiva de vehículos de menor capacidad, lo que incrementa el número de recorridos necesarios para movilizar volúmenes crecientes de carga.

Otra fricción estructural se asocia a la fragmentación institucional y normativa en la gestión de la logística y el transporte de carga, evidenciada en la coexistencia de múltiples autoridades con competencias parciales sobre los mismos corredores y flujos. La falta de armonización en restricciones de circulación, horarios, criterios operativos y mecanismos de control entre Bogotá y los municipios del entorno regional dificulta la planificación y operación eficiente del sistema, incrementa los costos de transacción para los actores logísticos y limita la capacidad de anticipar y gestionar de manera coordinada los impactos del transporte de mercancías a escala metropolitana.

Adicionalmente, se identifica una fricción relacionada con las asimetrías y limitaciones en la información logística disponible, que restringen la capacidad de análisis, seguimiento y toma de decisiones basadas en evidencia. Si bien existen múltiples fuentes de información sectorial y operativa, estas se encuentran dispersas, presentan diferencias metodológicas y, en muchos casos, no están diseñadas para una lectura integrada a escala metropolitana. Esta condición dificulta la identificación temprana de cuellos de botella, la evaluación comparativa entre corredores y la priorización de intervenciones con mayor impacto sistémico.

Estas fricciones críticas configuran un problema público de carácter metropolitano, en el cual la congestión, la ineficiencia operativa, la vulnerabilidad del abastecimiento y

la desalineación institucional se refuerzan mutuamente. Su identificación permite ordenar el diagnóstico, focalizar el análisis en los puntos de mayor impacto y sentar las bases para el capítulo siguiente, en el que se profundiza la asociación de estas fricciones con corredores, nodos e impactos específicos, como paso previo a la discusión sobre decisiones que requieren una intervención coordinada a escala regional.

Asociación de fricciones a corredores, nodos e impactos

La asociación de las fricciones logísticas identificadas con corredores, nodos e impactos específicos permite pasar de una lectura general del problema a una comprensión territorializada de sus efectos, elemento central para orientar la toma de decisiones. Este ejercicio reconoce que las fricciones no se distribuyen de manera homogénea en el territorio, sino que se concentran en determinados accesos metropolitanos, plataformas logísticas y nodos de intercambio, donde confluyen flujos urbanos, regionales y nacionales y tienen relación directa con la red de transporte de carga.

Ilustración 5. Red de transporte de Carga en la Región Metropolitana



Fuente: Plan de Movilidad Segura y Sostenible de Bogotá (2023)

Fricción 1.

Saturación recurrente de accesos y corredores logísticos estratégicos

La saturación de los principales accesos metropolitanos se manifiesta con mayor intensidad en los corredores de la Calle 13, Calle 80, Autopista Sur y Autopista Norte, los cuales concentran una proporción significativa del transporte de carga que ingresa y sale de Bogotá. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad Bogotá–Región (2023), aproximadamente el 50 % de los vehículos de carga que entran y salen de la ciudad



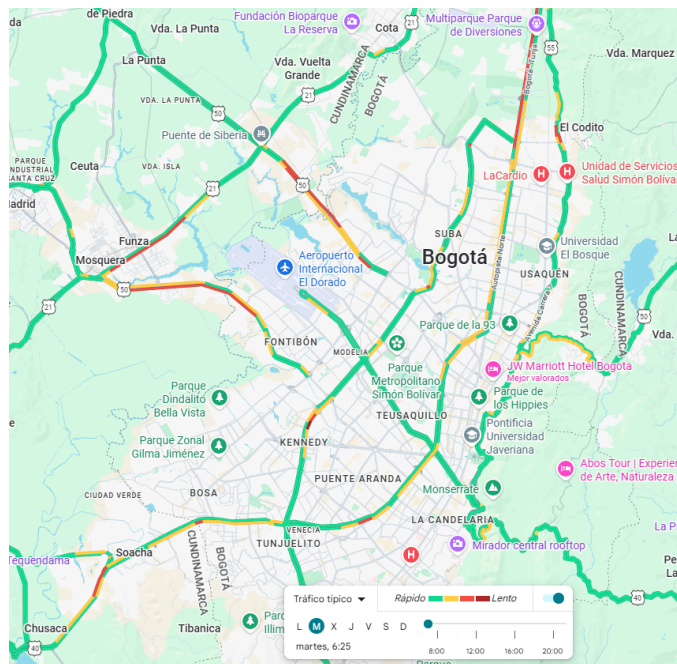
Perfil Logístico Regional

utilizan los corredores de la Calle 13 y la Calle 80, mientras que la Autopista Sur y la Autopista Norte concentran flujos relevantes asociados al abastecimiento, la industria y el comercio interregional.

Esta condición se refleja en indicadores operativos críticos. En horas pico, estos corredores presentan relaciones volumen–capacidad superiores a 1, lo que implica una operación sistemática por encima de la capacidad funcional de la infraestructura (PMSS Bogotá D.C., 2023). La consecuencia directa es la reducción de la confiabilidad de los tiempos de viaje, incrementos en los costos de operación del transporte y una mayor exposición del sistema a eventos disruptivos. Según la Encuesta Nacional Logística (ENL) 2024, el 60,4 % de las empresas reporta que el deterioro y la congestión de la red vial afectan de manera significativa su desempeño logístico, siendo los accesos metropolitanos uno de los puntos más críticos (DNP, 2025).

El siguiente mapa, a partir de información de *Google Maps Traffic*, permite visualizar de manera sintética las condiciones de congestión y velocidad de operación en los principales accesos a Bogotá. La información evidencia que los corredores de entrada y salida de la ciudad concentran los niveles más altos de congestión y las velocidades promedio más bajas, particularmente en los accesos metropolitanos, lo que refuerza su carácter crítico dentro del sistema de movilidad regional y confirma las presiones operativas identificadas en el diagnóstico del transporte de carga.

Ilustración 6. Tráfico típico Google Maps Traffic



Fuente: Tomado de Google Traffic

Impactos asociados:

- Aumento de tiempos de viaje y alta variabilidad temporal.
- Incremento de costos logísticos, particularmente en el componente transporte.
- Afectación de la confiabilidad en cadenas de abastecimiento y distribución.

Fricción 2.

Dependencia de infraestructura urbana para flujos logísticos regionales

Una segunda fricción crítica se asocia a la utilización intensiva de infraestructura urbana para la circulación de flujos logísticos de alcance regional y nacional. Corredores como la Calle 13, la Calle 80 y la Autopista Sur cumplen simultáneamente funciones de distribución urbana, conexión regional y tránsito de larga distancia, lo que genera conflictos de uso del espacio vial y presiones operativas sobre áreas densamente urbanizadas.

Ilustración 7. Interacción de los viajes de carga entre zonas hora pico día hábil



La evidencia muestra que esta fricción se ha intensificado en los últimos años. Entre 2023 y 2024, el transporte carretero de carga en Colombia incrementó el número de viajes de 10,23 millones a 11,67 millones, mientras que la carga promedio por viaje se redujo de 13,29 toneladas a 12,52 toneladas, lo que indica una mayor fragmentación de los envíos y un aumento en recorridos de corta y media distancia (RNDC, MinTransporte). Este patrón impacta directamente a la Región Metropolitana, donde una proporción significativa de estos viajes atraviesa la malla urbana de Bogotá para conectar nodos logísticos localizados en la Sabana de Occidente y el eje norte.

Nodos críticos asociados:

- Eje Funza–Mosquera–Cota (Sabana Occidente).
- Corredor norte (Sopó, Tocancipá, Gachancipá, Zipaquirá).
- Entorno urbano de Corabastos y accesos occidentales de Bogotá.

Impactos asociados:

- Mayor congestión urbana inducida por flujos regionales.
- Incremento de externalidades ambientales y de seguridad vial.
- Menor eficiencia en la distribución urbana y regional de mercancías.

Fricción 3.

Fragmentación institucional y regulatoria en corredores y nodos logísticos

La tercera fricción se concentra en la fragmentación institucional y normativa que caracteriza la gestión del transporte de carga en el ámbito metropolitano. Los principales corredores logísticos atraviesan jurisdicciones con competencias diferenciadas (distritales, municipales, departamentales y nacionales), lo que se



traduce en esquemas de regulación disímiles, restricciones de circulación no armonizadas y criterios operativos heterogéneos.

Esta fragmentación afecta particularmente corredores como la Calle 13 y la Calle 80, donde coexisten tramos bajo administración distrital, nacional (ANI, INVÍAS) y municipal. La falta de criterios comunes para horarios de operación, gestión de incidentes y control del tránsito genera costos adicionales para los operadores logísticos y limita la capacidad de gestionar los flujos de manera integral. Desde la perspectiva empresarial, la ENL 2024 señala que más del 56 % de las empresas recurre a la tercerización logística como estrategia para enfrentar la complejidad operativa y regulatoria, lo que evidencia un entorno institucional percibido como poco predecible (DNP, 2025).

Impactos asociados:

- Incremento de costos de transacción para operadores y empresas.
- Menor capacidad de planificación logística de mediano y largo plazo.
- Dificultad para implementar medidas coordinadas a escala regional.

Fricción 4.

Asimetrías de información logística y limitaciones para la toma de decisiones

Finalmente, se identifica una fricción transversal relacionada con la disponibilidad, calidad e integración de la información logística. Aunque existen fuentes relevantes (como el RNDC, la ENL, la Encuesta de Movilidad Bogotá–Región y los sistemas de información de ANI e INVÍAS y el Portal Logístico del Ministerio de Transporte) estas operan con escalas, periodicidades y metodologías distintas, lo que dificulta su uso integrado para el análisis metropolitano.

Esta fragmentación de la información limita la capacidad de identificar cuellos de botella en tiempo oportuno, evaluar impactos diferenciados por corredor y priorizar intervenciones con criterios comparables. En ausencia de una visión integrada, las decisiones tienden a responder a problemáticas locales o coyunturales, sin capturar los efectos sistémicos sobre el funcionamiento del sistema logístico regional.

Impactos asociados:

- Decisiones fragmentadas y reactivas.
- Dificultad para evaluar desempeño logístico a escala metropolitana.
- Limitaciones para el seguimiento y evaluación de políticas y medidas operativas.

La asociación de fricciones con corredores, nodos e impactos permite evidenciar que los principales cuellos de botella del sistema logístico no son exclusivamente infraestructurales, sino que responden a una combinación de saturación operativa, dependencia urbana, fragmentación institucional y asimetrías de información. Esta lectura territorializada constituye un insumo clave para el capítulo siguiente, en el cual se explicita por qué estas fricciones requieren decisiones coordinadas a escala metropolitana y cómo el enfoque PILR ofrece un marco adecuado para abordarlas.

Implicaciones para la toma de decisiones

Las fricciones logísticas priorizadas en los capítulos anteriores ponen de manifiesto que los principales desafíos del sistema logístico de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca no responden únicamente a déficits de infraestructura o a problemas operativos puntuales, sino a limitaciones estructurales en la forma en que se toman y articulan las decisiones públicas que inciden sobre el transporte de carga y la logística regional. En este sentido, el diagnóstico desarrollado no tiene como propósito agotar la caracterización del sistema, sino evidenciar dónde las decisiones actuales resultan fragmentadas, insuficientemente informadas o desalineadas con la escala funcional en la que operan los flujos de mercancías.

Este capítulo busca explicitar las implicaciones del diagnóstico para la toma de decisiones, identificando los ámbitos en los cuales persisten asimetrías de información, superposición de competencias y vacíos de coordinación que limitan la efectividad de las políticas y medidas existentes. La lectura metropolitana permite reconocer que decisiones adoptadas de manera aislada —ya sea a nivel municipal, distrital o sectorial— tienden a trasladar los problemas a otros puntos del sistema, sin resolver las causas estructurales de las fricciones logísticas identificadas.

Este apartado no propone aún intervenciones específicas ni define proyectos o pilotos, sino que establece el marco decisional que justifica la necesidad de una planificación logística coordinada a escala regional. Al hacer explícita la relación entre diagnóstico, brechas de información y decisiones requeridas, el capítulo sienta las bases para avanzar hacia procesos de planificación que permitan orientar de manera más eficiente las inversiones, los instrumentos de regulación y los mecanismos de gobernanza del sistema logístico metropolitano.

Decisiones fragmentadas

El análisis del sistema logístico de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca evidencia que una parte significativa de las decisiones que inciden sobre el transporte de carga y la logística regional se adoptan de manera fragmentada, con base en información parcial o sin una lectura integrada del territorio funcional en el que operan

los flujos de mercancías. Esta condición limita la efectividad de las medidas implementadas y contribuye a la persistencia de las fricciones logísticas identificadas en los capítulos previos.

En primer lugar, se observa una gran oportunidad de articulación real y operativa en las decisiones de gestión y regulación de los corredores estratégicos, derivada de la superposición de competencias entre entidades nacionales, distritales y municipales. Corredores como la Calle 13, la Calle 80 y la Autopista Sur atraviesan múltiples jurisdicciones y regímenes de administración, lo que se traduce en criterios no armonizados para restricciones de circulación, horarios de operación del transporte de carga y gestión de incidentes. Esta fragmentación normativa genera incertidumbre operativa para los actores logísticos y dificulta la planificación eficiente de rutas y tiempos. La Encuesta Nacional Logística (ENL) 2024 señala que el 48 % de las empresas identifica la regulación y los trámites asociados al transporte como un factor que incrementa sus costos logísticos, reflejando el impacto de decisiones regulatorias poco coordinadas (DNP, 2025).

En segundo lugar, las decisiones de inversión y gestión de infraestructura vial y logística tienden a responder a prioridades sectoriales o locales, sin incorporar de manera sistemática información sobre flujos regionales de carga. Si bien existen instrumentos de planificación vial y de movilidad urbana, estos no siempre integran variables logísticas como volúmenes de carga, confiabilidad de tiempos o articulación con nodos productivos y plataformas logísticas. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad Bogotá–Región (2023), una proporción relevante de los viajes de carga que atraviesan Bogotá tiene origen o destino en municipios de la Sabana, lo que evidencia que decisiones adoptadas exclusivamente desde una lógica urbana pueden trasladar congestión y costos a otros puntos del sistema, sin resolver el problema a escala regional.

Adicionalmente, persisten asimetrías y limitaciones en la información utilizada para la toma de decisiones, particularmente en lo referente a la integración de fuentes existentes. Aunque el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) proporciona información detallada sobre viajes y toneladas movilizadas, esta no siempre se articula con los datos de movilidad urbana, aforos viales o información territorial, lo que restringe su uso para análisis metropolitanos integrales. Por ejemplo, entre 2023 y 2024 el RNDC registró un aumento del 14 % en el número de viajes de carga a nivel nacional, acompañado de una reducción en la carga promedio por viaje, tendencia que tiene implicaciones directas sobre la congestión urbana y regional, pero que no siempre es considerada en los procesos de planificación vial y de movilidad (MinTransporte, RNDC).

Asimismo, se identifica que las decisiones operativas suelen adoptarse con un enfoque reactivo, basadas en la gestión de eventos coyunturales (congestión, incidentes, restricciones temporales) más que en el seguimiento sistemático de indicadores de desempeño logístico. La ENL 2024 evidencia que el costo del transporte representa, en promedio, el 44% del costo logístico total de las empresas en Colombia, lo que subraya la importancia de contar con decisiones informadas que reduzcan la variabilidad y los sobrecostos asociados a ineficiencias del sistema (DNP, 2025). Sin embargo, la ausencia de un marco común de indicadores a escala metropolitana limita la capacidad de evaluar el impacto de las decisiones adoptadas y de ajustar las políticas de manera oportuna.

Asimetrías de información persistentes

Más allá de la fragmentación ya acotada, uno de los factores que explica la persistencia de las fricciones logísticas en el país y en la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, es la existencia de asimetrías estructurales de información, tanto entre niveles de gobierno como entre los actores públicos y privados que participan en el sistema logístico. Estas asimetrías no responden a la ausencia total de datos, sino a la desconexión entre las fuentes disponibles, sus escalas de análisis, la falta de claridad sobre las ventajas de contar con un sistema integrado y robusto de información logística, y los momentos en los que la información es utilizada para la toma de decisiones.

Estas asimetrías no derivan de la ausencia de datos, sino de la coexistencia de múltiples sistemas de información que operan bajo lógicas diferenciadas, con niveles heterogéneos de desagregación, temporalidad, alcance analítico y propósito funcional. En consecuencia, la información disponible no siempre se traduce en insumos integrados que permitan capturar de manera sistémica la relación entre operación logística, costos, oferta, demanda y desempeño de la infraestructura.

En el ámbito del transporte de carga, el país dispone de sistemas con alto nivel de detalle operativo, como el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), que registra millones de viajes anuales con información sobre origen, destino, tipología de carga y características vehiculares. No obstante, el aprovechamiento predominante de esta información se ha concentrado históricamente en fines regulatorios y de seguimiento sectorial, mientras que su integración sistemática en procesos de planificación territorial, gestión logística regional y análisis de eficiencia operativa presenta oportunidades de fortalecimiento.

De manera paralela, los instrumentos de diagnóstico territorial y de movilidad suelen privilegiar variables asociadas a la movilidad de personas, tales como tiempos de viaje, velocidades promedio o niveles de congestión. Si bien estos enfoques resultan

fundamentales para la planificación urbana, las dinámicas propias de la logística, como confiabilidad operativa, variabilidad horaria, patrones de consolidación de carga o interacción funcional con nodos logísticos, tienden a quedar subrepresentadas en los marcos analíticos convencionales.

Este desalineamiento entre fuentes, escalas y propósitos de información introduce restricciones relevantes en la visibilidad sistémica del fenómeno logístico. La coexistencia de información operativa, económica, vehicular y de infraestructura, sin mecanismos robustos de articulación, dificulta la construcción de diagnósticos homogéneos, la evaluación comparativa de alternativas y la priorización eficiente de actuaciones públicas.

Las asimetrías también se manifiestan en la interacción entre el sector público y los actores privados del sistema logístico, mientras que información clave sobre costos efectivos de operación, tiempos reales de recorrido, utilización de capacidad y confiabilidad logística, se produce mayoritariamente en el ámbito privado, las decisiones públicas suelen sustentarse en información agregada, *proxies* o instrumentos de medición con menor frecuencia de actualización. Esta divergencia introduce **desafíos para la construcción de lecturas compartidas del problema logístico** y limita la efectividad potencial de las intervenciones.

En términos metropolitanos, la ausencia de un marco común e integrado de indicadores logísticos refuerza estas brechas de información, si bien existen múltiples esfuerzos de monitoreo a nivel nacional, regional y local, no se dispone aún de un sistema articulado que permita comparar de manera sistemática el desempeño de corredores, nodos y zonas logísticas dentro de la región. Esta condición limita la capacidad de anticipar impactos, evaluar tendencias operativas y estructurar decisiones bajo una lógica de eficiencia sistémica.

En este contexto, el reto no radica exclusivamente en la producción de datos adicionales, sino en la **consolidación de capacidades institucionales para su integración, análisis y explotación estratégica**. Bajo estas condiciones, incluso intervenciones técnicamente sólidas pueden generar resultados limitados si no se sustentan en marcos de información integrados, comparables y orientados a la toma de decisiones.

Desde una perspectiva estructural, la reducción de fricciones logísticas a escala metropolitana depende no solo de intervenciones físicas o regulatorias, sino de la capacidad de transformar la información operativa del sistema en inteligencia logística. La ausencia de estos mecanismos limita la visibilidad sistémica, restringe la evaluación de alternativas y contribuye a que las respuestas institucionales se orienten principalmente a la gestión de síntomas, más que a la resolución de causas estructurales.



En esta lógica, el Plan Integral de Logística Regional (PILR) se consolida como un instrumento no solo de planificación logística, sino de reducción de asimetrías de información, alineación de decisiones y fortalecimiento de la gobernanza operativa del sistema logístico metropolitano.

Justificación de la escala metropolitana para la gestión logística

La evidencia presentada a lo largo del diagnóstico muestra que las dinámicas logísticas que estructuran el funcionamiento de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca no se organizan de acuerdo con los límites administrativos, sino en función de relaciones funcionales entre centros de producción, plataformas logísticas, corredores de acceso y áreas de consumo. En este contexto, la escala metropolitana emerge no como una opción institucional adicional, sino como el ámbito mínimo necesario para comprender y gestionar de manera efectiva el sistema logístico regional.

Desde el punto de vista de los flujos, una proporción significativa del transporte de carga que circula por Bogotá tiene origen o destino en municipios del entorno regional, particularmente en la Sabana de Occidente y el eje norte. La Encuesta de Movilidad Bogotá–Región (2023) evidencia que los viajes de carga presentan patrones de interdependencia que trascienden la ciudad central, utilizando corredores urbanos como infraestructura de conexión regional. Esta condición implica que decisiones adoptadas de manera aislada a nivel municipal o distrital tienden a redistribuir los impactos (congestión, tiempos, emisiones) hacia otros puntos del sistema, sin resolver las causas estructurales del problema logístico.

En términos operativos, la escala metropolitana permite capturar la interacción entre infraestructura vial, nodos logísticos y regulación, elementos que no pueden analizarse de forma independiente. La saturación recurrente de corredores como la Calle 13 y la Calle 80, así como la dependencia de infraestructura urbana para flujos regionales, responde a la concentración de actividades logísticas en municipios periféricos y a la ausencia de esquemas coordinados de gestión del acceso, distribución y tránsito de mercancías. Según el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), entre 2023 y 2024 el número de viajes de carga aumentó en un 14 % a nivel nacional, tendencia que tiene efectos directos sobre la presión operativa en los accesos metropolitanos y que refuerza la necesidad de una lectura integrada del sistema (MinTransporte).

La justificación de la escala metropolitana también se sustenta en la naturaleza institucional del problema logístico. La coexistencia de múltiples autoridades con competencias parciales sobre los mismos corredores y nodos genera vacíos de



Perfil Logístico Regional

coordinación que no pueden resolverse mediante instrumentos sectoriales o locales. La Política Nacional Logística reconoce explícitamente la necesidad de fortalecer la articulación territorial para mejorar la eficiencia del sistema, destacando la importancia de esquemas de planificación que integren transporte, logística e infraestructura a escala regional (CONPES 3982 de 2020). En este sentido, la escala metropolitana ofrece un espacio institucional adecuado para alinear decisiones de regulación, inversión y gestión operativa, sin sustituir las competencias locales, pero permitiendo su coordinación.

Adicionalmente, la gestión logística a escala metropolitana resulta clave para reducir asimetrías de información y avanzar hacia decisiones basadas en evidencia. La integración de fuentes como el RND, la Encuesta Nacional Logística (ENL) y los instrumentos de movilidad regional permite construir una visión compartida del desempeño del sistema, facilitando la comparación entre corredores, la identificación de tendencias y la evaluación de impactos. La ENL 2024 señala que el transporte representa en promedio el 36 % del costo logístico total de las empresas, lo que subraya la relevancia de contar con decisiones coordinadas que incidan sobre los factores que determinan la eficiencia del transporte en el ámbito metropolitano (DNP, 2025).

La escala metropolitana se configura como el nivel en el que convergen los flujos, los impactos y las decisiones que estructuran el sistema logístico regional. Su adopción como ámbito de análisis y planificación no implica anticipar intervenciones específicas, sino reconocer la necesidad de un marco común de decisión que permita abordar fricciones estructurales, reducir la fragmentación institucional y orientar de manera coherente las políticas y acciones futuras. Bajo esta perspectiva, la gestión logística metropolitana se alinea plenamente con los principios de los Planes Integrales de Logística Regional (PILR), al ofrecer una base técnica y territorial sólida para la toma de decisiones informadas y coordinadas.

El sistema logístico regional no solo determina la eficiencia del transporte, sino que condiciona la competitividad empresarial, la confiabilidad de las cadenas productivas, la inserción en mercados y la productividad territorial. En esta lógica, la logística se consolida como un componente estructural de la política económica regional.

Más allá de los costos directos de transporte o almacenamiento, una proporción significativa del costo logístico responde a la **incertidumbre operativa**, reflejada en variabilidad de tiempos, baja visibilidad, utilización subóptima de activos, reprocesos y decisiones conservadoras. En consecuencia, la reducción del costo logístico depende en gran medida de mejoras en confiabilidad, coordinación y calidad de información.

La evidencia presentada sugiere que las fricciones observadas en la operación logística regional no responden exclusivamente a restricciones de infraestructura, sino a una combinación de factores operativos, regulatorios, espaciales y de información. En este contexto, las brechas identificadas tienden a traducirse principalmente en mayores recorridos, menor consolidación de carga y por ende menor aprovechamiento de los activos, incremento de viajes urbanos, mayor presión sobre corredores estratégicos y la malla vial, y desbalances de los costos logísticos efectivos.

Desde esta perspectiva, el presente diagnóstico permite establecer una relación directa entre las dinámicas operativas del sistema, las asimetrías de información existentes y la necesidad de decisiones coordinadas a escala metropolitana, particularmente, en materia de gestión de corredores, localización de infraestructura logística, aportes a la descarbonización del sector, transformación digital aplicada, regulación operativa, y articulación institucional.

El Corredor Logístico Regional

En el marco de la política nacional vigente, el Decreto 1079 de 2015 define un Corredor Logístico como *“un sistema integrado que articula de manera continua la infraestructura de transporte con los Nodos de Transporte, con un nivel de servicio adecuado, sirviendo tanto a la producción y al consumo interno como al comercio exterior”*¹. A diferencia de como se ha definido, desde la Agencia Regional de Movilidad – ARM, se promueve el entendimiento de un Corredor Logístico como un ecosistema integral y multidimensional que trasciende la simple movilidad de carga. Este concepto abarca un espacio geográfico de influencia donde convergen flujos de mercancías, información y capital, articulando de manera armónica el almacenamiento, la transformación y la distribución final bajo un enfoque de eficiencia sistémica.

Finalmente, la definición de este corredor logístico responde a la necesidad de armonizar los instrumentos de planificación territorial con las realidades operativas del comercio y la industria. Para lograr esta integración, el corredor actúa como el eje de alineación entre la Política Nacional Logística (CONPES 3982) y los instrumentos de gestión local, tales como los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) municipales. Esta armonización no es solo normativa, sino funcional. Al integrar estos instrumentos se garantiza que la infraestructura física cuente con la capacidad de carga y la conectividad necesaria. De este modo, se transita de una visión limitada de “vías de transporte” hacia una de “corredores de valor”, donde la

¹ Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”.



Perfil Logístico Regional

logística se consolida como el motor técnico que impulsa la competitividad y la equidad en la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca.

Siguiendo la perspectiva del Banco Mundial, el corredor se compone de rutas que conectan centros económicos a través de "eslabones" (vías carreteras, vías férreas o ríos) por donde transitan los servicios de transporte, y los "nodos" que interconectan dichos servicios. Bajo esta lógica, el Corredor no es solo un trayecto, sino una red de puntos de transferencia comunes que vinculan orígenes y destinos estratégicos, actuando como puertas de enlace (gateways) que permiten el flujo de tráfico desde y hacia el área de influencia del corredor (Arnold, 2006).

A partir de este componente físico, la ARM define el **Corredor Logístico Regional** como:

Un sistema territorial de una o varias cadenas productivas cuya dinámica de generación y atracción de carga configura flujos predominantes que utilizan infraestructura y servicios logísticos.

El corredor se distingue por su capacidad de penetración en la región, es decir, en su facultad operativa de absorber, procesar y consolidar la carga para su distribución en su zona de influencia inmediata. En este sistema, la infraestructura de transporte actúa como el soporte físico sobre el cual se despliega una capa de servicios de valor agregado, donde la mercancía no solo transita, sino que se gestiona y transforma mediante procesos de última milla que conectan eficientemente la producción local con los centros de consumo de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca.

Bajo este enfoque funcional, el Corredor Logístico Regional opera como el eje articulador de flujos. En estos corredores la eficiencia no se mide exclusivamente en la velocidad de tránsito (kilómetros/hora), sino en la fluidez de las transferencias intermodales y la reducción de fricciones en el almacenamiento y la distribución. Operativamente, esto se traduce en una franja de desarrollo donde la gestión del territorio permite integrar a los pequeños y medianos productores en las cadenas de suministro globales, optimizando los tiempos logísticos mediante la sincronización de la oferta regional con los centros de demanda urbana.

Finalmente, el Corredor Logístico Regional se constituye como la unidad básica de planificación para la ARM. Siguiendo los lineamientos del Decreto 1079 de 2015 y los estándares de desempeño del Banco Mundial, este modelo integra la infraestructura física con plataformas de servicios especializados. Esto garantiza que el corredor actúe como un facilitador del comercio que aporta trazabilidad y confiabilidad operativa, permitiendo gestionar la carga como un sistema único e integrado.

Gobernanza y mapa de actores



Un mapa de actores es una herramienta analítica que permite identificar, caracterizar y comprender las relaciones entre los distintos actores que intervienen en un sistema específico, con el fin de analizar sus roles, niveles de influencia, intereses y formas de articulación. En este contexto el mapa de actores constituye un insumo clave para entender el ecosistema institucional, público y privado que incide en la gestión de la carga y la logística a escala regional.

En este caso, el mapa de actores se enfoca en los actores que tienen una relación directa con la Agencia Regional de Movilidad, así como en aquellos que, sin vincularse de manera directa con esta entidad, inciden o participan de forma indirecta en la logística y el transporte de carga. Estos actores intervienen desde funciones de planeación, regulación, coordinación, operación, financiación o representación de intereses productivos. El propósito del mapa es visualizar cómo interactúan estos actores, cómo se articulan entre sí y de qué manera contribuyen o condicionan la formulación e implementación de políticas, estrategias y proyectos de logística regional, permitiendo comprender el entramado institucional y operativo que rodea la gestión de la carga a escala regional.

Los actores identificados se organizan en tres grandes categorías, de acuerdo con su escala de actuación:

- **Actores regionales**, que operan principalmente en el ámbito de la Región Metropolitana y su entorno inmediato, y que tienen incidencia directa en la planificación y gestión de la movilidad y la logística regional.
- **Actores nacionales**, cuyas competencias normativas, estratégicas o sectoriales influyen en la regulación, financiación y lineamientos generales del transporte de carga y la logística.
- **Actores suprarregionales**, que actúan a escalas interdepartamentales, interregionales o incluso internacionales, y que inciden en los flujos logísticos, las cadenas de abastecimiento y la competitividad del territorio más allá del ámbito metropolitano.

Las conexiones representadas en el mapa corresponden a relaciones de **articulación, coordinación y cooperación**, las cuales se materializan a través de **alianzas interinstitucionales, espacios de gobernanza, instrumentos de planeación conjunta, proyectos compartidos e iniciativas estratégicas relacionadas con la logística y el transporte de carga**. Estas conexiones permiten identificar sinergias, dependencias y flujos de información y decisión entre los distintos actores.

A continuación, se realizará la descripción detallada de cada uno de los actores, precisando su **rol, competencias y nivel de incidencia en la logística y la carga regional**, así como el **análisis de las conexiones existentes entre ellos**, con el fin

de comprender de manera integral el entramado institucional y estratégico que rodea a la Agencia Regional de Movilidad en este ámbito.

Actores regionales:

..1. Gobernación de Cundinamarca

La Gobernación de Cundinamarca articula acciones con el Gobierno Nacional y con entidades regionales para fortalecer la logística y el transporte de carga, mediante instrumentos de planificación, estructuración de proyectos y espacios técnicos de coordinación interinstitucional. Una evidencia concreta de este proceso es la publicación en SECOP II de la ficha técnica de cotización para la elaboración del Plan Maestro de Transporte Intermodal del Departamento de Cundinamarca (PMTIC), proceso liderado por la Secretaría de Movilidad departamental en 2025, cuyo objeto es estructurar lineamientos estratégicos para la integración modal, la optimización de corredores logísticos y la articulación territorial del sistema de transporte del departamento.

Este instrumento de planificación constituye un insumo directo para la gestión logística regional, al incorporar análisis de corredores estratégicos de carga, conectividad intermodal y priorización de infraestructura con impacto sobre los municipios del departamento y su relación funcional con Bogotá. El proceso se encuentra publicado en la plataforma SECOP II (Proceso No. CO1.PPI.40106811, 2025), lo que evidencia una iniciativa institucional formal orientada a fortalecer la planificación del transporte desde una perspectiva regional.

Adicionalmente, a través del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (ICCU), la Gobernación adelanta intervenciones en corredores departamentales estratégicos que soportan flujos logísticos hacia y desde Bogotá, contribuyendo a mejorar condiciones de transitabilidad, seguridad vial y capacidad operativa. Estas actuaciones complementan la coordinación técnica que se desarrolla en mesas interinstitucionales con la Agencia Regional de Movilidad, en las cuales se realiza seguimiento a los flujos de carga, se comparten insumos técnicos y se buscan criterios comunes para la gestión de accesos metropolitanos.

En este contexto, la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca, como autoridad departamental de tránsito, participa en procesos de armonización técnica y coordinación operativa que impactan directamente los corredores de conexión regional, lo que refuerza la necesidad de consolidar una visión integrada de la logística a escala metropolitana.

..2. Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca

La Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC) y la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se articulan en materia de logística y transporte de carga a través de



Perfil Logístico Regional

procesos de planeación y coordinación regional, orientados al desarrollo de infraestructura estratégica, la eficiencia del transporte intermunicipal y el fortalecimiento del abastecimiento regional. Esta articulación busca mejorar la conectividad entre Bogotá y los municipios aledaños, optimizando los flujos de mercancías y contribuyendo a la competitividad logística del territorio metropolitano.

En este marco, **la ARM cumple el rol de autoridad regional de transporte**, lo que permite regular y armonizar la operación del transporte de carga en los corredores intermunicipales, así como promover la integración modal, particularmente mediante proyectos férreos como el Regiotram. De manera complementaria, la planeación de infraestructura logística estratégica, como los centros de intercambio modal (entre ellos el intercambiador de la Calle 80) y las áreas de servicios logísticos, facilita el flujo eficiente de mercancías entre los municipios de Cundinamarca y la capital (Garincon, 2023).

Adicionalmente, existe una articulación directa entre la RMBC y la ARM en torno a la logística de abastecimiento y la seguridad alimentaria, orientada a optimizar el transporte de alimentos desde las zonas productoras del departamento hacia Bogotá, reducir la intermediación y fortalecer los encadenamientos productivos regionales. Esta coordinación incorpora criterios de regulación, seguridad y sostenibilidad, promoviendo estrategias que buscan equilibrar el desarrollo económico regional con la reducción de impactos ambientales y la mejora en los tiempos y condiciones de desplazamiento del transporte de carga.

..3. Alcaldía Mayor de Bogotá

En el marco de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, la Agencia Regional de Movilidad (ARM) actúa como el brazo ejecutor del esquema asociativo de gobernanza regional, en el cual la Alcaldía Mayor de Bogotá participa activamente a través del Consejo Regional, máximo órgano de decisión, integrado por el alcalde mayor de Bogotá, los alcaldes de los municipios de Cundinamarca asociados y el gobernador del departamento. En este contexto, mientras la Secretaría Distrital de Movilidad ejerce la regulación del tránsito de carga dentro del perímetro urbano de Bogotá, la ARM asume la función de coordinar el transporte de carga en los corredores intermunicipales que conectan la ciudad con su entorno regional.

Esta articulación institucional se refleja en la gestión integral de la logística y el transporte de carga aprobada por el Consejo Regional, en la cual, ambas entidades colaboran para la planificación e implementación de infraestructura estratégica, como centros de intercambio modal y zonas especializadas de carga, con el objetivo de reducir la congestión en los accesos a la ciudad y mejorar la eficiencia operativa del sistema. Adicionalmente, a través de la Alianza Logística Regional (ALR), se desarrolla una cooperación técnica orientada al análisis y mejoramiento de la



movilidad en corredores estratégicos de carga, integrando las necesidades propias de la logística urbana de Bogotá con la dinámica regional de Cundinamarca.

Aunque Bogotá mantiene autonomía para definir medidas locales (como el pico y placa para vehículos de carga), la ARM actúa como mediadora para armonizar estas reglas con los municipios del área de influencia, facilitando el tránsito de largo recorrido (Región Metropolitana, s.f.).

..4. Alcaldía de Soacha

La Alcaldía de Soacha es la autoridad administrativa del municipio y responsable de la gestión del territorio, los servicios públicos y la movilidad urbana dentro de su jurisdicción. En el marco de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, su relación con la ARM se estructura a partir de un esquema de coordinación institucional que permite diferenciar competencias locales y regionales, garantizando una gestión más coherente de los flujos que atraviesan el municipio y lo conectan con Bogotá y el resto de la región.

Esta articulación se refleja, en primer lugar, en la distribución de responsabilidades sobre el corredor Bogotá–Soacha, donde la ARM ha asumido la coordinación del transporte de alcance intermunicipal, mientras la Alcaldía conserva la gestión del tránsito interno. En corredores estratégicos como la Autopista Sur, ambas entidades trabajan de manera conjunta en la organización del tráfico, la implementación de señalización y el despliegue de medidas operativas que buscan mejorar la seguridad vial y la fluidez vehicular, especialmente durante periodos de alta demanda como los planes éxodo y retorno. Adicionalmente, Soacha participa en agendas regionales asociadas al abastecimiento y la seguridad alimentaria, que requieren una coordinación estrecha para facilitar el movimiento eficiente de bienes esenciales hacia los centros de consumo. Esta relación también se materializa en la cofinanciación y ejecución de proyectos de infraestructura vial y de transporte que contribuyen a descongestionar los principales accesos del municipio, así como en la articulación de operativos de control y vigilancia, incluyendo la aplicación de medidas regionales que inciden en la circulación vehicular y en la organización de los horarios de tránsito.

..5. Empresa Férrea Regional

La Empresa Férrea Regional (EFR) es una empresa pública de carácter regional, creada por la Gobernación de Cundinamarca, encargada de planear, estructurar, desarrollar y gestionar proyectos de infraestructura férrea en el ámbito regional. Su misión se centra en la reactivación, modernización y aprovechamiento del modo férreo, tanto para el transporte de pasajeros como para el potencial transporte de carga. El modo férreo constituye un componente estratégico para el movimiento eficiente de mercancías de media y larga distancia, así como para la articulación de



nodos logísticos, zonas industriales y corredores regionales, aportando beneficios en términos de capacidad, sostenibilidad y reducción de presión sobre la red vial.

En el marco de sus funciones, la EFR lidera proyectos estructurantes como el RegioTram de Occidente y el RegioTram del Norte, los cuales, aunque concebidos principalmente para el transporte de pasajeros, recuperan y modernizan corredores férreos regionales estratégicos que atraviesan municipios con alta concentración de actividad industrial y logística. Esta recuperación de infraestructura férrea no solo transforma la movilidad de pasajeros, sino que preserva activos estratégicos que podrían soportar, en el mediano y largo plazo, esquemas de complementariedad modal para carga.

Estos proyectos:

- Rehabilitan infraestructura férrea existente en corredores regionales clave.
- Mejoran la conectividad entre Bogotá y municipios de la Sabana.
- Abren la posibilidad de uso complementario o futuro para transporte de carga, particularmente en horarios no pico o mediante infraestructura asociada.
- Contribuyen a una estrategia de movilidad multimodal, al integrarse con redes viales y sistemas urbanos de transporte.

Desde la perspectiva de articulación institucional, la EFR se configura como un actor clave en la convergencia entre la planificación departamental, la gestión metropolitana y la política nacional de transporte. Su actuación se relaciona con la Gobernación de Cundinamarca como entidad creadora y financiadora, con la Agencia Regional de Movilidad en la coordinación territorial de corredores, y con entidades nacionales como el Ministerio de Transporte y la ANI en materia de regulación y conectividad con la red férrea nacional. En este sentido, la EFR no opera de manera aislada, sino como parte de un entramado institucional que incide directamente en la estructuración de una visión intermodal del territorio.

La incorporación de la EFR dentro del mapa de actores logísticos regionales refuerza la necesidad de una planificación integrada, en la cual la infraestructura férrea no se analice exclusivamente desde la movilidad de pasajeros, sino como un componente potencial del sistema logístico metropolitano. Esta articulación entre actores y modos de transporte resulta coherente con el enfoque, ya que permite ampliar la mirada más allá del modo carretero y habilitar escenarios futuros de mayor eficiencia y sostenibilidad.

..6. IDU

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) es responsable de la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, incluyendo corredores



estratégicos, accesos a la ciudad, intersecciones y obras de gran impacto que condicionan la eficiencia, capacidad y confiabilidad del transporte de carga. Aunque no ejerce funciones de regulación ni de planeación de la movilidad, su actuación incide directamente en el desempeño logístico regional al materializar físicamente las decisiones estratégicas de movilidad.

La relación entre el IDU y la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se entiende como una conexión funcional y complementaria, basada en la articulación entre la planeación de la movilidad regional y la ejecución de infraestructura. La ARM identifica y prioriza necesidades de movilidad de carga desde una visión metropolitana, mientras que el IDU ejecuta proyectos de infraestructura dentro del ámbito urbano de Bogotá que permiten viabilizar dichos flujos regionales de mercancías.

..7. Secretaría Distrital de Movilidad

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) es la entidad del Distrito Capital responsable de formular, regular y ejecutar las políticas de movilidad y tránsito en Bogotá, incluyendo la gestión del transporte público, privado y de carga dentro del perímetro urbano.

En materia de logística y transporte de carga, la SDM se articula con la Agencia Regional de Movilidad desde una lógica de complementariedad de escalas que se materializa en la práctica a través de la coordinación en tres frentes específicos: (i) armonización de restricciones y horarios de circulación para vehículos de carga en corredores que conectan Bogotá con municipios vecinos, (ii) intercambio de información sobre aforos, flujos de carga y condiciones operativas en accesos metropolitanos, y (iii) participación conjunta en mesas técnicas para el análisis de corredores estratégicos como Calle 13, Calle 80 y Autopista Sur.

Mientras la SDM concentra su actuación en la regulación y gestión de la logística urbana (incluyendo la definición de ventanas horarias, control de cargue y descargue, seguridad vial y gestión del tráfico en la malla vial distrital), la escala metropolitana permite evaluar cómo estas decisiones impactan los flujos intermunicipales y regionales. Por ejemplo, las restricciones de circulación en el perímetro urbano inciden directamente en los tiempos y patrones de ingreso y salida de camiones desde municipios de la Sabana, lo que hace necesaria la coordinación con autoridades departamentales y regionales para evitar efectos de traslado de congestión hacia los accesos metropolitanos.

De esta manera, la complementariedad no implica duplicidad de funciones, sino una distribución funcional de responsabilidades: la SDM gestiona la operación urbana de la carga, mientras que la escala metropolitana permite analizar y coordinar los efectos sistémicos sobre los corredores regionales. Esta articulación fortalece la coherencia



técnica entre regulación urbana y planificación regional, y constituye un elemento clave para una gestión integrada del transporte de carga en el territorio.

..8. Secretaría Distrital de Planeación

La Secretaría Distrital de Planeación (SDP) es la entidad responsable de formular, orientar y coordinar la planeación del desarrollo territorial y urbano de Bogotá, incluyendo la definición de lineamientos estratégicos que inciden en la movilidad, la logística y el transporte de carga. En este sentido, su rol no se limita a la gestión operativa del tránsito, sino que se centra en la integración de la logística urbana dentro de los instrumentos de ordenamiento y planificación de la ciudad, como el Plan de Ordenamiento Territorial y otros planes sectoriales.

La relación de la SDP con la Agencia Regional de Movilidad se da principalmente en el ámbito de la articulación entre la planeación urbana y la escala regional, permitiendo que los lineamientos distritales en materia de uso del suelo, infraestructura y logística urbana sean coherentes con las estrategias regionales de movilidad y carga. Esta coordinación contribuye a alinear los procesos de crecimiento urbano de Bogotá con los flujos regionales de mercancías y con los proyectos estratégicos que trascienden el ámbito distrital.

..9. Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca

La Secretaría de Movilidad de Cundinamarca es la entidad de orden departamental encargada de formular, coordinar y orientar la política pública de movilidad y transporte en el territorio del departamento. Su ámbito de actuación comprende la planeación, regulación y articulación del transporte departamental, con énfasis en la conectividad intermunicipal, la seguridad vial y el adecuado funcionamiento de los corredores estratégicos que soportan la movilidad de personas y mercancías.

En el mapa de actores cumple un rol que consiste en coordinar la movilidad en las vías departamentales y corredores utilizados por el transporte de carga, articularse con los municipios en la gestión del tránsito y la operación del transporte intermunicipal, y contribuir a la planificación de infraestructura y medidas operativas que inciden directamente en el flujo regional de mercancías, especialmente en los accesos a Bogotá y en la Sabana de Bogotá. Su interacción con los demás actores institucionales permite alinear las decisiones departamentales con las dinámicas logísticas metropolitanas y regionales.

..10. Secretaría de Planeación de Cundinamarca

La Secretaría de Planeación de Cundinamarca es la dependencia técnica encargada de dirigir, formular y evaluar las políticas, planes y proyectos de desarrollo económico, social, ambiental y territorial del departamento. Lidera el Plan Departamental de Desarrollo, coordina la formulación de instrumentos de ordenamiento territorial y articula la inversión pública departamental con los municipios.

En materia de movilidad y logística regional, su incidencia se materializa en la incorporación de lineamientos de infraestructura y conectividad dentro de instrumentos como el Plan Departamental de Desarrollo, el Plan Maestro de Transporte Intermodal de Cundinamarca (PMTIC) actualmente en estructuración, y en la priorización de corredores estratégicos departamentales que conectan con los accesos metropolitanos de Bogotá, particularmente en los ejes de la Sabana de Occidente y el corredor norte. Asimismo, participa en la definición de criterios territoriales asociados a la localización de suelo industrial y logístico en municipios con alta dinámica productiva.

Su relación con la Agencia Regional de Movilidad se concreta en la coordinación técnica entre los instrumentos de planeación departamental y los análisis de flujos y corredores metropolitanos, permitiendo que decisiones sobre uso del suelo, expansión urbana, infraestructura vial departamental y desarrollo económico se alineen con las dinámicas reales de generación y atracción de carga. Esta articulación resulta clave para evitar desbalances entre la localización de nuevas actividades logísticas y la capacidad de los corredores regionales que las soportan.

..11. Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca

La Secretaría de Integración Regional de Cundinamarca es la dependencia de la Gobernación encargada de promover, gestionar y articular procesos de asociación con Bogotá y otros entes territoriales. Su objetivo es construir una región equitativa, ordenada y sostenible, gestionando datos estratégicos para el desarrollo de políticas públicas, la movilidad y los servicios, especialmente en el marco de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca.

El vínculo con la ARM se da en el ámbito de la coordinación interinstitucional y la gobernanza regional. A través de su participación en instancias como la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y otros espacios de cooperación, la Secretaría contribuye a alinear las prioridades departamentales con las estrategias regionales de movilidad y logística, facilitando la concertación de proyectos, la armonización de agendas y el fortalecimiento de los mecanismos de cooperación necesarios para la gestión integrada del transporte de carga a escala regional.

..12. Cámara de Comercio de Bogotá

La Cámara de Comercio de Bogotá (CCB) es una entidad privada sin ánimo de lucro que representa y apoya a los empresarios y emprendedores de Bogotá y 59 municipios de Cundinamarca. Fundada en 1878, actúa como un puente entre el sector público y privado para fomentar el desarrollo económico y la competitividad regional.

A través de sus iniciativas sectoriales, en particular el Clúster de Logística y Movilidad, la CCB impulsa espacios de articulación entre empresas, operadores logísticos, transportadores, entidades públicas y la academia, con el objetivo de mejorar el

desempeño del sistema logístico y de transporte de carga. Dicho desempeño se mide principalmente en términos de costos logísticos (como porcentaje de ventas), tiempos de entrega, confiabilidad de los recorridos, productividad por viaje, nivel de servicio al cliente y eficiencia en la utilización de infraestructura y vehículos, indicadores que son consistentes con los utilizados en la Encuesta Nacional Logística (DNP) y en estudios sectoriales regionales.

La CCB facilita la interacción entre el sector privado y las entidades públicas responsables de la planeación y gestión de la movilidad, entre ellas la Agencia Regional de Movilidad. Esta relación se materializa en la generación de insumos técnicos, mesas de trabajo y proyectos colaborativos que permiten incorporar variables como costos de transporte, variabilidad en tiempos de viaje, cuellos de botella operativos y necesidades de localización logística en los procesos de planeación regional. De esta manera, la participación de la CCB contribuye a que las decisiones públicas sobre infraestructura y regulación se sustenten en indicadores de desempeño empresarial y en la realidad operativa del sistema logístico metropolitano.

Actores nacionales y supraregionales

..1. Departamento Nacional de Planeación

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) es la entidad técnica rectora del Estado colombiano encargada de formular, coordinar, orientar y evaluar las políticas públicas, los planes de desarrollo y la priorización y conveniencia de la inversión pública, con incidencia directa sobre los procesos de planificación territorial, sectorial y regional. En el ámbito de la logística y el transporte, el DNP desempeña un rol estratégico al establecer los lineamientos que orientan la articulación entre infraestructura, movilidad, competitividad y desarrollo territorial, impactando de manera directa a entidades de escala metropolitana y regional como la Agencia Regional de Movilidad (ARM).

En materia de inversión pública, el DNP lidera la estructuración y evaluación de proyectos a través del Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional (BPIN), utilizando la Metodología General Ajustada (MGA) como instrumento técnico para el registro, formulación y evaluación de proyectos. Este proceso permite ordenar la toma de decisiones de inversión, garantizar la coherencia con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo y facilitar la asignación de recursos del Presupuesto General de la Nación. Para entidades como la ARM, la aplicación de estos lineamientos resulta clave para la viabilidad técnica, financiera y programática de proyectos asociados a la gestión del transporte, la logística y el ordenamiento territorial.

Adicionalmente, el DNP cumple un papel central en la formulación y seguimiento de políticas nacionales que inciden directamente en la logística regional, como la Política



Nacional Logística y las estrategias de transporte intermodal, competitividad y desarrollo productivo. A través de instrumentos como los documentos CONPES, el DNP promueve una visión integrada del sistema logístico, orientada a reducir costos, mejorar la eficiencia operativa, y fortalecer la articulación entre niveles de gobierno. En este marco, la Subdirección de Logística del DNP impulsa el enfoque de los Planes Integrales de Logística Regional (PILR) como herramienta para traducir la política nacional en procesos de planificación territorial coherentes con las dinámicas funcionales de las regiones.

Desde una perspectiva supraregional, el DNP también lidera y articula sistemas de información estratégica (como la Encuesta Nacional Logística, el Observatorio Nacional de Logística, y los modelos de transporte y carga) que permiten generar evidencia para la toma de decisiones a distintas escalas. Estos insumos contribuyen a reducir asimetrías de información, facilitar el análisis comparativo entre territorios y fortalecer la capacidad técnica de las entidades regionales para planificar y gestionar el sistema logístico de manera integrada. En este sentido, el DNP actúa no solo como evaluador de proyectos, sino como garante de la coherencia técnica y estratégica entre las decisiones nacionales y las necesidades logísticas de las regiones.

..2. Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte es la entidad de orden nacional encargada de formular, adoptar y orientar la política pública de transporte, tránsito e infraestructura en Colombia. Su ámbito de actuación abarca todos los modos de transporte (vial, férreo, fluvial, marítimo y aéreo) y comprende la definición de lineamientos normativos, técnicos y estratégicos que regulan el funcionamiento del sistema de transporte, incluido el transporte de carga y la logística a escala nacional. En este sentido, el Ministerio establece el marco regulatorio general, promueve la integración modal y orienta las inversiones estratégicas que inciden en la competitividad logística del país.

En materia de logística y carga, el Ministerio de Transporte cumple un rol estructural al definir políticas, planes y programas que afectan los corredores estratégicos, la infraestructura de transporte, la operación del transporte de mercancías y la articulación entre modos, así como al coordinar acciones con otras entidades nacionales relacionadas con comercio exterior, infraestructura y desarrollo productivo. Sus decisiones tienen un impacto directo en los flujos regionales de carga, incluyendo aquellos que atraviesan la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

..3. Agencia Nacional de Infraestructura

La relación entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se fundamenta en la necesidad de articular los proyectos de infraestructura estratégica nacional con las dinámicas operativas del sistema logístico metropolitano. La ANI es responsable de la estructuración, contratación y seguimiento

de proyectos de Asociación Público-Privada (APP) y concesiones en corredores viales, férreos y aeroportuarios de alcance nacional, varios de los cuales tienen incidencia directa sobre la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

Entre los proyectos con impacto regional se encuentran iniciativas como Accesos Norte Fase II (APP 5G), la ALO Sur, así como los corredores concesionados que conectan Bogotá con el occidente y el sur del país, por donde se moviliza una proporción significativa de la carga nacional registrada en el RNDC. Estos proyectos inciden directamente en los accesos metropolitanos que concentran cerca del 50 % de los viajes de carga que ingresan y salen de la ciudad (Estudio de Carga Bogotá, 2020), lo que evidencia la necesidad de coordinación técnica entre la planeación nacional y la gestión regional.

La articulación entre ANI y ARM se materializa en procesos de revisión técnica de accesos, análisis de conectividad entre infraestructura concesionada y malla urbana, y participación en espacios de coordinación interinstitucional —como mesas técnicas de corredores estratégicos y escenarios de la Alianza Logística Regional— donde se evalúan impactos operativos, esquemas de conexión y efectos sobre los flujos de carga. Esta interacción permite anticipar cómo nuevas infraestructuras nacionales modificarán patrones de generación y atracción de viajes, evitando desbalances entre capacidad concesionada y condiciones operativas en el entorno urbano y metropolitano.

En este sentido, la ANI aporta la estructuración y ejecución de infraestructura de escala nacional, mientras que la escala metropolitana permite analizar y gestionar los efectos territoriales y operativos de dicha infraestructura sobre los corredores regionales y los nodos logísticos. Esta complementariedad resulta esencial para garantizar que las inversiones en concesiones y proyectos estratégicos se traduzcan efectivamente en mejoras en tiempos, costos y confiabilidad del transporte de mercancías en la Región Metropolitana.

..4. Instituto Nacional de Vías

El Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), como entidad del orden nacional, mantiene una relación de articulación con la ARM orientada a fortalecer la conectividad y la eficiencia del sistema de transporte. Mientras INVÍAS es responsable de la gestión, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, así como de los corredores férreos y marítimos de su competencia, la ARM actúa sobre los corredores intermunicipales y la integración funcional de las redes que conectan los centros urbanos con su entorno regional, permitiendo la continuidad entre las escalas nacional y metropolitana.

Esta relación se materializa principalmente en la coordinación de proyectos de infraestructura y en la alineación de criterios técnicos para la gestión de corredores



estratégicos, INVÍAS conserva funciones regulatorias sobre la red nacional, como la expedición de permisos para operaciones especiales de vehículos de gran tamaño o peso, mientras que la ARM incorpora estas condiciones en la planificación y operación del sistema regional. Adicionalmente, los esquemas de cooperación que INVÍAS desarrolla con entidades territoriales, a través de la Subdirección de Vías Regionales, contribuyen a mejorar la integración entre las vías nacionales y las redes secundarias y terciarias del territorio, reforzando la coherencia entre la planeación nacional y regional.

..5. Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) es una entidad del orden nacional encargada de formular la planeación técnica de largo plazo del sistema de infraestructura de transporte, bajo un enfoque intermodal que integra los distintos modos y niveles territoriales. Su función principal consiste en desarrollar instrumentos de planificación estratégica que orientan la priorización de corredores, nodos y proyectos de infraestructura en el ámbito nacional y regional.

La relación entre la UPIT y la Agencia Regional de Movilidad (ARM) se materializa en la utilización y armonización de instrumentos técnicos como el Plan de Infraestructura de Transporte (PIUT) y los Planes Regionales de Infraestructura y Transporte Intermodal (PRI), que establecen lineamientos sobre conectividad, jerarquización de corredores y complementariedad modal. Estos instrumentos identifican corredores estratégicos nacionales que atraviesan la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (como los ejes hacia el occidente, el norte y el sur del país) y definen requerimientos de capacidad, conectividad e integración modal que inciden directamente en la planificación metropolitana.

En la práctica, esta articulación se evidencia en la incorporación de los corredores priorizados por la UPIT dentro de los análisis regionales de movilidad y logística, así como en la participación de equipos técnicos en mesas de trabajo y procesos de revisión de proyectos que requieren coherencia entre infraestructura nacional y operación metropolitana. Por ejemplo, los análisis de conectividad intermodal y los lineamientos de fortalecimiento del modo férreo y fluvial definidos por la UPIT sirven como marco técnico para evaluar alternativas de diversificación modal en la región, reduciendo la dependencia exclusiva del modo carretero.

De esta manera, la UPIT aporta el marco estratégico nacional de infraestructura, mientras que la escala metropolitana permite evaluar su implementación territorial, impactos operativos y articulación con la malla urbana y regional. Esta coordinación técnica contribuye a que las decisiones de infraestructura no se limiten a criterios de cobertura física, sino que incorporen variables de generación y atracción de carga,



desempeño logístico y coherencia con los flujos regionales, en concordancia con la Política Nacional Logística y los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo.

..6. Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) es un gremio empresarial de alcance nacional que representa a empresas de múltiples sectores productivos, entre ellos la industria, el comercio, los servicios, el transporte y la logística. Su labor se orienta a promover la competitividad y el desarrollo económico mediante la incidencia en la formulación de políticas públicas y el fortalecimiento de las condiciones operativas del aparato productivo. En el ámbito de la logística y el transporte de carga, la ANDI actúa como vocera de los intereses del sector empresarial ante las entidades públicas, analiza y propone mejoras en materia de infraestructura, regulación y operación logística, e identifica barreras que afectan la eficiencia del transporte de mercancías y la competitividad regional y nacional, participando activamente en espacios de diálogo y concertación.

En el marco del mapa de actores, la ANDI se reconoce como un actor nacional del sector privado con un rol estratégico, cuya relación con la Agencia Regional de Movilidad es principalmente consultiva y técnica, en el contexto de esquemas de articulación público-privada. A través de esta interacción, el gremio aporta la perspectiva empresarial basada en la experiencia directa de las empresas que movilizan mercancías en la región, lo que permite incorporar las necesidades del sector productivo en la planificación de corredores de carga y proyectos de infraestructura, evaluar el impacto de las decisiones de movilidad sobre los costos logísticos y avanzar en la construcción de soluciones concertadas que contribuyan a mejorar la eficiencia del transporte de mercancías en la Región Metropolitana.

..7. Agencia de Renovación del Territorio

La Agencia de Renovación del Territorio (ART) es una entidad del orden nacional adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, creada para coordinar e implementar programas de desarrollo territorial en zonas priorizadas, especialmente aquellas afectadas por el conflicto armado. Su labor se centra en la planeación e intervención integral del territorio, a través de instrumentos como los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), promoviendo infraestructura, conectividad, desarrollo productivo y acceso a servicios que permitan mejorar las condiciones socioeconómicas de estos territorios.

En términos de logística y transporte de carga, la relación de la ART con la Agencia Regional de Movilidad (ARM) es indirecta y de carácter estratégico. La ART incide en la priorización de inversiones en infraestructura vial secundaria y terciaria, así como en proyectos de conectividad rural, lo que puede modificar patrones de generación y



acceso a mercados en zonas productivas que se integran progresivamente a corredores regionales.

La coherencia entre estas intervenciones territoriales y la gestión logística metropolitana no se da por superposición de funciones, sino mediante la articulación de instrumentos de planeación y priorización. En la práctica, esta coherencia se asegura cuando los proyectos definidos en los PDET y en los Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR) se incorporan en los planes departamentales y en los esquemas de conectividad regional, permitiendo que las inversiones en vías rurales y productivas se alineen con los corredores estratégicos de carga identificados a escala metropolitana. Asimismo, el cruce técnico de información entre entidades — a través de mesas de articulación territorial y procesos de revisión de proyectos— permite verificar que las intervenciones de conectividad contribuyan efectivamente a mejorar el acceso a mercados y no generen desarticulaciones con la infraestructura principal.

De esta manera, la articulación entre la ART y las instancias regionales no implica gestión operativa conjunta, sino alineación estratégica de instrumentos de planificación, asegurando que las inversiones en desarrollo territorial contribuyan progresivamente a fortalecer la integración logística regional.

..8. Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX)

La Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex), fundada en 1971, es el principal gremio de Colombia dedicado a fomentar, fortalecer y promover la internacionalización de la economía nacional. Ofrece asesoría técnica, capacitación y representación de intereses a exportadores y empresas importadoras, facilitando su inserción en cadenas globales de valor y mejorando la competitividad del sector logístico.

Su relación con la Agencia Regional de Movilidad se da principalmente en el ámbito de la articulación entre la logística internacional y la logística regional, a través de espacios de gobernanza colaborativa como la Alianza Logística Regional (ALR) Bogotá–Cundinamarca. En este marco, el gremio aporta la perspectiva del comercio exterior sobre el funcionamiento de los corredores logísticos, los accesos a la región y la eficiencia del transporte de carga que conecta los nodos productivos y logísticos con puertos, aeropuertos y pasos fronterizos. Esta interacción permite incorporar las necesidades del comercio exterior en la planeación y gestión regional de la movilidad de carga.

..9. Región Administrativa y de Planificación Especial – Región Central (RAPE)

La Región Administrativa y de Planificación Especial – Región Central (RAP-E Región Central) es una figura de asociación territorial conformada por Bogotá D.C. y los



departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Meta, Huila y Tolima. En conjunto, este bloque territorial concentra aproximadamente un tercio de la población del país y aporta cerca del 40 % del PIB nacional, configurándose como el principal núcleo económico y logístico de Colombia. Su ubicación estratégica conecta el centro del país con el occidente (puerto de Buenaventura), el oriente (Llanos Orientales) y el sur (Eje Cafetero y suroccidente), lo que le otorga un papel estructurante en los flujos de mercancías a escala nacional.

En términos logísticos, los departamentos que integran la RAP-E participan de manera significativa en la generación y atracción de carga registrada en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), especialmente en los corredores que conectan Bogotá con el occidente y el norte del país. La región central concentra una proporción relevante de los viajes asociados al comercio interregional y al abastecimiento del mercado más grande del país, lo que refuerza su carácter estratégico dentro del sistema logístico nacional.

La incidencia de la RAP-E se materializa principalmente a través de la formulación de agendas regionales y estudios estratégicos, como el Plan Estratégico Regional y lineamientos sectoriales en materia de seguridad alimentaria, infraestructura y competitividad. Estos instrumentos no tienen carácter operativo, pero sí orientador, sirviendo como marco para alinear visiones de conectividad, priorización de corredores y complementariedad productiva entre los territorios asociados.

En este contexto, la RAP-E aporta una escala supraregional que complementa la gestión metropolitana, permitiendo articular la planificación logística de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca con dinámicas productivas más amplias de la Región Central. Esta articulación contribuye a evitar decisiones aisladas y a promover coherencia entre políticas de infraestructura, desarrollo productivo y conectividad interregional.

Espacios de articulación

..1. Alianza Logística Regional

La Alianza Logística Regional (**ALR**) es un mecanismo de articulación entre los **sectores público, privado y la academia**, creado en Colombia por el Ministerio de Transporte para mejorar la competitividad y eficiencia del transporte de carga. Busca identificar necesidades locales, promover buenas prácticas y desarrollar infraestructura, fortaleciendo la logística en regiones específicas.

El Ministerio de Transporte suscribió el acuerdo con la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, la Cámara de Comercio de Bogotá, ANDI, FENALCO, Colfecar, Analdex, Asecarga, Defencarga, Fedetranscarga, ANT, ACC,



Universidad Nacional de Colombia, Universidad de los Andes, UNAD, y la Universidad Javeriana. Entre algunos beneficios para toda la cadena están la conformación de una agenda común con prioridades en el desarrollo logístico que se suman a las inversiones en proyectos que serán operados en economías de escala para maximizar el impacto en la eficiencia logística regional (MinTransporte, 2018).

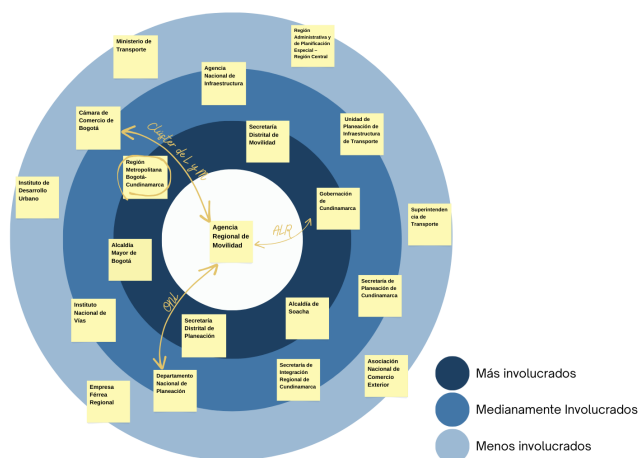
..2. Clúster de Logística y Transporte Bogotá-Región

El Clúster de Logística y Movilidad es una iniciativa de articulación público-privada, liderada por la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), cuyo objetivo principal es fortalecer la competitividad logística y mejorar la eficiencia en la movilidad de mercancías en Bogotá y su región de influencia. Este espacio promueve la cooperación entre actores públicos y privados para abordar de manera integral los desafíos asociados al transporte de carga y a la gestión logística.

El clúster reúne a empresas de transporte, logística, operadores de carga y distribución, además de gremios empresariales, academia, centros de investigación y entidades públicas de nivel distrital y regional. Su rol se orienta a la identificación de cuellos de botella logísticos, el impulso de procesos de innovación, eficiencia y sostenibilidad en la logística y la movilidad de carga, la elaboración de estudios, diagnósticos, propuestas técnicas, así como la facilitación de espacios de coordinación y diálogo entre los sectores privado y público para apoyar la toma de decisiones, así como también la implementación de acciones concertadas.

Análisis del mapa de actores

Ilustración 8. Mapa de Actores Estratégicos de la Movilidad y Logística Regional.



Fuente: Elaboración propia

El mapa de actores se estructura a partir de una lógica de proximidad funcional y niveles de actuación, que permite comprender cómo se organiza la gobernanza de la movilidad regional y cómo se articulan los distintos actores en torno a los hechos metropolitanos, en particular aquellos asociados a la integración y gestión de la actividad de carga. En el núcleo central del sistema se ubica la Agencia Regional de Movilidad (ARM), concebida como la autoridad técnica encargada de materializar la gestión metropolitana y de articular las decisiones institucionales, sectoriales y territoriales.

Esta función adquiere relevancia si se considera que, previo al esquema metropolitano, la gestión de la movilidad y la carga se desarrollaba a través de competencias distribuidas entre múltiples entidades con alcances territoriales diferenciados: la Nación (ANI, INVÍAS, Ministerio de Transporte) en corredores concesionados y red primaria; el Distrito Capital en regulación urbana de carga y gestión de tráfico; el Departamento de Cundinamarca en red secundaria y coordinación intermunicipal; y los municipios en decisiones de uso del suelo y regulación local. Esta distribución competencial, aunque jurídicamente clara, generaba en la práctica decisiones no necesariamente armonizadas en aspectos como restricciones horarias, priorización de corredores, gestión de accesos



Perfil Logístico Regional

metropolitanos y planeación de infraestructura, lo que dificultaba una lectura integrada de los flujos regionales.

En este contexto, la fragmentación no se refiere a ausencia de gestión, sino a la coexistencia de decisiones adoptadas desde escalas distintas, con información parcial y sin un espacio técnico común de coordinación metropolitana. El rol de la ARM no es sustituir competencias existentes, sino coordinar y dar coherencia a intervenciones que, por su escala e impacto (como los accesos regionales, los corredores intermunicipales y la gestión de carga en bordes urbanos) requieren una mirada regional articulada.

La relación más estrecha de la ARM se establece con las entidades territoriales que le dan origen y respaldo político, principalmente la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Soacha. Estas entidades conservan sus funciones de regulación y gestión local, mientras que la ARM actúa como el mecanismo de coordinación para los corredores estratégicos intermunicipales y para la gestión de los hechos metropolitanos. Esta interdependencia permite unificar criterios, reducir conflictos normativos y avanzar hacia decisiones conjuntas sobre infraestructuras y operaciones que afectan a toda la región, superando enfoques aislados por jurisdicción.

En un segundo nivel de cercanía se ubican los actores con un rol técnico, operativo o de ejecución, cuya interacción con la ARM es permanente y funcional. En este grupo se encuentran entidades como el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), responsable de la infraestructura física en el ámbito distrital; la Empresa Férrea Regional (EFR), que introduce la dimensión de la multimodalidad a través de proyectos como el Regiotram; y el clúster de logística y movilidad liderado por la Cámara de Comercio de Bogotá, que facilita el diálogo técnico con el sector privado. La relación con estos actores se centra en asegurar que los proyectos de infraestructura y las iniciativas empresariales se integren de manera coherente al sistema regional de transporte, evitando desconexiones entre modos, territorios y escalas de planeación. En este mismo nivel se ubican gremios como ANALDEX, cuya participación resulta clave para incorporar la perspectiva del comercio exterior y de las cadenas de suministro en la definición y priorización de corredores estratégicos.

En un nivel más externo se sitúan los actores de carácter nacional y suprarregional, cuya incidencia se da principalmente a través de la definición de marcos normativos, lineamientos de política pública y decisiones de inversión de largo alcance. Aquí se encuentran el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, que establecen las reglas del juego y los instrumentos de política que orientan la actuación regional, así como agencias de infraestructura como la ANI y el INVÍAS, responsables de los grandes corredores nacionales que se conectan con el sistema



Perfil Logístico Regional

regional. En este mismo nivel se reconoce el papel de la RAP-E Región Central, que aporta una visión suprarregional al articular flujos y dinámicas que trascienden el ámbito metropolitano, conectando la región con otros departamentos y sistemas productivos.

La interacción entre estos niveles no es jerárquica en sentido estricto, sino relacional, y se apoya en mecanismos de gobernanza que permiten evitar la superposición de funciones y fomentar la coordinación. En este contexto, la Alianza Logística Regional (ALR) se consolida como el principal espacio de articulación público-privada, funcionando como un puente transversal que conecta actores del nivel nacional, regional y técnico-operativo en torno a una agenda común. De manera complementaria, herramientas de información como el Observatorio Nacional de Logística aportan insumos técnicos basados en datos y análisis que fortalecen la toma de decisiones y permiten priorizar intervenciones con criterios de evidencia.

La consolidación y aprovechamiento de información logística confiable constituye un habilitador central de la gobernanza metropolitana. En este contexto, el fortalecimiento del Observatorio de Logística e Infraestructura del DNP representa una oportunidad para **integrar datos operativos, económicos y territoriales, transformándolos en insumos analíticos que reduzcan asimetrías de información, mejoren decisiones públicas y fortalezcan la coordinación entre actores**. Para la Región Bogotá–Cundinamarca, esta articulación permitiría **robustecer el entendimiento de flujos, costos, tiempos, confiabilidad y desempeño logístico regional**.

En conjunto, esta estructura refleja un modelo de gobernanza metropolitana diseñado para reducir fricciones operativas, armonizar regulaciones entre territorios y promover soluciones integradas. La mediación de la ARM resulta clave para **alinear restricciones locales, facilitar la integración modal** (particularmente entre la red vial y los sistemas férreos) y **optimizar flujos estratégicos** como los asociados al abastecimiento regional. El mapa de actores, entendido desde esta perspectiva, no solo describe quiénes participan, sino cómo se organizan las relaciones necesarias para gestionar de manera efectiva un sistema de movilidad regional complejo y altamente interdependiente.

Referencias

- Agencia Regional de Movilidad – ARM. (2024). *Acuerdo Regional 007 de 2024: Por el cual se define el Sistema de Movilidad Regional*. Región



Perfil Logístico Regional

Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=160620>

- Agencia Regional de Movilidad – ARM. (2025). *Acuerdo 002 de 2025 de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad*. Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=176677>
- Agencia Regional de Movilidad – ARM. (s. f.). *Región Metropolitana*. Recuperado el 27 de enero de 2026, de
<https://regionmetropolitana.gov.co/taxonomy/term/2505>
- Alianza Logística Regional. (2022). *Boletín ALR No. 1: Avances y retos de la logística regional en Bogotá–Cundinamarca*. Cámara de Comercio de Bogotá.
<https://ccbweb.cloud/Clusteres/Cluster-de-Logistica-y-Transporte/Alianza-Logistica-Regional-Bogota-Cundinamarca>
- Alianza Logística Regional. (2022). *Radar de eficiencia y competitividad logística de Bogotá–Cundinamarca*. Cámara de Comercio de Bogotá.
<https://www.ccb.org.co/informacion-especializada/observatorio/entorno-para-los-negocios/radar-de-eficiencia-y-competitividad-logistica>
- Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX). (2025, noviembre). *Nota logística: Estamos lejos de unos costos logísticos competitivos para el comercio exterior*.
<https://analdex.org/2025/11/20/estamos-lejos-de-unos-costos-logisticos-competitivos-para-el-comercio-exterior-analdex/>
- Calatayud, A., & Montes, L. (2021). *Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción*. Banco Interamericano de Desarrollo.
<https://doi.org/10.18235/0003278>
- Clavijo, A. (2024, noviembre 17). *Con Región Metropolitana, inversión en Soacha llegará a más de \$200.000 millones*. Bogotá.gov.co.
<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/gobierno/region-metropolitana-invertira-mas-de-200000-millones-soacha>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*.
<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2024). *Pobreza monetaria en Colombia 2024*.
<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-monetaria>



Perfil Logístico Regional

- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2018). *CONPES 3991: Política Nacional Logística*. Consejo Nacional de Política Económica y Social. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/3991.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2021). *CONPES 4034: Política de movilidad regional para Bogotá–Cundinamarca*. Consejo Nacional de Política Económica y Social. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/4034.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2023). *Encuesta Nacional Logística 2022: Resultados y retos para la competitividad*. <https://onl.dnp.gov.co/oli/Paginas/Logistica/ENL.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2025). *Encuesta Nacional Logística 2024: Resultados y retos para la competitividad*. <https://onl.dnp.gov.co/oli/Paginas/Logistica/ENL.aspx>
- Garincon. (2023, noviembre 17). *Aprobadas vigencias futuras de puente en la Calle 80 para conectar a Bogotá con Cota*. Bogotá.gov.co. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/intercambiador-de-calle-80-tiene-presupuesto-para-siguientes-vigencia>
- Ministerio de Transporte. (2018, junio 6). *Nace la Alianza Logística Regional (ALR) entre Cundinamarca y Bogotá*. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/5732/nace-alianza-logistica-regional-alr-entre-cundinamarca-y-bogota-para-analizar-y-trabajar-de-manera-coordinada-en-la-mejora-de-la-movilidad-por-los-corredores-de-carga/>
- Portal Logístico de Colombia. (s. f.). *Bogotá–Cundinamarca: Alianza Logística Regional*. Recuperado el 28 de enero de 2026, de <https://plc.mintransporte.gov.co/Alianzas/Bogotá-Cundinamarca>
- Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. (2020). *Identificación de la carga y la logística regional*. Consejo Regional. <https://regionmetropolitana.gov.co/sites/default/files/archivos/publicaciones/2024-12-24/2.-identificacin.-carga-y-logstica-regional.pdf>
- Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca. (2023). *Encuesta de Movilidad Bogotá–Región 2023*. Secretaría Técnica Regional. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/encuesta-de-movilidad-bogota-region-transporte-publico-y-viajes-pie>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Documento técnico de soporte del Plan Maestro de Seguridad y Servicios de Movilidad de Bogotá D.C. (PMSS)*. Alcaldía Mayor de Bogotá. https://www.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1_documento_tecnico_de_soporte_del_pmss_de_bogota_d.cfirmas.pdf



Perfil Logístico Regional

- Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2021). *Proyecciones y análisis demográfico de Bogotá–Región*. Alcaldía Mayor de Bogotá.
https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/demografia_proyecciones_2017_0.pdf