



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO

Análisis de vehículos exceptuados de la medida de restricción vehicular “Pico y Placa”
STPRI-ET-005-2019

BOGOTÁ D.C., OCTUBRE DE 2019

PA01-PR01-MD01 V.2.0Página 1 de 18



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO**

**Análisis de vehículos exceptuados de la medida de restricción vehicular “Pico y Placa”
STPRI-ET-005-2019**

Aprobó:	Ingrid Joanna Portilla Galindo	Directora de Planeación de la Movilidad	
Aprobó:	Ana Milena Gómez Guzmán	Subdirectora de Transporte Privado	
Elaboró:	Laura Daniela Ramírez Leuro	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró:	Valentina Acuña García	Subdirección de Transporte Privado	

BOGOTÁ D.C., OCTUBRE DE 2019



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1 RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR "PICO Y PLACA" EN BOGOTÁ D.C.	6
1.1 MARCO NORMATIVO DE LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR	6
1.2 ÁREA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR.....	6
2 ANÁLISIS DE VEHÍCULOS EXCEPTUADOS	7
3 ANÁLISIS DE VEHÍCULOS BLINDADOS Y ESCOLTA	10
4 ANÁLISIS DE VEHÍCULOS DE CARGA.....	13
5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	16
1 BIBLIOGRAFÍA	18

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Normativa vigente para algunas tipologías de exceptuados	10
Tabla 2, Estado de solicitudes exceptuados. Blindados y escolta.....	11
Tabla 3. Cantidad de camionetas pick/up en RDA	15

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Zona con restricción de circulación.....	7
Figura 2. Participación de vehículos exceptuados, 2018	8
Figura 3. Participación de vehículos exceptuados, 2019	9
Figura 4. Vehículos blindados en el RDA 2018-2019	12
Figura 5. Vehículos blindados en medidas de protección de la UNP.....	13
Figura 6 Participación del parque automotor.....	14

SIGLAS

DAC: Dirección de Atención al Ciudadano
RDA: Registro Distrital Automotor
SDM: Secretaría Distrital de Movilidad
UNP: Unidad Nacional de Protección



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

INTRODUCCIÓN

Una de las medidas de gestión de la demanda de transporte que se han implementado en Bogotá para la racionalización del uso del vehículo de servicio particular es el “Pico y Placa”. La cual se estableció mediante el Decreto 626 de 1998, enfocada inicialmente en el vehículo particular y ha tenido modificaciones de horario, excepciones y área de restricción de acuerdo con la dinámica de expansión territorial y poblacional de la ciudad, flujo vehicular, condiciones sociales de movilidad y estrategias ambientales de la ciudad.

Así mismo, en el Decreto 575 de 2013 que especifica las excepciones de la medida de restricción de circulación vehicular conocida como “Pico y Placa” y en complemento con la resolución 011 de 2018 que especifica los requerimientos para hacer parte de la excepción, uno de los indicadores de la medida “Pico y Placa” pretende revisar cuántos vehículos están exceptuados y el seguimiento a la base de datos de los mismos.

Adicionalmente, teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Movilidad por lo dispuesto en el Decreto 672 de 2018, en el marco de sus funciones debe: *“Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad”* con *“el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte”*, por tanto, se pretende revisar el desarrollo de la medida “Pico y Placa” a través del registro de exceptuados.

Por lo anterior, con el fin de que se promueva la efectividad de la medida de restricción de circulación vehicular y como parte del seguimiento a la actualización y depuración de la base de datos de exceptuados desde 2018, se realizó una revisión de las tipologías de exceptuados que incluye la normativa aplicable, sus condiciones particulares y el seguimiento del número de exceptuados activos a corte octubre de 2018 y octubre de 2019. Con base en esto se analiza la pertinencia de mantener o modificar las excepciones establecidas en el artículo 4 y 6 del mencionado Decreto.

En consecuencia, el presente documento contiene cinco capítulos. El primero describe el marco normativo y el área de restricción vehicular para la medida conocida como “Pico y Placa”, en el segundo capítulo se presenta el análisis general de las tipologías exceptuadas en con su normatividad vigente, el capítulo tres consigna la evaluación de las tipologías blindados y escolta, en el capítulo cuarto se analizan los vehículos de carga, lo cual surgen de la necesidad de una precisión en el artículo 6 del Decreto 575 de 2013 y finalmente, se presentan las conclusiones del documento.



1 Restricción de circulación vehicular “Pico y Placa” en Bogotá D.C.

Con el fin de contextualizar antes de iniciar con el análisis de las excepciones, se describe en este capítulo la medida de restricción de circulación a vehículos de servicio particular conocida como “Pico y Placa” desde su marco normativo y técnico.

1.1 Marco normativo de la medida de restricción vehicular

El aumento de la tenencia y uso del automóvil particular llevó a la administración distrital a adoptar mediante el Decreto 626 de 1998 la restricción a la circulación de vehículos según el día de la semana y el último número de la placa. Desde ese entonces, dicha medida se ha mantenido vigente con diferentes cambios en su funcionamiento y se ha constituido en el principal instrumento de gestión de la demanda de vehículo particular en Bogotá.

En la actualidad, dicha medida está reglamentada por lo establecido en el Decreto 575 de 2013 “Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012”, modificado por el Decreto 515 de 2016 “Por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas de todo el perímetro del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones ”.

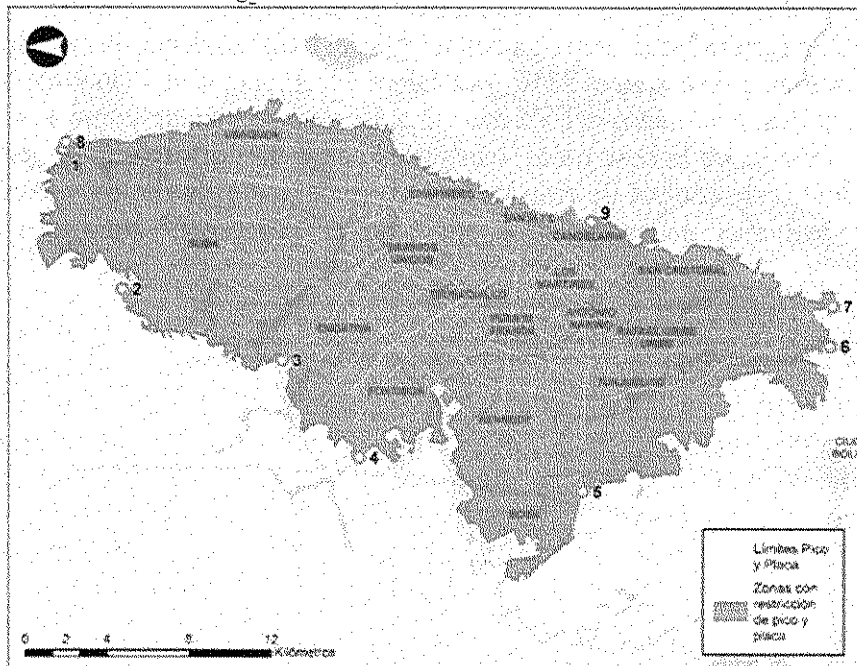
1.2 Área de restricción vehicular

En la actualidad, en el área urbana de Bogotá, definida por los límites presentados en la Figura 1, existe la restricción de circulación aplicable a los vehículos automotores de servicio particular los días hábiles de lunes a viernes, entre las 6:00 y las 8:30 horas y entre las 15:00 y las 19:30 horas, de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del vehículo.

De acuerdo con lo establecido, los días calendario hábiles “pares” la restricción aplica para aquellos vehículos cuyo último dígito de placa termina en 0,2,4,6 y 8 y para los días calendario hábiles “impares” la restricción aplica para los vehículos cuyo último dígito de placa termina en el número 1,2,5,7 y 9. Los vehículos encontrados incumpliendo la medida “pico y placa” son inmovilizados y se les impone la infracción de tránsito “C.14: Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.” Más adelante se detallan los vehículos afectados, así como aquellos que se encuentran exentos por alguna condición en particular.

Por lo anterior, la medida de restricción vehicular conocida como “Pico y Placa” para vehículo particular aplica para todo el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá y el área de restricción está limitada según la Figura 1 y sobre las vías principales los límites son: (1) Autopista Norte con calle 246, (2) Avenida Suba-Cota intersección río Bogotá, (3) Avenida Calle 80 intersección con río Bogotá, (4) Avenida Centenario (Av. Calle 17) por carrera 137, (5) Autopista Sur por calle 65F sur, (6) Av. Caracas por Quebrada el Piojo, (7) Avenida el Llano por calle 114 A sur, (8) Avenida carrera 7 por calle 246 y (9) Vía Bogotá-Choachi por Carrera 7 A este.

Figura 1. Zona con restricción de circulación



Fuente: Elaboración propia a partir del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR), 2019

2 Análisis de vehículos exceptuados

Tras la publicación de la resolución 011 en enero de 2018 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad “por la cual se definen las condiciones para la inscripción de los vehículos exceptuados por el artículo 4 del Decreto 575 de 2013”, la Entidad inició en febrero de 2018 la depuración y actualización de la base de datos de las placas de vehículos de servicio particular exceptuadas de “Pico y Placa”.

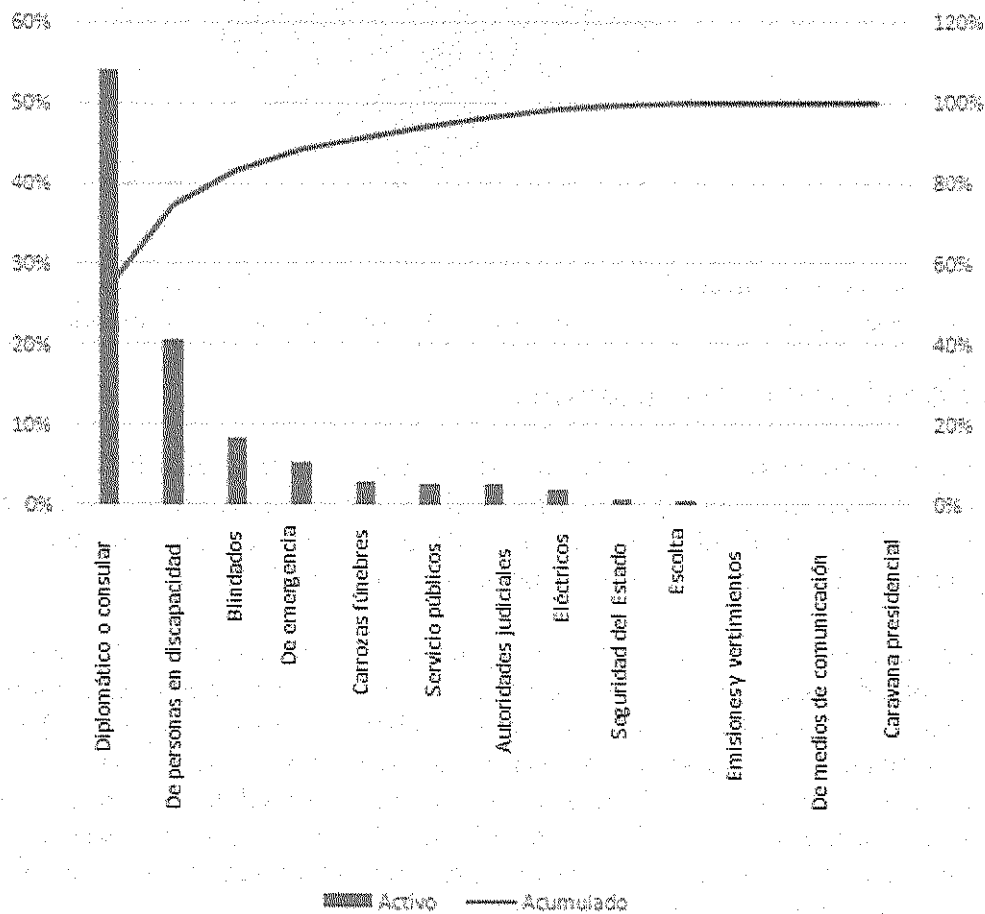
Como complemento a lo anterior y como parte del seguimiento a la medida se realizó una revisión de las tipologías de exceptuados que incluye la normativa aplicable, sus condiciones particulares y el seguimiento del número de exceptuados activos a corte octubre de 2018 y octubre de 2019. Con base en esto se analiza la pertinencia de mantener o modificar las excepciones establecidas en el artículo 4 del mencionado decreto, de modo que se promueva la efectividad de la medida. Es preciso señalar que los permisos de excepción establecidos en el Decreto 575 de 2013 en su gran mayoría tienen un año de vigencia, por lo tanto, la información de la base de datos se actualiza diariamente y los números reportados en el presente informe varían en función del momento de la consulta.

Con respecto a la participación de cada una de las excepciones en el total de vehículos exceptuados del pico y placa, para el año 2018 con corte a octubre como se presenta en la figura 2, después de nueve (9) meses de vigencia de la resolución 011 de 2018, se evidencia que había 6.605 vehículos exceptuados, los vehículos de servicio diplomático o consular participan con un 54%, vehículos al servicio de personas en



condición de discapacidad representan un 21% del total y en tercer lugar se ubican los vehículos blindados con blindaje de nivel III o superior que participa con un 8% del total. Es decir, los tres tipos de excepciones mencionados anteriormente concentran el 83% del total de exceptuados, el 17% faltante está conformado por tipologías que participan con menos del 5% cada una. Es preciso indicar, como se señaló previamente, que para la fecha de consulta de la base datos, categorías como las correspondientes a la de la caravana presidencial, los vehículos de control de emisiones y vertimientos y, la de los vehículos de medios de comunicación reportaban muy pocos registros por estar en proceso de trámite o activación de las solicitudes.

Figura 2. Participación de vehículos exceptuados, 2018

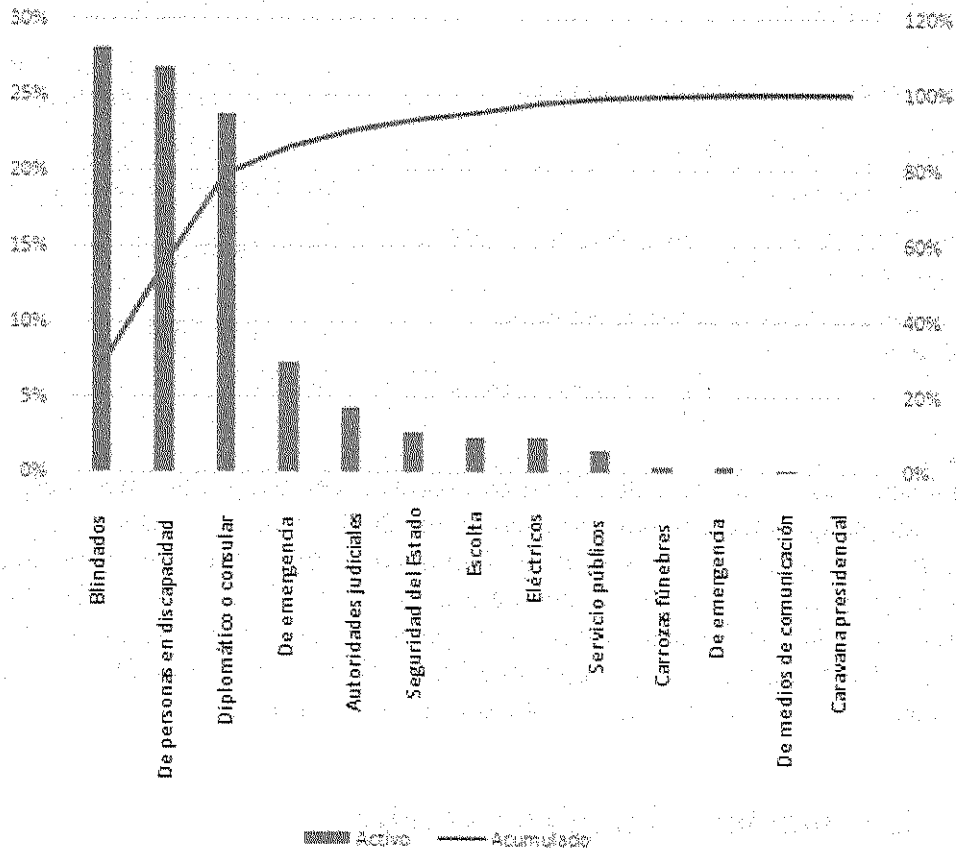


Fuente: Elaboración propia a partir de DAC, 2018

Para octubre de 2019 como se presenta en la figura 3, el total de vehículos exentos de la medida de pico y placa asciende a 14.965. Con respecto a la participación de cada una de las excepciones en el total de vehículos exceptuados del pico y placa, se evidencia que cerca del 79% se concentran en las categorías de vehículos blindados

con nivel III o superior con un 28%, seguido de vehículos al servicio de personas en condición de discapacidad con un 27% y en tercer lugar los vehículos de servicio diplomático o consular con un 24%. Es preciso señalar que las demás categorías tienen participaciones inferiores al 7% cada una.

Figura 3. Participación de vehículos exceptuados, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de DAC, 2019

Al comparar las composiciones de 2018 y 2019, se evidencia que en ambos casos quienes más participan son las categorías de vehículos al servicio de personas en condición de discapacidad, los vehículos blindados con blindaje nivel III o superior y los vehículos de servicio diplomático o consular.

En complemento al análisis cuantitativo de la base de datos de exceptuados, se realizó la consulta con la Dirección de Normatividad y Conceptos para identificar cuáles de las tipologías de exceptuados de la medida de restricción “Pico y Placa” establecidas en el artículo 4 del Decreto 575 de 2013, tienen condiciones especiales dadas por normativa nacional e internacional. El resultado de esta consulta se presenta en la Tabla 1.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Tabla 1 Normativa vigente para algunas tipologías de exceptuados

Excepción	Normativa
Vehículos automotores propulsados exclusivamente por motores eléctricos.	Artículo 6 de la Ley 1964 de 2019
Caravana presidencial.	Decreto 179 de 2019
Vehículo de servicio diplomático o consular.	Artículo XXII de la Ley 6 de 1972 de la Convención de Viena
Vehículos de organismos de seguridad del Estado.	Decreto 4065 de 2011
Vehículos de emergencia.	Art. 2 ley 769 de 2002, accesibilidad
Vehículos utilizados para el transporte de personas en condición de discapacidad	Ley 1618 de 2013
Vehículos de empresas de servicios públicos domiciliarios.	Ley 142 de 1994

Fuente: Elaboración propia a partir de DNC, 2019

De acuerdo con los registros, los vehículos de las categorías exceptuadas por tener condiciones especiales con normativa nacional e internacional representan en 2018 el 85%, es decir corresponden a 5640 vehículos, mientras que en 2019 este porcentaje disminuye al 60% lo que representa un total de 8984 vehículos. Las demás categorías corresponden para el año 2018 al 15% y en 2019 al 40% del total de exceptuados, en ambos años se destacan por su participación en estos porcentajes los vehículos blindados con blindaje nivel III o superior, al contar con un 58% en 2018 y un 71% en 2019. En consecuencia, se ahonda en la dinámica de los registros de exceptuados de esta categoría.

3 Análisis de vehículos blindados y escolta

Respecto a los vehículos blindados y los vehículos de servicio escolta, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 575 de 2013, se observa que su excepción de la medida de pico y placa se deriva por estar destinado a temas de seguridad siempre y cuando cuenten con la debida autorización de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Así mismo, al revisar los informes de rendición de cuentas de los años 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017 de la Unidad Nacional de Protección, se identificó además que las medidas de protección determinadas por dicha entidad incluyen vehículos blindados y el servicio de escolta.

Los registros en estado inactivo de las categorías en análisis, incluidos en el Sistema de Movilidad Urbana y Regional – SIMUR de la SDM, evidencian que para octubre de 2019 estos son cerca de dos veces el número de registros activos, es decir, para cerca de 10 mil vehículos la excepción ha perdido vigencia.



Con relación a las solicitudes rechazadas estas representan un 25% de los vehículos activos en el caso de los blindados y cerca del 15% de los vehículos escolta.

Tabla 2. Estado de solicitudes exceptuados. Blindados y escolta

Estado de excepción	Activo	Inactivo	Rechazado
Vehículos blindados	4109	9215	1046
Vehículos escolta	364	735	60

Fuente: Elaboración propia a partir de registro de exceptuados de DAC -SDM, 2019

Según el número de registros de solicitudes recibidas y tramitadas, se observa que potencialmente en estas dos categorías se podrían tener cerca de 14 mil vehículos exceptuados de la medida, lo que llevaría a que solo en estas dos se alcanzarían niveles similares al total de vehículos activos que cuentan con la excepción, al momento de la consulta de la base de datos.

En consideración a lo anterior, se desarrollaron mesas de trabajo con la Dirección de Atención al Ciudadano (DAC), área encargada de la gestión y trámite de las solicitudes de excepción de la medida de “pico y placa”, a partir de ellas se identificó que:

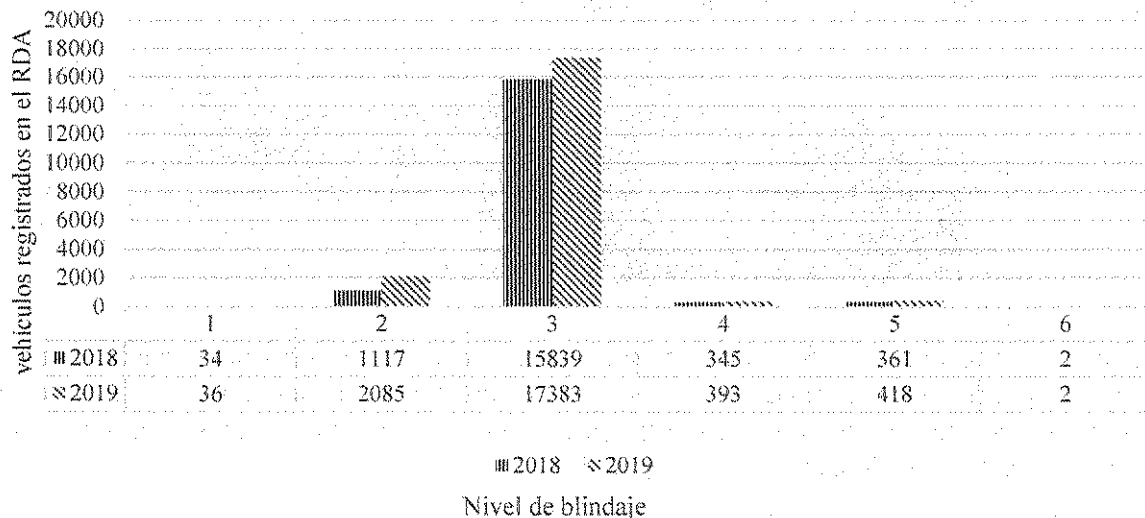
- Parte de las solicitudes de blindados se presentan como vehículos escolta y viceversa.
- La causal recurrente de rechazo a la excepción de los vehículos con blindaje nivel III o superior, es porque la solicitud no incluye el certificado de blindaje del automotor.
- Habitualmente los ciudadanos solicitan exceptuar más de un vehículo en un solo trámite y si alguno de estos no cumple con lo establecido se solicita reiniciar todo el trámite.

Por otro lado, como se presenta en la figura 4, como elemento de estudio de la dinámica de la excepción de vehículos blindados, se consultó el Registro Distrital Automotor (RDA) para analizar la evolución del parque automotor, según nivel de blindaje, de este tipo de vehículos registrado en la ciudad. Las bases del RDA de 2018 revelan que existían un total de 17.698 vehículos blindados, de los cuales el 89% corresponden a un nivel III de blindaje. Para 2019 el total de vehículos blindados ascendió a 20.317, de los cuales el 86% (17.383) corresponde a un nivel III de blindaje.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Figura 4. Vehículos blindados en el RDA 2018-2019



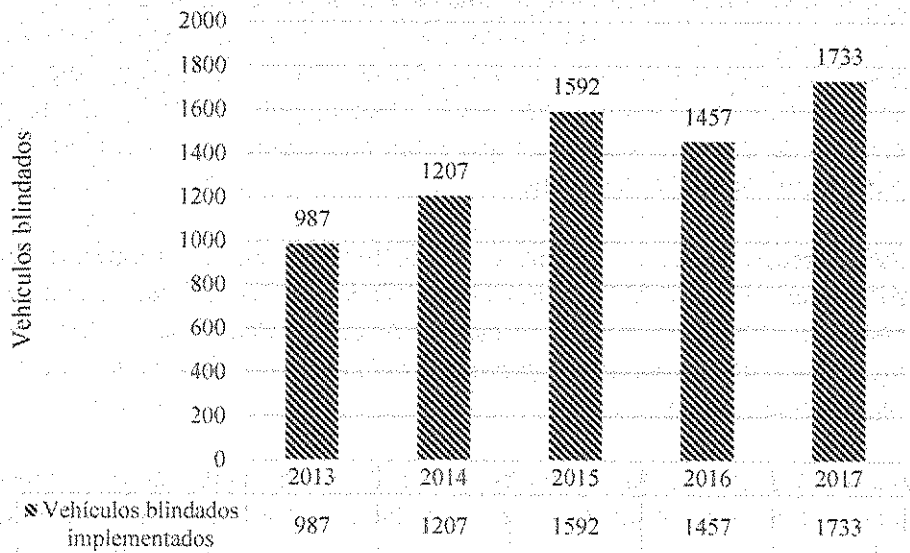
Fuente: Elaboración Propia a partir de RDA, 2019

Al comparar la evolución entre 2018 y 2019 presentado en la figura anterior, se observa un aumento cercano al 14,8% para los vehículos blindados registrados en la ciudad, al revisar específicamente los vehículos con blindaje nivel III este crecimiento corresponde al 10% en un solo año.

De acuerdo a la figura 5, como contraste para identificar las necesidades de las personas con condición de protección especial, se consultó el histórico de los vehículos asignados como medidas de protección otorgadas por la Unidad Nacional de Protección en el periodo 2013 a 2017. Según los informes de rendición de cuentas de dicha entidad, los vehículos para medidas de protección no superan a nivel nacional los 1800 vehículos.



Figura 5. Vehículos blindados en medidas de protección de la UNP



Fuente: Elaboración propia a partir de informes de rendición de cuentas UNP, 2013-2017

Por lo anterior, se evidencia que la escala de vehículos registrados en el RDA de blindaje de nivel III o superior (18.196) es aproximadamente diez veces mayor a la escala de vehículos asociados a medidas de protección de la UNP (1.733) a nivel nacional. Igualmente, al comparar el total de vehículos blindados con el reporte de la UNP se observa que los activos en la base de datos de exceptuados en octubre de 2019 son más del doble de los vehículos que reporta la UNP a nivel nacional.

Adicionalmente, teniendo en cuenta que los vehículos blindados y los vehículos escolta tienen en común su funcionalidad enmarcada en proporcionar seguridad y toda vez que la Unidad Nacional de Protección incluye como medidas de protección vehículos blindados, apoyo de servicio de escoltas, entre otros; estas dos tipologías se podrían establecer en un mismo tipo de excepción. En consideración a lo anterior, se estima necesario redefinir la excepción a los vehículos blindados estipulada en el Decreto 575 de 2013.

4 Análisis de vehículos de carga

En el marco del artículo 6 del Decreto 575 de 2013 y teniendo en cuenta el proceso de revisión de la normatividad de restricción de circulación de vehículos de carga establecida en el Decreto 520 de 2013 y sus modificaciones, se realizó un análisis de la situación respecto a la medida de “Pico y Placa” de los vehículos de carga de servicio particular, con el fin de precisar las condiciones de restricción de circulación aplicable a este tipo de vehículos.

La restricción establecida en el mencionado artículo estipula que: *“Vehículos para el Transporte de Carga. Los vehículos de transporte de carga, tanto de servicio particular como público, entre ellos los vehículos clase camioneta clasificados en el Registro Automotor como estacas, furgón, panel, platón y pick up que*

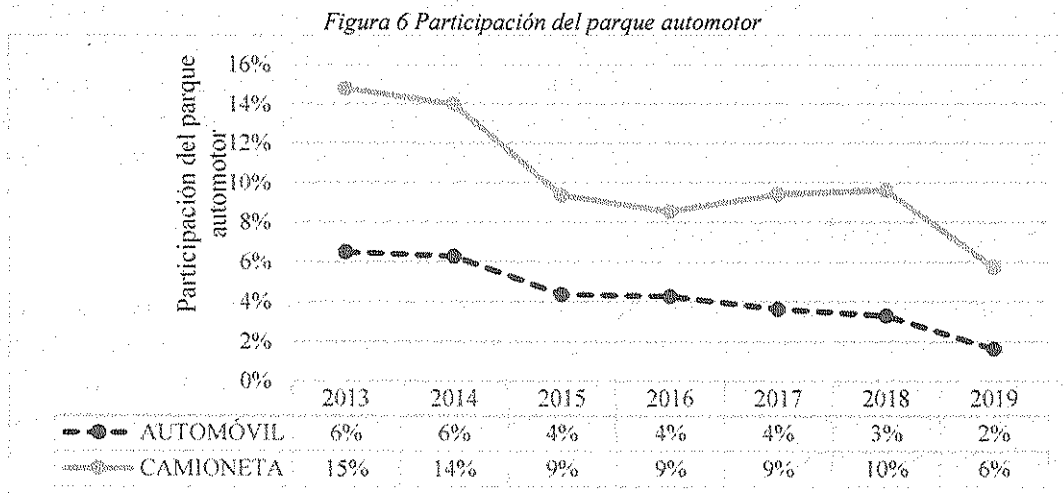
posean cabina sencilla, no estarán cobijados por las restricciones contenidas en el presente Decreto, y por lo tanto estarán sujetos a la restricción establecida en los Decretos específicos dictados para tales categorías”. Sin embargo, al revisar la normativa vigente de restricciones de circulación a los vehículos de carga en el Decreto 520 de 2013 modificado por el Decreto 690 de 2013 y con última modificación mediante el Decreto 593 de 2018, se identificó que estas restricciones solo aplican para vehículos con capacidad de carga superior a siete (7) toneladas.

Por lo anterior, se hace necesario hacer un análisis específico del parque automotor de los vehículos de carga de servicio particular con capacidad menor a siete (7) toneladas teniendo en cuenta lo determinado en la resolución 5443 de 2009 "Por la cual se adopta la parametrización y el procedimiento para el registro de información al registro nacional automotor del registro único nacional de tránsito, RUNT", expedida por el Ministerio de Transporte.

La mencionada resolución indica que los vehículos particulares con capacidad menor a siete (7) toneladas corresponden a los vehículos tipo camioneta cuya capacidad no excede cinco (5) toneladas y la define así:

“Camioneta: Vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros y/o carga con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros o hasta 5 (cinco) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.”

Como se evidencia en la figura 6, la evolución de la participación del parque automotor de camionetas en el total del parque registrado en la ciudad ha mostrado un comportamiento decreciente entre 2013 y 2019, pasando de un 15% a un 6% respectivamente. Durante el periodo analizado se observa que la participación de las camionetas es entre dos (2) y tres (3) veces la participación del automóvil.



Fuente: RDA, 2019

*Para los datos de 2019 se tienen los registros hasta agosto



La resolución 5443 incluye once (11) tipos de carrocerías para los vehículos clase camioneta a saber: wagon, van, picó cerrada, doble cabina, doble cabina cerrada, picó, estibas, ambulancia, estacas, furgón y panel. De ellas, no se consideran en este análisis las siguientes:

- Las primeras cinco toda vez que el Decreto 575 de 2013 indica que les aplica la medida de “pico y placa” en él definida.
- Las últimas tres en razón a que en la actualidad el Decreto 575 de 2013 señala expresamente que les cobija la medida de restricción de circulación del Decreto 520 de 2013 y sus modificaciones.
- La carrocería ambulancia por tener una excepción expresa en el Decreto 575 de 2013.

Por lo anterior, el estudio se limita al análisis de las camionetas carrocería picó (*pick up*) o platón de cabina sencilla, que se definen según la resolución 5443 de 2009 como:

“**Picó:** Tipo de carrocería de camioneta de dos o tres volúmenes destinada al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón”.

Como se indica en la tabla 3, el histórico de la cantidad de vehículos registrados en Bogotá tipo camioneta *pick up* o también conocida como platón cabina sencilla muestra una tendencia creciente, pasando en 2013 de 4467 vehículos a 5467 en 2019 es decir, han experimentado un aumento del 20% en 6 años.

Tabla 3. Cantidad de camionetas *pick/up* en RDA

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
PICK UP/Platón (2 pasajeros)	4467	4945	4987	5008	5193	5371	5467

Fuente: Elaboración propia a partir del RDA.

*Datos con corte agosto de 2019

Tenido en cuenta los elementos anteriormente expuestos y como quiera que las camionetas con carrocería picó en todas sus variaciones están incluidas en la restricción establecida en el Decreto 575 de 2013 excepto la picó de cabina sencilla, se considera pertinente precisar que las camionetas con carrocería picó en todas sus modalidades deben estar sujetas a la misma restricción de circulación. Esta medida no solo precisa la restricción establecida, sino que facilita el control ejercido por la autoridad de tránsito.



5 Conclusiones y recomendaciones

De acuerdo al análisis desarrollado en el presente documento, a continuación, se presentan las principales conclusiones y recomendaciones del estudio que sustentan la modificación del artículo 4 y 6 del Decreto 575 de 2016, buscando precisar las excepciones establecidas y promover la efectividad de la medida de restricción de circulación:

- a. A 2018, de acuerdo al Registro Distrital Automotor, Bogotá cuenta con 16.547 vehículos blindados de nivel 3 o superior, de los cuales, con base en el registro de exceptuados se evidencia que solo 557 vehículos de esta tipología cuentan con la inscripción activa de la excepción, lo cual corresponde a un 3%.
- b. A 2019, de acuerdo al Registro Distrital Automotor, Bogotá cuenta con 18.196 vehículos blindados de nivel 3 o superior, de los cuales, están registrados como exceptuados activos 4.228 vehículos de esta tipología, lo cual corresponde a un 23%.
- c. Los vehículos de blindaje de nivel III o superior registrados tanto en el RDA (18.196) como en la base de datos de exceptuados de la medida de “pico y placa” (4.228) superan en cantidad los vehículos asociados a medidas de protección de la UNP a nivel nacional (1.773).
- d. Se recomienda redefinir y unificar las categorías de exceptuados correspondiente a vehículos blindados y vehículos escolta, en razón a que ambas buscan proporcionar seguridad y toda vez que la UNP incluye este tipo de vehículos como medidas de protección. Tal ajuste deberá orientarse a la protección a la vida de las personas que cuenten con medidas de protección.
- e. De acuerdo a la normativa vigente y al artículo 6° del Decreto 575 de 2013, los vehículos de carga con capacidad menor a siete (7) toneladas no precisaban ninguna restricción de circulación vehicular y con el fin de incentivar la racionalización del uso de los vehículos motorizados se identifica la necesidad de incluir los vehículos de carga de servicio particular tipo camioneta de cabina sencilla que apliquen en la restricción de circulación de servicio particular conocida como “Pico y Placa”. De acuerdo a las clases, tipologías y servicios de los vehículos de carga que están definidos en la resolución 5443 de 2009 del Ministerio de Transporte. Así mismo, los vehículos de carga estarán regidos bajo las restricciones y condiciones estipuladas en los Decretos Distritales 174 de 2006, 520 y 690 de 2013, 593 de 2018 y 413 de 2019 o aquel que lo modifique, adicione o sustituya.



- f. Se estima que con las modificaciones y precisiones planteadas en el presente estudio dejarían de circular en el horario y área de restricción entre 514 y 1.436 vehículos al día¹.

¹Supone que en la hora pico se realiza el 10% de los viajes en vehículo particular al día, esto de acuerdo con la distribución de viajes obtenida en la encuesta de movilidad de 2015.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

1 Bibliografía

Registro Distrital Automotor, 2019. Base de datos carrocería, clase y servicio.

Dirección de Atención al Ciudadano, 2018. Base de datos de exceptuados.

Dirección de Atención al Ciudadano, 2019. Base de datos de exceptuados.

Secretaria Distrital de Movilidad, 2018. Verificación y depuración de base de datos de exceptuados. Disponible en: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/node/2500>

Unidad Nacional de Protección, 2013. Informe de Rendición de Cuentas. Disponible en: <https://www.unp.gov.co/planeacion-gestion-y-control/planes-programas-e-informes/rendicion-de-cuentas-2013/>

Unidad Nacional de Protección, 2014. Informe de Rendición de Cuentas. Disponible en: <https://www.unp.gov.co/planeacion-gestion-y-control/planes-programas-e-informes/rendicion-de-cuentas-2014/>

Unidad Nacional de Protección, 2015. Informe de Rendición de Cuentas. Disponible en: <https://www.unp.gov.co/planeacion-gestion-y-control/planes-programas-e-informes/rendicion-de-cuentas-2015/>

Unidad Nacional de Protección, 2016. Informe de Rendición de Cuentas. Disponible en: <https://www.unp.gov.co/planeacion-gestion-y-control/planes-programas-e-informes/rendicion-de-cuentas-2016/>

Unidad Nacional de Protección, 2017. Informe de Rendición de Cuentas. Disponible en: <https://www.unp.gov.co/planeacion-gestion-y-control/planes-programas-e-informes/rendicion-de-cuentas-2017/>