



Operación Estadística

Caracterización del transporte de carga en Bogotá y los municipios priorizados

Ficha Metodológica
2025-2026

FICHA METODOLÓGICA	
Nombre de la operación estadística y sigla: Caracterización del transporte de carga en Bogotá y los municipios priorizados Sigla: CCBM	
Entidad responsable: Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C. (SDM)	
Tipo de operación estadística: La operación estadística integra componentes con diferentes diseños estadísticos. La Encuesta Origen-Destino de Interceptación (EODI) y los aforos vehiculares corresponden a muestreos no probabilísticos. Por su parte, la encuesta a establecimientos generadores y atractores de carga se desarrolla mediante integración de datos cuya inferencia es basada en el modelo.	
Antecedentes	La producción de información sobre el transporte de carga en Bogotá y su área de influencia ha evolucionado mediante diferentes ejercicios de medición orientados a comprender los flujos de mercancías, la localización de las actividades logísticas y su incidencia en la movilidad urbana y regional. Estos estudios surgieron de la necesidad de contar con información para la planeación de la infraestructura, la gestión de los corredores viales y la formulación de medidas aplicables a la circulación y operación de los vehículos de carga. En 2015 se realizó un estudio que permitió caracterizar los viajes de carga y construir matrices origen-destino para Bogotá y su entorno regional. Este ejercicio generó información sobre los principales orígenes y destinos de los viajes, las tipologías vehiculares, las mercancías transportadas y los corredores utilizados, y constituyó una línea base para el análisis de las dinámicas logísticas de la ciudad. En 2020 se desarrolló una nueva caracterización con el propósito de actualizar la información y analizar los cambios presentados frente al ejercicio anterior. Esta medición profundizó en la identificación de los nodos generadores y atractores de carga, las características de la flota, los patrones de distribución de mercancías y las condiciones de las operaciones logísticas. Asimismo, permitió fortalecer el análisis territorial y la comparación de los principales indicadores del transporte de carga. La operación estadística correspondiente al periodo 2025-2026 da continuidad a estos antecedentes y actualiza la información disponible sobre el fenómeno de estudio. Entre sus modificaciones más relevantes se

	encuentran la ampliación de la cobertura territorial a los municipios priorizados, la actualización de los nodos y puntos de observación, la revisión de los instrumentos y variables, la adopción de clasificaciones y estándares estadísticos vigentes y la integración de tres componentes de recolección: aforos vehiculares clasificados, encuestas origen-destino de interceptación y encuestas a establecimientos generadores y atractores de carga. Esta evolución metodológica busca mejorar la comparabilidad temporal, la calidad y el nivel de detalle de la información sobre la generación y atracción de viajes, los patrones de distribución, la composición de la flota, los corredores logísticos, los tiempos de recorrido y las condiciones de cargue y descargue. Los resultados constituyen un insumo para la planeación de la movilidad, la gestión logística territorial y la formulación, implementación y seguimiento de políticas públicas relacionadas con el transporte de carga en Bogotá y la región.
Objetivo general	Producir y difundir información estadística sobre las dinámicas del transporte terrestre de carga en Bogotá D. C. y los municipios priorizados, mediante la caracterización de los viajes, los nodos generadores y atractores y las operaciones logísticas, con el fin de apoyar la formulación, implementación y seguimiento de políticas públicas de movilidad, infraestructura y logística urbana y regional.
Objetivos específicos	▪ Caracterizar los nodos generadores y atractores de carga en Bogotá D. C. y los municipios priorizados, mediante indicadores relacionados con su actividad económica, función logística, tamaño, ubicación y dinámicas de abastecimiento y distribución, como insumo para el análisis del sistema logístico regional. ▪ Construir y analizar matrices origen-destino de los viajes de carga para Bogotá D. C. y su zona de influencia, diferenciadas por franjas horarias, tipo de día, tipología vehicular y zonificación, que permitan identificar los patrones de movilidad y los flujos logísticos en la región. ▪ Medir y analizar la movilidad del transporte terrestre de carga mediante indicadores relacionados con el número de viajes, los volúmenes vehiculares, el tipo de mercancía, la capacidad transportada, la tipología vehicular y su distribución temporal y espacial, considerando día hábil y sábado e incorporando la estructura vial por corredores y cordones, a partir de los resultados de las encuestas y los aforos vehiculares.

	▪ Analizar las operaciones logísticas empresariales, incluidas las modalidades de distribución urbana, el comercio electrónico, el uso de corredores logísticos y las actividades de cargue y descargue, ▪ Identificar la evolución de la caracterización de carga mediante la comparación de los resultados con los estudios realizados en 2015 y 2020, teniendo en cuenta su comparabilidad metodológica.
Alcance temático	La operación estadística comprende la caracterización del transporte terrestre de carga a partir del análisis de los establecimientos y nodos generadores y atractores, los vehículos y viajes de carga, los flujos origen-destino, los volúmenes vehiculares y las operaciones logísticas. Las principales dimensiones de análisis son: • Nodos generadores y atractores de carga: identificación y caracterización de los establecimientos según su actividad económica, tamaño, ubicación, función en la cadena logística, procesos de abastecimiento y distribución, horarios, volúmenes movilizados y flota asociada. • Vehículos, viajes y matrices origen-destino: caracterización de los vehículos y viajes de carga y construcción de matrices origen-destino, desagregadas por tipología vehicular, franjas horarias, tipo de día y zonificación, para identificar los principales patrones de movilidad y flujos logísticos. • Desempeño del transporte y de las operaciones logísticas: producción y análisis de indicadores relacionados con los volúmenes vehiculares, las toneladas movilizadas, la proporción de vehículos cargados y vacíos, la capacidad utilizada, los tiempos y velocidades de recorrido, la productividad operativa y las actividades de cargue y descargue. • Evolución del transporte de carga: comparación de los principales resultados e indicadores con la información disponible de los estudios realizados en 2015 y 2020, teniendo en cuenta las diferencias metodológicas y las condiciones de comparabilidad entre las mediciones.

Conceptos Básicos	C2G: Camión de dos ejes grande. Clasificación de vehículo de carga de dos ejes con capacidad superior a 10.5 toneladas, utilizada para segmentar los análisis de la flota. C2P: Camión de dos ejes pequeño. Clasificación de vehículo de carga con peso bruto vehicular entre 5 y 10.5 toneladas, utilizada para análisis por tipología. C3: Camión de tres ejes. Clasificación para vehículos de carga apoyados en tres ejes, importante para la caracterización de la flota de mayor tamaño. C4: Camión de cuatro ejes. Clasificación que agrupa a los vehículos de carga de cuatro o más ejes, representando el segmento de carga más pesada. Camioneta de carga: Vehículo de carga con peso bruto máximo vehicular de 5 toneladas, incluye carrocerías, estacas, estibas, furgón y panel. Cordón Externo: Franja que segmenta las actividades logísticas intermedias y externas de la ciudad, se compone de los principales accesos y salida de la ciudad. Cordón Intermedio: Franja que segmenta las actividades logísticas internas e intermedias de la ciudad, se compone de la Av Boyacá, salida a Villavicencio y Av Calle 170. Cordón Interno: Franja que segmenta las actividades logísticas internas de la ciudad, se compone de la Av NQS, Av calle 100 y calle 22 Sur. Cordón Regional: Franja que segmenta las actividades logísticas externas y regionales, en los accesos y salidas a la ciudad desde y hacia municipios priorizados. EODI: Encuestas origen y destino de interceptación. Metodología de recolección de información primaria donde se detienen vehículos de carga para encuestar a los conductores sobre sus viajes.
---------------------------------	---

	Establecimientos de Comercio: Unidad económica que cuenta con un emplazamiento en el cual se combinan factores y recursos para el desarrollo de actividades principalmente comerciales. Interurbano: Se refiere a proyectos o estudios desarrollados en ciudades o áreas metropolitanas, que involucren el análisis de flujos de transporte y distribución de mercancías a nivel regional. Logística de Transporte: Se entiende como los procesos de planeación, gestión de transporte y distribución de mercancías. Logística urbana: Hace referencia a los procesos de planeación, gestión de transporte y distribución de mercancías en zonas urbanas. Región: Espacio geográfico conformado por varias zonas urbanas aledañas que comparten dinámicas territoriales, económicas o de movilidad en materia de transporte y logística. Vehículo de carga: Vehículo destinado al transporte de mercancía por carretera; puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.
Variables	Las principales variables de la operación estadística, organizadas por componente y unidad de observación, son: • Del vehículo: tipología o configuración vehicular, tipo de carrocería, marca, línea, modelo, capacidad de carga, tipo de combustible y condición de ocupación del vehículo (vacío). Para el componente de la Encuesta Origen-Destino de Interceptación (EODI), la placa se capturó como variable de identificación y control para el cruce de información, sometiéndose a las medidas de protección y tratamiento de datos aplicables. • Del viaje: origen y destino, coordenadas geográficas, fecha y hora, motivo del viaje, distancia recorrida, tiempo de viaje, frecuencia, corredor utilizado y tipo de día. • De la carga: tipo de mercancía, clasificada de acuerdo con la versión de la clasificación central de productos adaptada para Colombia utilizada en la operación, peso o volumen transportado y naturaleza de la carga. • Del establecimiento y nodo logístico: actividad económica, de acuerdo con la versión de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme adaptada para Colombia utilizada en la operación; tamaño, ubicación, tipo de nodo, función logística, horarios de operación,

	volúmenes movilizados, frecuencia de despachos y recepciones, flota asociada, modalidades de distribución y actividades de cargue y descargue. ● De los aforos vehiculares: punto de observación, fecha, tipo de día, intervalo horario, sentido de circulación, movimiento vehicular, tipología del vehículo y número de vehículos observados.
Indicadores	Los principales indicadores de la operación estadística se organizan según el componente y producto estadístico del cual se derivan: ● Aforos vehiculares: indicadores de volumen y composición vehicular, distribución por periodo horario, intensidad vehicular, participación de vehículos de carga y comportamiento por punto, sentido y corredor. ● Encuesta Origen-Destino de Interceptación: indicadores sobre viajes, origen y destino, tiempos y distancias de recorrido, tipo de mercancía, condición de carga, tipología vehicular y distribución por zona o ruta, así como las estimaciones utilizadas para construir las matrices origen-destino. ● Encuesta a establecimientos y nodos: indicadores sobre abastecimiento y distribución, volúmenes movilizados, despachos y recepciones, tiempos y condiciones de cargue y descargue, flota asociada, horarios de operación, comercio electrónico y utilización del espacio público. ● Resultados integrados: indicadores de desempeño del transporte de carga contruidos mediante la integración de las encuestas, los aforos y la información geográfica. Para cada indicador se presenta su nombre, sigla, fórmula de cálculo, variables involucradas, unidad de medida, interpretación y fuente de información. El detalle completo se encuentra en el documento de indicadores y en los cuadros de salida de la operación estadística.
Estándares estadísticos empleados	● División Político-Administrativa de Colombia (DIVIPOLA): Es una nomenclatura estandarizada, diseñada por el DANE para la identificación de Entidades Territoriales (departamentos, distritos y municipios), Áreas No Municipalizadas y Centros Poblados, mediante la asignación de un código numérico único a cada una de estas unidades territoriales. (DANE)

	• Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C.): clasificación utilizada para identificar y agrupar la actividad económica de los establecimientos generadores y atractores de carga. • Clasificación Central de Productos adaptada para Colombia (CPC A.C.): clasificación utilizada para codificar y agrupar los tipos de mercancías registrados en las encuestas y los productos estadísticos de la operación. • Clasificación vehicular: clasificación utilizada para agrupar los vehículos de carga según su tipología o configuración vehicular.
Universo de estudio	El universo de la operación estadística está conformado por los siguientes conjuntos de elementos, de acuerdo con cada componente: • Aforos vehiculares: totalidad de pasos o movimientos de vehículos de carga que se presentan en los puntos, accesos, corredores y sentidos viales considerados durante los días y periodos horarios de observación. • Encuesta Origen Destino de Interceptación: totalidad de vehículos de carga que circulan por la red vial (cordones) objeto de estudio, tanto en día hábil como en sábado y en las franjas horarias definidas. • Encuesta a establecimientos: totalidad de establecimientos económicos que desarrollan actividades relacionadas con la generación, recepción, abastecimiento, almacenamiento, distribución o transporte de mercancías.
Población objetivo	• Aforos vehiculares: pasos o movimientos de vehículos pertenecientes a las tipologías definidas para la operación estadística, registrados en los puntos, corredores y sentidos viales seleccionados en Bogotá D. C. y los municipios priorizados, durante las jornadas continuas de 24 horas efectuadas en día hábil y sábado entre el 2 de julio y el 23 de octubre de 2025. • Encuesta Origen Destino de Interceptación: vehículos de carga pertenecientes a las tipologías definidas para la operación estadística, que transitaban por los puntos, corredores y sentidos de observación seleccionados en Bogotá D. C. y los municipios priorizados, durante las franjas horarias y los tipos de día establecidos para las entrevistas realizadas entre agosto de 2025 y marzo de 2026.

	● Encuesta a establecimientos: establecimientos económicos activos y operativos que desarrollan actividades generadoras o atractoras de carga y que se encuentran ubicados en los nodos seleccionados de Bogotá D. C. y los municipios priorizados, durante el periodo comprendido entre finales de julio de 2025 y marzo de 2026.
Unidades estadísticas	Aforos vehiculares ● Unidad de observación: paso o movimiento de un vehículo por el punto, acceso, sentido y periodo horario de observación. ● Unidad de muestreo: no aplica para los vehículos, dado que se realiza el conteo de la totalidad de los pasos vehiculares observados durante cada jornada. Cuando exista selección de puntos o jornadas, la unidad de selección corresponde a la combinación de punto de aforo, sentido vial, tipo de día y jornada de observación. ● Unidades de análisis: ○ Paso o movimiento vehicular: registro individual clasificado según la tipología del vehículo, el movimiento, el sentido y el periodo horario. Flujo vehicular: agregación de los pasos vehiculares por punto, corredor, sentido, franja horaria, tipo de día y tipología vehicular. Encuesta Origen Destino de Interceptación ● Unidad de observación: vehículo de carga interceptado y viaje que se encuentra realizando al momento de la entrevista. El conductor constituye la fuente que suministra la información. ● Unidad de muestreo: vehículo de carga elegible que transita por un punto, sentido vial, franja horaria y tipo de día definidos para la recolección. ● Unidades de análisis: ○ Viaje de carga: desplazamiento caracterizado por su origen, destino, horario, motivo, distancia, tipo de mercancía y demás variables asociadas. ○ Vehículo de carga: vehículo caracterizado según su tipología, carrocería, capacidad, modelo, combustible y condición de carga. ○ Carga transportada: mercancía movilizada durante el viaje, caracterizada según su tipo, peso o volumen y naturaleza. Los horarios, tipos de día, corredores, cordones, zonas y municipios corresponden a dominios de análisis o niveles de desagregación de los resultados, y no a unidades estadísticas.

	Encuesta a establecimientos ● Unidad de observación: establecimiento económico seleccionado, sobre el cual se recolecta información relacionada con su actividad y operación logística. Los propietarios, administradores o responsables designados constituyen la fuente informante. ● Unidad de muestreo: establecimiento económico incluido en el marco estadístico y ubicado en alguno de los nodos definidos para la selección de la muestra. ● Unidades de análisis: ○ Establecimiento económico: unidad caracterizada según su actividad económica, tamaño, ubicación, función logística y procesos de abastecimiento y distribución. ○ Nodo generador o atractor de carga: agrupación de establecimientos o actividades logísticas sobre la cual se presentan resultados agregados, de acuerdo con las categorías definidas en la operación.
Marco estadístico	Encuesta a establecimientos El marco muestral está conformado por los establecimientos económicos con matrícula activa a julio de 2025, ubicados en Bogotá D. C. y los municipios priorizados, e identificados en la base de datos suministrada por la Cámara de Comercio de Bogotá. El marco contiene las variables necesarias para la identificación, ubicación y clasificación de los establecimientos, entre ellas: identificador del establecimiento, dirección, municipio, actividad económica, estado de la matrícula, coordenadas geográficas, nodo logístico y estrato de diseño. La base fue sometida a procesos de depuración, eliminación de registros duplicados, validación de direcciones, georreferenciación, clasificación por actividad económica y asignación a los nodos definidos para la operación estadística. Como resultado, el marco muestral quedó conformado por establecimientos, distribuidos en 14 nodos o estratos, y se utilizó para la selección probabilística de la muestra de la encuesta a establecimientos. Se deberán documentar las posibles limitaciones de cobertura asociadas a establecimientos no registrados, inactivos, con información desactualizada o que no pudieron ser georreferenciados. Encuesta Origen-Destino de Interceptación y aforos vehiculares Estos componentes no cuentan con un marco muestral de lista, debido a su carácter no probabilístico. Para su ejecución se utilizó un marco operativo y geográfico conformado por los puntos, accesos, corredores,

	sentidos viales, franjas horarias y tipos de día definidos para la observación. En el caso de la EODI, este marco incorporó además las tipologías vehiculares y las cuotas o criterios operativos establecidos para la selección de los vehículos a entrevistar.
Fuentes de datos	La operación estadística utiliza fuentes primarias, dado que la información se obtiene directamente de las unidades estadísticas mediante instrumentos diseñados para cada componente: Aforos vehiculares: los datos se obtienen mediante la observación y el conteo directo de los pasos o movimientos vehiculares en los puntos, sentidos y períodos definidos para la operación. Encuesta Origen Destino de Interceptación: los conductores de los vehículos de carga interceptados suministran la información sobre el vehículo, el viaje y la carga transportada mediante entrevista directa. Encuesta a establecimientos: los propietarios, administradores o responsables designados por los establecimientos seleccionados suministran la información sobre las características y operaciones logísticas del establecimiento mediante entrevistas presenciales, telefónicas o virtuales.
Tamaño de muestra	Para la encuesta a establecimientos, el marco muestral comprende establecimientos distribuidos en 14 estratos correspondientes a los nodos definidos para la operación estadística. El diseño establece una muestra de establecimientos, distribuida por estrato según se presenta en la tabla. En los estratos correspondientes al aeropuerto, nodo férreo, comercio minorista cooperativo y comercio minorista de gran distribución se contempla la inclusión de la totalidad de los establecimientos mediante censo. Para los demás estratos se aplica el método de selección probabilística definido en el diseño muestral. La Encuesta Origen Destino de Interceptación utiliza un diseño no probabilístico por cuotas, distribuido por punto, sentido vial, franja horaria, tipo de día y tipología vehicular. Los aforos comprenden el conteo de la totalidad de los pasos vehiculares observados durante las jornadas definidas, por lo que no se establece un tamaño de muestra de vehículos para este componente.

Diseño muestral (si aplica)	La operación estadística integra componentes con diferentes diseños: • Encuesta Origen-Destino de Interceptación: emplea un muestreo no probabilístico por cuotas. Las cuotas se distribuyen según los puntos de interceptación, sentidos viales, franjas horarias, tipos de día y tipologías vehiculares definidos para el operativo. • Aforos vehiculares: corresponde a un componente no probabilístico, debido a que los puntos, sentidos, tipos de día y jornadas de observación se seleccionan de acuerdo con criterios técnicos y operativos. En cada jornada se registra la totalidad de los pasos o movimientos vehiculares observados. • Encuesta a establecimientos generadores y atractores de carga: inicialmente se planteó un diseño de muestreo probabilístico aleatorio estratificado, utilizando como estratos los 14 nodos definidos para la operación. No obstante, como resultado de las condiciones presentadas durante la recolección y de la conformación final de la información disponible, la producción de estimaciones se realiza mediante un diseño de integración de datos con inferencia basada en modelos.
Precisión de los resultados (si aplica)	La precisión y calidad de los resultados se evalúan mediante los indicadores definidos para las estimaciones finales y de acuerdo con la cobertura alcanzada en cada nodo. Los parámetros de error y confianza establecidos en el diseño probabilístico inicial no se aplican automáticamente a las estimaciones obtenidas mediante inferencia basada en modelos. Para la EODI y los aforos vehiculares, por tratarse de componentes no probabilísticos, no se calculan errores de muestreo ni intervalos de confianza asociados a un diseño probabilístico.
Cobertura geográfica	El ámbito geográfico de la operación estadística comprende Bogotá D. C. y los 20 municipios priorizados de la región: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Subachoque, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipacón, Zipaquirá. Dentro de este territorio, la recolección de información se desarrolló en los nodos logísticos, establecimientos, puntos de interceptación, puntos de aforo, corredores y sentidos viales seleccionados para cada componente.

Periodo de referencia	● Período de referencia de los aforos: cada jornada continua de 24 horas observada, en día hábil o no hábil (sábado), durante el operativo realizado entre 2 de julio y el 23 de octubre de 2025. ● Período de referencia de la EODI: las entrevistas realizadas en la encuesta de interceptación se distribuyen a lo largo del período comprendido entre agosto de 2025 y marzo de 2026. (teniendo en cuenta suspensión de actividades por semanas atípicas de recolección de información) ● Período de referencia de las encuestas a establecimientos: las entrevistas se distribuyen a lo largo del período comprendido entre finales de julio de 2025 y marzo de 2026, dependiendo de la fecha de cada entrevista.
Periodo de recolección y frecuencia	El periodo general de recolección de la operación estadística comprende de julio de 2025 a marzo de 2026, con periodos específicos para cada componente: ● Encuesta Origen-Destino de Interceptación: la recolección comprende de agosto de 2025 a marzo de 2026. Las entrevistas se distribuyen entre los puntos de interceptación, sentidos viales, tipos de día y franjas horarias definidos para el operativo, teniendo en cuenta la suspensión de actividades durante semanas consideradas atípicas. Cada vehículo seleccionado es entrevistado una sola vez. ● Encuesta a establecimientos: la recolección comprende desde finales de julio de 2025 hasta marzo de 2026. Cada establecimiento participa una sola vez durante el ciclo de la operación, mediante entrevista presencial, telefónica o virtual, de acuerdo con la estrategia de recolección establecida. ● Aforos vehiculares: la recolección comprende del 2 de julio al 23 de octubre de 2025. En cada punto se realizan jornadas continuas de observación de 24 horas, correspondientes a día hábil o sábado, según la programación del operativo. La operación estadística tiene una periodicidad quinquenal.
Método de recolección o acopio	La información se obtiene mediante los siguientes métodos: ● Encuesta Origen-Destino de Interceptación: entrevista presencial en vía a los conductores de los vehículos de carga seleccionados, mediante un cuestionario estructurado para recolectar información sobre el vehículo, el viaje y la carga transportada. ● Encuesta a establecimientos: entrevista a propietarios, administradores o responsables designados por los

	establecimientos, mediante un cuestionario estructurado aplicado de forma presencial, telefónica o virtual. ● Aforos vehiculares: observación y conteo directo, manual o automático, de los pasos y movimientos vehiculares en los puntos, sentidos y periodos definidos para el operativo, con clasificación por tipología vehicular.
Desagregación geográfica y temática	Desagregación geográfica Los resultados se presentan de acuerdo con los niveles geográficos y espaciales definidos para cada componente de la operación: ● Bogotá D. C. y ámbito regional conformado por los municipios priorizados. ● Municipio, cuando la disponibilidad de información y la calidad de las estimaciones permiten presentar resultados en este nivel. ● Nodo logístico y tipo de nodo generador o atractor de carga. ● Punto de interceptación o aforo, sentido vial, corredor y cordón. ● Zona de Análisis de Transporte (ZAT), para la construcción y presentación de las matrices origen-destino y los análisis espaciales de generación y atracción de viajes. La publicación de resultados para dominios geográficos específicos está sujeta al cumplimiento de los criterios de calidad definidos para la operación estadística. La cobertura de un municipio no implica necesariamente la disponibilidad de estimaciones independientes para ese territorio. Desagregación temática Los resultados se desagregan según las siguientes características: ● Nodo generador o atractor de carga: industria grande, mediana y pequeña; comercio mayorista; comercio minorista independiente, asociado, gran distribuidor, franquicia y cooperativa; centros logísticos; zonas francas; Corabastos; Aeropuerto El Dorado y nodo Km 5. ● Actividad y características del establecimiento: actividad económica, tamaño, función logística y procesos de abastecimiento y distribución. ● Tipología vehicular: vehículos de carga urbana o liviana, C2P, C2G, C3 y C4 o superiores, conforme con la clasificación vehicular adoptada para la operación. ● Características del viaje: origen, destino, motivo, franja horaria, tipo de día, corredor, cordón y zona de análisis. ● Características de la carga: tipo de mercancía, naturaleza, peso o volumen y condición de vehículo cargado o vacío.

	● Operación logística: modalidades de distribución, horarios, despachos y recepciones, actividades de cargue y descargue, flota asociada y comercio electrónico. ● Periodo temporal: día hábil y sábado, así como las franjas horarias definidas para cada componente.
Periodo y frecuencia de entrega de resultados	La publicación de los resultados se realiza una vez por cada ciclo de la operación estadística, cuya periodicidad es quinquenal. Para el análisis de la evolución del transporte de carga se dispone, además, de información correspondiente a los estudios realizados en 2015 y 2020, sujeta a las condiciones de comparabilidad metodológica entre las mediciones.
Medios de difusión y acceso	Los resultados de la operación estadística se publicarán en el Observatorio de Movilidad de Bogotá https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/, donde estarán disponibles para consulta los siguientes productos estadísticos: ● Tablero de visualización de resultados. ● Boletín estadístico. ● Documento de resultados de la Encuesta Origen-Destino de Interceptación. ● Documento de resultados de la encuesta a establecimientos generadores y atractores de carga. ● Documento de resultados de los aforos vehiculares. El acceso a estos productos será público a través del sitio web del Observatorio de Movilidad de Bogotá. La publicación se complementará con un evento de lanzamiento y socialización de los principales resultados dirigido a los diferentes usuarios de la información.