

Bogotá D.C., 17 de septiembre de 2023

Doctor  
**EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA**  
 Subsecretario de Despacho  
 Concejo de Bogotá D.C.  
 Email: [secretariageneral@concejobogota.gov.co](mailto:secretariageneral@concejobogota.gov.co)  
 Ciudad

**Asunto:** Respuesta a PQRSD-E23-01581  
**Referencia:** Proposición No. 515 de 2023. Captura de valor del suelo.



**Asunto:** Respuesta a PQRSD-E23-015  
**Destino:** Edgar Orlando Romero Daza  
**Anexos:** N/A  
**Dep:** Gerencia de Comunicaciones  
**RAD:** PQRSD-S23-01428

CONCEJO DE BOGOTÁ 19-09-2023 12:05:45  
 2023ER17575 O 1 Fol:3 Anex:0  
 ORIGEN: EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A./JOSE LEONIDAS NARVAEZ M  
 DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/RO  
 ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 515 DE 2023  
 OBS: ---

Respetado doctor Romero,

En atención a su solicitud, en lo que compete a la Empresa Metro de Bogotá (EMB), me permito dar respuesta en los siguientes términos:

- Informe de manera detallada cómo han desarrollado la integración de instrumentos de captura de valor del suelo, cuáles son las proyecciones de implementación y el recaudo esperado**

**Respuesta:** A la fecha se han realizado proyecciones de captura de valor por los siguientes conceptos: i) explotación comercial de las áreas disponibles al interior de las estaciones; ii) explotación comercial de desarrollos inmobiliarios conexos a la infraestructura y iii) cargas por edificabilidad adicional.

El resumen de los valores que fueron presentados a la Dirección Técnica de Inteligencia para la Movilidad, de la Secretaría Distrital de Movilidad, para el Marco Fiscal de Mediano Plazo - MFMP en pesos de 2023 se presenta a continuación:

Ilustración 1: Proyecciones de ingresos por captura de valor para el MFMP

AÑOS	INGRESOS POR CAPTURA DE VALOR			
	EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LAS ÁREAS DISPONIBLES DE LAS ESTACIONES	EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE DESARROLLOS INMOBILIARIOS CONEXOS	CARGAS POR EDIFICABILIDAD	TOTAL CAPTURA DE VALOR
	L	M	N	O=L+M+N
2023	-	-	12.130	12.130
2024	-	-	-	-
2025	-	-	-	-
2026	-	-	-	-
2027	-	-	-	-
2028	8.659	1.260	-	9.920
2029	11.886	3.917	-	15.802
2030	15.303	6.887	-	22.191
2031	15.763	9.551	-	25.313
2032	16.235	12.958	-	29.193
2033	20.067	17.999	-	38.067
2034	20.669	23.883	-	44.552
<b>TOTAL</b>	<b>108.583</b>	<b>76.455</b>	<b>12.130</b>	<b>197.168</b>

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2023

Los ingresos por “cargas por edificabilidad” corresponden a los efectivamente recaudados por la Secretaría Distrital de Hacienda y deberán ser actualizados según avance el recaudo por esta compensación.

**2. Informe si a la fecha se han recaudado recursos por medio de instrumentos de captura de valor del suelo, en caso de ser así, especifique por proyecto, fecha, área de influencia y valor recaudado**

**Respuesta:** En línea con lo anterior, las proyecciones del Marco Fiscal de mediano plazo, se tiene efectivamente recaudado por concepto de cargas por edificabilidad adicional, un monto acumulado desde 2019 hasta el 31 de julio de 2023, de \$ 12.130 millones de pesos. Dicho monto ha sido recaudado por la Secretaría Distrital de Hacienda

**3. Por favor mencione cómo se ha implementado el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible - DOTS o qué proyectos se espera implementar bajo este enfoque**

**Respuesta:** El proyecto Metro además de ser un proyecto de transporte es una oportunidad de transformación urbana, debido a que permite la intervención del entorno en donde se localiza la infraestructura. En el caso de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) se plantean las siguientes intervenciones en el marco de la construcción del proyecto, que aportan a la consolidación de un modelo de ciudad orientada al transporte sostenible.

- Construcción de 16 estaciones, las cuales contarán con locales comerciales y servicios a la ciudadanía.
- Reconfiguración completa de los corredores viales por donde pasa el metro (22,2 km) en los que se privilegiará el transporte no motorizado.
- Renovación de 1,3 millones metros cuadrados y generación de 94 mil metros cuadrados de espacio público.
- Construcción de 19 kilómetros de ciclorruta a lo largo del trazado y 9.750 cupos de ciclo parqueaderos al interior de las estaciones.
- Integración con 10 estaciones de TransMilenio.

Adicional a esto, se pretende que alrededor de las estaciones y su área de influencia se detonen procesos de revitalización urbana. En ese sentido, un componente importante en el modelo de ordenamiento es el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), el cual contempla la generación de mayores aprovechamientos para el desarrollo urbano en el área de influencia de la infraestructura de transporte, buscando la densificación y desarrollo de usos mixtos que permitan consolidar una ciudad de proximidad, así como la promoción de modos no motorizados.

De acuerdo con lo anterior, el Plan de Ordenamiento Territorial definió las Áreas de Integración Multimodal (AIM) como “*ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños*

*que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales” para concretar el modelo de ordenamiento territorial.*

En estas zonas los entes gestores del sector movilidad, que incluyen a la Empresa Metro de Bogotá, podrán desarrollar Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS) con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. Para estos proyectos aplica la norma urbanística del tratamiento de renovación urbana y del área de actividad estructurante receptora de actividades económica.

Los PRUMS también podrán ser desarrollados por privados que deberán cumplir con las obligaciones urbanísticas establecidas en la normativa. Ahora bien, el POT establece incentivos para la vinculación del sector privado con el sector público para el desarrollo de este tipo de proyectos. Por ejemplo, no será obligatoria la formulación y adopción de plan parcial aun cuando se superen el índice de construcción de 7.0. Finalmente, en el POT se establecieron las condiciones para la generación de proyectos urbanísticos asociados a la infraestructura, y que tienen como objetivo consolidar un modelo de ordenamiento alrededor del sistema de transporte para mejorar las condiciones y la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Cordialmente,







JOSE LEONIDAS  
NARVAEZ  
MORALES

**LEONIDAS NARVÁEZ**  
Gerente General  
Empresa Metro de Bogotá

Copia: [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)

Proyectó:

Pregunta 1 y 2: Simón Mesa – Profesional GDU   
Alexander Rodríguez – Profesional GDU   
Kely Martín – Profesional GDU   
Pregunta 3: Mauricio Chaves – Profesional GDU 

Aprobó: Adriana Cabeles – Gerente de Desarrollo Urbano, Inmobiliario e Ingresos no Tarifarios 