

Bogotá D.C., 11 de diciembre de 2025

Doctor  
David Andrés Giraldo Umbarila  
Subsecretario de Despacho  
Concejo de Bogotá  
Calle 36 No. 28ª – 41  
[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)  
[correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)  
2088210  
Código Postal 111311  
Ciudad

Asunto: Proposición 1401 de 2025 - 2025-ER-65276 TMSA.

Respetado Doctor Giraldo:

En atención a la proposición del asunto, **Tema: “LOS PRUMS Y LA CAPTURA DE VALOR.”** TRANSMILENIO S.A., presenta respuesta en el marco de sus competencias en los siguientes términos:

**1. ¿Cuál va ser la participación del distrito capital en la captura de valor de estos desarrollos urbanísticos, construidos en suelos de propiedad de una empresa pública?**

La participación de TMSA en la captura de valor de los desarrollos urbanísticos asociados a la infraestructura de transporte se concreta a través de su rol de operador urbano que le permite habilitar la norma para el aprovechamiento urbanístico de los predios, a partir de lo previsto en el POT (Decreto 555 de 2021) y los procedimientos derivados —como la delimitación de PRUMS y la regulación aplicable a predios remanentes y servicios conexos—, a cambio de una retribución.

Este esquema permite promover desarrollos orientados al transporte (DOT), en línea con el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026, el Plan Distrital de Desarrollo 2024–2027 y el POT 555 de 2021. La captura económica del valor que realiza TRANSMILENIO S.A., de acuerdo con las Leyes 1753 de 2015, 1955 de 2019 y 2294 de 2023, se destina a la financiación del sistema y a su ente gestor.

**2. ¿Cuál es el propósito central del modelo PRUMS y cómo se justifica que TransMilenio asuma el rol de operador inmobiliario?**

El propósito central del modelo de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible —PRUMS— se fundamenta en lo previsto por el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Decreto Distrital 555 de 2021), según el cual la red de transporte público constituye un componente ordenador del territorio. Desde esta perspectiva, los PRUMS se conciben como

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
Código postal: 111071  
Teléfono: (601) 2203000  
Información: línea (601) 4824304  
[www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)



instrumentos de intervención integral orientados a articular la infraestructura de transporte con procesos de renovación urbana, mejoramiento del espacio público y promoción de usos mixtos, en coherencia con los fines constitucionales y legales del ordenamiento territorial previstos en el artículo 287 de la Constitución Política y en los artículos 3, 5 y 8 de la Ley 388 de 1997.

La finalidad esencial de los PRUMS es la captura del valor urbano asociado a la infraestructura de transporte, con el fin de reintegrarlo al sistema de transporte. En este sentido, los PRUMS permiten encauzar hacia el interés general los beneficios derivados de las condiciones urbanísticas habilitadas por el operador urbano, evitando que tales efectos se traduzcan exclusivamente en valorizaciones privadas sin retorno para la ciudad.

La participación de TRANSMILENIO S.A. en la delimitación y ejecución de los PRUMS se justifica plenamente en el marco jurídico vigente. El Decreto 062 de 2025 enlista en el artículo 5 los Operadores Urbanos Públicos para Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible PRUMS, siendo uno de ellos TMSA.

A su vez, el Acuerdo 004 de 1999, modificado por el Acuerdo 927 de 2024, faculta a la entidad para liderar, estructurar, promover, desarrollar y ejecutar proyectos urbanísticos en las áreas de influencia del sistema. Estas disposiciones se articulan con la habilitación conferida por el parágrafo del artículo 182 de la Ley 2294 de 2023 –Plan de desarrollo vigente “Colombia Potencial Mundial de la Vida”–, que autoriza a los entes gestores de sistemas de transporte masivo a desarrollar proyectos urbanísticos o actividades colaterales en predios vinculados al sistema, siempre que los recursos se destinen a la financiación del propio sistema de transporte o a sus entes gestores.

### ***3. ¿Qué porcentaje de la captura de valor de los proyectos urbanísticos quedará en manos del Distrito Capital?***

La captura de valor generada a través de los PRUMS y de los esquemas de explotación colateral es, por definición, el beneficio que TRANSMILENIO S.A. obtiene por la habilitación normativa o por el uso estratégico de sus activos. Todo el valor capturado mediante estos instrumentos se queda íntegramente en el Distrito, ya que la normativa vigente exige que dichos recursos se destinen exclusivamente a financiar el sistema de transporte público o a su ente gestor.

### ***4. ¿Cómo se definirá la participación de TransMilenio frente a la de los desarrolladores en los PRUMS?***

La participación de TRANSMILENIO S.A. frente a los beneficios generados por la habilitación de norma generada por los PRUMS se define caso a caso, con base en las condiciones urbanísticas, económicas y operativas de cada predio. No existe un porcentaje fijo ni un esquema predeterminado: la distribución de roles y beneficios depende de la potencialidad del proyecto, su comportamiento de mercado, los riesgos involucrados y el modelo de negocio más adecuado.

R-DA-005 septiembre de 2024

**TRANSMILENIO S.A.**

Avenida Calle 26 # 69-76  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
Código postal: 111071  
Teléfono: (601) 2203000  
Información: línea (601) 4824304  
[www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)



Para ello, TRANSMILENIO S.A. aplica una metodología técnica, jurídica y financiera que permite identificar cuál es la forma de participación que garantiza la mayor captura de valor para el sistema de transporte. En función de este análisis, se determina el alcance de la intervención de la entidad y las obligaciones del desarrollador, asegurando en todos los casos que la retribución al Distrito sea proporcional, eficiente y ajustada a la realidad del proyecto.

**5. *¿Qué mecanismos utilizará el Distrito para garantizar que los suelos públicos generen beneficios públicos proporcionales?***

Esta pregunta será respondida por la Secretaría Distrital de Planeación.

**6. *¿Se ha evaluado la posibilidad de que los ingresos inmobiliarios de TransMilenio contribuyan a financiar una eventual tarifa cero?***

Es preciso mencionar que, actualmente el Sistema se financia vía tarifa de usuario (proviene de los pasajes pagados por los usuarios en los componentes Troncal, Zonal y Cable) y aportes del presupuesto distrital al FET (transferencias de la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad). Sin embargo, se considera necesario consolidar fuentes alternativas de financiación para hacer más asequible el Sistema para todos los usuarios. En línea con lo anterior, algunas de estas fuentes son:

Fuentes de Financiamiento Alternativas: ingresos provenientes del estacionamiento en vía pública, excedentes de multas de tránsito, cobros por congestión (Pico y placa solidario) y negocios colaterales como potenciales ingresos inmobiliarios. Estas medidas buscan disminuir la dependencia exclusiva de los ingresos por tarifas de los usuarios.

Por otra parte, dentro de las nuevas fuentes de ingreso que puede explotar TRANSMILENIO S.A. están aquellas relacionadas con su nuevo rol como desarrollador inmobiliario, mediante el cual se contempla el desarrollo de proyectos de renovación urbana y alianzas comerciales e inmobiliarias en estaciones para diversificar los ingresos, crear entornos urbanos más seguros e incentivar mayor uso del Sistema.

El enfoque de los Proyectos de Renovación Urbana y Movilidad Sostenible (PRUMS) permite a TRANSMILENIO S.A. generar ingresos por actividades no tarifarias (arrendamientos, concesiones comerciales, venta de derechos de construcción, etc.).

Estos ingresos no tarifarios son cruciales porque permitirían aliviar la presión sobre el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Cada peso generado por explotación inmobiliaria o comercial es un peso menos que debe aportar el Distrito para cubrir el diferencial tarifario y la exploración de opciones tarifarias diferentes para los usuarios del SITP.

Así mismo, el desarrollo inmobiliario con enfoque en renovación urbana cerca de las estaciones (desarrollo orientado al tránsito o Transit-Oriented Development - TOD) fomenta el uso del

sistema al permitir o impulsar proyectos residenciales, comerciales y de oficinas adyacentes a las estaciones y portales, se reduce la necesidad de usar vehículo particular. Las personas que viven o trabajan allí tienen un incentivo directo para usar el SITP, aumentando el número de viajes y, por ende, los ingresos por tarifa.

En resumen, la estrategia de los PRUMS es una medida inteligente que ataca el problema del déficit desde dos ángulos: aumenta los ingresos por fuentes no tarifarias y, al mismo tiempo, incrementa los ingresos por tarifa al fomentar una mayor demanda de viajes. Es una tendencia global en sistemas de transporte que buscan la sostenibilidad.

Tomando como referencia el contexto anterior, respecto al ajuste tarifario y una posible tarifa cero, se informa que, a partir de febrero, el Distrito dispuso de un nuevo programa de ayudas y estructura tarifaria que beneficia a las poblaciones más vulnerables en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Este esquema, definido por el Plan Distrital de Desarrollo 'Bogotá Camina Segura' reemplazó los descuentos anteriores por pasajes gratuitos dirigidos inicialmente a personas mayores de 62 años, personas con discapacidad y hogares en situación de pobreza y pobreza extrema, por lo cual, ya se cuenta con tarifa cero para poblaciones vulnerables.

El beneficio de los subsidios cuenta con una inversión anual de más de 100 mil millones de pesos y estuvo disponible desde el mismo mes de su lanzamiento beneficiando así a más de 820 mil personas que hacen parte de la población más vulnerable de la ciudad, a través de la estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

En el marco de este nuevo modelo, los hogares en condición de pobreza reciben entre cinco y 12 pasajes gratuitos al mes, con un diferencial en la asignación del número de pasajes para personas mayores y personas con discapacidad. De esta forma, se otorga beneficios a las poblaciones que requieren de ellos.

Así mismo, en el año 2025, los beneficios tarifarios también se traducen a otros ámbitos como el aumento en el tiempo de los transbordos puesto que, para todos los usuarios, también se amplió la ventana de tiempo para realizar transbordos a costo cero de 110 minutos a 125 minutos para los usuarios con la tarjeta TuLlave personalizada. También, desde el 20 de marzo de 2025 y con implementación completa en junio de 2025, se dispuso la estrategia del TransMipass que permite a los usuarios más frecuentes adquirir un paquete de 65 viajes mensuales a un costo mucho menor que si realizaran la compra de forma individual.

No obstante, desde TRANSMILENIO S.A. se precisa que, la Tarifa al Usuario está determinada por la política tarifaria definida por la Administración Distrital. Lo anterior, reglamentado por el Decreto Distrital 309 de 2009 en su artículo 22 de la siguiente manera:

*“Artículo 22°. - Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP. Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas,*

R-DA-005 septiembre de 2024

**TRANSMILENIO S.A.**

Avenida Calle 26 # 69-76  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
Código postal: 111071  
Teléfono: (601) 2203000  
Información: línea (601) 4824304  
[www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)



*de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.”*

Por su parte, TRANSMILENIO S.A. de acuerdo con sus funciones, proyecta los ingresos, costos y diferencial tarifario del Sistema y estas estimaciones son plasmadas en estudios técnicos, fundamentados únicamente en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP, a manera de herramienta que facilite a las instancias correspondientes la toma de decisiones.

Así entonces, es necesario resaltar que TRANSMILENIO S.A. no está facultado para dictar política pública en general y en particular, no está facultado para dictar la política de precios de tarifas a los usuarios. Así mismo, es importante tomar en cuenta que, el Distrito ha realizado un esfuerzo muy importante para cubrir el diferencial tarifario del Sistema y garantizar la prestación del servicio esencial de transporte público de la ciudad de Bogotá.

***7. ¿Cuáles son los criterios bajo los cuales se adjudicará el proyecto Metrópolis y por qué se plantea adjudicarlo a un privado?***

El proyecto Metrópolis se desarrolla sobre predios privados, y en este contexto el PRUMS funciona exclusivamente como un instrumento habilitador de norma urbanística. Su finalidad es permitir que el predio privado se desarrolle bajo parámetros urbanísticos definidos por la administración y, a cambio, generar una contraprestación a favor de TRANSMILENIO S.A.

***8. ¿Qué medidas se implementarán para evitar que se repita el modelo en el que el sector público asume los costos y los privados capturan la mayor parte de las utilidades?***

El modelo diseñado por TRANSMILENIO S.A. está orientado precisamente a evitar que el sector público asuma los costos mientras los privados concentran la mayoría de las utilidades. En el marco de los PRUMS y de los esquemas de explotación colateral, la estructura institucional garantiza que los riesgos técnicos, financieros, constructivos y de mercado sean asumidos por el privado, mientras que la entidad pública obtiene desde el inicio una retribución clara y proporcional derivada de la habilitación normativa.

***9. ¿Qué porcentaje de utilidades recibiría el Distrito bajo este nuevo esquema de negocio?***

El porcentaje de utilidades o beneficios que recibe el Distrito —a través de TRANSMILENIO S.A.— no es uniforme ni predeterminado, pues depende de las condiciones específicas, la vocación urbanística y la potencialidad económica de cada predio o proyecto. Cada operación inmobiliaria presenta un comportamiento distinto en términos de mercado, riesgos, escalas de inversión, cargas urbanísticas y modelo de negocio, por lo que la retribución debe determinarse caso a caso.

Para ello, TRANSMILENIO S.A. aplica una metodología de valoración técnica, jurídica y financiera que permite identificar el esquema de captura de valor más favorable, garantizando que la entidad reciba el mayor beneficio posible dentro de las condiciones del proyecto y del mercado.

#### ***10. ¿Cómo se garantizará la transparencia en la selección de los operadores y desarrolladores privados?***

TRANSMILENIO S.A. construyó un procedimiento institucional para orientar la selección de operadores y desarrolladores privados en proyectos PRUMS y en actividades de explotación colateral, con el fin de asegurar que todas las decisiones se adopten bajo criterios objetivos, verificables y acordes con los principios de transparencia y publicidad.

Este procedimiento establece un marco técnico, jurídico y financiero que permite estructurar procesos competitivos con reglas claras y trazabilidad documental. En términos generales, la transparencia se garantiza mediante:

- Convocatorias abiertas y de carácter permanente: Las oportunidades de negocio se publican a través de los canales oficiales, lo que permite la participación plural y evita barreras injustificadas de acceso.
- Requisitos habilitantes y criterios objetivos de evaluación: Cada oferente debe acreditar idoneidad jurídica, técnica, financiera y reputacional. Las propuestas se analizan con base en criterios comparables previamente definidos, lo que elimina discrecionalidades y favorece decisiones sustentadas.
- Estructuración técnica previa y estudios de soporte: Toda decisión se soporta en documentos técnicos, económicos y jurídicos que describen la oportunidad, los riesgos, las alternativas y las condiciones del proceso, garantizando que la selección del aliado responda al interés público.
- Registro y trazabilidad del proceso: Cada proceso cuenta con un expediente digital que conserva documentos de soporte, verificaciones de idoneidad, análisis comparativos, actas y soportes de negociación, asegurando que la decisión final pueda ser verificada.

En conjunto, estas herramientas conforman un esquema que garantiza objetividad, competencia y transparencia en la selección de operadores y desarrolladores privados, asegurando que las decisiones maximicen el valor público y se ajusten a los principios que rigen la gestión de los recursos bajo responsabilidad de TRANSMILENIO S.A.

#### ***11. ¿Existe un análisis comparativo entre los costos y beneficios de que TRANSMILENIO o RENOBO asuma directamente los proyectos frente a entregarlos a privados?***

En primer lugar, es necesario diferenciar entre predios privados y predios públicos, pues el alcance del PRUMS y las alternativas institucionales son distintas en cada caso.



En el caso de predios privados, como ocurre en Metrópolis, el PRUMS opera exclusivamente como un instrumento habilitador de norma urbanística. Su función, prevista en el POT Decreto 555 de 2021, consiste en permitir que el propietario privado desarrolle su predio bajo parámetros normativos definidos por la administración, y que, a cambio de esa habilitación, TRANSMILENIO S.A. reciba una contraprestación como mecanismo de captura de valor. En este esquema, el privado mantiene íntegramente su derecho a desarrollar el proyecto y, por lo tanto, no es procedente evaluar la ejecución directa por parte del sector público, dado que tal ejecución no constituye el objeto ni la lógica del instrumento.

En el escenario de los predios públicos vinculados a la infraestructura de transporte, existen múltiples alternativas. En estos casos, TRANSMILENIO S.A. realiza análisis comparativos que pueden incluir:

- La operación del proyecto por parte de un tercero privado a cambio de un esquema de remuneración;
- La ejecución directa a través de una entidad como RENOBO, cuando el proyecto y las condiciones territoriales y de oportunidad así lo permitan;
- La evaluación de modelos de asociación o estructuración conjunta que optimicen la distribución de riesgos y la retribución al sistema.

Cada alternativa se estudia en función del enfoque, escala, riesgos, vocación y objetivos públicos del proyecto. A partir de este análisis se determina la estrategia que garantice la captura de valor más eficiente, asegurando que los beneficios generados por el desarrollo retornen al sistema de transporte y al Distrito.

## ***12. ¿En qué momento entrará la Empresa Metro de Bogotá como desarrollador de PRUMS y en que polígonos?***

Responde la Empresa Metro de Bogotá.

## ***13. ¿Qué entidad del Distrito supervisará la ejecución de los PRUMS y el cumplimiento de los objetivos públicos?***

La ejecución de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible –PRUMS– no se supervisa a través de una única entidad, sino mediante dos capas complementarias de control: la propia norma urbanística que el PRUMS habilita y el acuerdo jurídico que regula la operación de captura de valor.

En primer lugar, un PRUMS es, en esencia, un acto administrativo de carácter urbanístico que delimita un ámbito, define parámetros de edificabilidad, usos y cargas, y habilita el régimen aplicable según el POT. Su materialización no se da por el solo acto de delimitación, sino mediante

la licencia urbanística que expide la autoridad competente. Es en esta licencia donde se concretan de manera obligatoria las obligaciones, los estándares urbanísticos y las cargas derivadas del proyecto. Dado que la licencia es un acto reglado, los mecanismos legales de control propios de la licencia urbanística —incluidos la inspección, vigilancia y control ejercidos por las autoridades competentes— garantizan que el proyecto se ejecute conforme a los parámetros aprobados.

En paralelo al instrumento urbanístico, el componente de captura de valor se desarrolla mediante el acuerdo jurídico suscrito entre TRANSMILENIO S.A. y el interesado, el cual precisa las obligaciones económicas, constructivas o demás que resulten aplicables. En este marco contractual se establecen los mecanismos de seguimiento, control, supervisión e intervención necesarios para asegurar que los objetivos públicos del proyecto se cumplan y que los beneficios derivados del desarrollo retornen efectivamente al sistema de transporte y a la ciudad. Dichos acuerdos definen garantías, hitos de cumplimiento, esquemas de verificación y demás mecanismos que permiten a la entidad exigir el desempeño adecuado por parte del desarrollador.

De esta manera, la supervisión de un PRUMS opera simultáneamente a través de la autoridad urbanística y de control policivo, que controla el cumplimiento de la norma mediante la licencia, y de TRANSMILENIO S.A., que vigila el cumplimiento de las obligaciones asociadas al esquema de captura de valor a través del contrato correspondiente. Ambos instrumentos, actuando de forma complementaria, aseguran la alineación del proyecto con los objetivos públicos del Distrito.

#### ***14. ¿Cómo se va a evitar que el déficit del sistema de transporte siga aumentando por la diferencia entre tarifa técnica y tarifa al usuario?***

La labor de TRANSMILENIO S.A. como ente gestor consiste en realizar una planeación integral en procura de la sostenibilidad financiera del Sistema, esto de acuerdo con las definiciones normativas y contractuales. TRANSMILENIO S.A. ha realizado y continuará realizando acciones y eficiencias operacionales con el objetivo de reducir los recursos para cubrir el déficit del Sistema. Entre estas eficiencias se encuentran:

- Reducción de costos y eficiencia operativa: estrategias continuas para la optimización operacional y modificaciones contractuales, incluyendo mejoras en la compra de flota y la reducción de costos operativos. Estos esfuerzos son esenciales para mantener la sostenibilidad del Sistema en el mediano y largo plazo.
- Iniciativas para atraer demanda: mejorar la seguridad y la calidad del servicio con el objetivo de atraer más usuarios al Sistema, lo cual es crucial para aumentar los ingresos y reducir el déficit.
- Continuar reduciendo la evasión: Se busca continuar con la disminución de la evasión, tanto del componente troncal como zonal, implicando el aumento en la demanda paga y por ende un crecimiento en los ingresos del Sistema. Este planteamiento exige esfuerzos adicionales a los que ya se han implementado, particularmente, en la reducción de la evasión en el componente zonal.



- **Expansión de Líneas Troncales:** La expansión de las líneas troncales y la entrada en operación de nuevos corredores están diseñadas para aumentar la demanda y mejorar la cobertura del servicio. Debido a que el componente troncal es más eficiente en términos económicos que el componente zonal, se espera que se reduzca el déficit.

- **Propuestas de cofinanciación:** lograr la Cofinanciación por parte del Gobierno Nacional, tanto para la adquisición de nueva flota, como de la flota de cero y bajas emisiones ya adquirida. Esto es fundamental para reducir el déficit del Sistema y asegurar su sostenibilidad financiera a largo plazo.

- **Extensión vida útil de la flota,** de 10 a 15 años, de los concesionarios de Fase IV: Esta estrategia implica buscar la renegociación de los contratos de provisión y operación que permitan la extensión de la vida útil de la flota vinculada por los concesionarios de Fase IV y con ello una disminución en la tarifa de provisión que actualmente se reconoce a estas concesiones.

Sin embargo, algunas de estas estrategias dependen de los acuerdos que se logren con diferentes actores, como la cofinanciación del Gobierno Nacional o las negociaciones con los concesionarios de Fase IV para extender la vida útil de la flota. En consecuencia, los resultados se reflejarán en una reducción de costos del Sistema solo en la medida en que dichos acuerdos se materialicen.

### ***15. ¿Qué papel desempeñará o cómo se afectará el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) dentro del nuevo modelo?***

Nos permitimos informar que el modelo está orientado a generar recursos adicionales para el sistema de transporte y para su ente gestor en cumplimiento de lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo y en las facultades otorgadas a los sistemas masivos para desarrollar actividades urbanísticas complementarias. Esta medida busca contar con un recurso colateral que permita la disminución del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

### ***16. ¿Qué razones justifican que el primer proyecto inmobiliario de TransMilenio, metrópolis, no se ejecute directamente desde el sector público?***

En primer lugar, es necesario precisar que Metrópolis se desarrolla sobre un predio de propiedad privada. En este contexto, y conforme a lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá –POT 555 de 2021–, la esencia de un PRUMS en suelo privado consiste en habilitar la norma urbanística mediante un acto administrativo y, a cambio de ello, obtener una contraprestación a favor de TRANSMILENIO S.A. como mecanismo de captura de valor.

Es decir, el propósito del PRUMS no es que la entidad pública se convierta en constructora o promotora de proyectos privados, pues ello implicaría asumir riesgos, inversiones y actividades que exceden la naturaleza del instrumento. La operación inmobiliaria en estos casos corresponde

al propietario o desarrollador privado, quien es el llamado a materializar el proyecto edificatorio bajo las condiciones urbanísticas habilitadas por el PRUMS y a cumplir las obligaciones derivadas del esquema de captura de valor.

En consecuencia, no existe justificación jurídica, urbanística ni financiera para que TRANSMILENIO S.A. ejecute directamente la construcción de Metrópolis. Su papel se limita —como lo define el marco del POT y de los PRUMS— a delimitar el instrumento, habilitar parámetros urbanísticos y asegurar que la ciudad capture los beneficios asociados a esa habilitación, mientras que el riesgo y la ejecución constructiva permanecen en cabeza del privado titular del predio.

De esta manera, el esquema respeta la naturaleza del PRUMS, garantiza un retorno de valor proporcional para el sistema de transporte y evita que recursos públicos se destinen a desarrollar proyectos cuya ejecución corresponde, por regla, al propietario privado del suelo.

### ***17. ¿Cómo se medirá el impacto social, urbano y financiero de los PRUMS sobre la ciudad?***

Respecto al numeral 17, la entidad con las competencias para dar respuesta es la Secretaría Distrital de Planeación.

### ***18. ¿De qué forma participarán las comunidades locales en la formulación y seguimiento de estos proyectos?***

La participación de las comunidades locales en relación con los PRUMS se garantiza, en primer lugar, mediante la publicidad de la información a través de los canales habilitados por el Distrito, entre ellos la plataforma LegalBog y los medios institucionales de TRANSMILENIO S.A., donde existe una sección específica destinada a la publicación de este tipo de proyecto. La publicación previa permite que cualquier ciudadano acceda a los documentos, conozca el alcance del proyecto y formule observaciones o propuestas dentro de los espacios establecidos por la normativa, asegurando así el principio de participación incidente en los términos definidos por el ordenamiento jurídico.

Adicionalmente, cada proyecto se analiza bajo un enfoque diferencial, dependiendo de sus particularidades urbanas, sociales y territoriales. En los casos en que se identifiquen moradores o actividades productivas susceptibles de protección, se aplicará lo previsto en el marco normativo vigente al momento de adelantar la operación. De igual manera, cuando existan intereses expresos de actores locales —como las Juntas Administradoras Locales u organizaciones vecinas— TRANSMILENIO S.A. realiza socializaciones puntuales, orientadas a transmitir la información y facilitar la participación incidente.

En conjunto, estos mecanismos permiten que la ciudadanía acceda a la información de manera clara y oportuna, y que la participación incidente se ejerza dentro de los canales formales establecidos, garantizando transparencia y adecuada comunicación.

***19. ¿Cuál será la política del Distrito frente a la valorización del suelo generada por la inversión pública?***

Respecto al numeral 19, la entidad con las competencias para dar respuesta es la Secretaría Distrital de Planeación.

***20. ¿Cómo se garantizará que estos proyectos no terminen beneficiando de forma desproporcionada a actores privados?***

La garantía de que estos proyectos no beneficien de manera desproporcionada a actores privados se basa en dos mecanismos complementarios. En el plano urbanístico, la delimitación del PRUMS y la licencia urbanística fijan las cargas, obligaciones y estándares que deben cumplirse, lo cual asegura que el desarrollo responda a los criterios de reparto de cargas y beneficios previstos desde el POT. En el plano contractual, los acuerdos de captura de valor que celebra TRANSMILENIO S.A. definen las retribuciones que deben retornar y beneficiar al sistema, de acuerdo con la metodología y parámetros establecidos por la entidad, que garantizar un reparto equitativo y la selección objetiva del desarrollador, que garantizar un reparto equitativo y la selección objetiva del desarrollador.

Con esta combinación de control normativo y control contractual, se garantiza que los proyectos se estructuran bajo criterios de proporcionalidad, equidad y valor público.

***21. ¿Cuál es el cronograma de implementación de los PRUMS y en qué etapa se encuentra actualmente el proyecto Metrópolis?***

Los documentos del PRUMS nuevo Metrópolis fueron radicados en TRANSMILENIO S.A. el 23 de abril de 2025. Surtido el proceso de revisión y negociación entre TRANSMILENIO S.A. y los promotores del proyecto, en su rol de operador urbano del distrito y en cumplimiento de lo dispuesto en el decreto distrital 061 de 2025, TMSA radicó los documentos ante la Secretaría Distrital de Planeación, mediante oficio con radicado no. 2025-EE-35191 de TMSA, para adelantar la revisión y adopción mediante decreto de delimitación de dicho PRUMS.


***22. ¿Qué mecanismos de rendición de cuentas implementará la administración para informar periódicamente sobre los resultados de estos desarrollos inmobiliarios?***

TRANSMILENIO S.A. presenta periódicamente informes de rendición de cuentas en los que presenta información detallada sobre su gestión, proyectos y resultados. En ese contexto, los

avances y resultados asociados a los desarrollos inmobiliarios y a los negocios derivados de estos serán incorporados dentro de los reportes periódicos de la entidad.

En los anteriores términos, se presenta respuesta de la petición del asunto.

Atentamente,

 Firmado Electrónicamente  
\*11/12/2025 20:07:16  
**Por: MARIA FERNANDA  
ORTIZ CARRASCAL**

**María Fernanda Ortiz Carrascal**  
**Gerente General**

Proyectó: Catherine Isabel Osejo Dager - Subgerencia de Negocios Colaterales  
Daniel Sánchez Montaña - Gerencia General  
Revisó: Catherine Isabel Osejo Dager - Subgerencia de Negocios Colaterales  
Alejandro Beltrán - Gerencia General  
Aprobó: Marcos Antonio Ataya Saray - Subgerente de Desarrollo Inmobiliario y de Negocios  
Código: 801

R-DA-005 septiembre de 2024

**TRANSMILENIO S.A.**

Avenida Calle 26 # 69-76  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
Código postal: 111071  
Teléfono: (601) 2203000  
Información: línea (601) 4824304  
[www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)

