



Documento maestro de diagnóstico sobre la situación y retos de
Bogotá Región para pre candidatos a la Alcaldía Mayor
de Bogotá y a la Gobernación de Cundinamarca

ESTADO DE BOGOTÁ REGIÓN

Cámara de Comercio de Bogotá
Vicepresidencia de Articulación Público Privada

Abril de 2015

Diseño y diagramación:
María Cristina Garzón P.

Contenido

1.	VISIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA CIUDAD REGIÓN	5
	Gestión Estratégica de la Ciudad Región	6
2.	DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN	11
	Crecimiento Económico	11
	Dinámica Empresarial, Emprendimiento y Formalización	14
	Mercado Laboral y Pobreza	17
	Logística Regional	20
	Inversión Extranjera Directa	23
	Innovación	28
3.	INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD	33
	Sistema Integrado de Transporte Público	35
	Transmilenio	38
	Metro de Bogotá	40
	Trenes Ligeros	41
	Concesiones	43
	Bicicletas y Peatones	44
4.	DESARROLLO INTEGRADO DEL TERRITORIO	47
	Integración Territorial	48
	Agenda Regional – Proyectos Articuladores Prioritarios para la Ciudad Región	51
	Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo	60
5.	EDUCACIÓN	65
6.	SEGURIDAD CIUDADANA Y EMPRESARIAL	69
	Percepción y Victimización	70
	Comportamiento Delictivo en Bogotá	76
	Balance de la Seguridad en Cundinamarca, 2014	85
7.	GOBERNANZA	89
	Percepción sobre la Gobernanza en Bogotá Región	90
	Modelos de Gobierno	93
8.	ESTADO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS DE BOGOTÁ	97
	Los ingresos	97
	Los gastos	102
	La deuda	104

1. Visión y perspectivas de la Ciudad Región

En el 2025, en Bogotá y la región vivirán más de 10 millones de habitantes. Esto significa que la ciudad región tendrá que crecer como ciudad **habitável, próspera, innovadora, incluyente y sostenible**, que entienda y viva su rol como **articulador regional y global**.

Esta condición exige que los futuros gobernantes de la ciudad y de la región tengan la capacidad de convocar al sector público, sector empresarial, academia y sociedad civil, **actores del desarrollo**, para que a partir de un dialogo colaborativo y de ejercicios de construcción colectiva, se generen procesos de **transformación, nuevas realidades y resultados extraordinarios** que impacten significativamente la prosperidad y el mejoramiento en las condiciones de vida de la gente. Por ello, tenemos el reto de construir entre todos, acuerdos sobre la orientación que queremos para construir ese futuro de manera estratégica.

Se impone la alternativa de ejercer un liderazgo colectivo, basado en:

- Una **visión compartida** de desarrollo sostenible, a escala humana.
- La concertación y definición de **acuerdos sustanciales** y agendas comunes.
- La **articulación público-privada**, que garantice gestión efectiva y acciones concretas.

Es por esto que la Cámara de Comercio de Bogotá y la Alcaldía Mayor de Bogotá, han venido realizando, un proceso orientado a construir escenarios posibles sobre el futuro de Bogotá al 2025. El objetivo es aportarle a la Ciudad una guía para la gestión estratégica de su desarrollo, a partir del diálogo constructivo entre sus principales líderes y grupos de interés, que se traduzca en estra-

tegias y acciones de corresponsabilidad público privada para su gestión. Para facilitar el proceso de construcción de los escenarios de futuro para Bogotá 2025, se cuenta con la orientación de Adam Kahane, de Reos Partners y del Centro de Liderazgo y Gestión, con la metodología de Planeación Transformadora por Escenarios. Esta metodología ha sido diseñada y aplicada para abordar situaciones complejas, desarrollar perspectivas y puntos de vista que mejoren el entendimiento de los retos y para lograr acuerdos que faciliten la solución de problemas a través de la acción colectiva.

Los escenarios definidos en el marco de este ejercicio se presentarán públicamente el 15 de abril y con base en ellos se identificarán los temas clave más relevantes para el desarrollo de la región y se iniciará la construcción de un plan de acción para su gestión. Dicho plan estará diseñado a finales del 2015.

Gestión estratégica de la Ciudad Región

Como elemento orientador de los procesos de transformación requeridos, es pertinente revisar experiencias internacionales de ciudades - regiones que han dado saltos significativos en vías de crecimiento y desarrollo. Al analizar los casos de Barcelona, Bilbao, Ciudad de México y Toronto, entre otros, se identifican como principales aprendizajes de la gestión estratégica de ciudades y regiones, los siguientes:

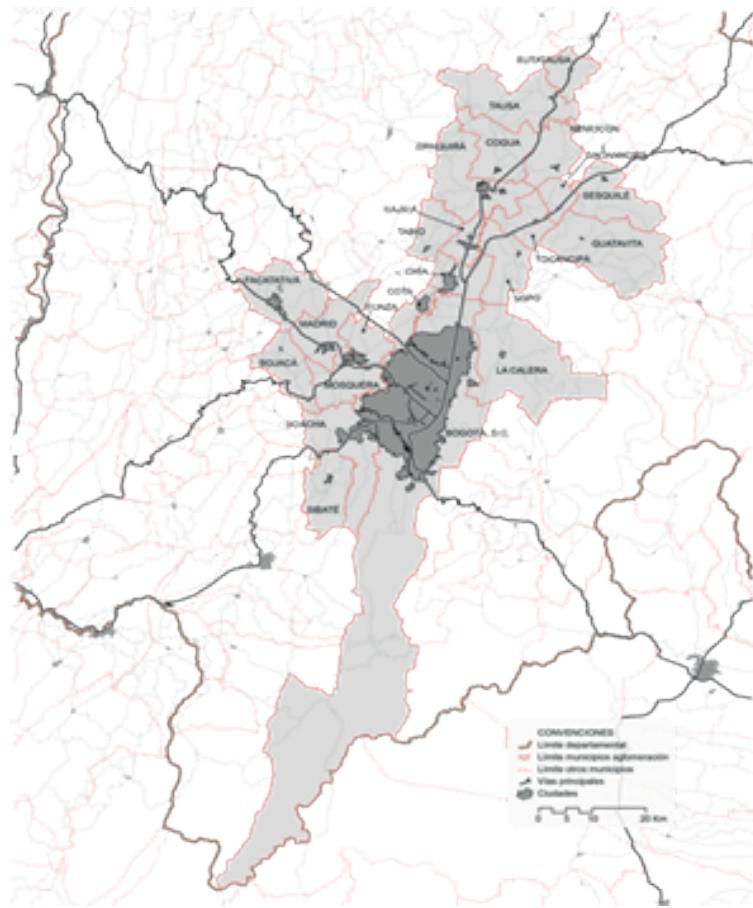
- ✓ Las ciudades – regiones **gestionan estratégicamente su desarrollo**, con visión de futuro y objetivos de largo plazo para orientar las decisiones y acciones de los agentes económicos, sociales, políticos y ciudadanos.

- ✓ Hacen de la **calidad de vida** un atributo y un objetivo de política.
- ✓ Logran **consensos en temas estratégicos** para gestionar su desarrollo con visión global y acción local, en articulación entre el sector público y el sector privado.
- ✓ Definen su **vocación productiva y la especialización inteligente** del territorio para innovar, crecer y generar riqueza, en un entorno que fortalece el mercado interno y el posicionamiento internacional, en condiciones de formalidad.
- ✓ Consolidan **ecosistemas de innovación** para la transformación productiva de las empresas, incorporando elementos como plataformas de innovación, mejoramiento del sistema educativo, estímulos para la investigación y desarrollo de productos y servicios, desarrollo de mecanismos financieros para respaldar el capital de riesgo y facilidades para el registro de patentes.
- ✓ Construyen **entornos favorables** para generar riqueza, construir una infraestructura de servicios de calidad atractiva para la localización empresarial, aumentar la prosperidad de los habitantes, reducir las brechas sociales y contar con un talento humano calificado.
- ✓ Promueven el **equilibrio** entre el Estado, la sociedad civil y el mercado y desarrollan esquemas de **gobernanza** a partir de la confianza, la cooperación, la eficiencia y el diálogo colaborativo.
- ✓ Las "ciudades prosperas se encuentran en regiones prosperas", por lo que desarrollan procesos de **integración y articulación regional**, para potenciar las ventajas competitivas del territorio, maximizar la dotación de factores productivos existentes y lograr sinergias para gestionar el desarrollo regional.

- **RADIOGRAFÍA GENERAL DE BOGOTÁ-REGIÓN HOY: DEMOGRAFÍA, EMPLEO Y POBREZA**

Hoy, Bogotá Región es el **sexto centro de población en América latina** y el primero del país. La población total de la aglomeración Bogotá – La Sabana es de 9.205.125 habitantes. Este dato se refiere a la población de Bogotá y de los municipios de Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá. Misión Sistema de Ciudades.

- ✓ Se calcula, que en el 2025 Bogotá Región tendrá **más de 10 millones de habitantes**. Por tanto, es una de las economías urbanas con mayor mercado potencial.
- ✓ Según el DANE, 2014, en la aglomeración Bogotá- La Sabana habitan **17.768 habitantes por kilómetro cuadrado**, lo que es un indicativo de alta densidad poblacional (Misión Sistema de Ciudades).
- ✓ Se prevé que hacia el año 2035 se presentarán **altos niveles de saturación de población** sobre la aglomeración Bogotá (Misión Sistema de Ciudades).
- ✓ Con **4 millones** de ocupados, Bogotá es el **mayor mercado de trabajo del país**, con el 20% del total (DANE – GEIH, 2014).
- ✓ El **68% de la población** en la aglomeración Bogotá – La Sabana se encuentra en el rango de **15 a 64 años** de edad, el 26% en el rango de 0 a 14 años, y el 6% en el rango de 65 o más años (McKinsey Global Institute).



Fuente: Misión Sistema de Ciudades.

- ✓ En **pobreza** por ingresos y pobreza extrema, Bogotá está por **debajo del promedio nacional**. El índice de pobreza de Bogotá es del 10.3%, frente al 30.6% promedio nacional, y en pobreza extrema el índice de Bogotá es del 1.6%, frente al 9.1% del promedio nacional (DANE – GEIH 2013. Cálculos DSNP – DDS).
- ✓ En 2013, Bogotá registró una tasa de **desempleo del 9%** y en 2014 del **8.7%**, por debajo de la media Nacional. En 2014 la media nacional bajó 0,5 puntos porcentuales y la de Bogotá bajó 0,3, puntos porcentuales.

● COMPETITIVIDAD

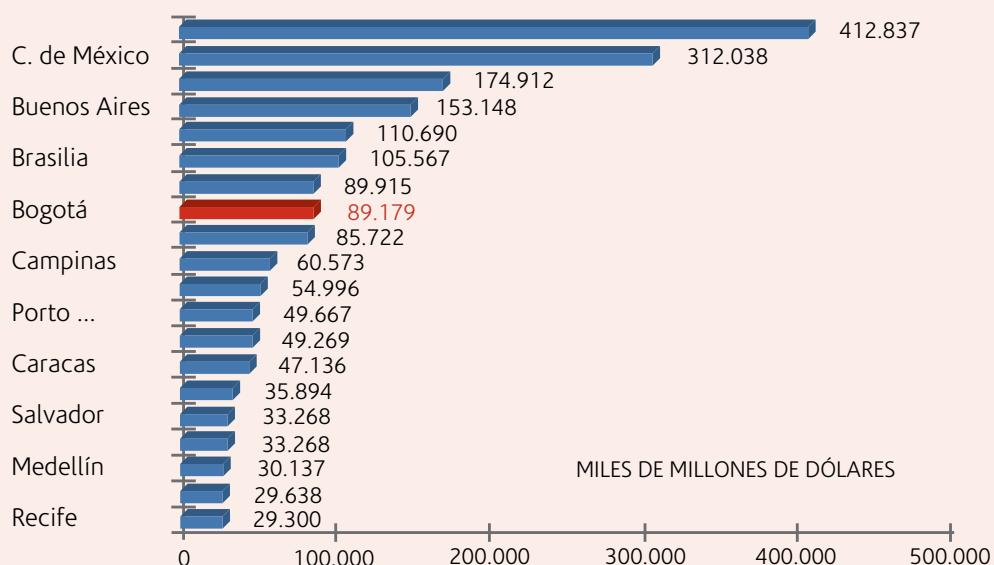
El desarrollo no se ha distribuido homogéneamente y prevalecen **disparidades regionales**. Esto implica hacer esfuerzos diferenciados en la región, tal como lo establece el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018.

Según el Índice Departamental de Competitividad 2014, publicado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario, **Bogotá es la región más competitiva**

del país al obtener un puntaje de 7,82 sobre 10. A su vez, **Cundinamarca ocupa el sexto lugar**, con un puntaje de 5,13 sobre 10, mejorando tres puestos frente al resultado obtenido en 2013.

Bogotá Región es la octava economía en América Latina por el valor de su producción, ya que genera el **24% del PIB** de Colombia. El PIB de Bogotá es superior al de algunos países de Centroamérica y al de las ciudades del área andina, excepto Santiago de Chile.

Gráfico 1.1. PIB de las principales ciudades de América Latina, 2014



Fuente: América Economía Intelligence. Mejores ciudades para hacer negocios en América Latina, 2014. Elaboración: Dirección de Gestión del Conocimiento, CCB

- ✓ El **PIB per cápita** en Bogotá es USD\$10.566, el **mayor de Colombia, pero es inferior** al de Ciudad de México, que asciende a USD\$16.061, y al de Santiago de Chile, que asciende a USD\$16.558.
- ✓ **Comparado con el PIB per cápita** de ciudades de Estados Unidos, Canadá,

Asia y Europa, el de Bogotá está **muy por debajo**. Por ejemplo, en Seúl es USD\$26.243, en Madrid USD\$34.735, en Toronto USD\$35.553, en Londres USD\$46.532 y en Nueva York alcanza la cifra de USD\$57.534.

- **ATRACTIVIDAD EN EL ENTORNO MUNDIAL**

Es la **cuarta economía en América Latina con mayores facilidades para los negocios**, después de Chile, Puerto Rico y Perú, por mejoras en su regulación desde 2005, en trámites para creación de empresa, protección a inversionistas y resolución de insolvenencias (Banco Mundial - 2013. Doing Business - 2014).

Es la **cuarta ciudad más atractiva para la inversión en América Latina**, después de Santiago, Sao Paulo y Ciudad de México, por su alto potencial financiero, reputación internacional, mejora en índices de seguridad y estabilidad macroeconómica del país, la más valorada en América Latina (CEPEC, 2014. Ranking de Ciudades Latinoamericanas para la Atracción de Inversiones).

Bogotá es la **séptima ciudad de países emergentes con alto potencial de desarrollo global**, y por su mayor fortaleza

está en su fuerza empresarial y de negocios (ATKearney Global City Index, 2014).

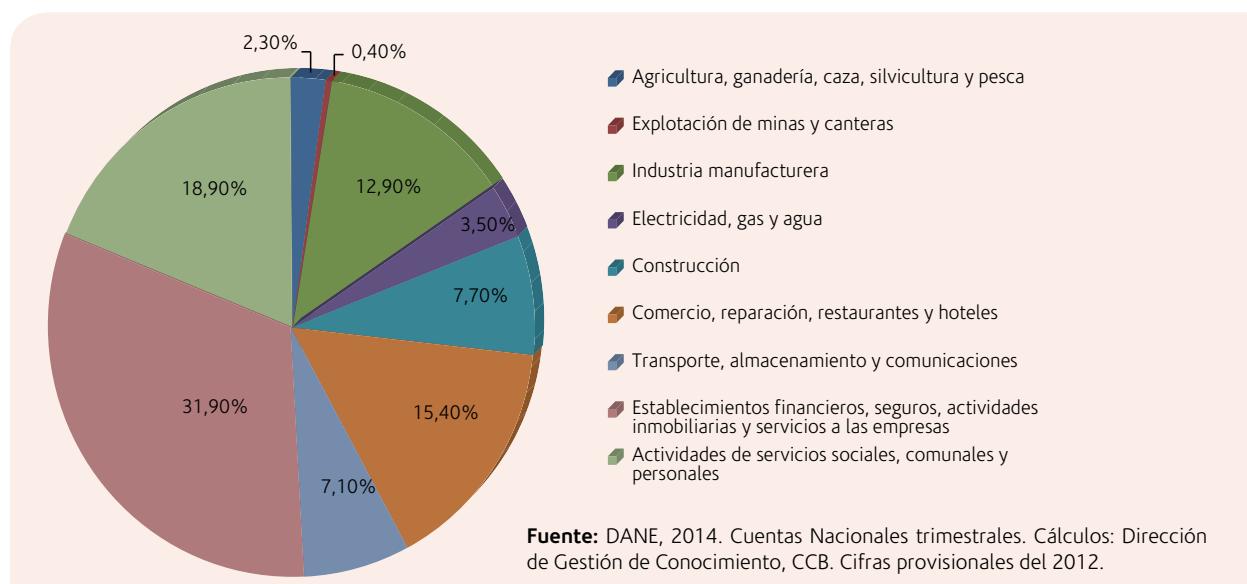
Bogotá Región es la **cuarta con más empresas globales y extranjeras** (99), detrás de Buenos Aires (144), Sao Paulo (144), Ciudad de México (132) y por encima de Santiago (98) y Lima (77) (CEPEC, 2014. Ranking de Ciudades Latinoamericanas para la Atracción de Inversiones).

- **ESTRUCTURA PRODUCTIVA Y EMPRESARIAL**

Bogotá Región cuenta con la **estructura productiva más diversificada** del país.

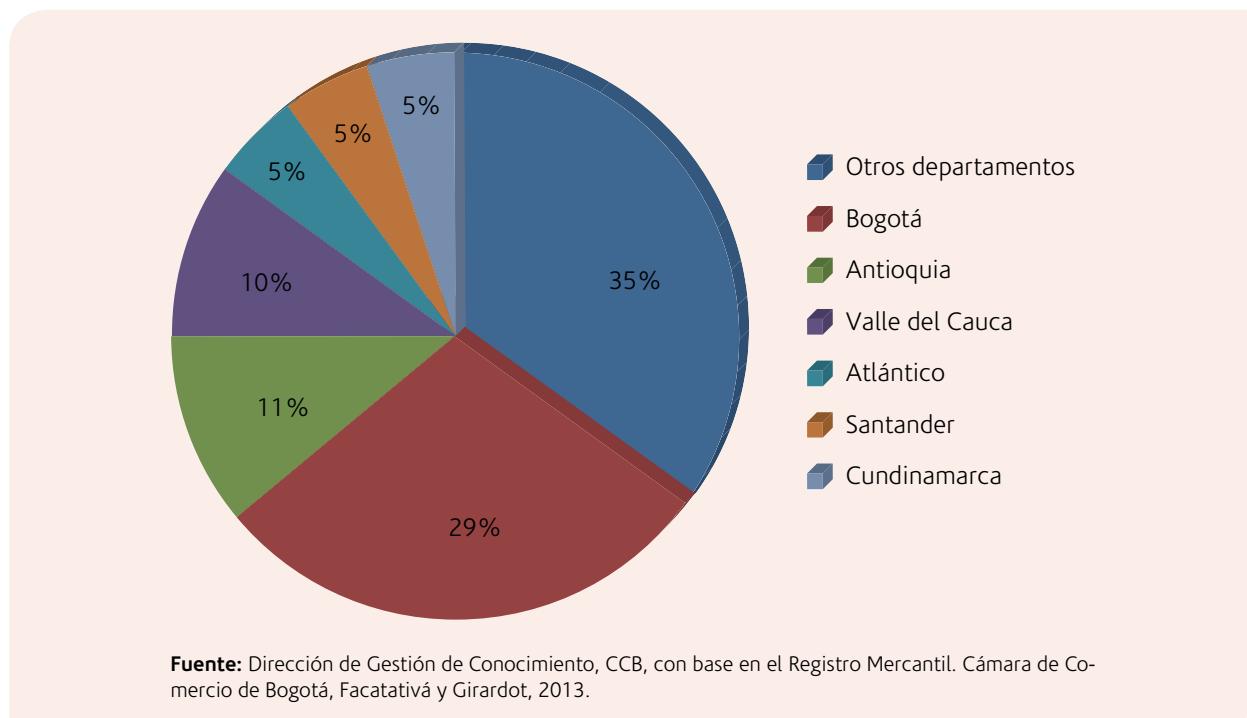
- ✓ Los **servicios** generan el **77%** del valor agregado en: actividades financieras, inmobiliarias, servicios sociales, comunales y personales, comercio, y transporte y telecomunicaciones.
- ✓ La **industria, la construcción y la actividad agropecuaria** generan el **23%** del valor agregado.

Gráfico 1.2. Distribución del valor agregado de la Región Bogotá - Cundinamarca por actividad económica



Es la región en la que **se crean cada año más empresas**, en promedio 73 mil. La mayoría son **microempresas, el 86%**, mientras el **13% son pymes** y solamente el **1% son grandes** empresas. En Bogotá Región se encuentra el mayor número de medianas y grandes empresas del país.

Gráfico 1.3. Distribución de las empresas en Colombia



2. Desarrollo económico de la región



En los últimos años Bogotá ha mostrado **avances importantes en su desarrollo económico**. Desde hace 10 años la **economía de la ciudad crece a tasas promedio anual de 4.5%**, y en la actualidad (2014) la base empresarial alcanza las **324 mil empresas**, es decir 6% más que en el 2013 (304 mil empresas). De igual manera, la pobreza bajó de 31.7% en 2002 a 10.3% en el 2013 y la tasa de desempleo de 8.7% en 2014, es una de las más bajas del país. Estos resultados indican que la ciudad ha consolidado **condiciones favorables** para la actividad empresarial y para la calidad de vida de la población.

Si bien, este balance es positivo, **Bogotá tiene grandes retos** en todos los frentes para aprovechar su potencial productivo y consolidarse como una ciudad más atractiva para los negocios y con mejor calidad de vida para su población. A continuación se realiza una breve síntesis de la situación de la ciudad en los temas de crecimiento económico y competitividad; dinámica empresarial, emprendimiento y formalización y, en mercado laboral y pobreza.

¿Cómo estamos en Desarrollo económico?

Crecimiento Económico

Bogotá es el **principal centro de producción de bienes y servicios** de Colombia, con una importante participación en el comercio internacional. En el país, la ciudad genera el **24% del PIB**, con un alto nivel de diversificación y orientación hacia la producción de **servicios** que representan el **77% del valor agregado**, y el 34% de los que se producen en el país. El comercio exterior (exportaciones más importaciones) de la ciudad es la tercera parte del valor de

las transacciones en bienes que realizó el país en el 2014. A su vez, la ciudad tiene el mayor mercado de trabajo con cerca de 4,2 millones de empleados (DANE, 2014, EIH), una cifra similar al total de los que se encuentran en Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga.

La ciudad ha mostrado **buenos resultados en su desempeño económico**, y se ha con-

solidado como uno de los principales motores de la economía colombiana. En el 2014, entre enero y septiembre, el **PIB creció 4.2%**¹ respecto a igual periodo del 2013 y se estima que la actividad productiva en la ciudad cerró el año con un **crecimiento de 4.5%**², similar a la tendencia de los últimos 10 años y cerca al crecimiento proyectado para la economía colombiana (4.7%)³ que es uno de los más altos de América Latina.

Gráfico 2.1. Comportamiento del PIB de Colombia y Bogotá, 2008-2014py

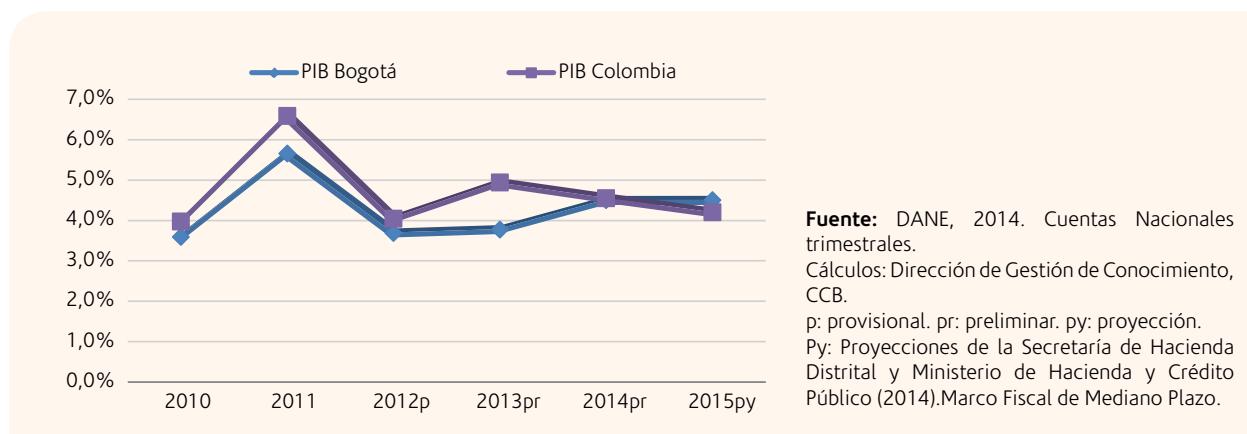
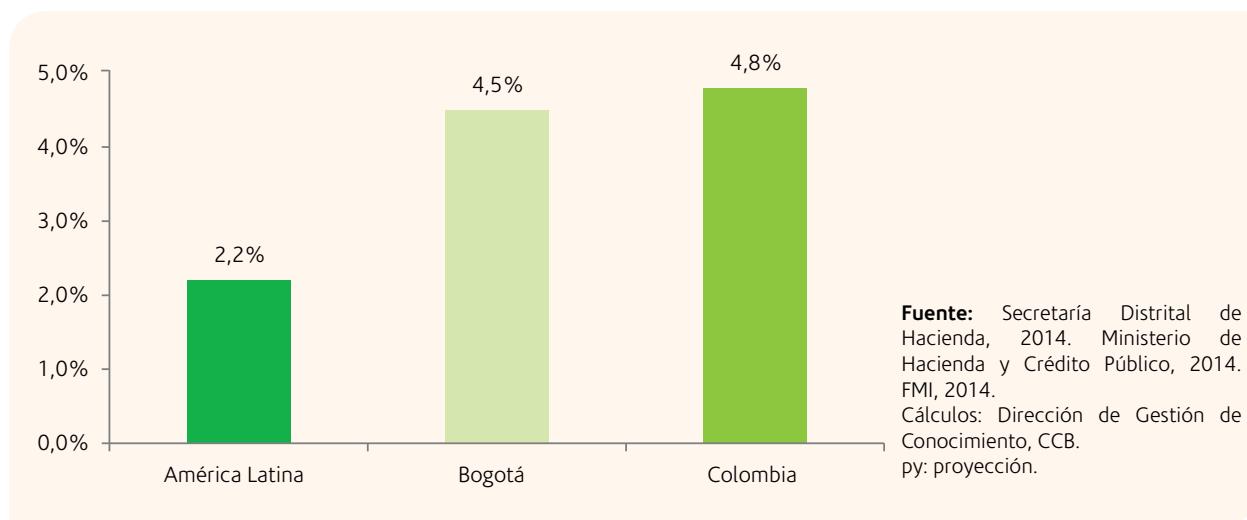


Gráfico 2.2. Crecimiento de las economías de América Latina Colombia y de Bogotá – 2014



1. Ver DANE (2014) Cuentas Trimestrales Tercer Trimestre de 2014.
2. Estimaciones de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.
3. Véase al respecto Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2014).Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Las **actividades con mayor dinamismo** en su crecimiento fueron: Transporte, almacenamiento y comunicaciones (5,6%), Actividades de servicios sociales, comunales y personales (5,2%) y Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas (4,9%), estas actividades generan el 58% del PIB. Los dos sectores con el menor desempeño fueron la construcción (1.3%) y la industria (-1.4%) que desde el año 2012 se mantiene con balance negativo⁴.

Bogotá es **uno de los centros de comercio exterior** más importante del país. Concentra el **30.4%**^{5 **del valor total de las transacciones del comercio exterior** (exportaciones más importaciones) en bienes de Colombia. En el 2014, las exportaciones de Bogotá ascendieron a US\$ FOB **3.105 millones**, es decir el **5.7% del valor de las exportaciones totales del país**, con lo cual la ciudad es la **cuarta región más exportadora del país**, después de Antioquia, Cesar y el Meta. En el 2014, en relación con el 2013, **disminuyó el valor exportado** de la ciudad (-3.9%) igual a lo ocurrido con las demás regiones del país (las exportaciones de Colombia cayeron 6.8%). Las dificultades de los principales socios comerciales han disminuido la demanda por productos colombianos, en especial productos industriales, el renglón de exportación más importante para la ciudad. En el 2014, las **importaciones** de bienes de la ciudad llegaron a U\$ CIF 32.948 millones (11,3% más con respecto a 2013), el **51.5%**}

del valor total de las importaciones del país US\$ 54.755 millones).

Al buen comportamiento de la economía se suma el **reconocimiento internacional** de Bogotá como una de las ciudades más atractivas de América Latina. Distintos estudios internacionales que miden el desempeño de las ciudades, registran los avances de Bogotá en su posicionamiento internacional:

- Bogotá es la **cuarta ciudad global** en América Latina, según el Índice de Ciudades Globales de la consultora AT Kearney, supera a ciudades como Rio de Janeiro, Santiago de Chile y Lima.
- Bogotá es la **quinta ciudad más atractiva para los jóvenes** en América Latina, después de Buenos Aires, Lima, Ciudad de México y São Paulo, y ocupa el puesto 18 entre 25 ciudades del mundo, según el índice elaborado por Youthful Cities, en el que Toronto, Berlín y Nueva York son las tres primeras ciudades para los jóvenes. Bogotá sobresale por su **infraestructura de conectividad digital y la participación ciudadana**, igualmente por su afianzamiento como un importante punto de encuentro de arte, música y moda para los jóvenes.
- Bogotá es la **sexta ciudad más atractiva para hacer negocios** en América Latina, avanzó dos lugares en el 2014, superó a ciudades reconocidas como Buenos Aires,

-
4. Véase ANIF-CCB, Bancoldex, BID entre otros, La Gran Encuesta PYME, Informe de resultados primer semestre – 2014. En la cual se señala que el principal problema de la industria en partículas de las pequeñas y medianas empresas es la falta de demanda (34% de los empresarios PYME) y los altos costos de los insumos (17%).
 5. La información de comercio exterior (exportaciones e importaciones) se tomó del DANE y del Observatorio Económico de la CCB.

Rio de Janeiro y Lima, y se destacó por ser una de las ciudades que más avanzó en el top 10 del ranking de América Economía Intelligence. Adicionalmente, consolidó su **liderazgo como la ciudad más competitiva de la Región Andina**, en donde es reconocida ampliamente por su poder de marca y por su infraestructura y conectividad física.

- Bogotá es la **sexta ciudad de América Latina más atractiva para la realización de eventos internacionales**, de acuerdo con la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones – ICCA, es el sexto destino más atractivo para el turismo de negocios en América Latina. En el 2014 se realizaron 50 eventos de talla global en la ciudad, un 42% más que en el 2013. De igual forma, la capital colombiana es la única ciudad de América Latina en convertirse en miembro de la red BestCities Global Alliance, al lado de destinos de primer nivel para eventos de talla mundial como Berlín, Chicago, Ciudad del Cabo, Copenhague, Dubái, Melbourne, Singapur o Tokio. A su vez, la ciudad es considerada como **una de las tres ciudades latinoamericanas**, junto a São Paulo y Rio de Janeiro, con **mayor potencial de desarrollo** entre 34 ciudades emergentes.

En este contexto, las **perspectivas para Bogotá son positivas**⁶. Se espera un mejor crecimiento económico de la ciudad, y las proyecciones indican que en la próxima década tendrá más de 10 millones de habitantes y se convertirá en la primera mega ciudad del

país, con un ingreso per cápita superior a los US\$ 12 mil y una creciente clase media.

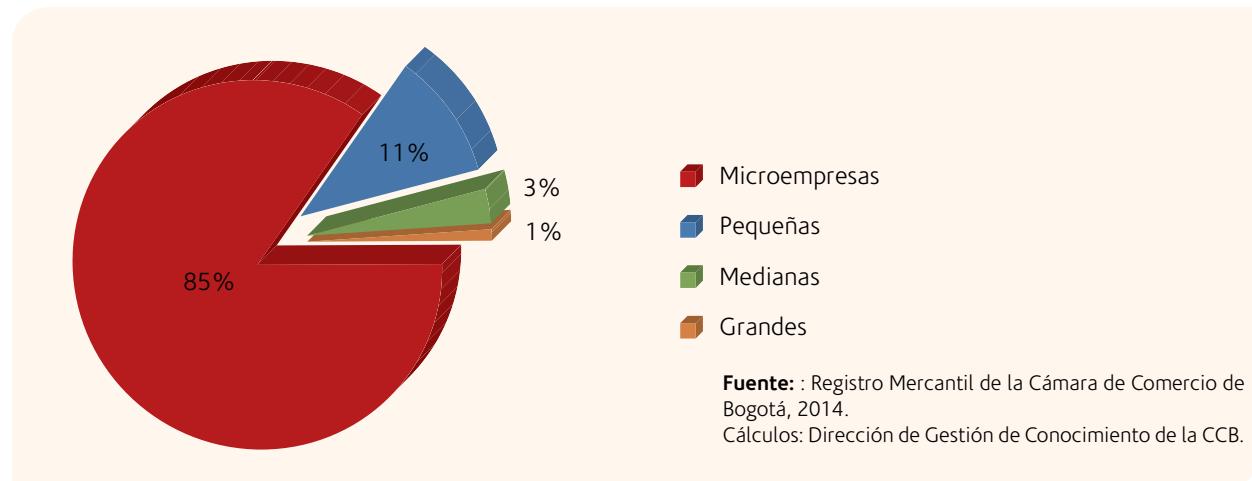
Dinámica Empresarial, Emprendimiento y Formalización

En la región que integran Bogotá y Cundinamarca se encuentra el 33% de las empresas del país, es decir **384 mil empresas**, y como resultado se convierte en la **región más emprendedora**, superando a Antioquia, Valle del Cauca, Atlántico, Bolívar y Santander, juntas. Otro aspecto que se destaca es el predominio de Bogotá, tanto en la región como en el país, en materia empresarial. En la práctica, en Bogotá se localiza el 84% de las empresas de la región (324 mil), que representan el 29% de las empresas de Colombia. Y es la ciudad más dinámica en creación de empresas, donde cada año se crean en promedio 73 mil. Es decir, una de cada cuatro empresas que se crean en Colombia se crean en Bogotá.

El buen desempeño económico de Bogotá también se reflejó en los principales indicadores de la dinámica empresarial, se mantuvo la **tendencia de crecimiento en el número de empresas** que se localizan en la ciudad: de 304 mil en 2013 se pasó a 324 mil en 2014 (6% más). Como resultado la **base empresarial es cada vez más amplia**, con lo cual, la ciudad se ha consolidado como la plataforma empresarial más grande y dinámica de Colombia y uno de los mercados más atractivos para los negocios en América Latina.

6. Véase al respecto CCB (2014) Encuesta empresarial sobre el clima de los negocios e inversión en Bogotá – 2014, en la cual el 77% de los empresarios percibe que el crecimiento económico es mejor o igual en el 2014 frete al del 2013. De igual manera, en la Encuesta Clima de los Negocios de 2013, en su mayoría los empresarios son más optimistas frente a las perspectivas económicas de la ciudad.

Gráfico 2.3. Tamaño empresas bogotanas 2014



La inversión empresarial, medida por el valor de los activos, también fue positiva, en 2014 llegó a los \$1.971 billones, un incremento de 44% sobre el valor registrado en 2013, \$1.364 billones, además esta cifra fue superior al promedio de los dos años anteriores (\$1.526 billones).

La **inversión extranjera** fue otro factor que estimuló el balance positivo de la actividad empresarial. En los últimos años **creció de manera considerable el número de empresas con capital extranjero**, hace apenas 10 años la ciudad contaba con 677 empresas con capital extranjero, hoy tiene **1.519 empresas**, de ellas 99 son negocios globales. Así mismo, se registró un notable aumento del valor de la inversión extranjera, el valor de los activos de las sociedades extranjeras matriculadas en la Cámara de Comercio de Bogotá pasó de \$70 billones en 2013 a \$924 billones en 2014.

La ciudad ha consolidado una **estructura productiva diversificada**, en la que se destacan los servicios personales y empresaria-

les. Hoy Bogotá es el centro financiero de Colombia, la ciudad de las telecomunicaciones y los seguros y es el centro de servicios empresariales y profesionales más importantes de la región andina.

Si bien el tamaño y dinámica del mercado en la ciudad es una oportunidad de éxito para las empresas, los **costos relacionados con el pago de impuestos y el desconocimiento de buenas prácticas administrativas y gerenciales** incentivan la **informalidad** y con frecuencia el pronto cierre de empresas nuevas. En 2014, la dinámica en la **liquidación de empresas** en la ciudad se caracterizó por un aumento de **17%** en el total de empresas que se liquidaron, con respecto al mismo período del año 2013, que pasó de 14 mil a 17 mil empresas liquidadas, lo cual se reflejó también en el incremento en el valor de los activos de las empresas liquidadas que pasó de \$8 billones en 2013 a \$21 billones en 2014. Visto de otra manera, 23 empresas de cada 100 nuevas siguen operando cuatro años después de creadas⁷.

7. Información del Registro Mercantil 2012 y Cámara de Comercio de Bogotá. Cálculos elaborados por la Dirección de Gestión del Conocimiento de la Cámara de Comercio de Bogotá.

Otro problema estructural del mercado local es la **alta informalidad**. Como lo revelaron los Censos Empresariales que realizó la CCB⁸, en la ciudad es alta la **informalidad empresarial (47%) y laboral (42%)** que limita la productividad, el crecimiento de la economía, la calidad del empleo y la competitividad de Bogotá. Para los empresarios, la informalidad cambia las condiciones de competencia del mercado, los informales tienen mayor margen para ajustar precios mientras que los formales incurren en mayores costos de operación.

Pese a los esfuerzos que se han realizado en los últimos años desde el Gobierno Nacional para reducir las barreras a la formalización empresarial, persisten **factores estructurales** que obstaculizan el ingreso y sostenibilidad de las empresas en la formalidad, entre los que se destaca el régimen tributario. La experiencia internacional de países como Brasil, Argentina, Uruguay y México, indican que las reformas para simplificar el sistema tributario y eliminar las barreras estructurales con regímenes más simples, han tenido un impacto positivo en la formalización de las empresas y a su permanencia en el mercado. Igualmente han contribuido a facilitar y agilizar la administración tributaria.

La fortaleza empresarial de Bogotá se refleja también en la población vinculada al emprendimiento: la **tasa de actividad emprendedora** (TEA), que mide el porcentaje de población vinculada a un emprendimiento en la ciudad, llegó al **24%**, superior al promedio nacional (23%) y la percepción de

oportunidad en emprendimiento en Bogotá (59%) es superior a la de México, Brasil, USA, Israel y Argentina, que se encuentran por debajo del 55%⁹.

Bogotá es la ciudad del país con **más emprendimientos de alto impacto (63%)**, que son empresas que venden más de \$6000 millones al año. Esto es posible por el tamaño de la economía de la ciudad, la diversidad de sus actividades productivas y porque tiene el ecosistema de soporte al emprendimiento más desarrollado entre las ciudades del país, con entidades de apoyo a la actividad emprendedora, como el Centro de Emprendimiento, que desde hace 9 años ofrece servicios de orientación, formación y fortalecimiento a más de 1 millón de emprendedores.

Sin embargo, hemos identificado **problemas en la calidad y sostenibilidad del emprendimiento**. Descendió en 20 puntos porcentuales la participación de emprendedores que iniciaron sus empresas motivados por la oportunidad (de 83.5% en 2012 a 63.1% en 2013) y por lo tanto se incrementó el porcentaje de los que inician sus empresas por necesidad (de 15.2% en 2012 a 33.2% en 2013); se redujo la participación de emprendedores que afirman estar en los niveles más elevados de ingresos y bajó la tasa de emprendedores que logran establecer su empresa (a 8.1% en 2013). Como lo indican las cifras, se ha identificado que hay un **significativo nivel de deserción y son pocos los emprendedores que materializan su idea de negocio**, crean empresa y se mantienen en el mercado.

8. Los censos se realizaron en el 2009, para las localidades de Los Mártires, Kennedy y Engativá
9. Véase Reporte Anual de Emprendimiento GEM Bogotá – 2012 – 2013.

Mercado Laboral y Pobreza

Bogotá con el mayor mercado de trabajo es la **principal ciudad generadora de empleo del país**. La ciudad genera uno de cada cuatro empleos del país. Desde el año 2013, la tasa global de participación¹⁰ de la ciudad ha sido la más alta registrada a nivel nacional, 72.5% en el 2014, que da cuenta de la presión constante sobre el mercado de trabajo capitalino.

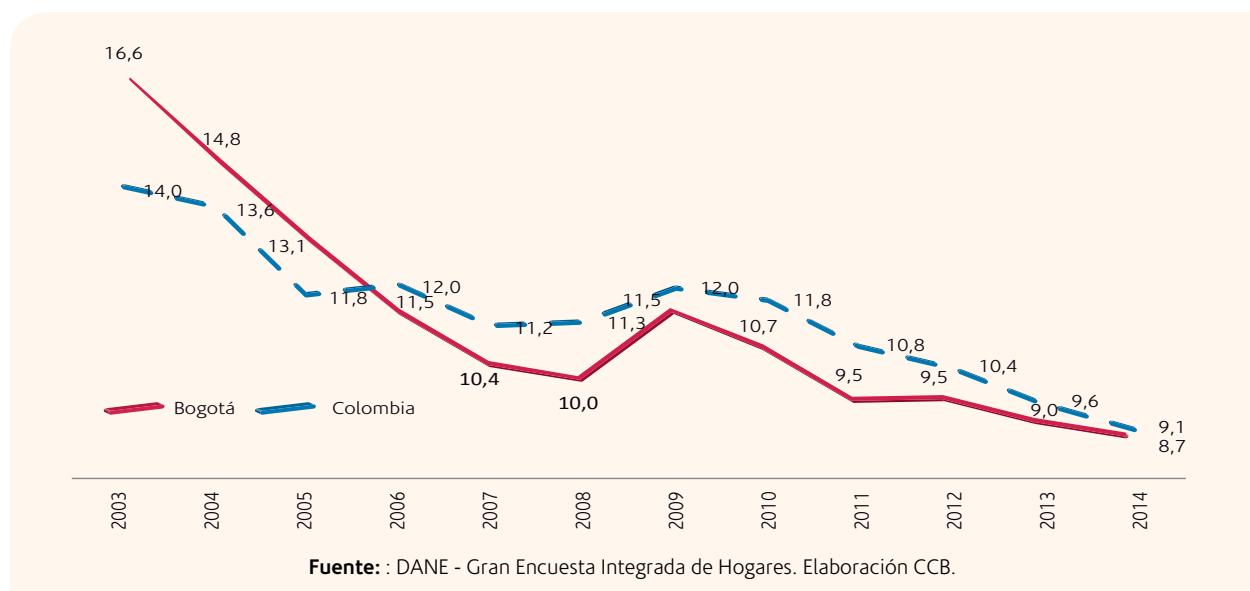
Durante 2014 la fuerza laboral en Bogotá la conformaron **6.325.000** personas que representaron **81,5% del total de la población** que habita en la ciudad, de los cuales 4.186.000 estaban ocupados (66.2%). El

restante 18,5% de la población lo integraron las personas menores de 12 años.

A pesar de la presión sobre el mercado laboral, Bogotá ha demostrado una gran capacidad para responder a esta presión con generación de empleo.

De acuerdo con las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, durante el 2014 **Bogotá fue la cuarta ciudad con menor desempleo en el país** al registrar una tasa de 8,7%, 0.4 puntos por debajo del total nacional (9,1%), e inferior a la registrada en años pasados (9% en 2013 y 9,5% en 2012), con lo cual, el desempleo en la capital mantiene su tendencia a disminuir.

Gráfico 2.4. Tasa de desempleo (%) en Bogotá y Colombia 2003-2014



Adicionalmente, se incrementaron la tasa de ocupación y el empleo asalariado. Este último ha venido aumentando desde 2012 y en 2014 fue el 56,5% del total de ocupados, mientras la tasa de ocupación

pasó de 65,2% en el 2012 a 66,2% en el 2014, siendo la más alta registrada a nivel nacional (58,4%) y en la historia de las estadísticas oficiales de empleo en la ciudad (Cuadro 1).

10. Véase Cámara de Comercio de Bogotá (2015) Observatorio de la región Bogotá Cundinamarca, No. 24.

Cuadro 1. Principales indicadores de mercado laboral. Bogotá. 2012 – 2014**Cifras en porcentajes**

Indicador	2012	2013	2014
Tasa Global de Participación	72.1	72	72.5
Tasa de Ocupación	65.2	65.5	66.2
Tasa de Desempleo	9.5	9	8.7
Tasa de Subempleo (objetivo)	13.2	13.5	12.8
Tasa de Subempleo (subjetivo)	34.1	34.2	31.8
Informalidad (fuerte)	46.3	43.9	43.7
Trabajo asalariado	55.1	56.0	56.5

Fuente: DANE – GEIH. Elaboración CCB.

Por sectores, **comercio y servicios fueron los que más dinamizaron el mercado laboral** de la ciudad. A pesar del buen comportamiento del mercado laboral de la ciudad, persiste el desafío de la **calidad del trabajo**, visible en los niveles elevados de informalidad laboral que se situó para el año 2014 en 43.7%. También, resulta preocupante la tasa de **desempleo juvenil** que en 2014 en Bogotá fue de 14,7% y a pesar de que continúa siendo la más baja en el grupo de las 13 ciudades principales del país, es muy alta. Sumado a esto, en Bogotá el 19% de los jóvenes entre 15 y 24 años no estudian ni trabajan.

Respecto al tiempo que gasta en promedio un habitante de Bogotá buscando trabajo, tenemos que tarda 16,1 semanas, 5,1 semanas menos que las trece áreas metropolitanas

(21,2)¹¹. Adicionalmente, desde una perspectiva integral de trabajo decente, que incluye el dialogo social como una de sus dimensiones, preocupa la **baja tasa de sindicalización** de la ciudad que para 2012 fue de 2.6%¹².

De otra parte, los datos de pobreza monetaria y multidimensional, según las últimas cifras del DANE, muestran que en Bogotá el porcentaje de personas en situación de pobreza presentó una disminución de 1,4 puntos porcentuales al pasar de 11,6% en 2012 a 10,2% en 2013. También se redujo en 0,4 puntos, el porcentaje de personas en situación de pobreza extrema en la ciudad que en 2013 fue de 1,6%, respecto al 2012 (2,0%), distanciándose del 9,1% de pobreza extrema en el ámbito nacional. Además, Bogotá es la ciudad del país con menor indigencia.

- 11. Secretaría de Desarrollo Económico. Boletín de Mercado Laboral del Observatorio de Desarrollo Económico, 19 de enero del 2015.
- 12. El trabajo decente en Bogotá: diagnóstico y perspectivas. Javier Pineda Duque, compilador; Stefano Farné... [et al.] – Bogotá: Universidad de los Andes, Centro Interdisciplinario de Estudios sobre Desarrollo (Cider), Ediciones Uniandes; Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2013. 201 p.

Sin embargo, aumentó en la ciudad la **desigualdad en la distribución del ingreso**: el índice de Gini fue de 0,504 en 2013, es decir, 0,007 puntos más respecto a 2012 (0,497).

Con respecto a la **pobreza multidimensional**, ha **disminuido** desde 2010 en Bogotá de forma sostenida en 3.4 puntos porcentuales, ubicándose para 2013 en 8.7%. Dicha cifra es la más baja entre todas las otras regiones y supera a la segunda (Valle del Cauca) en 7.5 puntos.

- **RETOS PARA LOGRAR UNA CIUDAD PRÓSPERA, SOSTENIBLE E INCLUSIVA**

En la ciudad hay **retos importantes** para consolidar y fortalecer los avances en materia económica y empresarial y gestionar estratégicamente el desarrollo de la ciudad en un contexto de prosperidad, sostenibilidad e inclusión. Es crucial la mayor articulación y trabajo entre los sectores público y privado en la región con énfasis en las siguientes acciones:

- ✓ Lograr un **mayor crecimiento económico**, de por lo menos 7%, que permita ampliar las oportunidades de nuevos empleos, mejores ingresos y mejores condiciones de sostenibilidad, prosperidad, inclusión y calidad de vida.
- ✓ Promover el **desarrollo de los atributos y capacidades (por ej.: talento humano, infraestructura, conectividad e innovación) de la región** que permitan consolidar tanto su vocación productiva como los clúster con mayor potencial actual y futuro.
- ✓ Ampliar la información a los empresarios sobre los **beneficios y las oportunida-**

des que tienen los productos de la Región en otros mercados.

- ✓ Apoyar la **innovación en las empresas** y apoyar a los emprendedores en actividades con oportunidades de negocios.
 - ✓ Fortalecer el **talento humano** como la ventaja competitiva de Bogotá y la Región.
 - ✓ Consolidar un **entorno que facilite y estimule** la inversión y el funcionamiento de las empresas en la formalidad. Es urgente simplificar el régimen tributario y los trámites para poner a funcionar las empresas (simplificar el pago de impuestos, el registro a la seguridad social y los trámites y costos de exportación) para que las empresas puedan ser sostenibles, especialmente las más pequeñas.
 - ✓ Fomentar la **formalidad empresarial** para facilitar y estimular el desarrollo de los negocios y el funcionamiento de las empresas en la formalidad. La informalidad empresarial llega al 47% y la informalidad laboral al 43.6%. Es necesario simplificar el régimen tributario para las empresas más pequeñas de manera que se disminuyan los costos de cumplimiento y se creen condiciones para su sostenibilidad.
- En temas de **empleo y pobreza** la ciudad también ha tenido avances importantes. No obstante, aún persisten retos y desafíos que se deben enfrentar para lograr aumentar el empleo en condiciones de trabajo decente y digno y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Entre los principales **retos en política laboral y pobreza**:
- ✓ Consolidar el **Sistema Público de Empleo** que permita reducir el desempleo

friccional acercando la oferta y la demanda de trabajo y poniendo a disposición de empleadores y trabajadores la información necesaria para optimizar el funcionamiento del mercado de trabajo capitalino.

- ✓ Priorizar en la **política laboral a los jóvenes, las mujeres y los menos educados**, con especial atención a los jóvenes entre 15 y 24 años que no estudian ni trabajan y que en Bogotá son alrededor del 19% de la población desempleada.
- ✓ Fortalecer la formación para el trabajo con el propósito de superar las dificultades que tienen los empresarios para disponer de talento humano capacitado.
- ✓ Evaluar la **pertinencia, el impacto y la gestión** de los programas sociales implementados en la ciudad.
- ✓ Promover acciones orientadas a impulsar los proyectos y programas de apoyo al emprendimiento por oportunidades que se están desarrollando en la ciudad y la región.
- ✓ Pensar la **política laboral** ante un eventual escenario de **posconflicto**, pues será una herramienta fundamental en el proceso de reinserción social de los ex-combatientes.

● ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ Reporte Anual de Emprendimiento GEM Bogotá 2012 – 2013.
<http://www.ccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Economico/Conocimiento-economico-y-social/Fortalecimiento-empresarial>
- ✓ Reporte Anual de Emprendimiento GEM Bogotá 2013 – 2014.
<http://hdl.handle.net/11520/8357>

✓ Balance de la Economía Bogotana – 2014
<http://www.ccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Economico/Conocimiento-economico-y-social/Entorno-para-los-negocios-y-la-calidad-de-vida>

✓ Observatorio de la región Bogotá – Cundinamarca.
<http://www.ccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Economico/Observatorio-Economico>

✓ Informe del posicionamiento competitivo de Bogotá - 2014.
<http://www.ccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Economico/Conocimiento-economico-y-social/Entorno-para-los-negocios-y-la-calidad-de-vida>

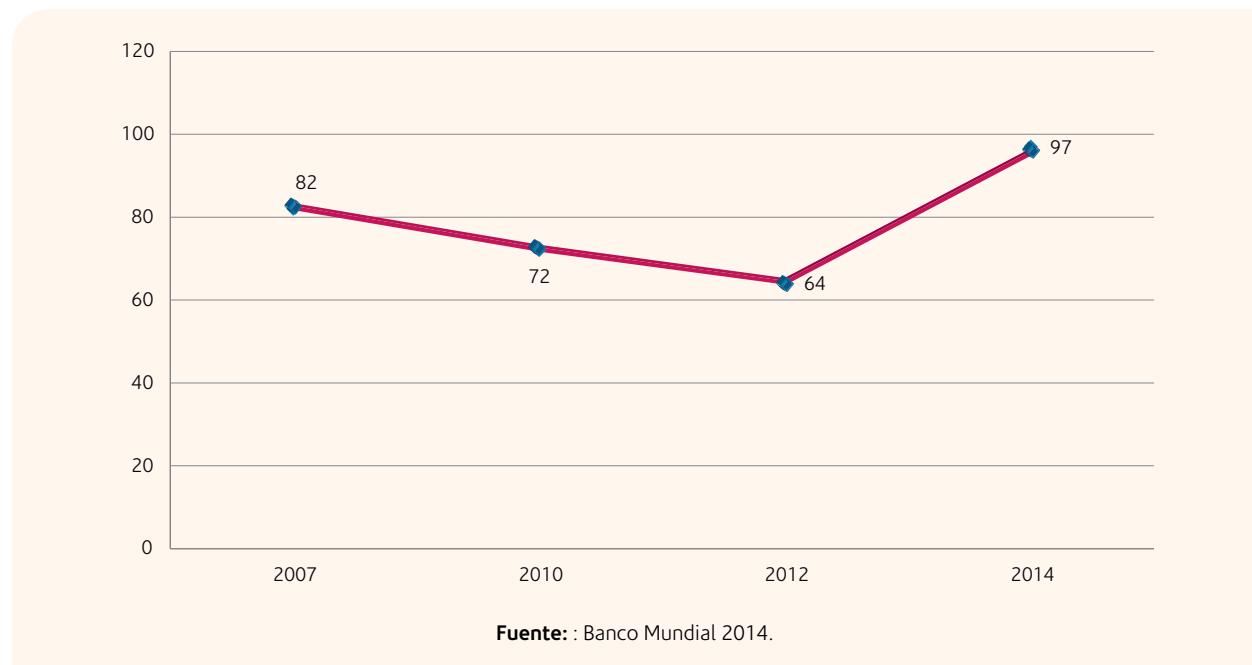
✓ Encuesta empresarial sobre Clima de Negocios e Inversión en Bogotá 2014
<http://www.ccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Economico/Conocimiento-economico-y-social/Entorno-para-los-negocios-y-la-calidad-de-vida>

Logística Regional

¿Cómo estamos?

Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial de 2014 que refleja las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia de procesos, tiempos, oportunidad y costos **Colombia se ubica en el puesto 97 entre 160 países**, desmejorando 33 puestos con respecto a 2012 cuando se ubicaba en el puesto 64.

Gráfico 2.5. Colombia - Posición según índice de desempeño logístico 2007 - 2014



Según la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta de la ANDI de 2014, dentro de los diez (10) obstáculos para el desarrollo normal

de su actividad, el 14% de los empresarios identifica la **infraestructura y los costos logísticos**.

Gráfico 2.6. Principales problemas de la industria. Junio 2014 (% de empresas)



Bogotá y Cundinamarca representan el 20% de la población del país, con cerca de 10 millones de habitantes. Estudios diagnósticos sobre el tema logístico de la región, como el de "Centros de Actividad Logística de Carga de Bogotá (CALCAB)" señalan que en Bogotá se consumen diariamente cerca de 17.000 toneladas de diferentes productos y se producen 6.500 toneladas de basura. El mayor volumen de camiones se dedica al transporte de alimentos y productos agrícolas y se estima que en un día entran a Bogotá 12.514 camiones y salen 12.744 camiones. La vía de mayor demanda de vehículos de carga es la calle 13 con un flujo de más de 7.500 vehículos. También son críticas la entrada por la calle 80 y por Soacha.

Según el Ministerio de Transporte, Bogotá y Cundinamarca luego del Valle del Cauca, se consolida como el segundo nodo de carga en el país con más de 36 millones de toneladas generadas en 2013, y es el mayor demandante de mercancías con cerca de 50 millones de toneladas en 2013.

Vale la pena resaltar iniciativas como el **Plan de Logística Regional – PLR**, que desde hace 8 años viene consolidando una alianza interinstitucional para el fortalecimiento de la logística regional. Esta alianza entre la Cámara de Comercio de Bogotá, el Distrito, la Gobernación y recientemente Invest in Bogotá, busca:

- ✓ Mejorar el comercio exterior mediante lineamientos de política y proyectos en materia logística, que permitan mejorar la competitividad regional.
- ✓ Articular al sector privado y público para actuar de manera coordinada en el tema de logística.

- ✓ Adoptar medidas que tengan en cuenta la integridad de la cadena de abastecimiento y de los flujos de comercio, involucrando a empresas y entidades públicas y privadas.
- ✓ Reducir los costos logísticos de comercio exterior mediante una planificación eficiente de flujos, servicios e información.

Con el PLR se identificaron las principales necesidades logísticas de la región y a partir de ellas se formuló un portafolio de 26 proyectos, de los cuales diez (10) fueron priorizados y desarrollados a nivel de prefactibilidad.

A la fecha, se cuenta con la única **Gerencia Regional de Logística** del país que representa los intereses público – privados de la región y que se encargará de la puesta en marcha de proyectos tales como: las plataformas logísticas de la región ubicadas en los principales accesos a Bogotá, el Observatorio de Logística Regional, el CONPES Regional de Logística y proyectos de facilitación de trámites y buenas prácticas para facilitación del comercio.

A lo anterior se suma que el país cuenta con una normativa que orienta las acciones nacionales en materia logística a través de la Política Nacional de Logística (CONPES 3547). Gracias a esto, hoy se cuenta con una institucionalidad nacional en torno al tema logístico a través del Grupo de Logística del Ministerio de Transporte y Unidad Técnica de Ejecución Logística – UTEL del DNP.

Para tener en cuenta:

- PRINCIPALES RETOS

- ✓ Darle continuidad a las alianzas y escenarios de articulación público privada en la región en torno al tema logístico tales como el Plan de Logística Regional.
- ✓ Implementar los proyectos estratégicos para mejorar las condiciones logísticas de la región tales como: las plataformas logísticas en los principales accesos de la ciudad, el Observatorio de Logística Regional y promover el CONPES regional de logística para Bogotá y Cundinamarca.
- ✓ Articular las iniciativas regionales con los esfuerzos nacionales en torno a temas estratégicos como la normativa sobre corredores logísticos, el observatorio logístico nacional y las iniciativas desarrolladas en el marco de la Política Nacional de Logística (CONPES 3547).

- QUÉ CONSULTAR:

- ✓ **Bases para la formulación del Plan de Logística Regional:** disponible para descargar en: http://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/1183/6241_plan_logistica.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- ✓ **Índice de Desempeño Logístico** del Banco Mundial 2014, disponible en: <http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>
- ✓ **Encuesta de Opinión Industrial Conjunta de la ANDI a Junio de 2014:** disponi-

ble en <http://www.andi.com.co/SalPren/Documents/ENCUESTA%20DE%20OPINI%C3%93N%20INDUSTRIAL%20CONJUNTA%20A%20JUNIO%20DE%202014.pdf>

Inversión Extranjera Directa

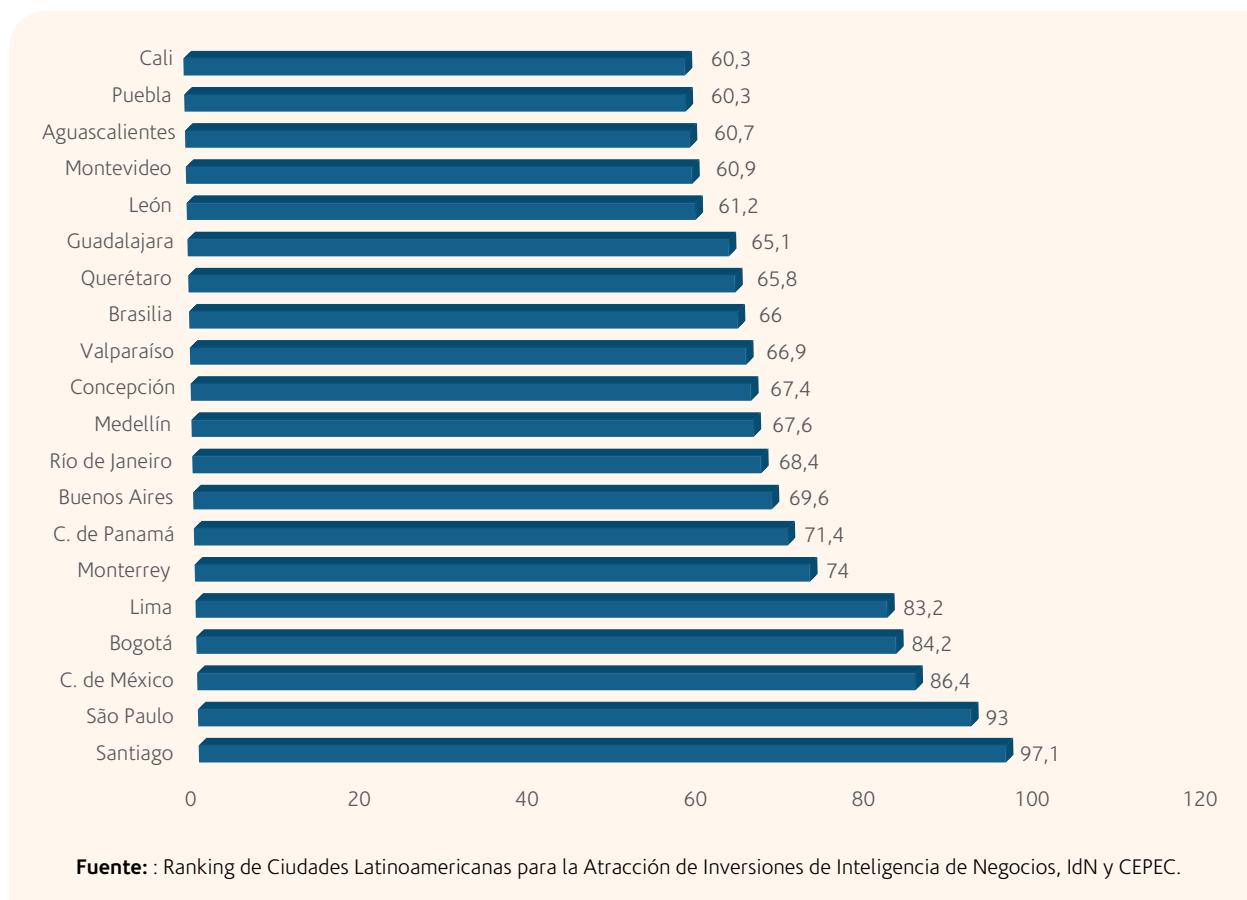
La Inversión Extranjera Directa (IED) es fundamental para una economía como fuente de financiación externa, y por los efectos que ésta puede tener sobre la balanza de pagos, el crecimiento económico de largo plazo y la productividad de un país. De otra parte, la IED contribuye a aumentar la transferencia de tecnología, la formación de capital, la competitividad y la calificación de la mano de obra y la reducción de los costos de las empresas.

¿Cómo estamos?

En 2014 Bogotá se ubicó como la **cuarta ciudad más atractiva para la inversión** en América Latina, según el Ranking de Ciudades Latinoamericanas para la Atracción de Inversiones de IdN y CEPEC.

El Ranking de ciudades latinoamericanas para la atracción de inversiones es elaborado por Inteligencia de Negocios (IdN), en alianza con el Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) de la Universidad del Rosario, en el cual se identifica el clima de inversión de 51 ciudades de América Latina, con base en el análisis de aspectos como el clima de inversiones (escala país), crecimiento económico, población, potencial financiero, presencia de empresas globales, reputación, capital humano y confort urbano.

Gráfico 2.7. Ranking de Ciudades Latinoamericanas para la Atracción de Inversiones, 2014



En el 2014, se corrobora la **ventaja de Bogotá frente a las demás ciudades de la región Andina** e incluso a las otras cuatro ciudades colombianas incluidas en el ranking, las cuales ocuparon puestos rezagados frente a Bogotá: Medellín (28), Barranquilla (32), Cali (31) y Bucaramanga (30).

En los últimos años **ha mejorado la percepción de los empresarios e inversionistas de América Latina sobre Bogotá**, los cuales la consideran una ciudad atractiva para invertir y localizar empresas. Las cifras son contundentes: hace diez años apenas contábamos con 677 empresas con capital extranjero y **hoy tenemos casi 1.500 empresas, de ellas 99 con negocios globales**.

Otras ventajas de Bogotá que han contribuido a consolidarla como un lugar atractivo para la inversión, son la de ser un **centro internacional de negocios** y ser la segunda región exportadora de Colombia.

Bogotá cuenta con una **posición privilegiada en América y es un sitio con ventajas** para atender los mercados regionales. Está a solo 5 horas de vuelo de ciudades como Nueva York, Ciudad de México y São Paulo.

El **Aeropuerto Eldorado es el principal HUB de carga de América Latina**, el segundo en número de vuelos comerciales después del Aeropuerto Benito Juárez de Ciudad de México, y el tercero en movimiento de pasajeros

después de los aeropuertos Guarulhos de São Paulo y Benito Juárez de Ciudad de México.

Una compañía que se ubica en Bogotá tiene **acceso a un mercado de más de 1.400 millones de personas y US\$ 41 billones**, gracias a los distintos acuerdos comerciales. Además, dispone de una plataforma aeroportuaria que permite a las empresas movilizar 22,5 millones de pasajeros y 637.000 toneladas en mercancías, convirtiendo al aeropuerto en uno de los más grandes de América Latina.

Para posicionar internacionalmente la ciudad, facilitar la atracción de inversión y oportunidades de negocios, Bogotá cuenta con la Agencia de Promoción de Inversión **Invest In Bogotá**, iniciativa público-privada liderada por la Cámara de Comercio de Bogotá y el Distrito Capital. Invest apoya a inversores que están explorando oportunidades en Bogotá y para ello ofrece **servicios especializados para cada etapa del proceso de inversión** y cuenta con un equipo multidisciplinario con amplios conocimientos en diversos sectores económicos.

Entre 2007 y 2014, Invest in Bogota ha facilitado **172 decisiones de inversión de 25 países** en sectores de alto valor agregado por un monto estimado de **US\$ 1.075 millones de dólares** y aproximadamente **16.710 empleos** generados para Bogotá, lo que ha contribuido al reconocimiento de **Bogotá como octava ciudad en el mundo en estrategia de promoción de inversión** en el Ranking de Ciudades Globales del Futuro de fDi Magazine.

En el 2009 Invest in Bogota fue calificada por el Banco Mundial como la mejor agencia de inversión de un país en desarrollo.

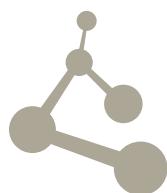
Como complemento, Bogotá trabaja en **iniciativas que buscan posicionarla internacionalmente como un epicentro de negocios, talento y creatividad** y por ello cuenta con una **Estrategia de Mercadeo de Ciudad**, alianza público – privada que busca impulsar la capacidad para atraer inversión extranjera directa, turismo y eventos a la ciudad. Uno de los compornetes de la Estrategia de Mercadeo es la **marca de Bogotá**, como instrumento de comunicación que apoya a los proyectos involucrados en la promoción internacional de la ciudad.



La marca se inspira en uno de los atributos simbólicos más relevantes de la ciudad: Bogotá es **la metrópoli más alta del mundo** (en extensión y mayor población) ubicada sobre un altiplano a 2.640 metros sobre el nivel del mar.

La marca se apoya en un sistema de símbolos gráficos y usos que le dan visibilidad en diferentes ambientes según sea aplicada. De esta manera, el Sistema de Identidad Visual (SIV) utiliza estos símbolos que tienen como objetivo representar e identificar a un objeto, empresa u organización dentro del contexto de su mercado.

Puede adaptarse a distintas necesidades de aplicación, dependiendo del área, actividad o sector que emite la comunicación, de la audiencia a la cual se dirige y del medio a través del cual se transmite; para esto se utilizan diferentes “acentos” que reemplazan la tilde de la A por diferentes símbolos y gama de colores según el tema de ciudad.



Para tener en cuenta

● PRINCIPALES RETOS

- ✓ **Fortalecer la estrategia de promoción de inversión** de la ciudad a través de la Agencia Invest in Bogota, para traer proyectos de inversión nueva y de reinversión que le aporten a la ciudad desarrollo económico y social.
- ✓ Promover la **atracción de inversiones de empresas ancla**, por su capacidad de dinamizar y volver más atractivo un sector productivo, la promoción multi-sectorial en mercados estratégicos y la promoción de proyectos de infraestructura de ciudad.
- ✓ Continuar trabajando con aliados públicos y privados para **fortalecer la Estrategia de Mercadeo de Ciudad y activación de la marca de Bogotá** en el sector empresarial y los ciudadanos, para fortalecer la **proyección internacional de Bogotá** y contribuir a la **mejora de su entorno de negocios**.

● PROYECTOS E INICIATIVAS EN MARCHA

- ✓ A través de Invest in Bogota, la ciudad trabaja en una estrategia de promoción de inversión que incluye campañas a países objetivo como Estados Unidos, Reino Unido, Canadá, Chile, México, Francia, Portugal, España y Alemania. Igualmente, ofrece apoyo para inversiones en

sectores de alto valor agregado como el de tecnología, desarrollo de software y servicios de valor compartido, servicios para la industria de petróleo y gas, materiales de construcción, plásticos y químicos, agroindustria, farmacéutico, cosméticos, biotecnología, y el sector de infraestructura en expansión gracias a los múltiples proyectos de ciudad que emprende la capital.

- ✓ A través de la Estrategia de Mercadeo de Ciudad se gestionan proyectos de promoción internacional de Bogotá, entre los que se destacan el nombramiento de Bogotá como Ciudad de la música en la Red de Ciudades Creativas de la UNESCO, los Diálogos de Alto Nivel Río+20, Festival Iberoamericano de Teatro, la Feria Internacional de Arte de Bogotá artBo, Bogotá Audiovisual Market BAM, Bogotá Music Market BOMM, Smart City Expo, Rock al Parque, ATP 250, Circo del Sol, Misiones de promoción de ciudad en Brasil, Londres y Chile.

● QUÉ CONSULTAR

- ✓ www.investinbogota.org
- ✓ Video invertir en Bogotá: <http://es.investinbogota.org/invierta-en-bogota>
- ✓ Informes de gestión Invest in Bogota
- ✓ <http://es.investinbogota.org/estrategia-de-mercadeo-de-ciudad-de-Bogota>

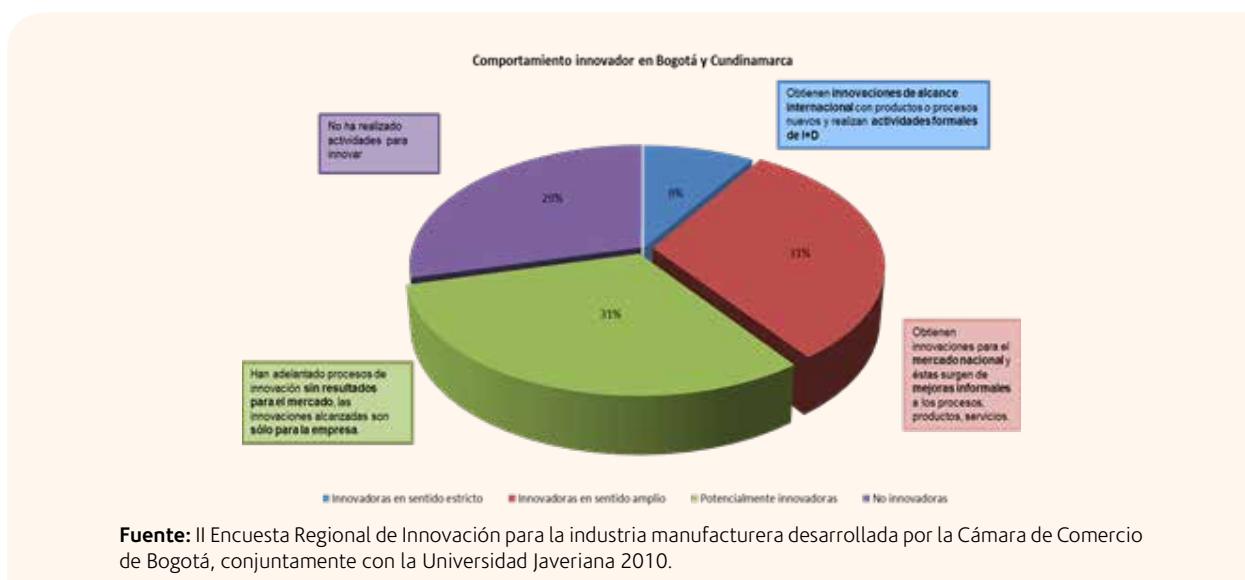
Innovación

¿Cómo estamos?

En materia de innovación empresarial, en los últimos años **el porcentaje de empresas innovadoras de Bogotá Región disminuyó**. Así lo revela la II Encuesta Regional de Innovación para la industria manufacturera realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá, conjuntamente con la Universidad Javeriana.

Entre el 2005 y el 2010 el **porcentaje de empresas en Bogotá Cundinamarca que hicieron innovaciones** y realizaron actividades de I+D, conducentes a obtener innovaciones de alcance nacional, **disminuyó del 49% al 40%**. Por su parte, el porcentaje de empresas que obtuvieron innovaciones de alcance internacional con productos o procesos nuevos y realizaron actividades formales de I+D se mantuvo en un 9%.

Gráfico 2.8. Comportamiento innovador en Bogotá y Cundinamarca



Bogotá cuenta con la **mayor concentración de capacidades nacionales en ciencia, tecnología, e innovación**: el 23% de las universidades del país, de las cuales el 34% cuentan con registro de alta calidad; más del 33% de los programas de maestría y doctorado del país¹³, el 51% de los CDT y más del 40% de los grupos de investigación,

categoría A, A1 y B¹⁴, grupos que registran un fuerte enfoque en la generación de nuevo conocimiento.

Sin embargo, en el contexto internacional, las universidades de Bogotá Región, como las de toda Colombia, **tienen un gran rezago** en materia de producción documentos **cién-**

13. Fuente: Sistema Nacional de Información de Educación Superior. Consulta realizada en marzo de 2015. Las cifras de los programas de pregrado, maestría y doctorado corresponden a programas que se encuentran activos.

14. Fuente:<http://www.colciencias.gov.co/scienti> Consulta realizada: marzo de 2015.

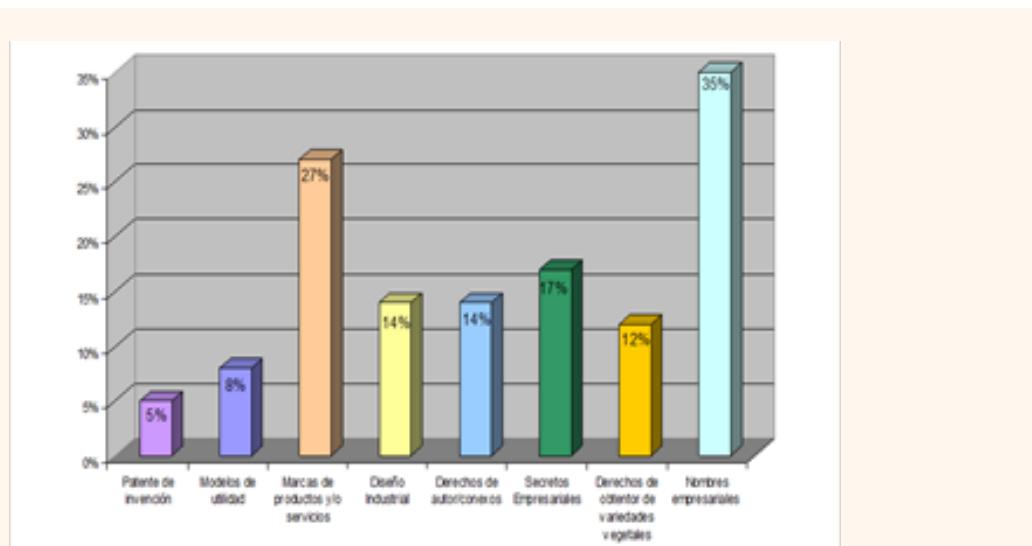
tíficos, en registro de **patentes** de inventos, en número de docentes con **maestrías y PhD's**, y en consolidación de **centros urbanos de innovación**, que promuevan y faciliten la existencia de conglomerados de gente creativa e innovadora, todos ellos factores clave para la innovación.

Es claro también que existe una **desarticulación entre las capacidades en ciencia, tecnología e innovación y las demandas empresariales** para la generación de investigación aplicada que permita generar nuevos productos y servicios innovadores. Menos del 6% de las empresas consideran como fuente de consulta para innovar a los centros o grupos de investigación. Las empresas consideran que el actor más importante como fuente de ideas e información para innovar son los clientes y los proveedores lo que sugiere el predominio de innovaciones de tipo adaptativo.

En materia de **protección del conocimiento**, según un estudio adelantado por la CCB y la Universidad Sergio Arboleda, Bogotá y Cundinamarca tiene mucho por hacer; es preocupante el alto porcentaje de empresarios que dice no conocer los métodos de protección existentes (21%) o no sabe si los emplea (17%). **Sólo el 17% de las empresas utilizan siempre o casi siempre algún mecanismo de protección** y el 39% nunca ha empleado mecanismos de protección del conocimiento.

A esto se suma el hecho de que las empresas **concentran su estrategia de protección en su imagen, reconocimiento y reputación** frente a los consumidores a través de la protección de su nombre comercial y en la marca para diferenciar su producto o servicio en el mercado, pero es **mínimo el uso de patentes (5%) y modelos de utilidad (8%)**.

Gráfico 2.9. Métodos de protección empleados por las empresas



Fuente: Estrategia Regional de Propiedad Intelectual para Bogotá y Cundinamarca -CCB 2011.

● **INSTITUCIONALIDAD**

Bogotá cuenta con una **institucionalidad en Ciencia, Tecnología e Innovación**, coordinada por la Comisión Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación CODICITI, creada en el 2005, en la que participan entidades del gobierno distrital, representantes de la comunidad académica y científica y del sector privado, cuyo objetivo es construir en consenso la visión prospectiva para desarrollar en el corto, mediano y largo plazo una capacidad endógena de ciencia y tecnología. Sin embargo, este espacio de dialogo y concertación carece de dinámica, no se reúne hace mucho tiempo.

Igualmente, el sistema de ciencia tecnología e innovación de Bogotá Región es influenciado por **actores externos** como Colciencias, DNP, Sistema General de Regalías, Bancoldex, el Servicio Nacional de Aprendizaje 'SENA', normas de orden nacional (ley 1286, CONPES 3582 y 3527) entre otros. A su vez, la Alianza Universidad–Empresa–Estado, en el 2012 creó la **Corporación Connect Bogotá Región**, cuyo propósito es convertir a Bogotá Cundinamarca en una "región de conocimiento", en donde el desarrollo económico se base en la creatividad, la innovación, la ciencia, la tecnología y otros factores, como generadores de valor agregado y riqueza.

La ciudad cuenta con una **Política Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación**, eje cardinal del Plan Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación "Bogotá Sociedad del Conocimiento 2007 – 2019". Sin embargo, Bogotá **no tiene un Plan de CTI que defina de forma clara los sectores estratégicos a los cuales se debería orientar la inversión de**

CTI y que defina, de forma articulada, programas y proyectos que estén orientados a los sectores estratégicos de la ciudad.

Algo para destacar, es que actualmente se está desarrollando un proyecto de **Especialización Inteligente para Bogotá Cundinamarca**, con el propósito de construir una **agenda integrada de acciones para la transformación económica territorial**, en la que la política pública y las inversiones se focalizarán en las prioridades y retos de la región para el desarrollo basado en el conocimiento y la innovación. Esto contribuirá al fortalecimiento de clusters existentes y apoyará el surgimiento de clusters emergentes.

Este, que es un proceso de **definición colectiva** sobre la especialización inteligente del territorio, enfatiza elementos prospectivos e innovadores a partir de la vocación productiva presente y prospectiva de la ciudad. Cuenta con el apoyo de la CCB, Connect Bogotá Región, el Consejo Privado de Competitividad, la Andi, la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, Probogotá, el Ministerio de Comercio Industria y Turismo, la Alta Consejería para la Competitividad, y otras entidades regionales.

El proyecto está alineado con las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, que propone dentro de las estrategias transversales en ciencia e innovación, "regionalizar las estrategias que se desarrollen con el fin de que el país y sus regiones logren una especialización inteligente". Igualmente, está acorde con la visión que el Consejo Privado de Competitividad presentó al país de una política de desarrollo como un componente importante de una agenda integral de competitividad.

Para tener en cuenta

- PRINCIPALES RETOS

- ✓ Poner en marcha el **plan de acción de especialización inteligente para Bogotá Región** con visión regional colectiva, enfoque prospectivo, cuyo eje transversal es la innovación. Promover la utilización de los recursos del **Sistema General de Regalías**, de los Fondos de Colciencias y del esquema de APPs para la realización de **proyectos innovadores** de alto impacto que atiendan las necesidades de la ciudad y la región.
- ✓ Lograr que la **Política Distrital de Ciencia Tecnología e Innovación se materialice** en un plan de trabajo con enfoque de ciudad-región, con metas de corto, mediano y largo plazo, indicadores, estimación de costos y asignación de recursos para desarrollar proyectos de gran envergadura para la región.
- ✓ Impulsar **Alianzas Regionales para la innovación** cuyo propósito sea resolver problemas culturales, sociales, económicos o de medio ambiente de alto impacto que afectan a la ciudad.
- ✓ Fomentar la **generación e intercambio de conocimiento** y fortalecer las relaciones de los actores del Sistema Regional de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Región.
- ✓ Fortalecer y **promover programas empresariales** para apoyar la incorporación del proceso de gestión de la innovación.

- PROYECTOS E INICIATIVAS EN MARCHA

- ✓ **Medición de la innovación en Bogotá Cundinamarca.**
- ✓ Se está adelantando el proyecto **Construcción de un Tablero de Indicadores de Innovación para Bogotá y Cundinamarca**, cuyo propósito es identificar, evaluar y seleccionar un conjunto de Indicadores de Innovación que sea relevante, viable y susceptible de continuarse aplicando y que permita comparar el desempeño innovador de Bogotá y Cundinamarca con otras regiones. Actualmente, se está avanzando en el análisis del desempeño innovador de Bogotá y Cundinamarca, se espera contar con resultados para mayo de 2015.
- ✓ **Sistema de Gestión de la Innovación - Plataforma virtual Bogotá Innova:** su objetivo es relacionar el sector productivo con actores claves en el entorno para innovar. Los usuarios pueden:
 - Consultar las ofertas de innovación y de servicios tecnológicos de centros y grupos de investigación especializados.
 - Publicar demandas de innovación o de servicios tecnológicos.
 - Resolver sus dudas en materia de innovación con expertos.
 - Colaborar e intercambiar información con las entidades que hacen parte de Bogotá Innova.

- Explorar contenidos de interés en materia de innovación como: convocatorias, noticias, eventos, informes especializados seleccionados de acuerdo a sus preferencias.
- Promover iniciativas que puedan consolidarse en proyectos de innovación y desarrollo tecnológico.

Actualmente, la plataforma cuenta con más de 350 entidades registradas, y 800 usuarios. Mayor información: <http://www.bogotainnova.com>

- ✓ **Especialización Inteligente para Bogotá Cundinamarca:** El propósito de este ejercicio es construir una agenda integrada de acciones para la transformación económica territorial.
- ✓ En la región se están adelantando procesos de **desarrollo de clústeres y aglomeraciones productivas** en sectores estratégicos, con el liderazgo de la CCB y la Alcaldía Mayor, en donde participan empresas, intancias gubernamentales, entidades de apoyo y servicios, entre

otros, cuyo objetivo principal es incidir en la productividad de las empresas y en la creación de mejores condiciones de competitividad para el sector económico que las define.

- **QUÉ CONSULTAR**
- ✓ Plataforma Bogotá innova <http://www.bogotainnova.com>
- ✓ Portal web proyecto Especialización Inteligente para Bogotá Región <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Bogota-Region-Innovadora-2025>
- ✓ Bases del Plan de Desarrollo Nacional de Desarrollo 2014-2018 <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>
- ✓ Política de Desarrollo Productivo para Colombia. <http://www.compite.com.co/site/politica-de-desarrollo-productivo-para-colombia/>

3. Infraestructura y movilidad



Hoy los retos en materia de movilidad consisten en: fortalecer el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, intervenir integralmente a TransMilenio, inyectar capital al mantenimiento de la malla vial de la ciudad, financiar obras de infraestructura para la multimodalidad, obtener fuentes de recursos para la construcción del Metro y mejorar el sentido de pertenencia por el transporte público y la ciudad.

Bogotá debe contar con una visión a largo plazo en un marco financiero sólido, con un crecimiento planeado integrando las políticas de movilidad con el territorio y la integración con la región.



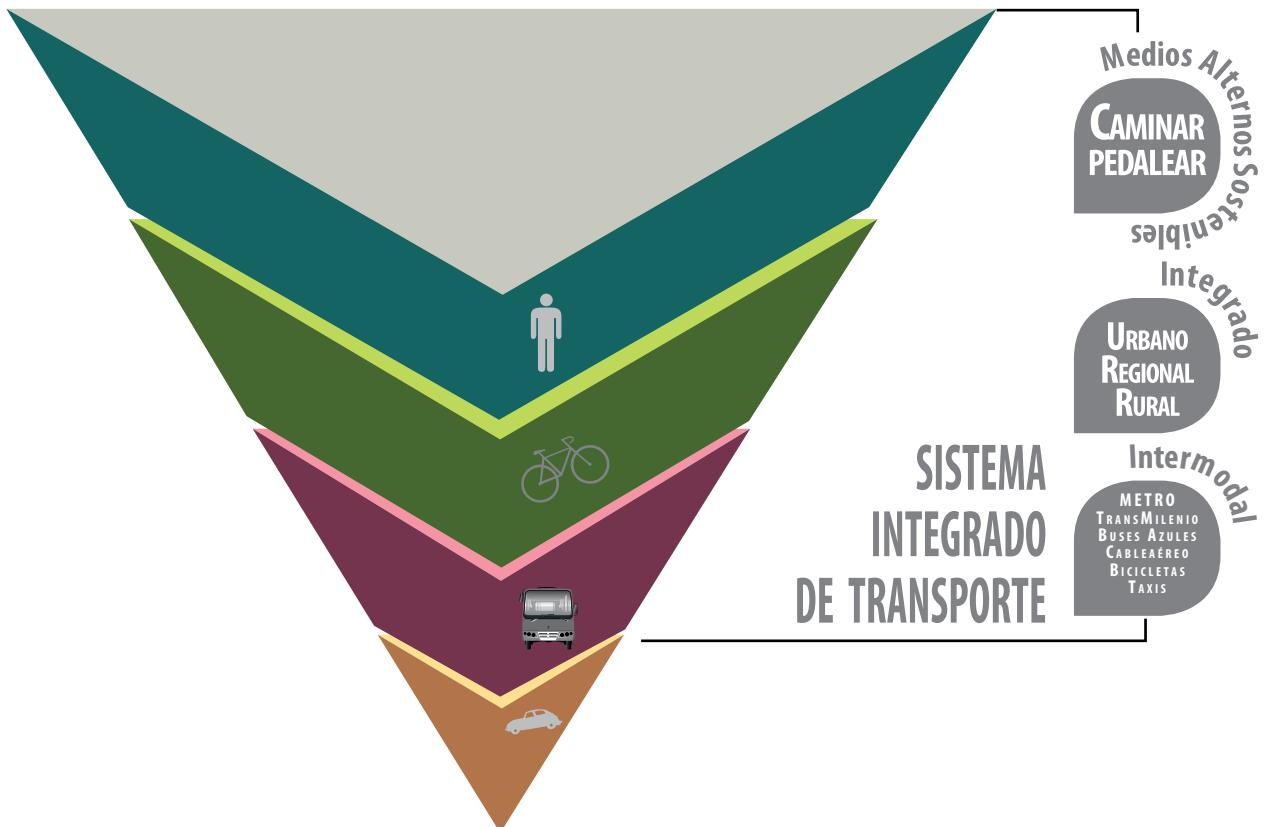
ITDP. "TOD STANDARS". 2014.

Enfoque de la política de movilidad: Desarrollos Orientados por el Transporte Sostenible - DOTS.

El crecimiento y la configuración de la ciudad debe estar enmarcada en el Desarrollo Urbano orientado por el Transporte Sostenible – DOTS. Este tipo de medidas **buscan integrar los corredores de transporte público masivo con el desarrollo urbano**, concentrándose en generar actividad cercana a las estaciones de transporte masivo, reduciendo distancias de viaje y mejorando la calidad de vida.

Muchos gobiernos locales y nacionales se están enfocando hoy en día en mejorar el transporte público para combatir los impactos sociales, económicos y de salud pública, causados por la congestión de tráfico en sus ciudades. Este esquema se desarrolla bajo principios de desarrollos en densidad, compactos y mixtos, y un transporte público de calidad integrado a modos sostenibles.

Bogotá no ha sido ajena a este concepto, la política de movilidad de la ciudad establece como herramienta de Planeación los DOTS para generar desarrollos en altura en torno a proyectos de transporte masivo como el Metro de Bogotá. Esto implica una planeación de calidad y un diseño del uso del suelo que permita construir formas para soportar, **facilitar y priorizar tanto el transporte público como los modos a pie y en bicicleta**.



Fuente: Bogotá Humana. 2014.

Sistema Integrado de Transporte Público

El SITP es una de las mayores apuestas de ciudad, que transformó el esquema empresarial y operacional de los vehículos de transporte público colectivo en la ciudad. Se planteó desde el año 2007 y el proceso de implementación inició el 30 de junio de 2012 con la puesta en marcha de la Fase III de TransMilenio.

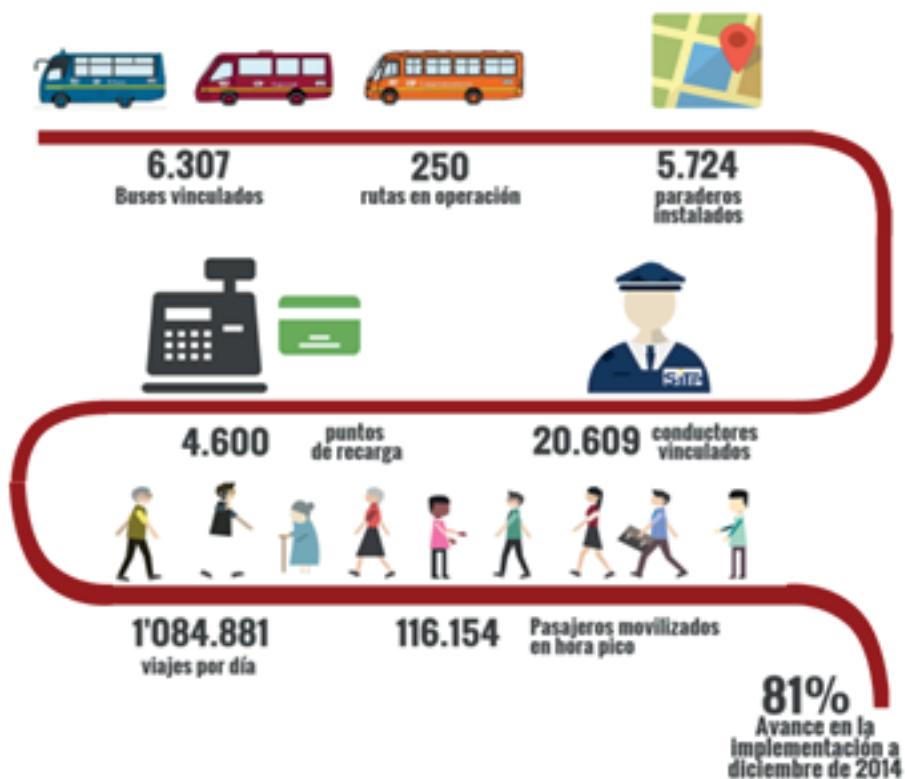
¿Cómo estamos?

A diciembre 31 de 2014, el SITP lleva un avance del 81%. Llegó a movilizar 1'084.881 viajes/día, en hora pico movilizó 116.154 viajes y se han vinculado 6.307 buses y se tienen 250 rutas en operación.

Buena parte del retraso en la implementación del SITP se debe a que los concesionarios COOBUS y EGOBUS, han presentado incumplimientos al contrato de concesión y deficiencias en su modelo financiero. TransMilenio procedió a aplicar las multas correspondientes. No obstante, estas empresas fueron intervenidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

● AVANZOS DEL SISTEMA:

- ✓ El Plan de Ascenso Tecnológico - Decreto 477 de 2013 que consiste en vincular flota nueva, en los componentes troncal y zonal, con mejores estándares ambientales.
- ✓ Implementación del carril preferencial en la Carrera 7. De acuerdo con estudios de



Fuente: Elaborado por la Cámara de Comercio de Bogotá. 2015.

la Universidad de Los Andes el porcentaje de uso de este carril por parte de los vehículos del TPC pasó del 36% al 65%; antes de la medida el 24% de los vehículos particulares ocupaban este carril y en la actualidad tan sólo el 9% lo hace.

- ✓ Mejora en la calidad del servicio con relación al modelo tradicional. Los usuarios del SITP manifiestan que las condiciones en que se movilizan han mejorado en aspectos como seguridad, conexiones, vehículos, recorridos, entre otros.
- ✓ Se están planeando mejoras en la disposición de paraderos, con el fin de aumentar el área de abordaje y descenso y disminuir la cola de buses que se generan en las vías.

- PROYECTOS DE INTEGRACIÓN EN CURSO
- ✓ **Cable Ciudad Bolívar:** Finalizados estudios de factibilidad suscrito con la empresa Metro de Medellín el cual calculó una inversión de \$164,300 millones de pesos. En diciembre de 2014 se dio apertura al proceso licitatorio y está suspendido actualmente atendiendo observaciones de oferentes.
- ✓ **Cable San Cristóbal:** Finalizado estudio de factibilidad que arrojan un valor total del proyecto por \$169.860 millones de pesos, de los cuales no se tiene certeza sobre la disponibilidad de recursos para adelantar la construcción.

- PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS:
 - ✓ No se logró la implementación del 100% del SITP en los periodos fijados por TransMilenio.
 - ✓ No se ha superado el cierre financiero de dos operadores.
 - ✓ Persiste la deficiente información a la ciudadanía para apropiarse del sistema, en materia de rutas, señalética, ventanas de tiempo, entre otros.
 - ✓ Ausencia de definición de cabeceras de rutas y predios para patios.
 - ✓ No se han integrado por completo las tarjetas de recaudo Fase I y II con Fase III. A través de la Resolución 468 de 2014 se definió un plazo de 7 meses para dar paso a la integración definitiva.
 - ✓ Falta fortalecer las habilidades técnicas y de servicio al cliente de los conductores.
 - ✓ No se ha implementado la red de intercambiadores modales y de estacionamiento en el marco del SITP. Es de precisar que dichas obras han contado con presupuesto dentro del plan de desarrollo, pero sin avance en su ejecución.
- ✓ Fortalecer la infraestructura de la ciudad con más carriles preferenciales y zonas pagas en ciertos sectores de la ciudad.
- ✓ Se debe avanzar con el Gobierno Nacional en la política de subsidios al transporte público.
- ✓ Es fundamental dar solución de infraestructura a las cabeceras de ruta, con iniciativas que propendan por integrar a la comunidad.
- ✓ Llevar a cabo una intervención desde el punto de vista de desarrollo profesional y personal de los conductores de servicio público.
- ✓ Continuar con el proceso de chatarrización de buses.
- ✓ Culminar el proceso de integración de tarjetas.

Para tener en cuenta

- ✓ Solución a las problemáticas que afrontan los operadores Coobus y Egobus. Adicionalmente, hacer seguimiento detallado a aquellos que han realizado grandes inversiones de capital y aún no cuentan con el flujo de ingresos sostenible.

● ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ Encuesta de percepción sobre la calidad del servicio de transporte público en Bogotá: <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Urbano-y-Movilidad/Movilidad/Transporte-publico-y-privado>
- ✓ Proyecto Cable de Bogotá: http://www.sitp.gov.co/publicaciones/proyecto_cable_de_bogota_pub
- ✓ Memorias de los Foros “Bogotá siempre gana con el SITP”: <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Urbano-y-Movilidad/Movilidad/Transporte-publico-y-privado>

Transmilenio

El servicio troncal de buses de TransMilenio inició en el año 1999 con la Fase I correspondiente a las troncales Caracas, Autonorte y Calle 80; posteriormente el Sistema implementó la Fase II Américas, Calle 13, Suba y NQS, y en 2012 inició la Fase III de operación Calle 26 y Carrera 10. El sistema contaba con un **Plan Marco** para la construcción de estaciones subsiguientes, que planteaba 7 fases de implementación, de este plan sólo se ha cumplido con 2,5 fases. ¿Cómo estamos?

A la fecha el Sistema TransMilenio cuenta con 12 troncales en operación y dos

pre-troncales (Carrera 7 y Calle 6), movilizó en 2014 un promedio de 2'240.336 viajes/día, un 12% del total de la demanda diaria de la ciudad. Cuenta con un total de 1.993 buses troncales y 1.267 alimentadores.

AVANCES DEL SISTEMA:

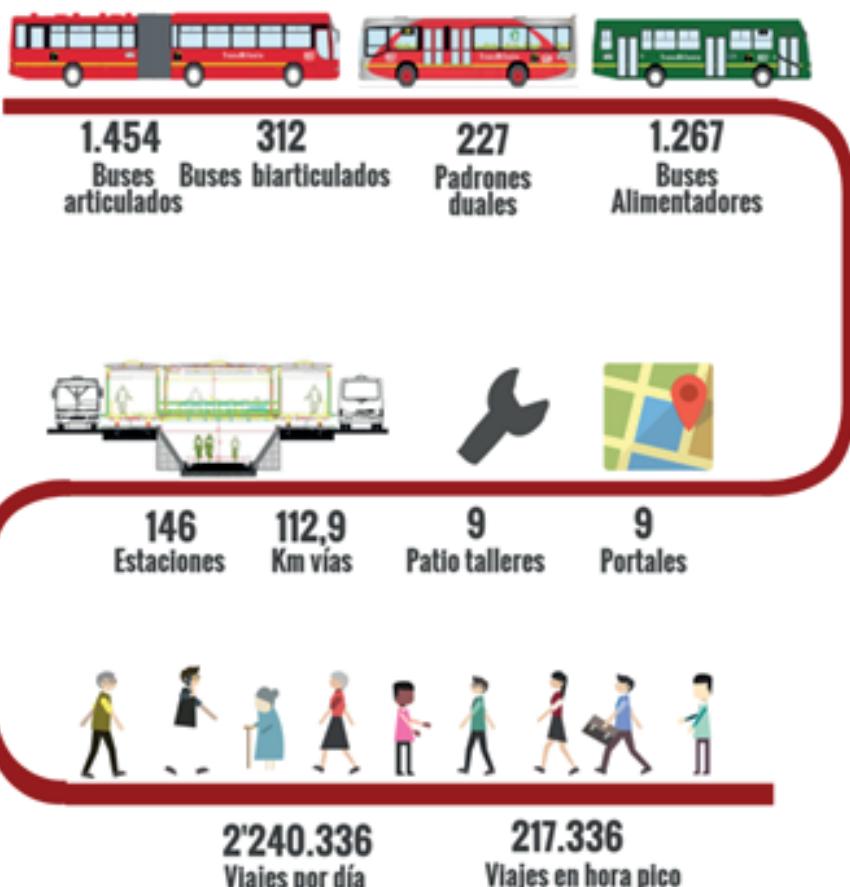
El IDU avanzó en la realización de los estudios de la troncal de TransMilenio por la Av. Boyacá.

Se está llevando a cabo un plan de construcción y expansión de estaciones, mantenimiento del pavimento para troncales NQS y Caracas, y la construcción del intercambiador NQS y corredor de la Calle 6.

El modelo de padrón dual en la Carrera 7 ha tenido muy buena acogida. En el marco del plan de ascenso tecnológico, Bogotá se convierte en ciudad laboratorio de nuevas tecnologías limpias, se logró la vinculación de 182 buses híbridos en el Corredor Verde de las Carreras 10 y 7, y Calle 26.

PROYECTOS EN CURSO

El proyecto APP BOGOTÁ ELECTRIKA busca mejorar la operación del Sistema TransMilenio, reemplazar los buses por tecnologías limpias, aumentar los niveles de servicio y facilitar la integración con otros modos de transporte. Será financiado 100% por privados y tiene una inversión



estimada de \$5,5 billones de pesos. Una vez aprobado el estudio de factibilidad, se proyecta iniciar la licitación en junio de 2015.

- PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS:

- ✓ En temas de infraestructura, no se ha considerado un plan de expansión de estaciones y se presentan atrasos en la ejecución de nuevas obras; solamente se adelantan ampliaciones en estaciones de Autopista Norte y Soacha, pero sin que correspondan a un plan de actualización y priorización. Los recursos destinados para la troncal Av. Boyacá fueron trasladados al Proyecto Metro de Bogotá, se está a la espera de nuevo CONPES que viabilice los recursos para su construcción.
- ✓ En temas operacionales, se requiere mejorar el servicio alimentador y complementarlo con sistemas de bicicletas públicas para facilitar la accesibilidad al componente troncal.
- ✓ Sobre el servicio al cliente, no se ha posicionado entre la ciudadanía la figura de Defensor del usuario del transporte público.
- ✓ A pesar de que se ha trabajado en el tema de cultura ciudadana y se han capacitado multiplicadores el sistema afronta una crisis de convivencia, respeto y seguridad y una falta de compromiso ciudadano por el cuidado de los bienes públicos.
- ✓ No se ha innovado en el tipo y pertinencia de la información brindada al usuario.
- ✓ No hay un plan financiero para cubrir los subsidios ofrecidos por la autoridad local, lo que está generando un desajuste

en las finanzas de TransMilenio. Asimismo no se ha establecido una política de subsidios con el Gobierno Nacional.

Para tener en cuenta

- ✓ Se necesitan intervenciones en infraestructura: estaciones de TM, intercambiadores modales y conexión de BRT con el Aeropuerto.
- ✓ Se debe avanzar con el Gobierno Nacional en la política de subsidios al transporte público.
- ✓ Generar una estrategia integral de cultura ciudadana interviniendo comportamientos y apropiación por la ciudad y el Sistema de transporte público.
- ✓ Se requiere continuar en la inversión en materia de seguridad: cámaras, pie de fuerza en las estaciones y mejor tecnología en puertas y torniquetes para evitar evasores.
- ✓ Culminar los proyectos de troncal Av. Boyacá y Cables. Dar continuidad a las troncales de TM.
- ✓ Se requieren recursos para la reparación y mantenimiento de las troncales: Caracas y AutoNorte.

- ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ Encuesta de percepción sobre la calidad del servicio de transporte público en Bogotá: <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Urbano-y-Movilidad/Movilidad/Transporte-publico-y-privado>.

Metro de Bogotá

De acuerdo con la presentación de los estudios de ingeniería básica avanzada para el proyecto Primera Línea de Metro para Bogotá, este tiene una longitud de 27 Kilómetros, contará con 27 estaciones y tendrá un costo de \$15 billones de pesos para su construcción.

¿Cómo estamos?:

- ✓ El 26 de diciembre de 2014 se suscribió un convenio interadministrativo con la FDN para realizar la estructuración integral del proyecto.
- ✓ Actualmente se encuentra en etapa de definición de financiación y de los aportes a cargo de la Nación y Distrito y, está en discusión la propuesta de expertos de realizarlo por etapas.
- ✓ Se adelanta el estudio de ingeniería de valor sobre el presupuesto inicial entregado por el operador en los Estudios de Ingeniería Básica Avanzada.
- ✓ Se ha realizado un estudio de costo/beneficio el cual concluye que la inversión de \$15 billones generará beneficios económicos y sociales. Entre los años 2021 y 2050 la ciudad recibirá por costos evitados cerca de \$45 billones.

Para tener en cuenta:

- ✓ Crear la institucionalidad necesaria para el desarrollo del proyecto y su posterior operación.
- ✓ Necesidad de contar con líder del proyecto que lo posicione como un dinami-

zador de la economía en la capital del país; mantenga un diálogo abierto con las autoridades locales, departamentales y nacionales; y ejerza autoridad y autonomía en los aspectos técnicos, operativos y comerciales.

- ✓ Alejar las decisiones que se tomen de cualquier color político y pensar en función de Ciudad, por ser un proyecto que mejora la calidad de vida, aumenta la competitividad y genera empleo.
- ✓ Garantizar los recursos para la construcción, sin perder de vista que el proyecto es viable siempre y cuando se cuente con un Sistema Integrado de Transporte interconectado y multimodal.
- ✓ Se debe realizar un efectivo control de los recursos y evitar demoras injustificadas de obra que representen sobrecostos adicionales.
- ✓ Se deben realizar campañas que generen aprecio y corresponsabilidad por esta obra, que permitan al ciudadano sentirse orgulloso de la ciudad que habita y rechace y denuncie cualquier acto de irrespeto o violencia contra los bienes públicos.

• ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ Resultados "Evaluación económica y social de la Primera Línea Metro de Bogotá". [http://app.idu.gov.co/seccion_metro/metro26/Evaluaci%C3%B3n%20econ%C3%A9mica%20y%20social%20Armando%20Ardila%20Delgado%20\(2\).pdf](http://app.idu.gov.co/seccion_metro/metro26/Evaluaci%C3%B3n%20econ%C3%A9mica%20y%20social%20Armando%20Ardila%20Delgado%20(2).pdf)
- ✓ ABC del proceso de estructuración financiera de la Primera Línea Metro de

Bogotá: http://app.idu.gov.co/seccion_metro/banner/ABC%20Estructuraci%C3%B3n%20integral.pdf

- ✓ Diseños de ingeniería básica avanzada para la Primera Línea Metro de Bogotá: http://app.idu.gov.co/seccion_metro/eventos/estacionMetro/1.3%20%20Presentaci%C3%B3n%20Alcaldia-v04.pdf
- ✓ Memorias evento "Primera Línea Metro de Bogotá": <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Urbano-y-Movilidad/Movilidad/Infraestructura>

Trenes Ligeros

En el marco de la Ley de Asociaciones Público Privadas - APP, la Administración Dis-



trital adelanta la evaluación y validación de algunas iniciativas privadas para llevar a cabo los estudios, construcción, operación y mantenimiento del sistema Metro Ligero Urbano Regional en corredores estratégicos de la ciudad, dentro de los que se encuentran los siguientes corredores férreos: Occidente: Bogotá (Estación de la Sabana- Facatativá), Sur (Estación de la Sabana – Soacha), Carrera 7^a (Portal 20 de Julio – Calle 193) y Carrera 68 (Venecia – Cra. 9)

¿Cómo estamos?

● PROYECTOS CORREDORES FÉRREOS DEL OCCIDENTE Y DEL SUR:

El consorcio originador de los dos proyectos está conformado por Torrescámara, Vossloh y Concreto S.A. El Corredor Férreo de Occidente consiste en 43,9 Km de tren ligero que operará entre la Estación de la Sabana y el Municipio de Facatativá. Por su parte el corredor férreo del Sur consiste en 18,1 Km entre la Estación de la Sabana y el Municipio de Soacha. Los dos proyectos tienen una inversión estimada de \$5 billones de pesos, de los cuales 80% son financiados por el privado y 20% son de origen público, de estos la Gobernación cubriría el 20% y la Nación el 80%.

El 30 de mayo de 2013 se presentaron las dos propuestas por parte del originador. Se otorgó viabilidad para pasar a etapa de factibilidad el día 30 de agosto de 2013, cuyos estudios fueron entregados en mayo de 2014. Una vez revisados los estudios por el ente gestor, se solicitaron complementaciones las cuales se entregaron en Octubre de 2014. Posteriormente, se llevó a cabo la audiencia pública los días 10 y 16 de diciembre de 2014.

Actualmente se adelanta su revisión y validación con el apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura y TransMilenio S.A., quienes evalúan los componentes de recaudo y tarifa. Se estima que la validación y el proceso licitatorio se lleve a cabo en el primer semestre de 2015.

- **TREN LIGERO DE LA CARRERA 7**

Iniciativa presentada por la Concesionaria Tranvía Urbano del Oriente cuyo objeto es la financiación, diseño, construcción, operación y mantenimiento del Proyecto Férreo Tranvía Urbano del Oriente que será implementado a lo largo de la Carrera 7 desde la Estación del Museo Nacional hasta la Calle 110, y de allí por la Carrera 9 a la altura de la Estación de Usaquén hasta llegar a la Calle 193 en el norte de la ciudad de Bogotá. Tendrá una longitud de 26.1 Km y 34 estaciones.

Esta iniciativa se encuentra en estado de prefactibilidad, y no se ha iniciado el estudio, hasta tanto no esté notificada y en firme la negación en etapa de prefactibilidad de otra iniciativa de APP de tren de cercanías que comparte una sección del trazado por la Carrera 9, y la cual fue presentada ante la ANI y la Empresa Férrea Regional de Cundinamarca por el Consorcio Tranvía Carrera 7 conformado por SAINC, Marval, Pedro Gómez y Nexus)

- **TREN LIGERO DE LA CARRERA 68**

Proyecto de Iniciativa Privada para el Diseño, Construcción y Operación de una Línea de Metro Ligero por la Avenida 68, cuyo trazado va desde la Calle 100 entre Carreras 9^a y 11 hasta el Puente de Venecia en

la Avenida 68 con Autopista Sur, con una longitud de 16,5 Km y 19 estaciones. Actualmente se encuentra en desarrollo de los estudios en etapa de factibilidad, por parte del originador privado.

Mediante Resolución 327 del 17 de junio de 2014 se dio paso a la factibilidad del proyecto con un plazo de 9 meses para el desarrollo de los estudios.

Para tener en cuenta

- ✓ Los proyectos formulados por el privado en la APP deben ser producto de una planeación y priorización desde el ente gestor, con una visión de ciudad región a largo plazo.
- ✓ En este sentido es fundamental definir cuál es la mejor solución para los corredores analizados en términos de movilidad, urbanos y sociales, debido a que algunos corredores como la Carrera 7 y la Carrera 68 han pasado por diferentes versiones de transporte masivo: TransMilenio robusto, TransMilenio ligero, Metro o Tranvía.
- ✓ Se debe considerar una política de subsidios a la tarifa desde el Gobierno Nacional.
- ✓ Es fundamental asegurar una estructuración financiera robusta de los proyectos y generar una matriz de riesgos que defina responsables.

- **¿QUÉ CONSULTAR?**

- ✓ Proyecto Trenes Ligeros para Bogotá: http://www.sitp.gov.co/publicaciones/proyectos_de_tren_ligero_pub

Concesiones

Las concesiones viales permitieron la participación de privados en el desarrollo de infraestructura vial del país, iniciando con la primera generación, en 1994, donde se plantearon mecanismos de recuperación de la inversión y propuestas de mecanismos financieros de largo plazo. En la segunda y tercera generación, se implementaron políticas tendientes a mejorar la asignación de riesgos y los criterios de adjudicación de contratos. Finalmente, en 2012 surgen las concesiones de cuarta generación – 4G, que buscan mejores especificaciones técnicas, se paga por disponibilidad y se deduce por deterioro en los niveles de servicio.

¿Cómo estamos?

A la fecha Bogotá y la región la circundan 6 concesiones de primera generación (Los Patios – La Calera – Guasca, Siberia – Villena, Bogotá – Villavicencio, Devinorte, Fontibón – Faca – Los Alpes, Girardot – Ibagué – Cajamarca) y dos de tercera generación (Bogotá – Girardot – Buenaventura y Briceño – Tunja – Sogamoso). En los últimos 10 años la ciudad aumentó sus kilómetros de conexión con la región en doble calzada a 449,49 Km.

La vía Bogotá Girardot, hace parte del corredor Bogotá-Buenaventura que comunica con 513 kilómetros al puerto de Buenaventura. Así mismo, la vía que conecta hacia el puerto de Barranquilla es la Ruta del Sol con 1.071 kilómetros.

- PROYECTOS E INICIATIVAS EN MARCHA
- ✓ **Perimetral de Oriente Cundinamarca**
Longitud: 153 Km. Fue adjudicada en

2014 y el concesionario tendrá un año para adelantar los estudios y diseños, y tramitar las licencias ambientales. Una vez aprobados contará con cuatro meses para dar inicio a la construcción.

- ✓ **Girardot – Puerto Salgar: Longitud:** 212,6 Km. Fue adjudicada en 2014 y el concesionario adelantará los estudios y diseños, así como las licencias ambientales.
- ✓ **Avenida Longitudinal de Occidente Calle 13 – Soacha: Longitud:** 8 Km. Se espera que la APP entregue la factibilidad en abril de 2015.
- ✓ **Bogotá – Bucaramanga (Vía 4G):** En febrero de 2015 se radicaron ante el Ministerio de Hacienda las propuestas para desarrollar el proyecto.
- ✓ **Concesión Férrea Facatativá – Bogotá – Belencito.** Dos ramales de 318 Km. Proyectos incluidos en el Plan de Desarrollo Nacional 2014-2018.
- ✓ **Aeropuerto el Dorado:** Fue presentada propuesta para ampliación de la terminal de pasajeros. Se elaboraron estudios para nuevas fases de ampliación en los municipios de Facatativá y Madrid.
- ✓ **Puerto Logístico de Las Américas:** Presentada la pre-factibilidad, la cual se encuentra en estudio. En predios privados contiguos a la pista norte del aeropuerto El Dorado, se busca ampliar capacidad de almacenamiento, manipulación y movilización de carga.

● PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS:

- ✓ Atrasos en obras por riesgos geológicos.
- ✓ Demora en la expedición de licencias ambientales.
- ✓ Atrasos en cronogramas por hallazgos arqueológicos.
- ✓ Problemas en la adquisición de predios.
- ✓ Dificultades en la articulación con las empresas de servicios públicos y las alcaldías de cada municipio.

Para tener en cuenta:

- ✓ Tal como se señaló para los Trenes Ligeros, los proyectos formulados por el privado en el APP deben ser producto de una planeación y priorización desde el ente gestor, con una visión de ciudad región a largo plazo.
- ✓ Es fundamental que se mejore la conexión de la capital del país con los puertos y en este sentido se deben priorizar las vías planteadas con ese propósito.
- ✓ Asimismo se debe considerar el impacto que el desarrollo de proyectos viales causen en las dinámicas urbanas y de usos del suelo de la región, pues estos pueden generar asentamientos urbanos y desarrollos inmobiliarios para los que la región debe estar preparada.
- ✓ Se debe generar una matriz de riesgos rigurosa para de esta forma garantizar su ejecución y estabilidad financiera, tanto del privado como de la Nación.
- ✓ Es importante que las autoridades locales y departamentales agilicen los

procesos de expropiación de predios y licencias ambientales, para que el privado se concentre en su experticia, que es la construcción y operación de infraestructura.

● ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ Presentación seguimiento a Concesiones Viales: <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Urbano-y-Movilidad/Movilidad/Infraestructura>
- ✓ Informe de rendición de cuentas Agencia Nacional de Infraestructura: <http://ani.gov.co/rendicion-de-cuentas/informes>

Bicicletas y Peatones

Bicicletas

Bogotá ha brindado condiciones adecuadas para que se desarrollen **alternativas de transporte no motorizado y sostenible** como es el uso de la bicicleta, propiciando que más ciudadanos decidan dejar el transporte privado y público y utilizar la bicicleta como medio de transporte obteniendo así ventajas económicas, de movilidad, sociales, medio ambientales y de salud pública.

¿Cómo estamos?

De acuerdo con la última encuesta de movilidad del año 2011, en Bogotá el 3.8% de los viajes se realizan en bicicleta, lo que representa 450.000 viaje/día. Hoy la Ciudad cuenta con 397 Km de ciclorutas de los cuales 13.4 Km corresponde a bicarriles. TransMilenio ofrece 2.532 espacios de estacionamiento gratuito para bicicletas, ubicados en 17 estaciones del sistema (5 portales, 4 puntos de encuentro y 8 estaciones).

- **AVANCES:**

- ✓ Actualmente, están funcionando cuatro corredores de préstamo de bicicletas públicas: Parque Virrey, Carrera 7^a, Eje Ambiental y Universidad Nacional y ante el IDRD se han inscrito más de 70.000 ciudadanos interesados en el servicio.
- ✓ La ciclovía, está cumpliendo 40 años de funcionamiento y en su recorrido dominical y festivo de 121 km. más de un millón de usuarios la utilizan.
- ✓ Existen Colectivos Ciudadanos y organismos que promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte desde la sociedad civil. A esto se suma iniciativas privadas, públicas y académicas que organizan foros, semana de la bicicleta, ciclopaseos, caravanas seguras, al colegio en bici, etc.
- ✓ TransMilenio remitió a las empresas Recaudo Bogotá y Angelcom, la autorización para el ingreso de bicicletas plegables a los buses del Sistema Integrado de Transporte Público y a los Buses de las Fase I, Fase II y Fase III del Sistema Troncal.

- **PROYECTOS EN CURSO:**

- ✓ La SDM ha realizado campañas para fomentar el uso y la seguridad de los bicisuarios como: "Mi estilo es Bici", "Cambiando el Chip", "Al Colegio en Bici", "Monta y Suma", "Déjese Ver", generación de manuales de usuario y mapas ciclorutas.
- ✓ El Ministerio de Transporte está avanzando en el establecimiento de mesas de trabajo que buscan reglamentar el

servicio de Bicitaxi como una solución al problema de movilización de última milla.

- **PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS:**

- ✓ El pasado 23 de enero, tras cuatro suspensiones de la audiencia de adjudicación, el Distrito declaró desierta la licitación para el Sistema de Bicicletas Públicas y lo adjudicó el día 17 de marzo.
- ✓ Las metas del Plan de Desarrollo establecen que para la vigencia 2012-2015 se proyecta la construcción de 145 Km-carril de ciclorruta, de los cuales se han ejecutado 13,41 Km de bicarriles entre 2012 -2014.

Peatones

Si bien todos los ciudadanos son peatones en algún momento de su desplazamiento, el modo a pie carece de una normatividad y regulación específica. En Bogotá las mayores causas de dificultad para los peatones es la invasión de los andenes por parte de vehículos, vendedores ambulantes, las condiciones geométricas y el mal estado físico de los andenes. La inadecuada infraestructura para personas con movilidad reducida, la falta de señalización o demarcación y la falta de cultura vial hacen de este modo el más vulnerable.

¿Cómo estamos?

- ✓ En Bogotá actualmente el 27.5% de los viajes se realizan a pie y la última encuesta de percepción del transporte público muestra que el 45% de usuarios de TransMilenio, 73% de usuarios de TPC y 16% de usuarios de SITP acceden a tomar estos servicios caminando.

- ✓ En el 2014 se presentaron 285 muertes de peatones que corresponde al 46% del total de muertes por accidentes de tránsito que para ese año fueron 621. En los últimos 5 años se ha mantenido un promedio de 290 muertes de peatones.

Así mismo, los peatones heridos en vía fueron para ese año 2.066 que corresponde al 33% del total 4.630. En los últimos 5 años se ha presentado una tendencia al alza en los peatones heridos.

- PROYECTOS EN CURSO

Las Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, corresponden a iniciativas que priorizan vías para que sean utilizadas por los peatones y a las cuales también pueden integrarse otros medios de transporte no motorizados.

- PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS

- ✓ Si bien el código de tránsito prioriza al peatón y los modos no motorizados sobre los demás modos, no existe una política de manejo del peatón.
- ✓ De las 10 redes peatonales proyectadas en el plan de desarrollo, actualmente se encuentra en ejecución únicamente la de la Carrera 7. y tres RAPS se encuentran en etapa de estudios y diseños de Kennedy, Carvajal y Restrepo.

Para tener en cuenta

- ✓ Es fundamental realizar un seguimiento riguroso a la implementación del Sistema de Bicicletas públicas en la ciudad.
- ✓ Se debe avanzar en la expansión y conexión de la red de ciclorutas y bicarriles.

- ✓ Avanzar en una política para la promoción del modo a pie y la bicicleta.
- ✓ Generar acciones en materia de seguridad vial enfocadas al buen uso, respeto y co-responsabilidad con los modos sostenibles.
- ✓ Culminar la construcción de las RAPS y garantizar su conectividad con las redes de ciclorutas y transporte público.

- ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ C Pardo & P Calderón. "Integración de transporte no motorizado y DOTs". Cámara de Comercio de Bogotá. 2014. <http://wwwccb.org.co/en/Press/Noticias/2015/Enero/Nuevo-documento-sobre-transporte-no-motorizado-en-Bogota>
- ✓ "Observatorio de movilidad urbana" 2014 y "Resultados encuesta de movilidad 2014": <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Desarrollo-Urbano-y-Movilidad/Movilidad/Transporte-publico-y-privado>
- ✓ "Movilidad en Bicicleta". Cámara de Comercio de Bogotá. 2009 <http://wwwccb.org.co/content/download/3830/44021/file/Informe%20movilidad%20en%20bicicleta%20en%20Bogot%C3%A1.pdf>
- ✓ "Manual de políticas amables con la Bicicleta". Cámara de Comercio de Bogotá. 2010. [http://wwwciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20politicas%20amables%20con%20bicicleta%20-%20Comp.%20\[GTZ-ICE\].pdf](http://wwwciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20politicas%20amables%20con%20bicicleta%20-%20Comp.%20[GTZ-ICE].pdf)

4. Desarrollo integrado del territorio



“En la actualidad el mundo se está configurando alrededor de **alianzas estratégicas y esquemas asociativos regionales vinculantes** que involucran territorios con relaciones geográficas, ambientales, económicas, o sociales, las cuales motivan a las entidades territoriales a trabajar articuladamente”¹⁵.

“El desarrollo de **figuras asociativas** como Áreas Metropolitanas, Regiones de Planificación y asociaciones territoriales cobran cada vez mayor fuerza, evidenciando la necesidad de discutir la capacidad de respuesta y eficiencia de los gobiernos locales para hacer frente a las problemáticas que sobrepasan los límites político-administrativos de los territorios, con el propósito de impulsar el crecimiento económico sustentable y reducir la pobreza de un territorio”¹⁶.

Los **procesos de integración regional** han dejado de ser estrategias económicas, única y exclusivamente, para convertirse en temas clave de las agendas políticas de los tomadores de decisiones. Con los procesos de integración regional se busca consolidar plataformas flexibles para hacer frente a la progresiva complejización de las demandas ciudadanas, así como la relación armónica entre el crecimiento demográfico, la disposición de las actividades económicas y productivas y la provisión de los bienes, servicios, infraestructuras y sistemas territoriales necesarios.

-
15. Secretaría Distrital de Planeación (2005). “*Región Central de Colombia: Aportes para una caracterización de los territorios que la configuran*”, Bogotá. p. 5
 16. Cámara de Comercio de Bogotá (2009). “*Experiencias internacionales para Bogotá*”. Bogotá. p. 35

Integración Territorial

Bogotá, como muchas urbes y metrópolis, ha expandido sus fronteras hacia los territorios urbanos y rurales colindantes. Este proceso ha sido desordenado, poco planificado, lo cual ha generado múltiples problemáticas en materia de servicios públicos, movilidad y transporte, hábitat y medio ambiente, entre muchas otras. Resulta fundamental adelantar un **proceso de planificación urbana y regional**, que abarque la dimensión económica, el uso del suelo, el desarrollo humano, la sostenibilidad ambiental y la gobernanza territorial.

Para lograrlo, es indispensable y prioritario avanzar hacia la conformación de **una institucionalidad supra local vinculante**, que permita superar las brechas existentes entre las problemáticas derivadas de las relaciones funcionales de los territorios y su forma de gobierno.

¿Cómo estamos?

En Colombia existe un **marco jurídico para el ordenamiento territorial**, donde la descentralización territorial obedece a un mandato constitucional. La Constitución Política define como **entidades territoriales los departamentos, los municipios, los distritos y los territorios indígenas**. Pero igualmente, posibilita la conformación de una serie de **figuras de gestión territorial** y desarrollo regional, que **no son** consideradas propiamente entidades territoriales, sino **esquemas asociativos** para el ordenamiento territorial y están reglamentadas por la Ley 1454 de 2011, Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial que dicta las normas orgánicas para el ordenamiento del territorio.

Esas figuras administrativas de gestión territorial, son:

- **ÁREA METROPOLITANA**

Es una figura administrativa del ordenamiento territorial, mediante la cual se pueden coordinar acciones alrededor de los hechos metropolitanos y la prestación de servicios públicos. Tiene un Carácter **mucho más vinculante que otras figuras asociativas**, dado que a esta se le pueden ceder competencias municipales o nacionales que pasan a ser del orden metropolitano.

La planificación en materia de obras públicas y vivienda, recursos naturales y manejo y conservación del ambiente, prestación de servicios públicos, valorización, asuntos fiscales, asuntos de carácter administrativo u otras que versen sobre asuntos metropolitanos, según lo que se defina en los estatutos del área metropolitana, pasan a ser un asunto del orden metropolitano.

Desde el año 2000 ha habido algunos intentos para conformar el Área Metropolitana de Bogotá, pero **no se han podido concretar**.

- **ASOCIACIÓN DE MUNICIPIOS Y ASOCIACIONES DE DEPARTAMENTOS**

Se compone por dos o más entidades municipales que se asocian para la **ejecución de un proyecto específico** y por lo tanto su horizonte temporal es el de la ejecución del proyecto.

Por su parte, las asociaciones de departamentos funcionan igual que las asociaciones

de municipios, pero en el orden departamental¹⁷.

- **COMITÉ DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL**

Cuerpo colegiado para que las entidades encargadas de la gestión del territorio puedan llegar a **acuerdos en la implementación de sus Planes de Ordenamiento Territorial**. Es de obligatorio cumplimiento para aquellos municipios o distritos cuya área de influencia sea superior a los 500.000 habitantes (Ley 614 de 2000), límite que en el caso de Bogotá ya fue superado ampliamente.

- **REGIONES ADMINISTRATIVAS DE PLANIFICACIÓN Y REGIÓN ADMINISTRATIVA DE PLANEACIÓN ESPECIAL**

Son **esquemas asociativos con vocación de permanencia en el tiempo que se conforman entre departamentos**, con el fin de planificar temas comunes de escala departamental asociados al desarrollo económico, social y la sostenibilidad ambiental de sus territorios; no obstante, el Distrito Capital puede pertenecer a éstas pues tiene un fuero especial que le otorga un tratamiento de municipio y departamento en forma simultánea, figura que se denomina Región Administrativa y de Planeación Especial – RAPE.

El 25 de septiembre de 2014 se suscribió Convenio Interadministrativo mediante el cual se creó la **RAPE Región Central**, primera de esta naturaleza en el país, por parte de los departamentos de Boyacá, Cundinamarca, Meta y Tolima, y el Distrito Capital.

17. Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá”, Bogotá, 2014.

Para tener en cuenta

- **RETOS PRINCIPALES:**

- ✓ Independientemente de la figura de gestión territorial que se adopte, es un asunto de alta prioridad avanzar hacia la **conformación de una institucionalidad supra local para la integración regional**, que permita construir e implementar una agenda común de trabajo entre Bogotá y los municipios de Cundinamarca, principalmente los denominados municipios de borde, la mayoría ubicados en La Sabana.
- ✓ Se debe **capitalizar** de la mejor manera posible la reciente conformación de la **RAPE Región Central**, participando activamente en la definición y gestión de proyectos estratégicos transversales.

- **PROYECTOS Y PROGRAMAS EN MARCHA:**

- ✓ El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Interior, radicó en el segundo semestre de 2014 **proyecto de ley para la conformación del Área Metropolitana entre Bogotá y Soacha**. El proyecto está haciendo curso en el Congreso de la República.
- ✓ La **RAPE Región Central ya entró en operación**, se nombró Director Ejecutivo, se elaboró texto de acuerdo regional 001, por el cual se adoptaron sus estatutos internos. y se definió su plan estratégico. Cuenta con un presupuesto de \$7.500 millones para 2015.

- ✓ Actualmente, la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de Integración Regional de la Gobernación de Cundinamarca vienen trabajando en la **constitución del Comité de Integración Territorial** entre Bogotá y los municipios de su área de influencia. Se espera constituirlo mediante convenio de asociación en abril de 2015.

- **¿QUÉ CONSULTAR?**

- ✓ "El Distrito Capital de Bogotá y su apuesta de integración regional en el marco de la Bogotá Humana", Secretaría Distrital de Planeación del Departamento de Cundinamarca, 2013:
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/SeguimientoPoliticas/politicalIntegracionRegional/EstrategiaIntegracionRegional>

- ✓ "Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá", Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, Bogotá, noviembre de 2014.

- ✓ "Documento Técnico de Soporte para la Constitución del Comité de Integración Territorial", Secretaría Distrital, enero de 2015.

- ✓ "Región Metropolitana de Bogotá: Una Visión de la Ocupación del Suelo", Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de Planeación", 2014.):
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/SeguimientoPoliticas/politicalIntegracionRegional/Documentos/REGION-digital.pdf>

- ✓ "Documento Técnico de Soporte - RAPE Región Central, Territorio para la Paz",

Gobernaciones de Boyacá, Cundinamarca, Meta y Tolima y Alcaldía Mayor de Bogotá, septiembre de 2014:
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Rape_Region_Central/Documentos/DTS_mayo_2014.pdf

- ✓ "Región Central de Colombia: Aportes para una caracterización de los territorios que la configuran", Secretaría Distrital de Planeación del Departamento de Cundinamarca, 2014:

http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/SeguimientoPoliticas/politicalIntegracionRegional/Documentos/PA002-10DTS_RAPE_RegionCentral.pdf

- ✓ "Acuerdo Regional Número 001 – Región Administrativa de Panificación Especial – RAPE Región Central", Gobernaciones de Boyacá, Cundinamarca, Meta y Tolima y Alcaldía Mayor de Bogotá, septiembre de 2014.

- ✓ "Proyecto de ley para la conformación de Área Metropolitana entre Bogotá y Soacha", Congreso de la República, 2014:

<http://190.26.211.102/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/proyectos%20de%20ley/2014%20-%202015/PL%20110-14%20AREA%20METROPOLITANA%20BOGOTÁ%20SOACHA.pdf>

- ✓ "Documento CONPES 3819 – Política Nacional para Consolidar el Sistema de Ciudades en Colombia", Departamento Nacional de Planeación, octubre de 2014:
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3819.pdf>

- ✓ Ley 1454 de 2011, "Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento

territorial y se modifican otras disposiciones", junio de 2011:
<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley145428062011.pdf>

Agenda Regional – Proyectos Articuladores Prioritarios para la Ciudad Región

Como resultado del **crecimiento desbordado y expansivo**, de la **conurbación** con municipios vecinos como Chía, Cota, Cajicá, Facatativá, Funza, La Calera, Madrid, Mosquera y Soacha, entre otros, y de las **interdependencias de carácter económico, laboral y del suelo**, sin que haya existido planificación y ordenamiento, se presentan problemas críticos en el territorio, que exigen concertar una **agenda común de proyectos Bogotá – Cundinamarca**, para superar dificultades en diversos ámbitos. Algunos de los asuntos altamente prioritarios, que se considera deben estar incluidos en esa agenda común, son:

- PROYECTO PARA AGENDA COMÚN - SOLUCIONES DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ REGIÓN

El proceso de **metropolización condiciona las dinámicas de movilidad que retroalimentan las relaciones funcionales entre la ciudad de Bogotá y los municipios** que hacen parte de su escala de borde.

Los análisis sobre las tendencias de movilidad de Bogotá y su entorno metropolitano tienen una fuente confiable en la Encuesta

de Movilidad para Bogotá (2011), que tiene en cuenta los siguientes diez y siete (17) municipios: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá¹⁸.

Según esta encuesta, se infiere que en **un día típico** se realizan un poco más de **14.732.000 viajes dentro de la escala de borde**, de los cuales el 88% son de Bogotá y el 22% restante de los municipios de estudio.

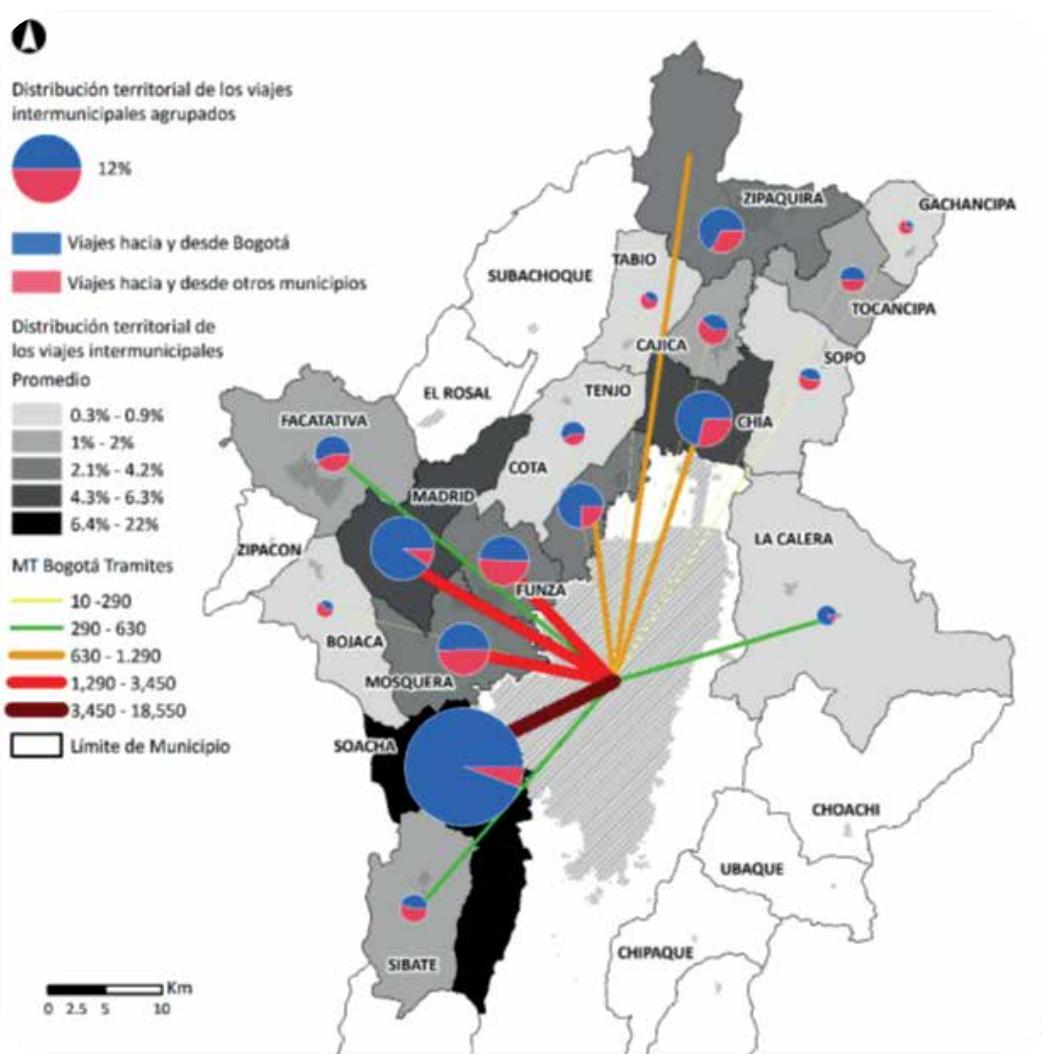
- **ALGUNOS ASPECTOS A DESTACAR, RESULTADO DE DICHA ENCUESTA:**
 - ✓ El **5,6%** de los viajes en un día, corresponde a **viajes intermunicipales**.
 - ✓ Al revisar la participación de los viajes realizados entre los municipios y Bogotá, el **86,04% involucran a Bogotá como origen o destino**, lo que confirma que es Bogotá quien ejerce mayor peso en su entorno metropolitano.
 - ✓ Cuando se analizan los **principales motivos de movilidad intermunicipal**, se encuentra que **casi la mitad de los viajes intermunicipales realizados son para regresar al hogar**, y la otra mitad de los viajes intermunicipales se realizan con otros fines: **laborales (23,6%); estudio (8,8%); compras, trámites y salud (9,7%); otras necesidades (12,8%)**.
 - ✓ Se observa que los municipios de Facatativá, Funza, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Tabio y Zipaquirá tienden a

18. Encuesta de Movilidad para Bogotá 2011, Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Movilidad, 2011.

atraer una importante **demandas de vivienda** respecto a la atraída por Bogotá. Este hecho muestra la preferencia de las personas por localizarse muy cerca al Distrito, es decir, en el borde más próximo de la ciudad, sin perder los beneficios económicos y funcionales proporcionados por la capital.

- ✓ Bogotá juega un **papel importante en la región como gran núcleo central de las relaciones funcionales al concentrar poco menos de la mitad de los viajes intermunicipales (43%)**, mientras que

los 17 municipios que hicieron parte de la encuesta, concentran el 57% en diferentes proporciones. En este sentido, los municipios que mayor concentración de viajes intermunicipales presentan son aquellos localizados en el borde más próximo de Bogotá. Esto muestra la presencia de un proceso de **consolidación del borde más próximo a Bogotá**, donde se vienen dando crecimientos demográficos más acelerados y mayores dinámicas respecto al resto del ámbito metropolitano.



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial a partir de Encuesta de Movilidad para Bogotá 2011.

En relación con los **modos de transporte en los cuales se manifiestan las relaciones funcionales del ámbito metropolitano**, existe una mayor dependencia a los modos motorizados respecto a la distribución modal de Bogotá; hecho que se debe principalmente a la magnitud de las distancias entre municipios y Bogotá y los mayores tiempos de desplazamiento que esto implica.

Ahora bien, para el caso de municipios más lejanos a Bogotá se observa una **fuerte dependencia al vehículo privado**. Así mismo, cabe resaltar que los municipios que tienden a concentrar menor cantidad de viajes intermunicipales presentan un mayor uso de vehículo particular y moto.

Estos fenómenos dejan en evidencia los **problemas de accesibilidad de la Región Metropolitana de Bogotá**, que se intensifican proporcionalmente con la distancia entre los municipios y el Distrito. En otras palabras, los problemas de accesibilidad dan cuenta de la **necesidad de integrar el transporte intermunicipal con el sistema de transporte urbano de Bogotá**.

En cuanto a la **estructura vial de integración regional**, en los últimos años se ha hecho cada vez más evidente un **aumento de la congestión por los cinco accesos a Bogotá**, que ha traído como consecuencia un aumento en los tiempos de desplazamiento desde y hacia los municipios del entorno; hecho que tiende a afectar la calidad de vida de los habitantes y propicia un paulatino desaprovechamiento de las relaciones funcionales de la región. En este sentido, **se exige un ejercicio de concertación y definición de acuerdos entre la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía Mayor de Bogotá y las Alcaldías Municipales**, para definir y gestionar soluciones conjuntas.

Para tener en cuenta

- **RETOS PRINCIPALES:**
 - ✓ **Integrar el transporte intermunicipal** con el sistema de transporte urbano de Bogotá.
 - ✓ Construir, poner en marcha y operar el **Tren Regional Ligero - RegioTram**, para atender tres corredores en doble sentido: Bogotá – Facatativá, Bogotá – Soacha y Bogotá – Zipaquirá.
 - ✓ **Capitalizar** de la mejor manera posible la reciente conformación de la **RAPE Región Central**, participando activamente en la definición y gestión de proyectos estratégicos transversales.
- **PROYECTOS Y PROGRAMAS EN MARCHA:**
 - ✓ El **Tren Regional Ligero, Regional Tram**, es un sistema de transporte liderado por la Empresa Férrea Regional, que atenderá dos corredores en doble sentido. Por un lado el corredor de occidente, desde la Estación de la Sabana hasta el municipio de Facatativá, incluyendo un ramal al aeropuerto El Dorado. Por otro lado, el corredor del sur, que irá desde la Estación de la Sabana hasta la localidad de Bosa y el municipio de Soacha, que cuentan con un importante potencial de demanda que podría ser atendido en un día típico por el tren varía entre 500.000 y 980.000 viajes.
- **¿QUÉ CONSULTAR?**
 - ✓ "Encuesta de Movilidad para Bogotá 2011", Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Movilidad, 2011.

http://www.movilidadbogota.gov.co/hi-webx_archivos/audio_y_video/Encuesta%20de%20Movilidad.pdf

- ✓ Empresa Férrea Regional.
- ✓ www.empresaferrearegionalsas-cundinamarca.gov.co
- ✓ http://www.cundinamarca.gov.co/wps/portal/Home/SecretariasEntidades.gc/Secretariadeintegracion/SecdeIntegraRegDespliegue/asnoticias_secintegra/csecintegra_noticias_empresaferrea

Proyecto para Agenda Común: Soluciones de Medio Ambiente para Bogotá Región

La región Bogotá Cundinamarca tiene una gran responsabilidad respecto a la **sostenibilidad ambiental**, para enfrentar desafíos relacionados con el cambio climático, el manejo de desechos, el saneamiento y calidad del aire, el tratamiento de aguas residuales, entre otros.

¿Cómo estamos?

Las emisiones de **Gases Efecto Invernadero**, **GEI**, en el mundo hacen que los cambios en el clima sean hoy una realidad y la tendencia es alarmante desde todo punto

de vista. Algunos indicadores al respecto se presentan a continuación:

- ✓ En América Latina, el **transporte** es el responsable del **38%** del total de las emisiones¹⁹.
- ✓ Los **residuos sólidos y vertimientos** son responsables de cerca del **2,8%** de las emisiones de GEI a nivel global. En América Latina, este porcentaje tiende a aumentar debido al crecimiento poblacional y económico acelerado que conocieron las ciudades en los últimos sesenta años, y a la ausencia de respuesta adecuada por parte de las administraciones regionales²⁰.
- ✓ A nivel global, se estima que el sector de la **construcción** es responsable de **30-35%** del total de las **emisiones de carbono**. La construcción sostenible ofrece una oportunidad de inversión innovadora y socialmente responsable²¹.
- ✓ Los fenómenos de **La Niña** (causante de lluvias fuertes y extraordinarias) y **El Niño** (sequías y heladas) pueden traer consecuencias fuertes para la productividad agropecuaria y la salud humana en la región, generando un aumento progresivo en el número de eventos de emergencias y desastres relacionados con fenómenos climáticos²².

19. Informe Público “Ciudades y Cambio Climático”, Alcaldía Mayor de Bogotá, ONU Hábitat, Cámara de Comercio de Bogotá y otros, pág. 12, noviembre de 2012.
20. Informe Público “Ciudades y Cambio Climático”, Alcaldía Mayor de Bogotá, ONU Hábitat, Cámara de Comercio de Bogotá y otros, pág. 13, noviembre de 2012.
21. Informe Público “Ciudades y Cambio Climático”, Alcaldía Mayor de Bogotá, ONU Hábitat, Cámara de Comercio de Bogotá y otros, pág. 14, noviembre de 2012.
22. “Plan Regional Integral de Cambio Climático para la Región Capital Bogotá Cundinamarca”, 2012.

- ✓ Según análisis especializados (“Plan Regional Integral de Cambio Climático para la Región Capital Bogotá Cundinamarca”, 2012), como resultado del cambio climático:
 - Se presenta un aumento progresivo en la temperatura en todo el departamento y variaciones sectorizadas de la precipitación.
 - A finales del siglo, las condiciones serán entre 2 y 5 grados más cálidas que en la actualidad.
 - Los aumentos en la zona centro (Altiplano Cundiboyacense) y las zonas de Páramo (Sumapaz, Cruz Verde, Chingaza, Guerrero), son considerables, 2 a 3 grados a finales del siglo.
 - Se presentarán disminuciones de la precipitación (entre el 10% y 20%) en los sectores del Alto Magdalena y Medina (Zonas Bajas Cálidas) así como en la Zona del Páramo de Chingaza.

Los mayores aumentos de precipitación (20% a 30%) se darán en las zonas de Soacha, el

- Occidente de la Sabana de Bogotá y Gualiva.

Otra mirada crucial se refiere a que, según el ranking de ciudades verdes, Bogotá está por debajo del promedio de América Latina en **saneamiento y calidad del aire** (promedio diario de **22 microgramos** de dióxi-

do de azufre por metro cúbico, el segundo más elevado). Por otra parte, aunque tiene un alto acceso a servicios de saneamiento del agua, en Bogotá **tan solo un 29% de sus aguas residuales son tratadas**, muy por debajo del promedio de **52% de América Latina**.

Igualmente se presentan **grandes dificultades en aspectos relacionados con reciclaje, uso de combustibles fósiles y emisiones de material particulado**: Sólo se aprovecha el **33%** del material potencialmente reciclabile en el sector residencial; el **9%** de las industrias de la ciudad utiliza carbón mineral como combustible, aportando el **86%** de las emisiones de material particulado; cada año, las fuentes móviles emiten a la atmósfera **1.100 toneladas/año** de material particulado y **450.000 toneladas/año** de monóxido de carbono (CO).

Un mayor grado de afectación por la intervención humana compromete la sostenibilidad de la estructura ecológica del territorio, la cual debe garantizar la continuidad de los procesos ecológicos y el mantenimiento de la diversidad biológica; por lo tanto, el **sistema de áreas protegidas regional se constituye en un elemento clave para la preservación y conservación de los ecosistemas** de la región²³.

El pasado 28 de marzo de 2014 el Consejo de Estado emitió la sentencia final a una Acción Popular encaminada al **saneamiento del río Bogotá**; en este fallo se concluye que el río es uno de los **sistemas hídricos más contaminados del mundo** y que

23. Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá, pág. 78, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, Bogotá, 2014.

acusa un grave deterioro ecológico y daño a su ecosistema, por lo que se le llama la atención a alrededor de 72 entidades del Estado entre las que están los 46 municipios involucrados con la cuenca. Además, se determinan una serie de acciones a desarrollar para la recuperación del río, entre éstas que Bogotá y los otros 45 municipios modifiquen sus POT de acuerdo a las necesidades de esta fuente hídrica.

Para tener en cuenta

- **RETOS PRINCIPALES:**
 - ✓ Recoger la recomendación de que las ciudades deben ser diseñadas para las personas y no para los automóviles, y en la necesidad de avanzar en **procesos de multimodalidad de transporte**.
 - ✓ Enfrentar con **responsabilidad y gestión efectiva los desafíos** que plantean el cambio climático, el manejo de desechos, el saneamiento y calidad del aire y el tratamiento de aguas residuales.
 - ✓ Desarrollar programas que favorezcan un **manejo integral de los residuos sólidos** en la región, desde el proceso de reducción hasta el reciclaje y la recuperación de energía.
 - ✓ Fortalecer políticas y acciones para la **preservación y conservación de los ecosistemas de la región**, a partir del sistema de áreas protegidas regional.
 - ✓ Tomar con especial cuidado y responsabilidad las decisiones locales de **habilitación de suelo urbano y de las actividades agropecuarias**.
- ✓ Acatar el fallo del Consejo de Estado sobre el proceso de **saneamiento del Río Bogotá**, que debe partir de la revisión, actualización y armonización de los instrumentos de ordenamiento, como el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica del Río Bogotá –POMCA–.
- **PROYECTOS Y PROGRAMAS EN MARCHA:**
 - ✓ La CAR, universidades de la región y empresas de La Sabana en Cundinamarca, adelantan el programa **Redes-CAR**, para implementar proceso de producción más limpia, que permiten alcanzar beneficios ambientales y económicos.
 - ✓ La Corporación Ambiental Empresarial, CAEM, lidera proyectos de asistencia técnica, asesoría y formación para la gestión ambiental en las empresas.
 - ✓ Los municipios y Bogotá adelantan procesos de actualización de sus Planes de Ordenamiento Territorial.
- **¿QUÉ CONSULTAR?**
 - ✓ Informe Público “Ciudades y Cambio Climático”, Alcaldía Mayor de Bogotá, ONU Hábitat, Cámara de Comercio de Bogotá y otros, pág. 12, noviembre de 2012.
 - ✓ “Plan Regional Integral de Cambio Climático para la Región Capital Bogotá Cundinamarca”, 2012: <http://cop20.bogota.gov.co/portfolio/plan-regional-integral-de-cambio-climatico-pricc/>
 - ✓ Useche, C. Propuesta de identificación, delimitación, definición y mapificación de la estructura ecológica regional para

Bogotá-Cundinamarca Cundinamarca.
Bogotá: UNCRD, 2013.

- ✓ Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá, pág. 81, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, Bogotá, 2014.

Proyecto para Agenda Común: Soluciones para la Armonización Tributaria

Las diferencias en la **composición de los presupuestos públicos condicionan las posibilidades para enfrentar los retos de la gobernabilidad municipal** y no todos los municipios cuentan con las condiciones para enfrentar de manera autónoma las diferentes condiciones y exigencias que se presentan.

¿Cómo estamos?

Algunos aspectos relacionados con los asuntos tributarios en los municipios de Cundinamarca, entre ellos los municipios de la escala de borde (próximos a Bogotá), son:

- ✓ Los municipios presentan **una distribución desigual de los recaudos del Impuesto Predial**.
- ✓ El **recaudo del Impuesto de Industria y Comercio total y por habitante para los municipios de la escala de borde muestra una distribución desigual**, tanto en niveles agregados como en términos por habitante.
- ✓ Resulta relevante **comprender el papel que representan los ingresos tributarios en la estructura de financiación**

de ingresos municipales, pues si bien dichos ingresos le otorgan cierta autonomía e independencia a los municipios en términos de gasto, resulta fundamental para los municipios comprender las disparidades económicas que se deben focalizar como prioritarias para reducir dichas desigualdades fiscales y converger hacia un desarrollo municipal equilibrado.

- ✓ Existen municipios en los que tanto sus **ingresos tributarios como la participación de los ingresos tributarios en el total de ingresos fiscales** municipales son bajos. Por su parte, otros municipios se destacan por presentar un **mayor recaudo de Ingresos Tributarios**, así como una mayor participación del total de ingresos tributarios en el total de ingresos recaudados en 2011.
- ✓ Se identifica una **relación positiva entre el tamaño económico municipal, medido como el total de ingresos tributarios percibidos en un determinado periodo, y la capacidad para generar ingresos propios**, considerados como la participación de los ingresos tributarios en el total de ingresos. Así, la relación entre tamaño y autonomía fiscal parece establecer una regla económica que le otorga ciertas ventajas a los municipios que presentan mayores dinámicas económicas.
- ✓ Lo anterior revela que **no se está presentando una convergencia fiscal municipal entre Bogotá y su escala de borde**, pues los municipios con altos niveles de Ingresos Tributarios presentan una mayor capacidad de generación de recursos propios en relación con el total de sus fuentes de financiación que los municipios con menores Ingresos Tribu-

tarios, pues estos últimos no dependen de sus propias dinámicas de crecimiento económico sino de los recursos que provienen de otras instancias de gobierno vía transferencias.

- ✓ Se presenta **pérdida de oportunidades para la región, pues tarifas diferenciales menores de los municipios con respecto a Bogotá han generado menores posibilidades de recaudo tributario de los municipios** para enfrentar los retos del desarrollo urbano y aumentar el riesgo de vulnerabilidad fiscal para atender los retos metropolitanos.
- ✓ Estos resultados indican la **necesidad de ajustar las dinámicas tributarias de los municipios en su conjunto, además de Bogotá, en la reducción de las disparidades económicas y fiscales** que separan los resultados del ámbito geográfico analizado.

Para tener en cuenta

- **RETOS PRINCIPALES:**
- ✓ Construir una propuesta de **armonización fiscal para la escala de borde que podría constituirse en una posibilidad para reducir brechas económicas y fiscales** y facilitaría aumentar la capacidad y autonomía municipal para obtener recursos fiscales adecuados que ayuden a enfrentar los retos que implica el desarrollo económico.
- ✓ Ajustar las **dinámicas tributarias de los municipios en su conjunto, además de**

Bogotá, para la reducción de las disparidades económicas y fiscales.

- ✓ Desarrollar un proceso de **armonización fiscal para Bogotá y los municipios de la escala de borde**, que podría constituirse en una posibilidad para reducir las brechas económicas y fiscales.

● ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá, pág. 78 a 85, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, Bogotá, 2014.

Proyecto para Agenda Común: Soluciones para los Servicios Públicos

Los análisis que ha realizado la Secretaría Distrital de Planeación²⁴ permiten evidenciar que a mayor autonomía de los municipios en las decisiones y acciones para la provisión del servicio público y dadas unas condiciones territoriales de interdependencia entre municipios y el Distrito, se evidencia un mayor potencial para la **integración supramunicipal** en este aspecto (acueducto, alcantarillado y aseo).

No sucede lo mismo cuando la provisión del servicio recae principalmente sobre instancias regionales, departamentales, nacionales o del mercado (energía eléctrica, gas y telecomunicaciones). Lo anterior sugiere que los **arreglos institucionales en el territorio, varían y responden a las dinámicas pro-**

24. Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá, pág. 118, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, Bogotá, 2014.

pias de la provisión de cada servicio público domiciliario y a las condiciones que determinan su eficiente prestación según economías de escala y de alcance.

En el caso del acueducto por ejemplo, la Empresa de Acueducto de Bogotá -EAAB- realiza el suministro de agua a la ciudad de Bogotá y algunos municipios de La Sabana, como es el caso de Gachancipá, Soacha, Tocancipá, Sopó, Cajicá, Chía, La Calera, Funza, Madrid y Mosquera

En la misma lógica de los servicios públicos domiciliarios, **se puede entender la necesidad de integrar la provisión de otros servicios públicos y sociales, tales como salud, educación, integración social y seguridad ciudadana**, entre otros. Sin embargo, por la estructura institucional que ha definido el marco de descentralización en Colombia, en particular hacia los municipios, **se considera que sólo algunos aspectos de la provisión de estos servicios podrían considerarse pertinentes para hacerse de forma integrada y coordinadamente entre el D.C y los municipios de la escala de borde.**

Un aspecto fundamental a considerar, es que **en el suelo suburbano se evidencian grandes vacíos en cuanto a los criterios de desarrollo y articulación funcional, especialmente con respecto a la conectividad, accesibilidad y prestación de servicios públicos**. Esta situación, sin duda, genera impactos urbanísticos y ambientales com-

plejos debido a los desarrollos aislados y a la auto provisión de servicios públicos que este tipo de suelo supone²⁵.

Otro aspecto a revisar es que las **proyecciones de ampliación de redes de servicios públicos usualmente no toman como referencia las proyecciones de crecimiento y consolidación urbana**, sino que dicha ampliación de redes se va atendiendo en función de la demanda y la capacidad de las empresas prestadoras de servicios públicos, lo que no permite optimizar las inversiones públicas ni participar de la plusvalía generada por efecto del desarrollo urbanístico²⁶.

En términos de posibilidades de mejorar el ordenamiento territorial, una infraestructura que aporta a la consolidación de este proceso se relaciona con la provisión de servicios públicos y el saneamiento básico. En estos aspectos se consideran **las plantas de tratamiento de agua potable y las plantas de tratamiento de aguas residuales**. Mediante su operación permiten el desarrollo urbanístico de los suelos habilitados para el desarrollo urbano²⁷.

Para tener en cuenta

- **RETOS PRINCIPALES:**
- ✓ Establecer acuerdos para la **integración de algunas de las decisiones y acciones para la provisión de los servicios públicos entre Bogotá D.C. y los municipios**

-
25. Región Metropolitana de Bogotá: Una Visión de la Ocupación del Suelo, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, 2014, pág.341
 26. Región Metropolitana de Bogotá: Una Visión de la Ocupación del Suelo, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, 2014, pág.341ibid.
 27. Región Metropolitana de Bogotá: Una Visión de la Ocupación del Suelo, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, 2014, pág.343

cipios de la escala de borde, por ejemplo en materia de planeación, financiación, regulación y control de los mismos.

- **PROYECTOS Y PROGRAMAS EN MARCHA:**
- ✓ Actualmente, la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de Integración Regional de la Gobernación de Cundinamarca vienen trabajando en la **constitución del Comité de Integración Territorial** entre Bogotá y los municipios de su área de influencia, donde uno de los aspectos prioritarios será la integración en materia de servicios públicos. Se espera constituirlo mediante convenio de asociación en abril de 2015.
- **¿QUÉ CONSULTAR?**
- ✓ Documento Técnico de Soporte (DTS) para la constitución del Área Metropolitana con el Distrito Capital de Bogotá, pág. 118 a 120, Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, Bogotá, 2014.

Como conclusión general, debido al crecimiento desbordado y expansivo de Bogotá, a la conurbación con municipios vecinos como Chía, Cota, Cajicá, Facatativá, Funza, La Calera, Madrid, Mosquera y Soacha, entre otros, y a las interdependencias de carácter económico, laboral y del suelo, sin que haya existido planificación y ordenamiento, se presentan problemas críticos en el territorio, que **exigen concertar una agenda común**

de proyectos Bogotá – Departamento, para superar dificultades en diversos ámbitos. En los apartes anteriores se hizo referencia a cuatro temas vitales: Infraestructura y movilidad; medio ambiente; armonización tributaria; y servicios públicos.

Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo

El **ordenamiento territorial es un factor esencial** para aumentar la competitividad y generar condiciones de mejoramiento para la calidad de vida de los habitantes **por ser un instrumento que define el rumbo para preparar al territorio ante los desafíos actuales y futuros** de una ciudad y una región.

A partir de la expedición de la "Ley 388/97"²⁸, se ordenó a los municipios y distritos a formular el "Plan de Ordenamiento Territorial - POT" como instrumento mediante el cual se orienta la gestión pública y se regula la inversión privada para el desarrollo de sus territorios con visión de largo plazo.

En 2011 se legisló a través de la Ley 1454²⁹ sobre la organización político administrativa del Estado en el territorio, se establecieron principios rectores del ordenamiento, el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial y se definieron competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas.

28. Ley de Desarrollo Territorial. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.
29. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial. (LOOT). Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones.

Con dicho marco normativo el País, las Regiones y los Entes Territoriales en Colombia cuentan con las bases administrativas y técnicas para planificar y gestionar territorios y ciudades sostenibles ambientalmente, competitivas económicamente, y equilibradas socialmente.

¿Cómo estamos?

En cumplimiento de la Ley 388/97, los municipios y Distritos iniciaron la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial. Este esfuerzo de integrar la planificación socioeconómica de los planes de desarrollo con la planificación territorial **empezó a dar resultados a partir del año 2000 con la aprobación de los POT siendo el de Bogotá uno de los primeros en la región**, aprobado mediante el decreto 619/2000. Sin embargo su **enfoque sustancialmente urbano y su escala explícitamente local limitaron las posibilidades** para configurar una plataforma urbano –regional más integrada y equilibrada.

Con el objetivo de superar la visión endógena del POT de Bogotá, y recogiendo la experiencia y resultados del proceso se planificación regional encargado a la Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca (2001-2005)³⁰ el **POT de Bogotá**

tuvo su primera modificación a través del Decreto 469/2003 incorporando la mirada regional y plasmando el concepto de “sistema de ciudades en red” posteriormente compilado mediante el decreto 190/2004, actualmente vigente dada la suspensión del decreto 364/2013 por el cual el Alcalde Mayor pretendió hacer una modificación excepcional al POT.

Durante los últimos años, la **estructura espacial de la región configurada por Bogotá y su primer anillo de influencia³¹ ha tenido cambios significativos** dinamizados por los procesos de expansión de la Capital sobre los municipios vecinos generados por la escases y alto costo del suelo en Bogotá, el traslado de actividades industriales³², la construcción de viviendas en otros municipios y el establecimiento de incentivos tributarios y fiscales mas atrativos a la inversión fuera de Bogotá.

Es así como el **ámbito de influencia de Bogotá ha superado sus fronteras**, imponiendo nuevos retos para la planificación y el ordenamiento de una región cuya dinámica territorial en términos de migración de población, transacciones de bienes y servicios y en general de flujos entre el Distrito Capital y los municipios se intensifica y tiende a ser mas interdependiente entre ellos³³.

-
- 30. Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca: "De las ciudades a las regiones". Desarrollo Regional Integrado. / 2001-2005. <http://www.regionbogotacundinamarca.org/mos/index.php?option=content&task=view&id=1&Itemid=25>
 - 31. Municipios del primer anillo de influencia con Bogotá: Chía, Cota, Funza, Mosquera, Soacha y la Calera <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=339>
 - 32. Fuente: [eltiempo.com / opinión / editoriales](http://eltiempo.com/opinion/editoriales) 17 agosto 2010. En los últimos 10 años más de 1.200 empresas se han ido de Bogotá, la gran mayoría hacia municipios vecinos. Esta fuga le ha representado al Distrito Capital menores ingresos por 127.000 millones de pesos por concepto de industria y comercio, el impuesto que constituye la mayor proporción de sus rentas propias.
 - 33. <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/SeguimientoPoliticas/politicalIntegracionRegional/Documentos/PA002-2ActualizacionDiagnosticoRegionCapital.pdf>

- ✓ Durante los últimos años, Bogotá ha intensificado sus relaciones con los municipios de borde del primer anillo y adicionalmente Zipaquirá, Facatativá y Fusagasugá han fortalecido su oferta de servicios complementarios a los prestados por Bogotá. Por su parte, las provincias del borde rural³⁴ propician el desarrollo de ciertas actividades agrícolas y ecosistémicas (50% de la región metropolitana presenta ecosistemas naturales) que proveen sustentabilidad y servicios ambientales a los centros urbanos³⁵.

De otro lado, **la determinación de los usos del suelo en los POT municipales evidencia la ocupación extensiva de las actividades productivas y residenciales**, caracterizando los municipios del occidente con amplia oferta de suelo para desarrollos industriales y logísticos en algunos casos ocupados por industrias antes localizadas en Bogotá, mientras que los municipios del norte especializados principalmente en la oferta de vivienda, plataformas comerciales y equipamientos de salud y educación. Por su parte, Soacha consolida su oferta de suelo principalmente para la construcción de VIS.

Dichas tensiones que generan las relaciones funcionales de Bogotá y los municipios así como las grandes extensiones de suelo de expansión y suburbano que han dispuesto los POT, han generado una estructura espacial desarticulada y **una estructura ambiental**

tal que cada día ve más comprometida su sostenibilidad.

- **LOGROS, AVANCES, ATRASOS**

Durante los últimos años, se ha intensificado el debate de la planificación regional en Bogotá y la región. Desde la conformación de la Asociación de Municipios de Sabana Centro “ASOCENTRO” en 1990, empresarios, academia, sociedad civil e instituciones de diferente escala y naturaleza han sido partícipes y protagonistas de múltiples procesos administrativos y de planificación como:

- ✓ Mesa de Planificación Regional de Bogotá y Cundinamarca (2001-2005).
- ✓ Consejo Regional de Competitividad (2001).
- ✓ Plan de Competitividad Regional (2004).
- ✓ Conformación de la Región Central (2002).
- ✓ Conformación de la Región Capital (2008).
- ✓ Construcción del Modelo de Ordenamiento Territorial para la Sabana de Bogotá (2008).
- ✓ Conformación de la Región Administrativa de Planificación Especial RAPE (2014)³⁶.

34. Provincias: Ubaté, Guavio, Rionegro, Oriente, Medina, Gualiva, Bajo Magdalena y Tequendama.

35. Fuente: DTS Decreto 364 de 2013. http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Documentos/DTS_Final_1_mayo_Rev_APP_1_P2.pdf

36. Región Administrativa y de Planeación Especial (RAPE): es una figura asociativa del ordenamiento territorial que permitirá hacer frente a dinámicas y problemáticas que superan las capacidades individuales de 4 departamentos y 311 municipios. Fue creada en el 2014 con los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Tolima y Meta. http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Rape_Region_Central/Documentos/Presentacion_RAPE_small.pdf

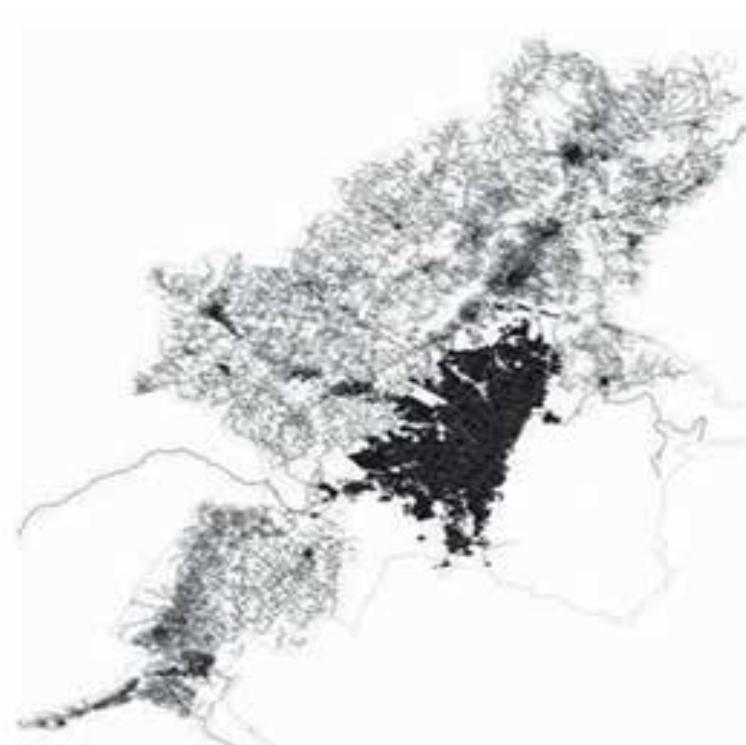


Figura 3. Ocupación de la Sabana, ocupación de la subregión, 2008.

Fuente: MOT- 2008 Gobernación de Cundinamarca.

A pesar del reto que supone la planificación e integración regional, no se debe desconocer el auge de la Región a partir de la redefinición de sus patrones de ubicación y localización de las empresas en respuesta a las exigencias del mercado y al crecimiento económico de la región y del país durante la última década³⁷. Crecimiento que **impone un reordenamiento de la geográfica urbana y las actividades económicas para recomponer el territorio en un modelo descentralizado, sistémico, equilibrado**

y conectado que puedan generar un sistema de producción de bienes y servicios con alto valor ecosistémico, innovador e incluyente.

Para tener en cuenta

- ✓ Las relaciones e interacciones entre las ciudades y los territorios colindantes y entre unos departamentos y otros, establecen desafíos y oportunidades que exigen **asumir nuevas formas de planificar y gestionar las relaciones, actividades productivas y procesos territoriales**. Por ello, es fundamental generar espacios diálogo y acuerdos de política entre Bogotá y los Municipios para reducir las externalidades negativas de las decisiones Distritales sobre los territorios vecinos y viceversa.
- ✓ Es claro que la posibilidad de **avanzar de manera consistente hacia el desarrollo económico y social, sustentable y a escala humana, depende de la capacidad de integrar los territorios y regiones**, más allá del tradicional esquema de jurisdicciones y divisiones político administrativas que han primado en los asuntos públicos.
- ✓ El modelo de ocupación del territorio de Bogotá y la región debe **pensarse a partir de una estructura espacial de red**

37. Según el Índice Departamental de Competitividad 2014, publicado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario, Bogotá es la región más competitiva del país al obtener un puntaje de 7,82 sobre 10. A su vez, Cundinamarca ocupa el sexto lugar, con un puntaje de 5,13 sobre 10, mejorando tres puestos frente al resultado obtenido en 2013.

Bogotá Región es la octava economía en América Latina por el valor de su producción, ya que genera el 24% del PIB de Colombia. El PIB de Bogotá es superior al de algunos países de Centroamérica y al de las ciudades del área andina, excepto Santiago de Chile.

de ciudades, que expanda la oferta de servicios especializados de Bogotá a la región. Para ello, se hace imprescindible el desarrollo de proyectos de infraestructura (de movilidad, conectividad, transporte y servicios públicos domiciliarios), así como servicios urbanos y equipamientos (de salud, educación, cultura, espacio público y seguridad).

- ✓ La formulación de **políticas y acciones territoriales precisas, traducidas en proyectos priorizados, focalizados y concretos**, y un claro marco de alianzas bajo objetivos específicos, permitirá abordar adecuadamente el gran desafío de la reducción de las disparidades y desequilibrios regionales existentes, el crecimiento económico y sostenido, inclusivo y equitativo, (RAPE).
- ✓ La **adecuada administración y articulación de la norma urbana**, así como la generación de rentas que suponen la atracción de los mejores usos del mercado inmobiliario regional se verán reflejados en una eficaz gestión urbana debido a que se ampliaría la posibilidad de recuperar plusvalías urbanas permitiendo un territorio más equilibrado y sostenible en lo económico, ambiental, social y urbanístico.
- ✓ El crecimiento desordenado, la parcelación del suelo rural, la urbanización expansiva y la falta de consensos en el manejo y protección de los recursos y servicios ambientales se constituye también en un tema de urgencia atención para elevar los niveles de sostenibilidad.

5.

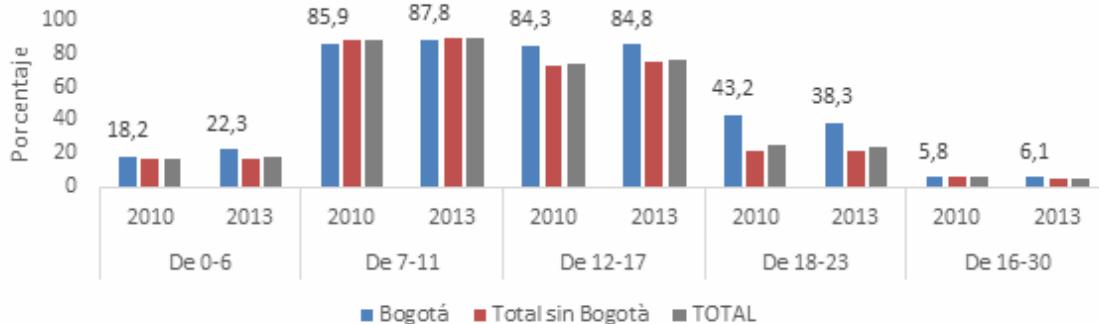
Educación



La **educación cumple un papel fundamental en el proceso de desarrollo**, tanto desde el punto de vista del crecimiento económico y la competitividad, como desde la perspectiva de ser un instrumento clave de política y protección social. También, es el determinante fundamental del éxito o fracaso de los individuos en el mercado laboral y, por lo tanto, moldea los patrones de movilidad social de cualquier sociedad, hecho que es especialmente relevante en sociedades desiguales (en materia de ingresos y oportunidades), como la colombiana.

¿Cómo estamos?

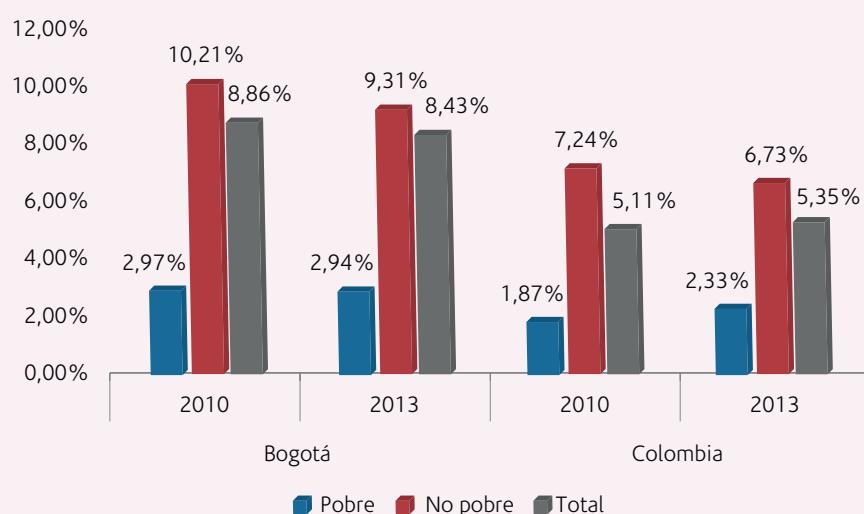
Respecto a la cobertura neta en el Distrito, se puede observar que la asistencia de los niños entre 0 y 6 años, aunque sigue siendo muy baja (mismo patrón a nivel nacional) pues es del 22%, aumentó cuatro puntos porcentuales entre 2010 y 2013. La asistencia neta de los niños entre 7 y 11 años también aumentó alrededor de dos puntos porcentuales entre 2010 y 2013. Claramente la cobertura neta en este grupo de edad en Bogotá es alta pues alcanza niveles de 88%. En el grupo de edad entre los 12 y 17 años, la cobertura es alta, 84,8%, pero no hubo ninguna variación entre 2010 y 2013. Vale la pena resaltar que en este grupo de edad, la cobertura en Bogotá es mayor que en el resto del país. La cobertura neta del grupo entre 18 y 23 años de edad (educación superior), aunque es muy baja tanto a nivel distrital como nacional, en Bogotá es mayor que en el resto del país. Sin embargo, entre los años 2010 y 2013 se observó una reducción de casi cinco puntos porcentuales en esta cobertura en Bogotá, tendencia que no se observó en el resto del país.

Gráfico 5.1. Asistencia Neta por grupos de edad

Fuente: Encuesta de Calidad de Vida del DANE 2010 - 2013. Cálculos CCB.

Por nivel de ingreso la asistencia de la población más pobre entre 0 y 25 años ha aumentado entre el 2010 y 2013, pero existe una alta inequidad en el sector: en Bogotá en el año 2013, la asistencia de la población de estratos más altos era de 76,7%, mientras que la asistencia de la población de más bajos ingresos, era de 67,7%. Esta brecha en Bogotá ha permanecido igual durante los cuatro años analizados, mientras

que a nivel nacional esta brecha se ha ido cerrando gracias al aumento de cobertura en la población más pobre. Esta inequidad se muestra también, por ejemplo, en el porcentaje de la población que tiene educación superior: mientras que entre la población pobre cerca del 3% tiene educación universitaria, técnica o tecnológica, este porcentaje llega a 10 si se toma la población no pobre (en Bogotá).

Gráfico 5.2. Porcentaje de población con educación técnica, universitaria y posgrado 2010 - 2013

Fuente: Encuesta de Calidad de Vida del DANE 2010 - 2013. Cálculos CCB.

En términos de calidad de la educación en Bogotá comparada con otras ciudades importantes del país, se destaca que la ciudad está por encima del promedio nacional. No

obstante los resultados son muy deficientes cuando se comparan a nivel internacional, según diversas fuentes.

Cuadro 5.1. Puntajes Promedio de las ciudades Colombianas participantes en PISA 2012

Ciudad	Matemáticas	Lectura	Ciencias
Bogotá	393	422	411
Manizales	404	431	492
Medellín	393	423	418
Cali	379	408	402
Resto del país	372	398	395
Colombia	376	403	399

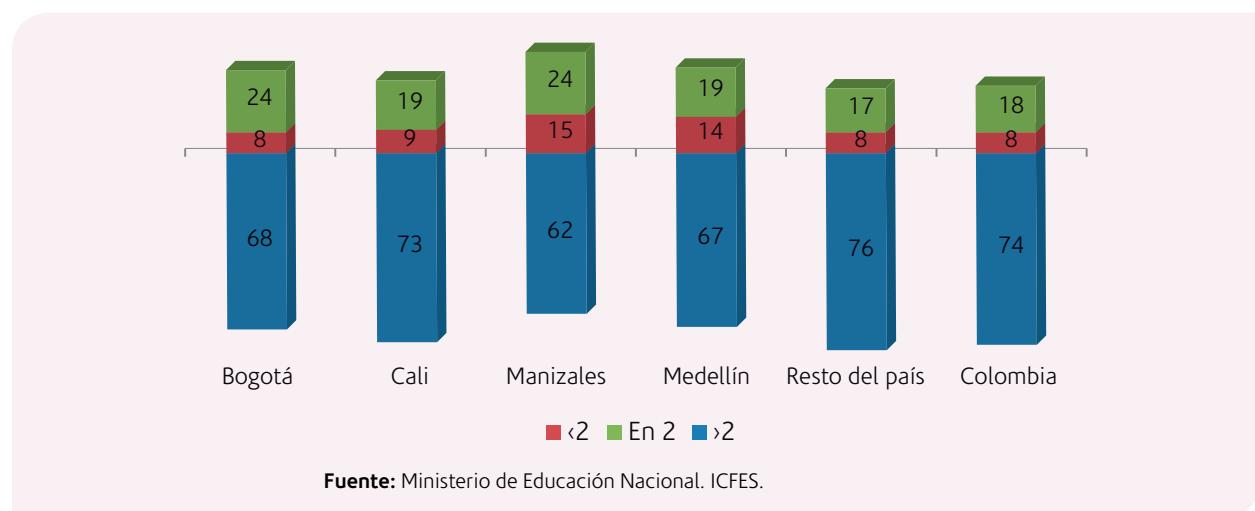
Fuente: Ministerio de Educación Nacional. ICFES.

En el informe de la OCDE sobre los resultados de las pruebas PISA por país, Colombia tiene uno de los peores puntajes en las tres materias y se ubica en el puesto 62 de 66. Si bien los promedios para Bogotá son superiores a los del país, al compararlos con los de Shanghái, Singapur y Hong Kong que están en los primeros lugares, son preocupantes: en matemáticas, Bogotá obtiene un promedio de 393, mientras Shanghái 613,

Singapur 573 y Hong Kong 561. Lo mismo sucede en Ciencias donde Bogotá tiene un promedio de 411 mientras Shanghái 580. En Lectura, Bogotá ocupa los últimos lugares con 422, mientras Shanghái 570.

Con respecto al desempeño en matemáticas, el 68% de los estudiantes evaluados están por debajo del nivel 2, que es el nivel mínimo adecuado para desempeñarse en

Gráfico 5.3. PISA 2012. distribución por niveles de desempeño en matemáticas



una sociedad contemporánea. Es preocu-
pantes que una proporción tan alta de estu-
diante se ubique en el nivel 1 o por debajo,
es decir, insuficiente para acceder a estu-
dios superiores.

La situación se mantiene para lectura (78% de
los estudiantes están en el nivel 2 o en un ni-
vel inferior) y ciencias (50% de los estudiantes
evaluados están por debajo del nivel 2).

Para tener en cuenta

• RETOS

- ✓ Reducir el **déficit en la oferta**, que es el principal problema para universalizar la educación preescolar, aumentando el presupuesto y acelerar las inversiones en infraestructura (obras de mantenimiento y ampliación).
- Avanzar más rápidamente en el establecimiento de la **gratuidad completa** de la educación básica.
- Reducir la **tasa de deserción** escolar con esquemas de incentivos económicos, incluyendo subsidios condicionados directos a los más pobres.
- Articular **los diferentes niveles de educación para que se pueda ampliar la oferta** de los programas de educación superior y reducir la tasa de deserción en los cambios de nivel, particularmente en el tránsito de la educación media a la superior.
- Fomentar el uso de **tecnologías de información y comunicaciones** en la

educación básica y media, para desarro-
llar las competencias y aprovechar el de-
sarrollo científico y tecnológico.

- Articular la **evaluación periódica de los docentes** como instrumento fundamen-
tal para mejorar la calidad.
- Aumentar en el presupuesto distrital los recursos (a través de la creación de Fondos locales por ejemplo) destinados a **financiar los estudios superiores** de los mejores estudiantes en universidades públicas o privadas y complementar la inversión de la ciudad con recursos na-
cionales.
- Fortalecer la **Universidad Distrital** y arti-
cularla a las necesidades de formación de talento humano que requiere la ciu-
dad y para elevar la oferta de educación superior particularmente para la pobla-
ción más pobre.
- Disponer de **información oportuna y confiable** para identificar las competen-
cias que demanda el mercado y la oferta educativa existente.
- Mejorar la **pertinencia y calidad de la oferta de formación para el trabajo**, mediante el cruce de información de prospectiva sobre los requerimientos del sector productivo y la oferta de personal capacitado.
- Ajustar el **esquema de financiación del sistema educativo** para hacerlo social-
mente más rentable, especialmente en la educación superior.

6. Seguridad ciudadana y empresarial



La política de seguridad, convivencia y justicia debe privilegiar la protección y la integridad de las personas promoviendo un entorno atractivo para la inversión y el emprendimiento. En los últimos años, la ciudad ha avanzado en materia de seguridad y convivencia, pero los retos aún siguen siendo grandes. En Bogotá, en relación con su entorno y cotidianidad, en promedio 51% de los ciudadanos consideran que la inseguridad ha aumentado (2014). Así mismo, en los últimos dos años el 40% de los ciudadanos ha sido víctima de un delito y la denuncia en promedio solo alcanza el 31% con una marcada tendencia a la reducción. Sin embargo, es evidente que la ciudad ha avanzado en los últimos 10 años en la reducción de los casos y la tasa de homicidios, principal indicador de la seguridad ciudadana.

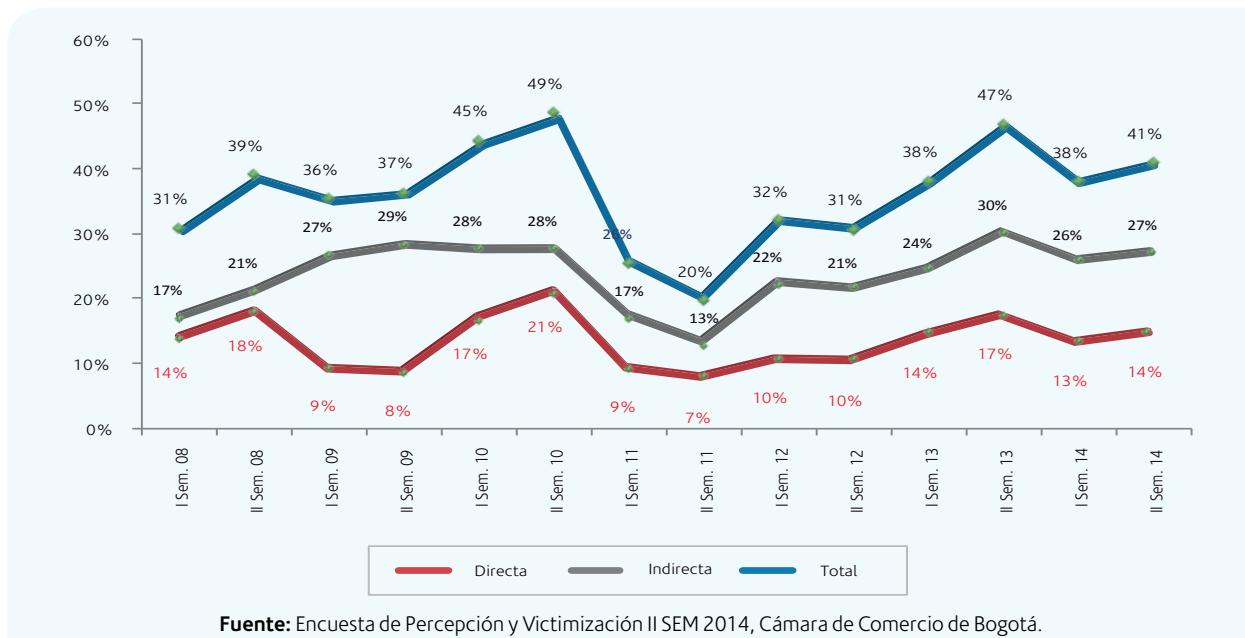
Desde 1998 el Observatorio de Seguridad de la CCB, ha evaluado el comportamiento de la seguridad ciudadana en Bogotá y Cundinamarca, a través del análisis de los delitos contra la vida y el patrimonio (homicidio, violencia Interpersonal, muertes y lesiones en accidentes de tránsito, hurto a personas, vehículos, comercio, residencias y bancos) y los indicadores asociados a los resultados de la Encuesta de Percepción y Victimización.

A continuación se presenta un breve diagnóstico histórico del comportamiento delictivo en Bogotá.

Percepción y Victimización³⁸

- INDICADOR DE VICTIMIZACIÓN Y DENUNCIA

Gráfico 6.1. Victimización Directa, Indirecta y Total

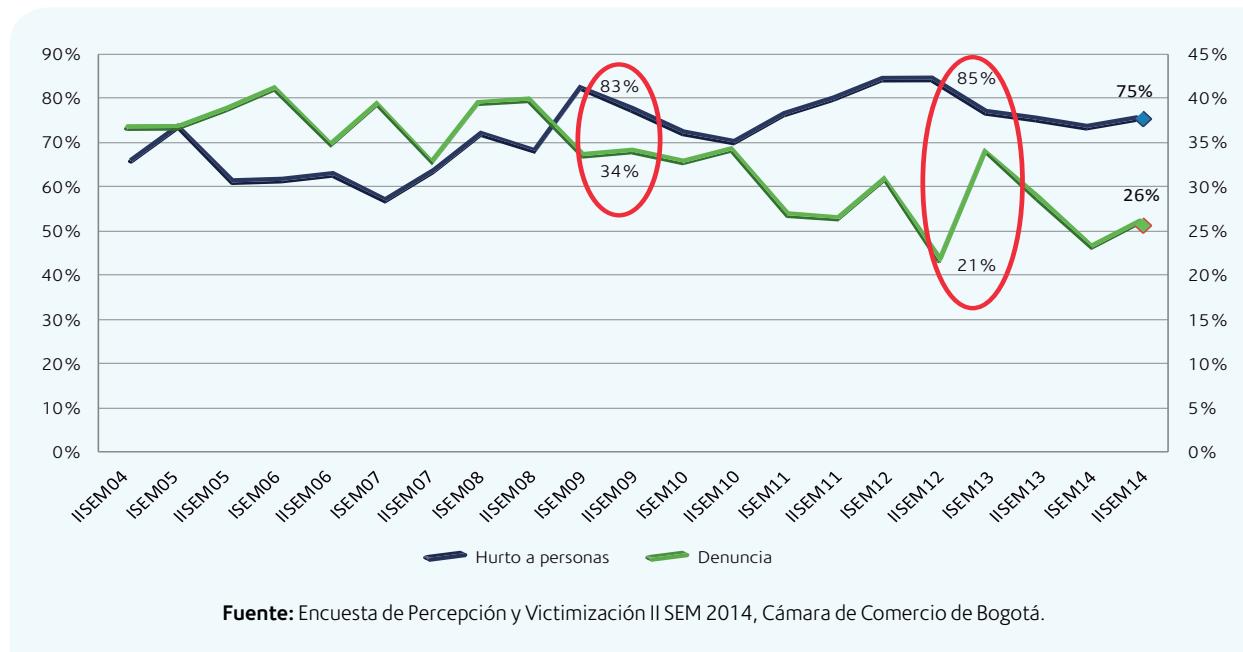


Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización II SEM 2014, Cámara de Comercio de Bogotá.

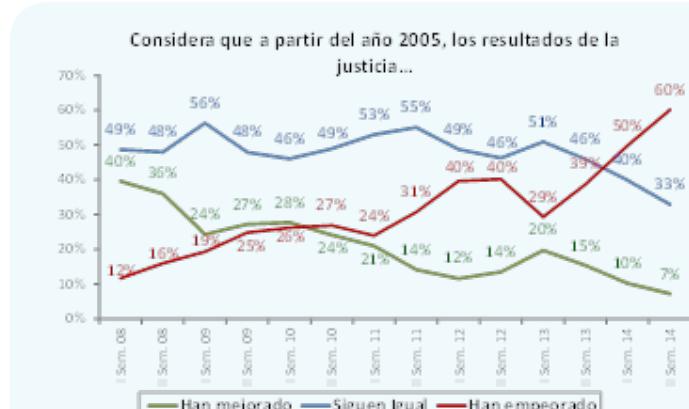
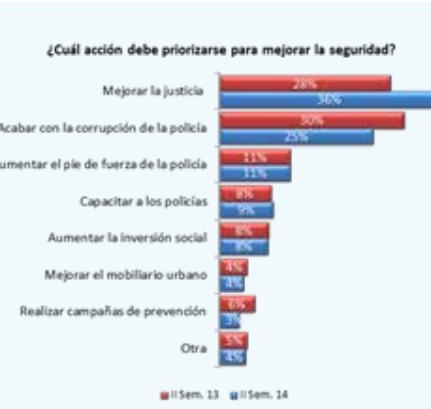
La victimización³⁹ en Bogotá ha tenido un promedio histórico del 36% y sus puntos críticos se registraron en el segundo semestre de 2010 (49%) y segundo semestre de 2013 (47%). Para el segundo semestre de 2014, la victimización fue del 41%, 11 puntos por encima de la meta del Plan de Desarrollo (30%). Segundo los resultados de la Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá, el 14% de los encuestados fue víctima directa de un delito, en particular, de hurto a personas. En promedio en 42% de los casos, los delitos se han cometido con violencia desde el 2005, principalmente con arma blanca (54%).

Sólo el 26% de las víctimas reportaron el delito a una autoridad, este indicador se encuentra nueve puntos por debajo de la meta del Plan de Desarrollo (35%). Al comparar la victimización en la ciudad con el indicador de denuncia, se observa que en los puntos más altos de victimización, se han registrado los niveles de denuncia más bajos, lo cual evidencia que el registro oficial de delitos debe ser complementado con herramientas de medición (ej. encuestas) para tomar decisiones de política pública.

38. Desde 1998, la CCB realiza periódicamente la Encuesta de Percepción y Victimización con el objetivo de establecer los factores subjetivos que complementan las cifras oficiales de criminalidad y analizar los distintos aspectos que afectan la seguridad ciudadana. Los resultados de las encuestas, las recomendaciones y conclusiones realizadas por la CCB son un insumo para la Administración Distrital en la definición y ajuste de políticas públicas.
39. Conocer la frecuencia y el tipo de delitos de los cuales son víctimas los ciudadanos.

Gráfico 6.2. Denuncia vs. Hurto a Personas

- JUSTICIA COMO ACCIÓN PRIORITARIA EN LA POLÍTICA DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA

Gráfico 6.3. Considera que a partir del año 2005, los resultados de la justicia...**Gráfico 6.4. ¿Cuál acción debe priorizarse para mejorar la seguridad?**

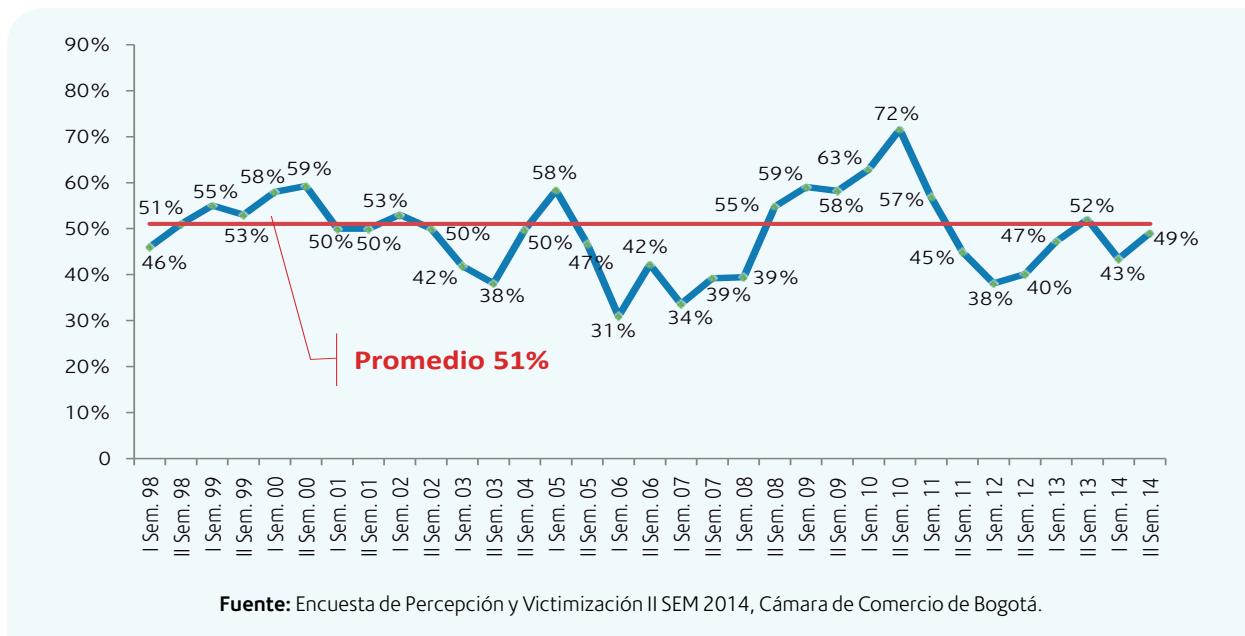
Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización II SEM 2014, Cámara de Comercio de Bogotá.

En materia de justicia, **la evaluación por parte del ciudadano se ha venido deteriorando en los últimos 2 años**. Y en este

sentido, es la principal demanda de los bogotanos para mejorar las condiciones de seguridad.

- PERCEPCIÓN⁴⁰ DE AUMENTO DE INSEGURIDAD

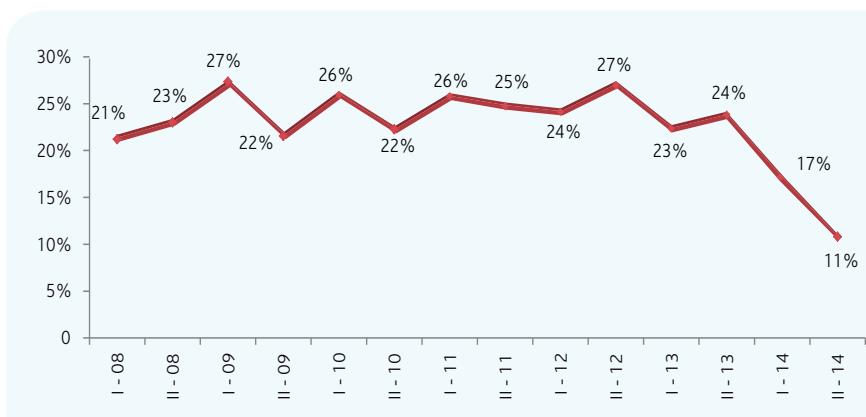
Gráfico 6.5. Considera que la inseguridad en la ciudad ha aumentado



En promedio durante los últimos 16 años, el **51% de los ciudadanos considera que la inseguridad ha aumentado y un 38% consideran que las condiciones de seguridad siguen igual**. El principal factor asociado a estas percepciones es la presencia de delincuencia común (52%).

Históricamente las **calles y el transporte público han sido considerados como los lugares más inseguros de la ciudad para los bogotanos**. Al indagar por la seguridad de los sistemas de transporte en la ciudad, el Transmilenio es considerado el más inseguro por los ciudadanos y viene registrando un deterioro (nueve de cada diez ciudadanos consideran que Transmilenio es inseguro).

Gráfico 6.6. ¿Usted considera seguro el Transmilenio?

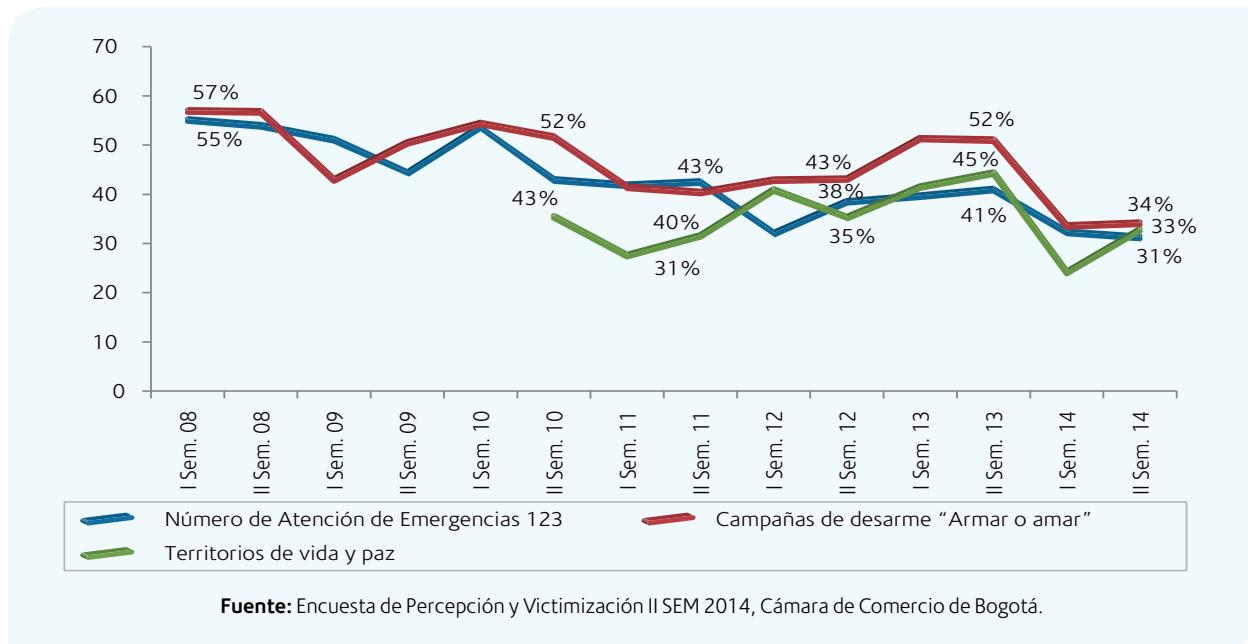


Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización II SEM 2014, Cámara de Comercio de Bogotá.

40. Evaluar los factores asociados a la sensación de seguridad o inseguridad de los ciudadanos.

- EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS QUE CONTRIBUYEN A LA SEGURIDAD

Gráfico 6.7.

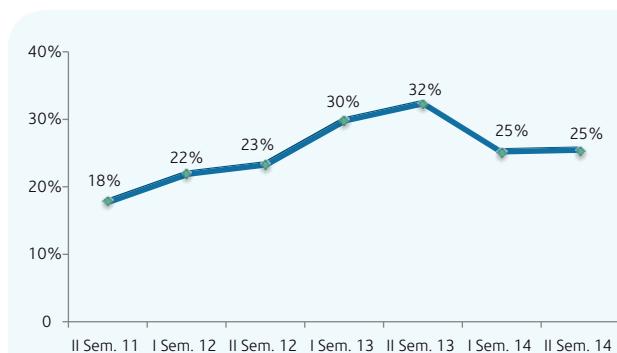


En general, los programas de la Administración Distrital para mejorar las condiciones de seguridad, tienen una tendencia a reducir

su calificación por parte de los ciudadanos. En promedio, solo el 30% de los ciudadanos conoce estos programas.

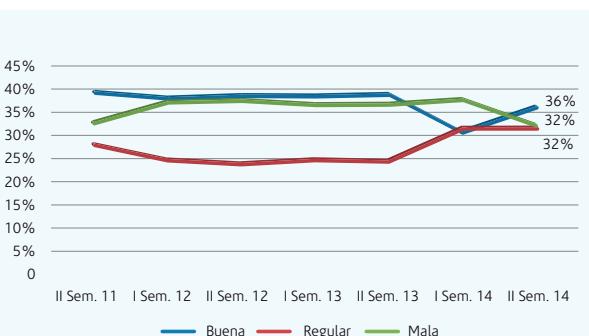
- NÚMERO ÚNICO DE EMERGENCIAS - NUSE 123

Gráfico 6.8. ¿Ha llamado al NUSE 123?



Una de cada 4 personas encuestadas señaló que durante el 2014 llamó por alguna razón al Número de Atención de Emergencias 123. Principalmente, llaman por motivos de se-

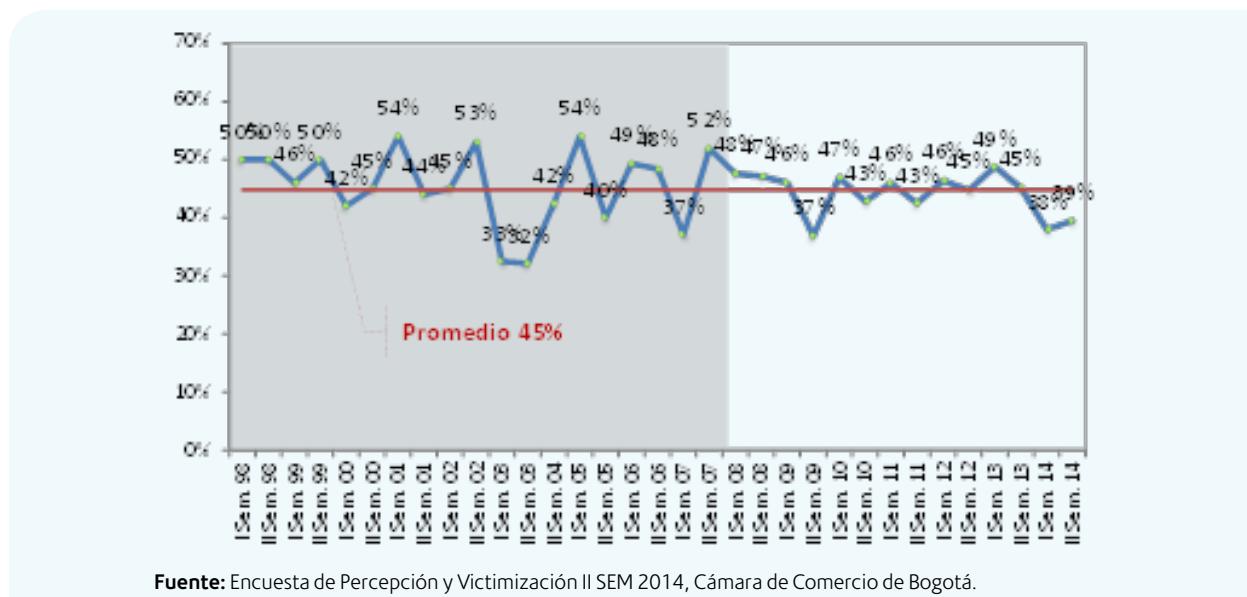
Gráfico 6.9. ¿Cómo califica la llamada?



guridad (45%), convivencia (23%) y salud (18%). De quienes llaman, el 36% indican que la atención fue buena.

● SERVICIO DE POLICÍA

Gráfico 6.10.

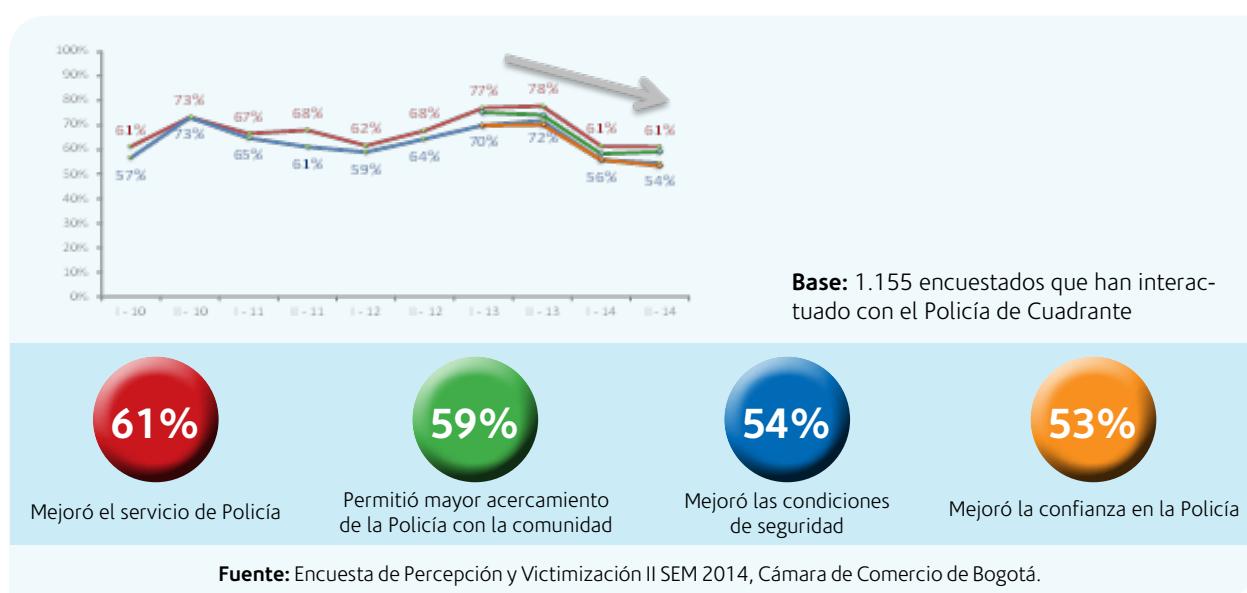


El servicio de Policía ha tenido una reducción en 6 puntos principalmente relacionado con una mala atención y demora en la prestación del servicio (GRAFICO). Este nivel (segundo semestre de 2014) se situó 6 puntos por debajo del promedio histórico de aplicación (45%), y se encuentra 9 puntos por debajo de la meta del Plan

de Desarrollo 2012-2016 de aumentarlo a 48%.

En general, la llegada del Policía de Cuadrante a los barrios ha mejorado la percepción del servicio de policía. No obstante, estos indicadores reflejan un deterioro respecto a lo registrado en 2013.

Gráfico 6.11.



Para tener en cuenta

- ✓ Las Encuestas de Percepción y Victimización son una fuente de análisis y un complemento a los registros oficiales derivados de las denuncias.
- ✓ En el Plan de Desarrollo Bogotá Humana (2012-2016), se incluyó por primera vez como metas de Seguridad Ciudadana los indicadores de victimización, denuncia y Buena calificación del servicio de Policía. Esta inclusión significa un avance en la implementación de una política de seguridad.
- ✓ La percepción de seguridad ciudadana se construye a partir de 3 modelos de comportamiento ciudadano en relación con la victimización, la vulnerabilidad y el relacionamiento institucional. Al igual que sus experiencias cotidianas, el transporte, el espacio público, los medios de comunicación y las relaciones de convivencia y vecindad.
- ✓ El Número Único de Seguridad y Emergencias es uno de los principales instrumentos de análisis del comportamiento de la seguridad y de atención a las demandas ciudadanas.
- PROYECTOS Y PROGRAMAS EN CURSO:
- ✓ La Alcaldía anunció una inversión de \$100.000 millones para el fortalecimiento de la plataforma tecnológica del NUSE 123 y un mejoramiento en las instalaciones físicas del mismo. Sin embargo, es importante que se tenga en cuenta el informe de la auditoría de la Contraloría distrital, en el que se advierten las necesidades del sistema en cuanto a la instalación de los subsistemas y otras falencias de este programa. http://pqr.contraloriabogota.gov.co/intranet/contenido/informes/AuditoriaGubernamental/Gobierno/PAD_2013/Especial/AGEIME_FVS_NUSE_LINEA123.pdf

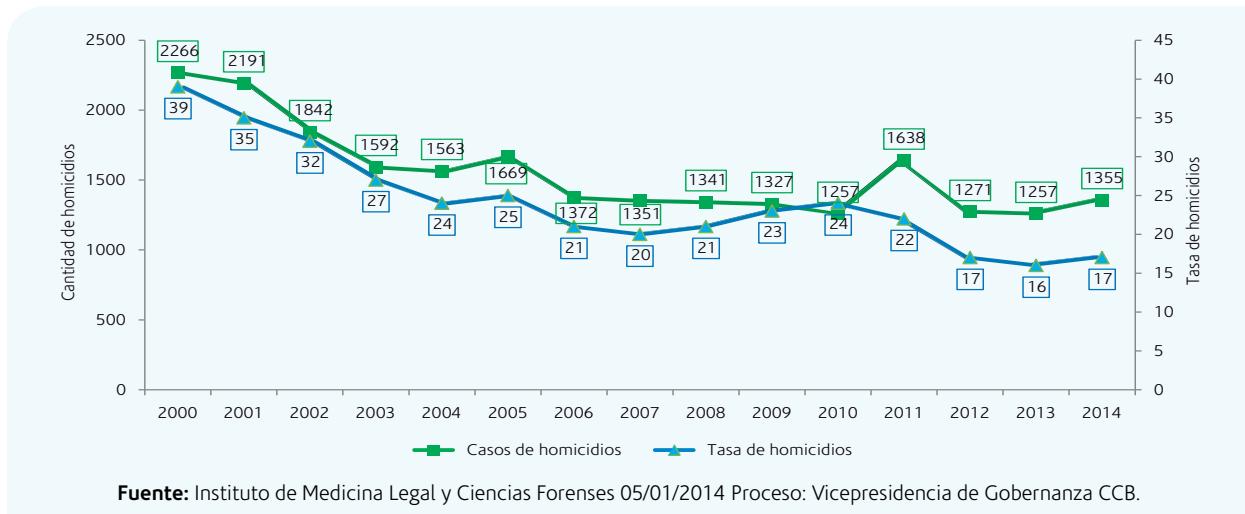
miento de la plataforma tecnológica del NUSE 123 y un mejoramiento en las instalaciones físicas del mismo. Sin embargo, es importante que se tenga en cuenta el informe de la auditoría de la Contraloría distrital, en el que se advierten las necesidades del sistema en cuanto a la instalación de los subsistemas y otras falencias de este programa. http://pqr.contraloriabogota.gov.co/intranet/contenido/informes/AuditoriaGubernamental/Gobierno/PAD_2013/Especial/AGEIME_FVS_NUSE_LINEA123.pdf

- QÚE CONSULTAR:
- ✓ Encuesta de Percepción y Victimización: <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Seguridad-Ciudadana/Observatorio-de-Seguridad/Encuesta-de-percepcion-y-victimizacion>
- ✓ Resultados II Semestre Encuesta de Percepción y Victimización CCB: <http://wwwccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias/2015/Marzo/Encuesta-de-Percepcion-de-Seguridad-y-Victimizacion-en-Bogota>
- ✓ Atlas interactivo PENDIENTE LINK
- ✓ Encuesta de Riesgos Empresariales: PENDIENTE LINK

Comportamiento Delictivo en Bogotá

- DELITOS CONTRA LA VIDA

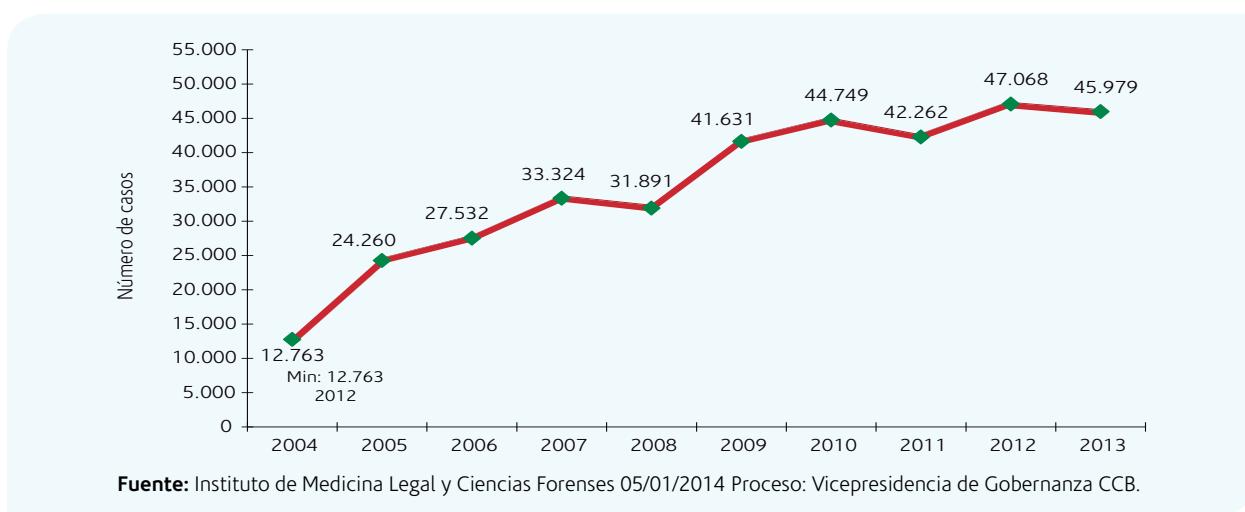
Gráfico 6.12. Homicio común 2000 - 2014



El número de homicidios en la ciudad aumentó en el último año, y de acuerdo con información del Instituto de Medicina Legal, el 59% de los casos registrados en el

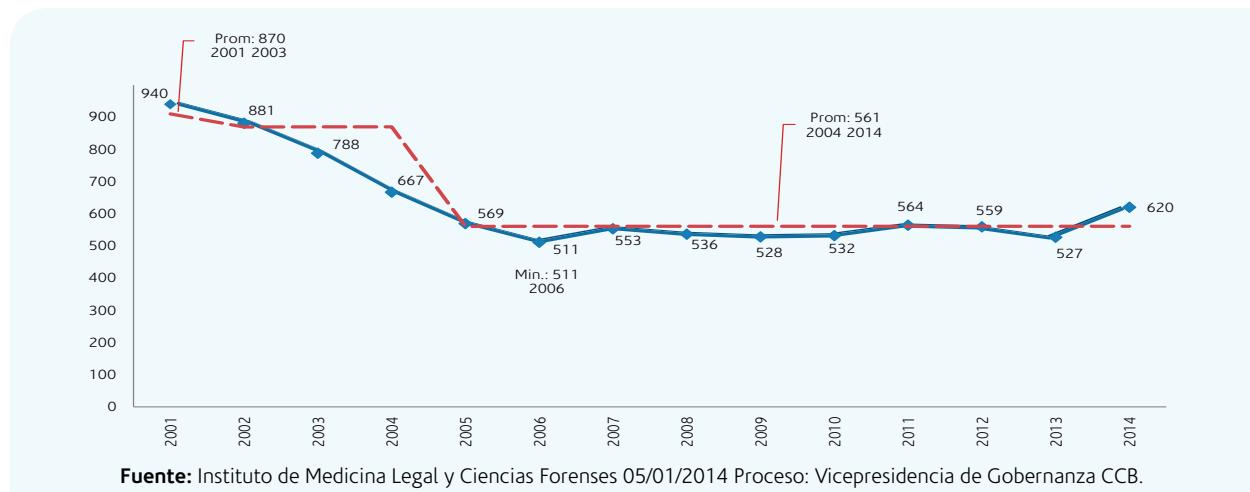
2014, se cometieron con arma de fuego. Los elementos corto punzantes son el segundo mecanismo más empleado en los homicidios.

Gráfico 6.13. Violencia interpersonal 2004 - 2013



En promedio se registran anualmente 45.000 casos de violencia interpersonal en Bogotá. Es importante señalar que este registro contempla los casos de lesiones personales que terminaron en denuncia penal (generan in-

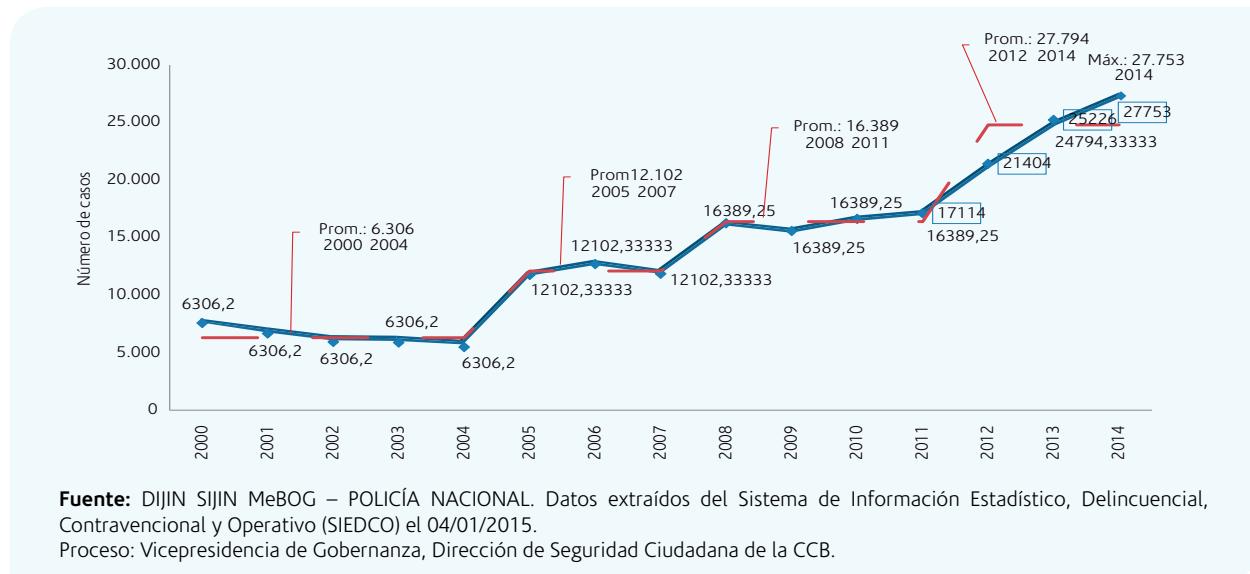
capacidad o enfermedad) y las lesiones que no fueron denunciadas penalmente. El uso de esta información implica que el análisis de la conflictividad en la ciudad, y en general en el país, debe partir de dichos registros.

Gráfico 6.14. Muertes en accidentes de tránsito. Comportamiento histórico 2001 - 2014

De acuerdo con el Instituto de Medicina Legal, en las muertes en accidentes de tránsito, según el vehículo causante del hecho, el conductor de motocicletas fue la principal víctima (104). Sin embargo, la segunda víctima fatal fueron los conductores de bi-

cicletas (53 casos). Es importante tener en cuenta este indicador es importante tenerlo en cuenta, pues en la ciudad se promociona cada vez más el uso de la bicicleta y se hacen importantes inversiones en infraestructura para el uso de este medio de transporte.

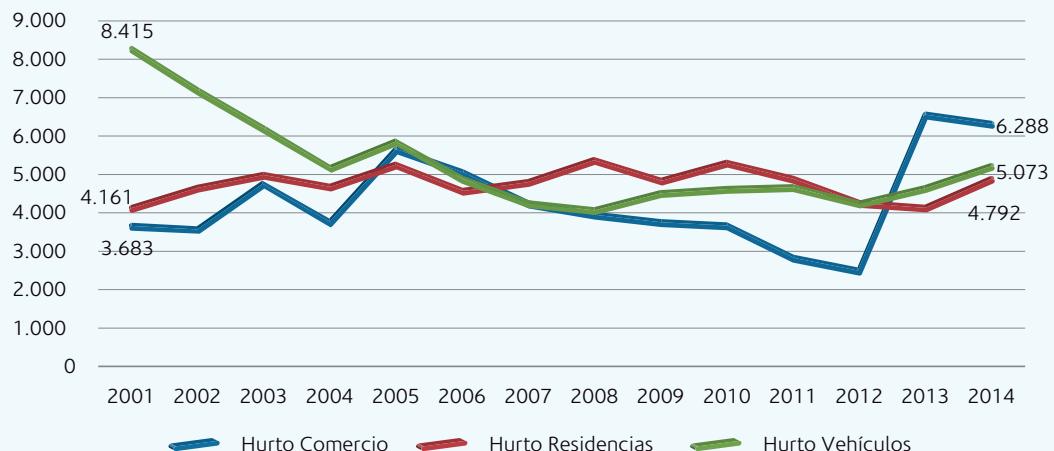
- **DELITOS CONTRA EL PATRIMONIO**

Gráfico 6.15. Hurto a personas. Comportamiento histórico 2000 - 2014

El crecimiento del hurto a personas ha pasado de 7.000 casos en el año 2000 a 27.794 en el 2014, de acuerdo con los registros de denuncia. Es importante recordar que este

delito es aquel del cual son más víctimas los ciudadanos y así mismo el delito que más les preocupa.

Gráfico 6.16. Hurto a Comercio, Residencias y Vehículos

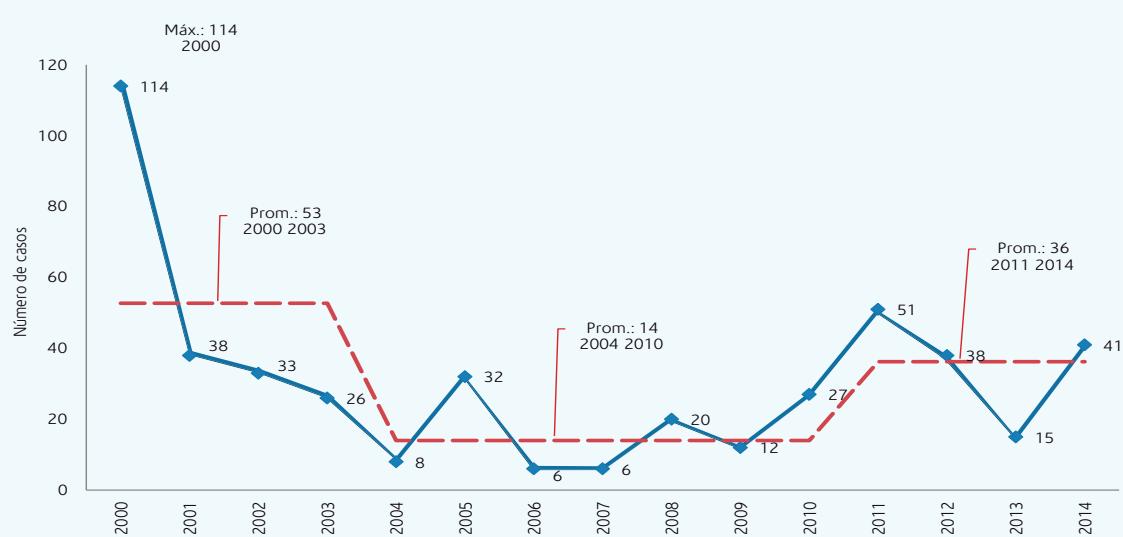


Fuente: DIJIN SIJIN MeBOG – POLICÍA NACIONAL. Datos extraídos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO) el 04/01/2015.
Proceso: Vicepresidencia de Gobernanza, Dirección de Seguridad Ciudadana de la CCB.

Los delitos de hurto a residencias y vehículos han mantenido su comportamiento en los últimos 10 años . Sin embargo

el hurto a establecimientos ha tenido un crecimiento significativo entre el 2012 y el 2014.

Gráfico 6.17. Hurto a bancos. Comportamiento histórico 2000 - 2014



Fuente: DIJIN SIJIN MeBOG – POLICÍA NACIONAL. Datos extraídos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO) el 04/01/2015.
Proceso: Vicepresidencia de Gobernanza, Dirección de Seguridad Ciudadana de la CCB.

- EXTORSIÓN

Gráfico 6.18. Casos de extorsión denunciados en Bogotá y Colombia



Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Policía Nacional –DIASE 2015. Procesó: Fundación País Libre.

Las denuncias por extorsión han tenido un incremento en Bogotá del 23% en los últimos dos años. Sin embargo, es necesario tener en cuenta los bajos niveles de denuncia de este delito, que tiene implicaciones económicas, emocionales y que afectan el entorno de la víctima. Este delito es un reto para cualquier administración de la ciudad, y en general para el país, en un proceso de consolidación de la paz.

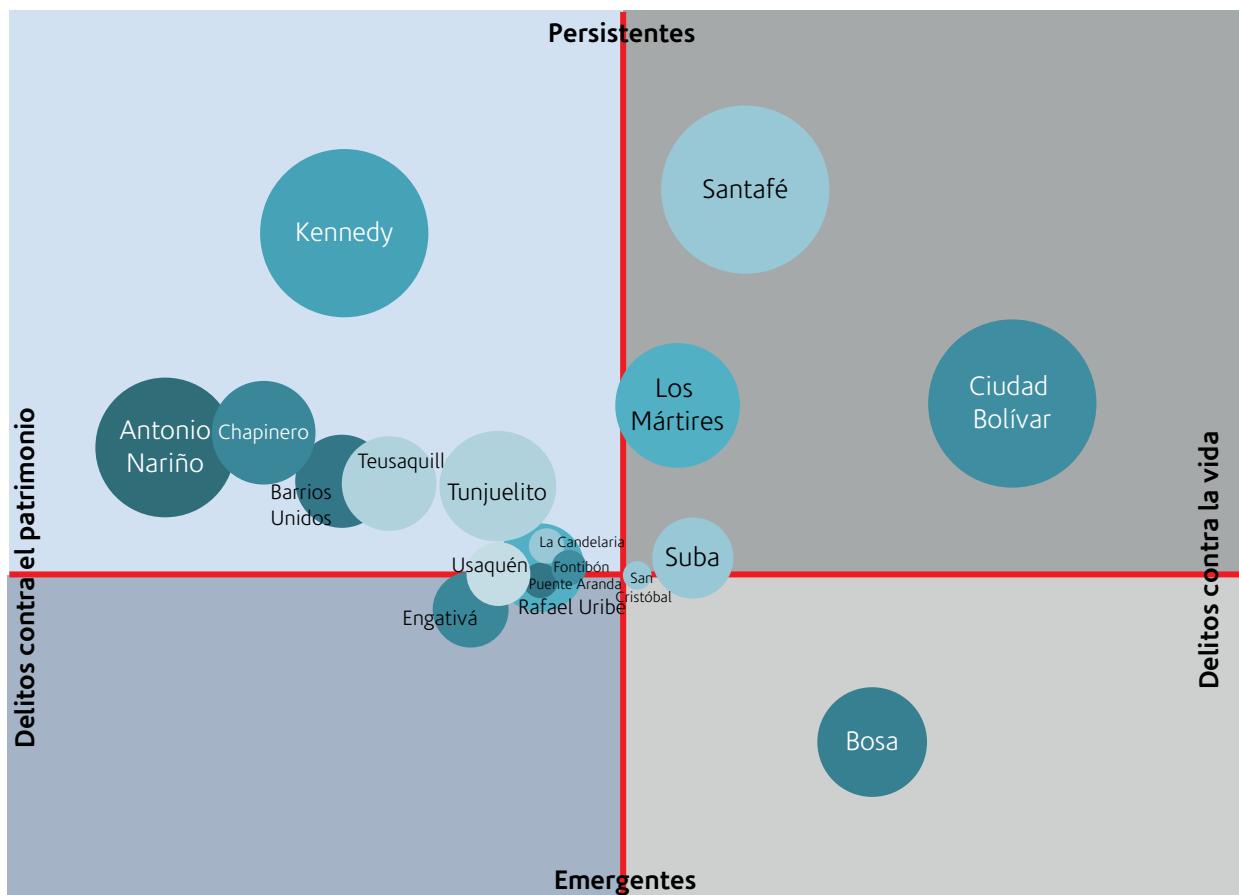
- ESCENARIOS DE CONCENTRACIÓN DELICTIVA 2008 - 2014

A partir de la concentración delictiva por barrios en Bogotá se identificaron cuatro escenarios. En la siguiente gráfica se observa la distribución de delitos contra la vida

(homicidio y lesiones personales) y delitos contra el patrimonio (robo a personas, robo a comercio, robo a motocicletas y robo a vehículos) en el eje horizontal. El tamaño de las burbujas corresponde a la concentración de barrios afectados por estos delitos. Entre más grande la burbuja mayor cantidad de barrios que concentran el delito por localidad^{41w}. Las burbujas ubicadas arriba del eje horizontal hacen referencia a concentraciones históricas, mientras que las ubicadas debajo hacen referencia a las concentraciones que emergieron en 2014.

Disclaimer: El siguiente ejercicio (mapas) es producto de un convenio de cooperación entre la Cámara de Comercio y la Fundación Ideas para la Paz.

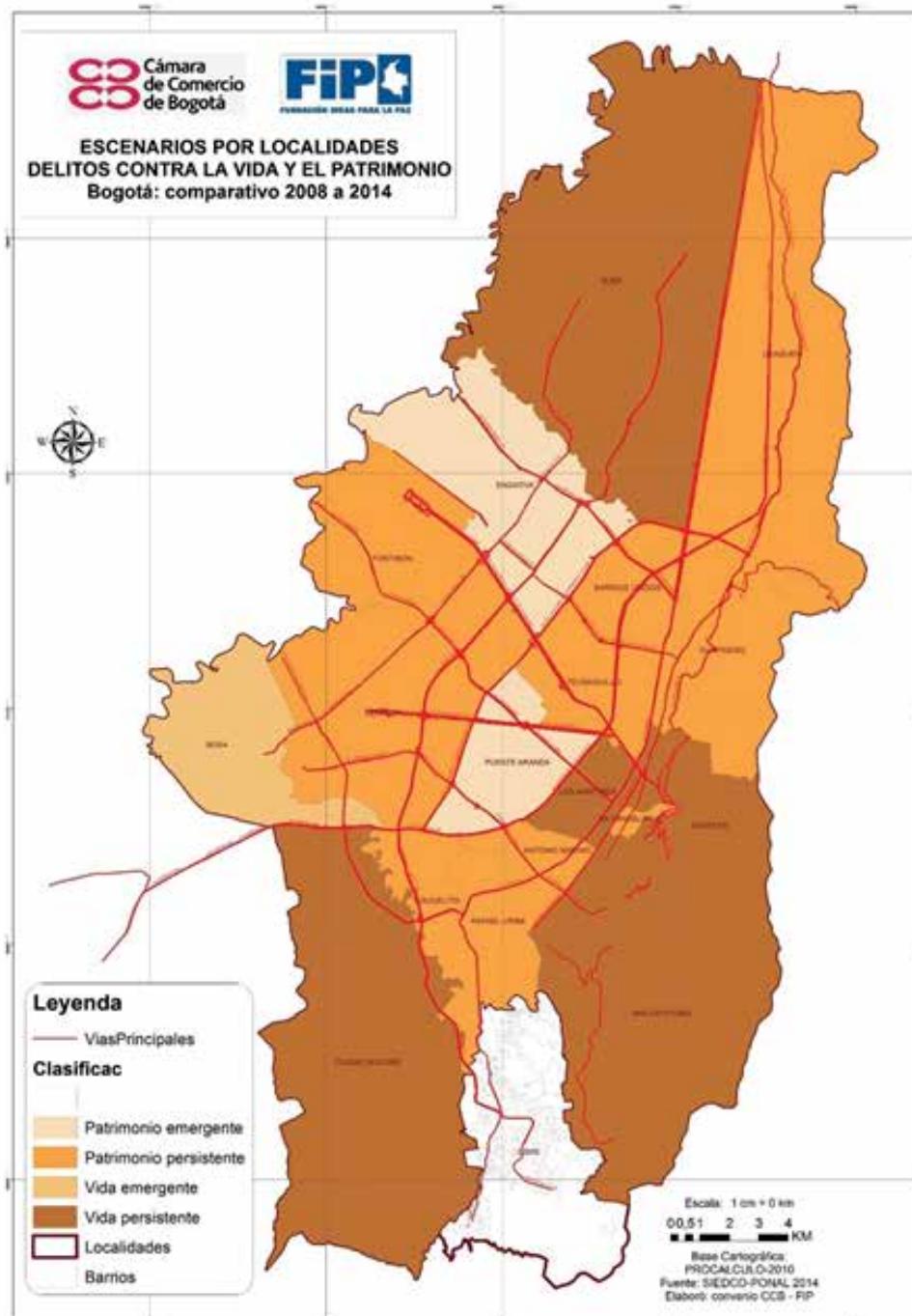
41. (Análisis obtenido a partir de datos del Sistema de Información Estadística, Delincuencial, Contravencional y Operativa de la Policía Nacional (SIEDCO). Período entre enero de 2007 y diciembre de 2014).

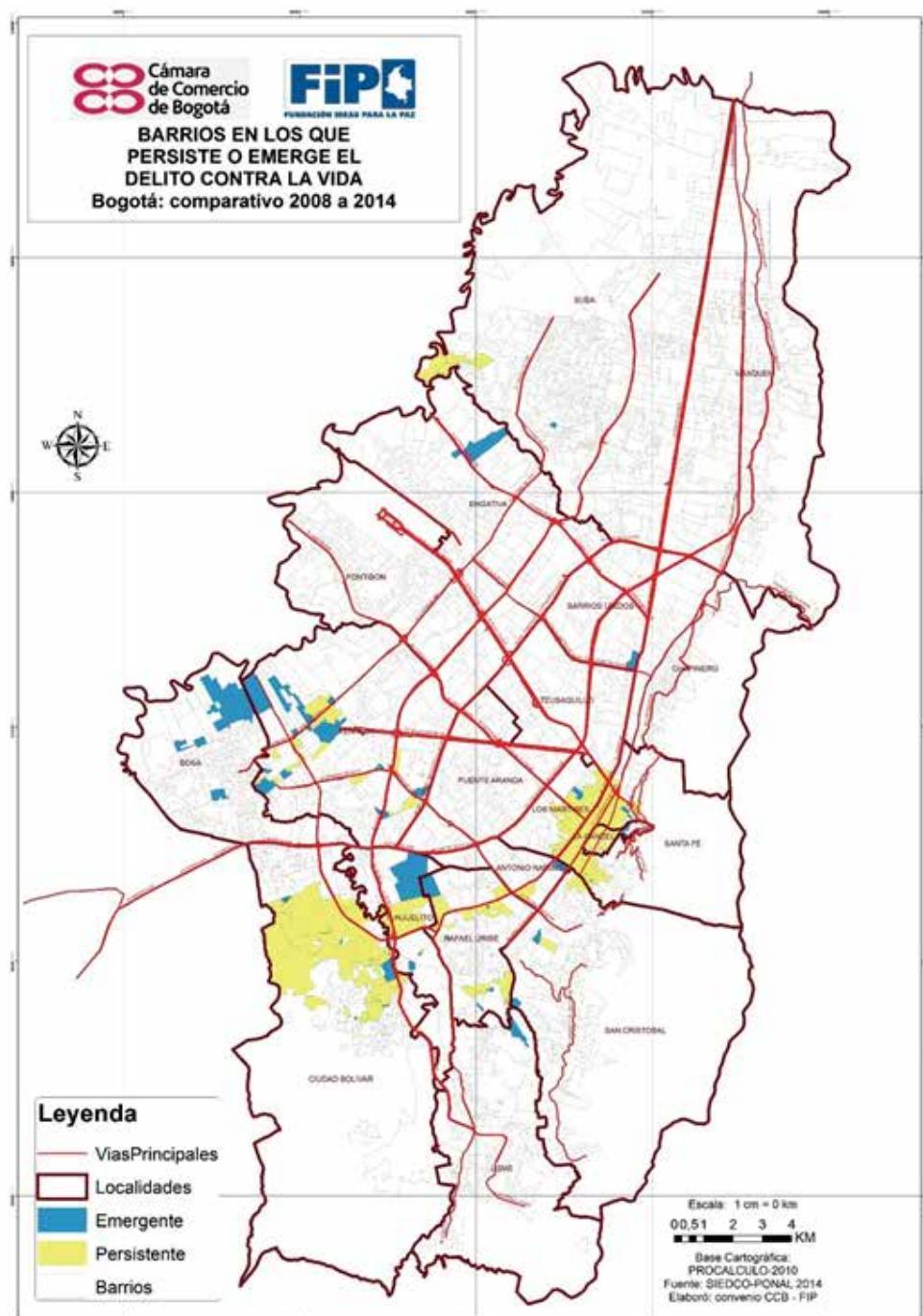


Delitos contra la vida: los barrios donde históricamente se han concentrado estos delitos se encuentran en las localidades de Santa Fe, Ciudad Bolívar y Mártires (por orden de afectación). Adicionalmente, se debe tener en cuenta que la concentración de estos delitos se ha intensificado en algunos barrios de la localidad de Bosa durante el 2014.

Delitos contra el patrimonio: Las concentraciones históricas se presentan en barrios de las localidades de Kennedy, Antonio Nariño, Tunjuelito, Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos. Asimismo, durante el 2014 estos delitos se han comenzado a concentrar en barrios de las localidades de Engativá y han aumentado las concentraciones en Usaquén, Rafael Uribe, Puente Aranda.

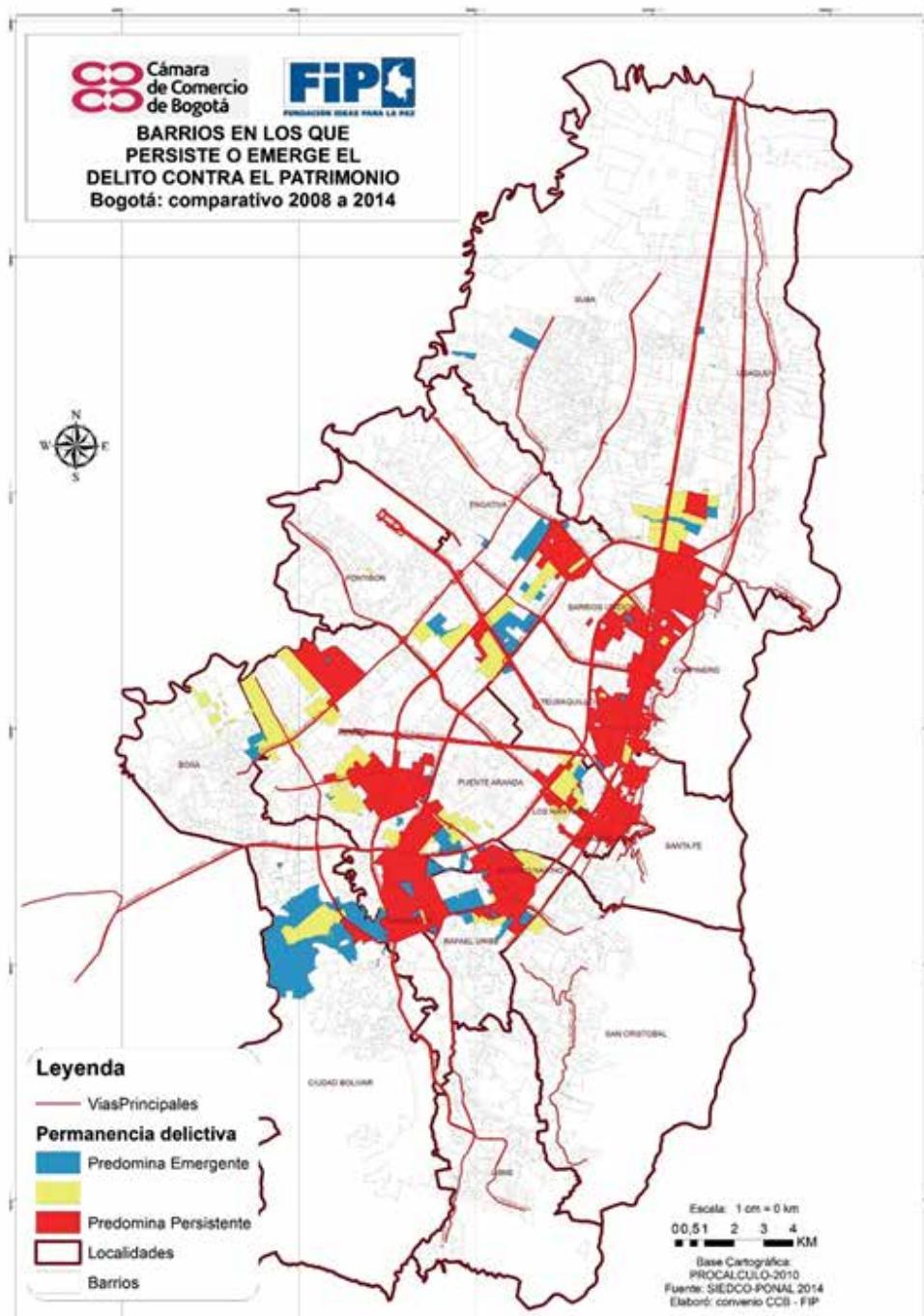
- CONCENTRACIÓN DE DELITOS POR LOCALIDADES

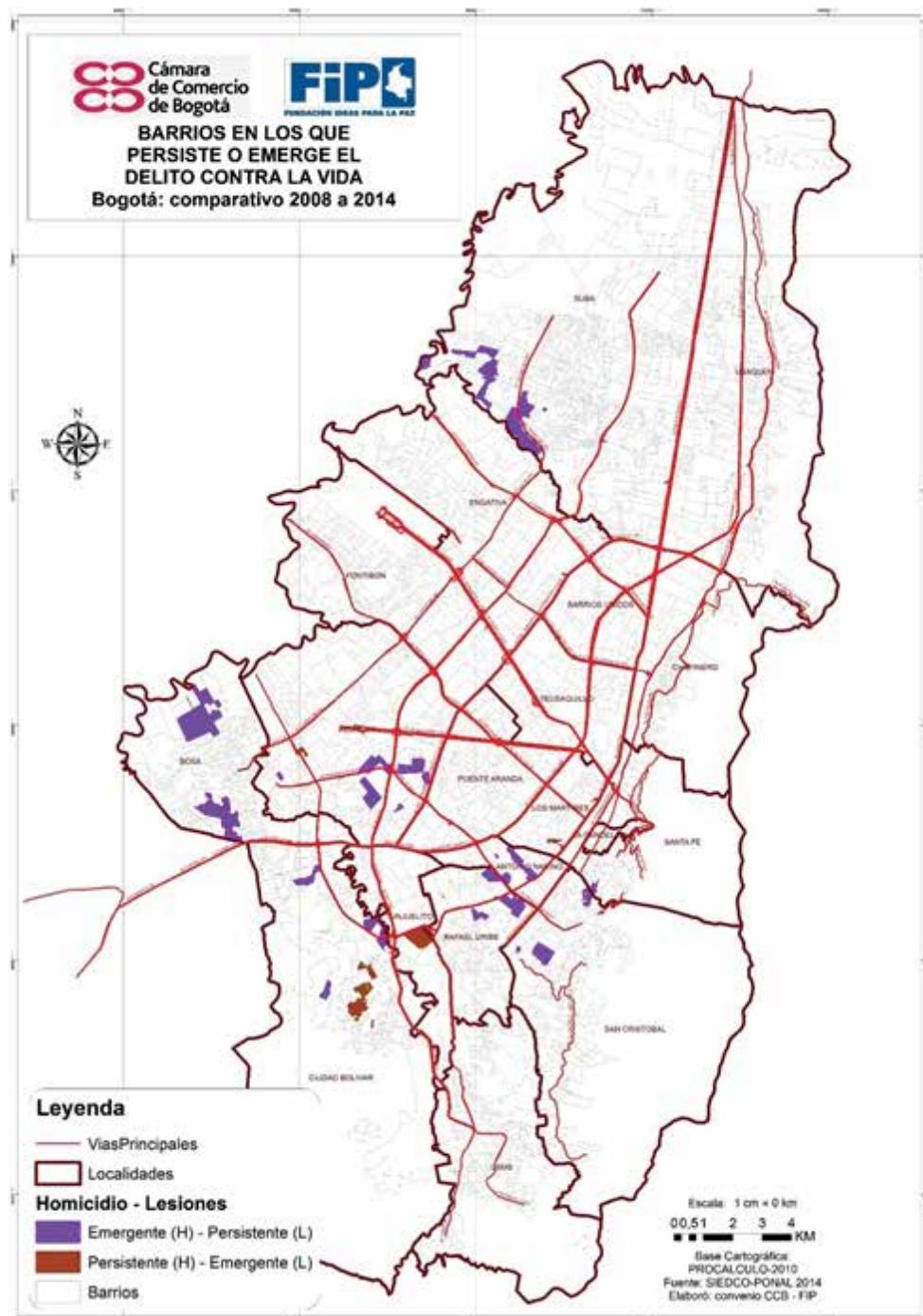




El mapa anterior da cuenta de la movilidad de los comportamientos delictivos en la ciudad y la diferenciación de concentraciones histórica de delitos contra la vida y el patri-

monio, desde la perspectiva de localidad. En los siguientes mapas se muestra una perspectiva de barrio.





Cabe destacar que este último mapa, respecto a los dos anteriores, realiza un cruce adicional entre homicidios emergentes y le-

siones persistentes y homicidios persistentes y lesiones emergentes mostrando sus respectivas concentraciones.

Para tener en cuenta

- PRINCIPALES RETOS:

- ✓ Para los ciudadanos los **temas relacionados con el acceso a la justicia y la eficiencia del sistema, son un preocupación**. El proceso de identificación y judicialización es importante, al igual que fortalecer la estrategia de captura de delincuencia asociada al hurto a personas.
- ✓ **Controlar la comercialización de armas de fuego ilegales** en la ciudad y evaluar el alcance de la medida de prohibición del porte de armas de fuego con salvoconducto.
- ✓ El plan 75/100, el proyecto Territorios de Vida y Paz y el programa Sur de Convivencia como intervenciones integrales en las UPZ con concentraciones específicas de delitos, deben ser evaluados para determinar si los esfuerzos de las instituciones involucradas están siendo focalizados donde la ciudad lo demanda.

- QUÉ CONSULTAR:

- ✓ Balances de la Seguridad en Bogotá: <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Seguridad-Ciudadana/Observatorio-de-Seguridad>
- ✓ Atlas interactivo PENDIENTE LINK
- ✓ Publicación Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses: <http://www.medicinallegal.gov.co/forensis>

Balance de la Seguridad en Cundinamarca, 2014

En el departamento de Cundinamarca, Soacha es la provincia con indicadores de inseguridad más altos y para el 2014, concentraba en promedio el 26% de la actividad delictiva de todo el departamento. Esta provincia junto con Sabana Centro y Occidente, concentran aproximadamente el 45% de los delitos contra la vida y el 50% de los delitos contra el patrimonio. La tasa de homicidios del departamento en el 2014 fue de 16.2 por cada 100.000 habitantes. Entre 2004 y 2014 se denunciaron, en promedio, 1.779 casos de hurto a personas anualmente.

Según la encuesta aplicada por la CCB en el 2013 en el municipio de Soacha, el 40% de los soachunos fue víctima de algún delito y el 74% de ellos fue víctima de hurto a personas. En promedio, entre el 2005 y el 2013, el indicador de denuncia se ubicó en 32% y la falta de confianza en la autoridad y demoras en el trámite son las principales razones para no denunciar (33% cada uno). La percepción de inseguridad en este municipio, en promedio, es del 60% y el 24% de los ciudadanos consideran su barrio seguro. El delito que mas preocupa a los habitantes de Soacha es el hurto a personas, pero a diferencia de Bogotá, la venta de drogas es el segundo delito que más preocupa (21%).

Durante el 2014, en el departamento de Cundinamarca se presentó un aumento significativo en los casos de muertes en accidentes de tránsito, contrario a la tendencia de los últimos años.

Cuadro 6.1. Delitos contra la vida, 2013 - 2014

DELITO	2014	2013	Diferencia del 2014 respecto al 2013	Variación
Homicidio común	427	448	21	-5%
Muertes en accidentes de tránsito	401	379	-22	6%
Lesiones en accidentes de tránsito	1.222	1.206	-16	1%

Fuente: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Datos extraídos del Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (CRNV) el 07/01/2015.

Gráfico 6.19. Homicidios. Comportamiento histórico 2004 - 2014

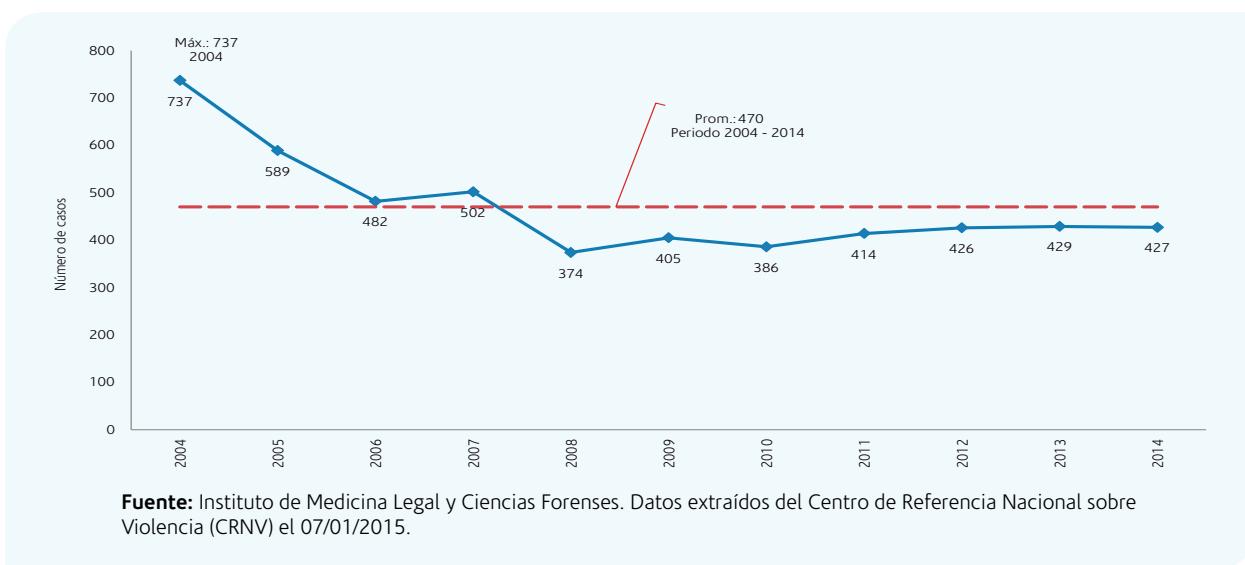
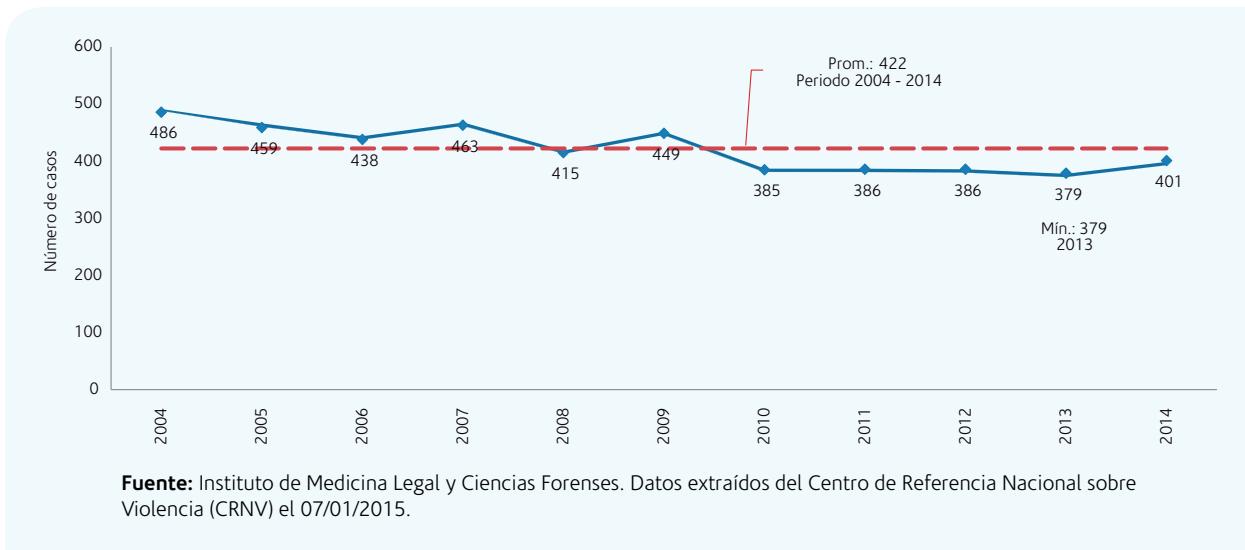


Gráfico 6.20. Muertes en accidentes de tránsito. Comportamiento histórico 2004 - 2014



En relación con los delitos contra el patrimonio se destaca un aumento significativo en

el delito de piratería terrestre, 27 casos más frente a lo registrado en el 2013.

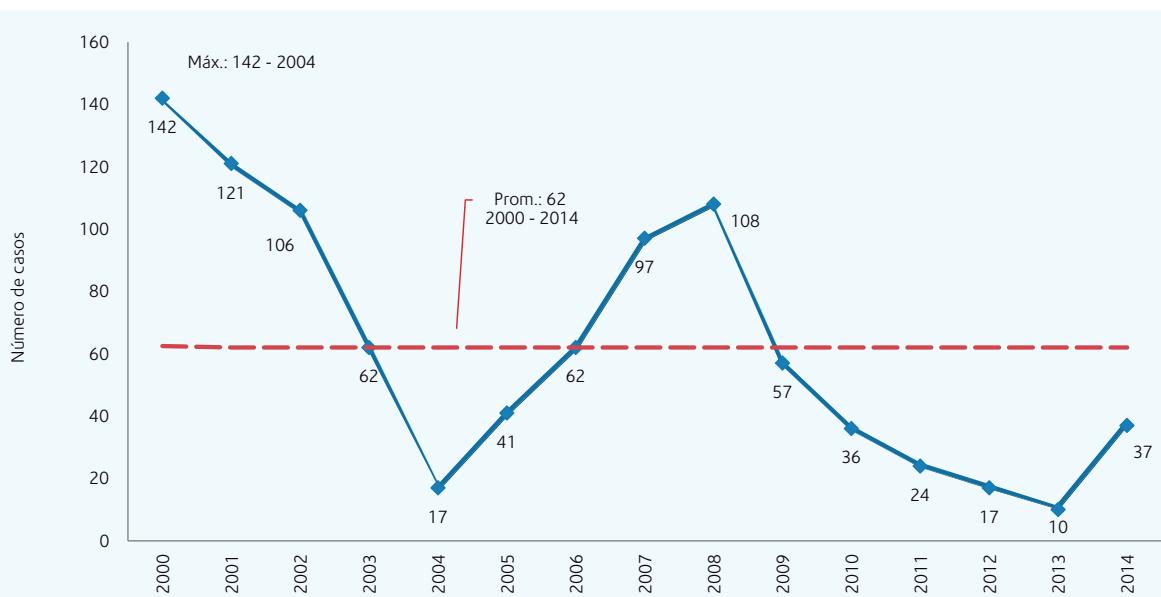
Cuadro 6.2. Delitos contra el patrimonio, 2013 - 2014

DELITO	2014	2013	Diferencia del 2014 respecto al 2013	Variación porcentual
Hurto a personas	1.070	1.022	48	5%
Hurto a establecimientos de comercio	381	369	12	3%
Hurto a residencias	262	223	39	17%
Hurto de vehículos	275	281	-6	-2%
Piratería terrestre	37	10	27	270%
Abigeato	65	69	-4	-6%

Fuente: DIJIN SIJIN MeBOG – POLICÍA NACIONAL. Datos extraídos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO) el 04/01/2015.

Proceso: Vicepresidencia de Gobernanza, Dirección de Seguridad Ciudadana de la CCB.

Gráfico 6.21. Piratería terrestre. Comportamiento histórico 2000 - 2014



Fuente: DIJIN SIJIN MeBOG – POLICÍA NACIONAL. Datos extraídos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO) el 04/01/2015.

Proceso: Vicepresidencia de Gobernanza, Dirección de Seguridad Ciudadana de la CCB.

- DELITOS DE MAYOR IMPACTO POR PROVINCIA 2014:

PROVINCIA	Homicidio común/ ¹	Muertes en accidentes de tránsito	Participación	Lesiones en accidentes de tránsito/ ¹	Participación	Hurto a residencias y fincas/ ²	Participación	Hurto a establecimientos de comercio/ ²	Participación	Hurto de vehículos/ ²	Participación	Pistaletas/torretones/ ²	Participación	Abigeato / ²	Participación	
1 Almendras	4	1%	22	5%	16	1%	1	0%	14	1%	3	1%	11	4%	1	3%
2 Alto Magdalena	30	7%	19	5%	336	27%	21	8%	119	11%	42	11%	45	16%	-	0%
3 Bajo Magdalena	9	2%	17	4%	22	2%	2	1%	11	1%	3	1%	4	1%	2	5%
4 Guativá	20	5%	26	6%	34	3%	7	3%	10	1%	8	2%	22	8%	5	14%
5 Cúcuta	7	2%	9	2%	9	1%	17	6%	20	2%	8	2%	4	1%	-	0%
6 Magdalena Centro	1	0%	5	1%	12	1%	2	1%	2	0%	1	0%	1	0%	-	0%
7 Medina	1	0%	0	0%	25	2%	2	1%	4	0%	1	0%	-	0%	-	0%
8 Oriente	2	0%	16	4%	48	4%	6	2%	15	1%	4	1%	10	4%	1	3%
9 Rionegro	5	1%	0	0%	1	0%	4	2%	5	0%	-	0%	1	0%	-	0%
10 Sabana Centro	23	5%	57	14%	147	12%	45	17%	71	7%	40	10%	21	8%	2	5%
11 Sabana Occidente	60	14%	52	13%	166	14%	8	3%	168	16%	43	11%	48	17%	12	32%
12 Soacha	206	48%	67	17%	101	8%	54	21%	410	38%	160	42%	64	23%	9	24%
13 Sunapaz	35	8%	47	12%	162	13%	63	24%	165	15%	45	12%	27	10%	4	11%
14 Tequendama	12	3%	30	7%	73	6%	22	8%	20	2%	19	5%	7	3%	-	0%
15 Ubaté	12	3%	34	8%	70	6%	8	3%	36	3%	4	1%	10	4%	1	3%
TOTAL	427	100%	401	100%	1.222	100%	262	100%	1.070	100%	381	100%	275	100%	37	100%

/1 Fuente: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Datos extraídos del Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (CRNV) el 07/01/2015.

/2 Fuente: DIJIN SJIN MeBOG – POLICIA NACIONAL. Datos extraídos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO) el 04/01/2015.
Proceso: Vicepresidencia de Gobernanza, Dirección de Seguridad Ciudadana de la CCB.

En el 2014, los delitos más representativos en Soacha fueron el hurto a establecimientos de comercio (36% respecto a 2013) y hurto a residencias (253% respecto a 2013). Para este mismo municipio, en relación con los delitos contra la vida, en el 2014 se presentó una disminución considerable en sus índices, 31% menos en homicidios y 55% casos menos de lesiones en accidentes de tránsito.

Para tener en cuenta

- PRINCIPALES RETOS:

- ✓ El desarrollo de una política de cooperación sobre seguridad, convivencia y justicia entre Bogotá y el departamento en temas como prevención de la accidentalidad vial y construcción de paz, deber ser considerada una prioridad.
- ✓ El municipio de Soacha concentra la mayor cantidad de delitos contra la vida y contra el patrimonio, y debería ser considerado un municipio prioritario en una estrategia de seguridad y convivencia ciudadana en el Departamento.

- QUÉ CONSULTAR:

- ✓ **Balances de la Seguridad en Cundinamarca** <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Seguridad-Ciudadana/Observatorio-de-Seguridad/Balance-de-la-seguridad-Bogota-Cundinamarca>

- ✓ **Encuesta de Percepción y Victimización de Soacha** <http://wwwccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Seguridad-Ciudadana/Observatorio-de-Seguridad/Encuesta-de-percepcion-y-victimizacion>

7. Gobernanza



La gestión moderna de las ciudades requiere de la capacidad de diferentes actores para **trabajar de manera colaborativa y gestionar su propio desarrollo**. Esto requiere construir **confianza**, establecer **nuevas formas de gobernar**, basadas en la participación activa, exigir **transparencia** en la gestión y contratación, y desarrollar una capacidad institucional que permita gestionar temas comunes con el sector privado y los ciudadanos, con base en una **visión conjunta** y agendas concertadas.

La alta urbanización conlleva nuevos desafíos para la gerencia de las grandes ciudades, especialmente de las que colindan con municipios que viven integrados física, económica y laboralmente a la metrópoli; sobretodo, cuando “dichos espacios presentan problemas de segregación y desigualdad espacial, así como de cobertura y calidad de los servicios públicos en un contexto político cada vez más complejo, con mayor número de actores involucrados y una ciudadanía cada vez más empoderada y demandante de sus derechos”⁴².

A su vez, “cuando el modelo de gobierno se ha basado en estructuras intermunicipales, existen demandas por una mejor articulación de las acciones metropolitanas, por encima de las distintas municipalidades que conforman la ciudad”⁴³.

42. “El Gobierno de las Grandes Ciudades – Tipología y análisis de los modelos de gestión y gobierno en ciudades de América Latina”, pág. 4, Cámara de Comercio de Bogotá, 2015.

43. Ibid.

Todo lo anterior, implica revisar los modelos de gobierno, las formas de gobernar y la esencia de la gobernanza, donde trabajar cooperadamente alrededor de objetivos comunes para procurar la prosperidad y el desarrollo, es sin duda la opción.

Percepción sobre la Gobernanza en Bogotá Región

A finales de 2014, la Cámara de Comercio de Bogotá realizó una “**Encuesta de Gobernanza**”, a más de 1.500 personas del sector público, empresas, academia, organizaciones de la sociedad civil y ciudadanía en general residentes en Bogotá y en **19 municipios** de Cundinamarca, situados en proximidades a la capital del país.

¿Cómo estamos?

Los **principales hallazgos** de esta Encuesta de Gobernanza se presentan a continuación: Bogotá y la región tienen un Índice de Gobernanza del **25%**:

- 23% en Bogotá
- 33% en los municipios

El Índice de Gobernanza se establece a partir de cinco pilares, así:



Cada uno de estos pilares obtuvo el siguiente índice, para llegar al resultado del 25%:



Opiniones sobre la **confianza**, pilar que obtuvo el índice más bajo (**14%**):

- ✓ Baja confianza en decisiones (12%) y manejo de recursos del sector público (25%) – Perspectiva de la ciudadanía y del sector privado.
- ✓ Baja confianza en el cumplimiento de las leyes por parte de los ciudadanos y el sector privado (20%) - Perspectiva del sector público.

En cuanto a la **transparencia** (**21%**), se percibe más falta de transparencia en:

- ✓ Contratación (63%).
- ✓ Ejecución de obras públicas (47%).
- ✓ Construcción de planes de desarrollo (41%).
- ✓ Planeación (34%).
- ✓ Informes de resultados de gestión (31%)

El **liderazgo**, como pilar de gobernanza, obtuvo un índice también del **21%**, respecto al cual los encuestados opinaron:

- ✓ Que hay una capacidad institucional para gestionar temas comunes con el sector privado y los ciudadanos.
- ✓ Que el sector privado y los ciudadanos lideran proyectos a largo plazo con el sector público.

La **participación** obtuvo el segundo mejor índice de gobernanza con el **25%**, sobre lo cual los encuestados opinaron:

- ✓ El sector privado y los ciudadanos no participan más en lo público porque: "Las cosas no van a cambiar"; "no se conocen espacios de participación" (percepción de representantes del sector privado y la ciudadanía).

El pilar de **estrategia compartida** fue el pilar que tuvo un más alto índice de gobernanza (**37%**); al respecto los encuestados manifestaron:

- ✓ Se considera que no hay una estrategia conjunta en pro del desarrollo de la región (61%).
- ✓ Sólo el 17% de los que respondieron "no creen que existen mecanismos para trabajar conjuntamente".

Los encuestados destacaron como un aspecto positivo, la disposición en el sector público y el sector privado por desarrollar procesos de concertación, coordinación y articulación, aunque falta un "largo trayecto por recorrer".

Vale destacar que el **88%** de los encuestados manifestó que **participaría en un proceso de construcción de visión** para la región.

Una conclusión fundamental de esta encuesta, es que **si se construye confianza y se asegura la gestión con transparencia**, sin duda mejora la Gobernanza.

Una percepción general es que el sector público acepta que el sector privado participe de lo público; a la vez, que el sector privado y los ciudadanos se interesan por participar en lo público.

Otra percepción general es que en el presente la articulación de actores es regular, pero

se confía en que en el futuro estará más consolidada.

Las **conclusiones finales** de la “Encuesta de Gobernanza” desarrollada por la Cámara de Comercio de Bogotá, a finales de 2014, fueron:

- ✓ Hay un **terreno abonado y propicio** para el desarrollo de iniciativas de gobernanza.
- ✓ Principales **barreras para la gobernanza**: confianza entre sectores y transparencia en los procesos de gestión y contratación.
- ✓ **Desafíos**: aumentar la credibilidad en el cambio y disminuir el desconocimiento sobre los mecanismos de participación.
- ✓ Para **más corresponsabilidad**, más continuidad en las políticas públicas y menos luchas de poder entre sectores.

Para tener en cuenta

- **PRINCIPALES RETOS**:
- ✓ Acciones para lograr más confianza entre sectores:
 - Mejorar la transparencia en la contratación y la gestión, para subir el índice de confianza.
 - Mayor agilidad y eficiencia en los organismos de control.
 - Fortalecer sanciones a los funcionarios.
 - Mejorar gestión de los organismos de control.
- Dar continuidad a los planes y proyectos.
- Claridad en los compromisos.
- Construir acuerdos.
- ✓ Acciones para lograr más transparencia:
 - Mayor control ciudadano en la ejecución de obras públicas.
 - Celeridad y eficacia de los organismos de control
- ✓ Acciones para fortalecer la participación:
 - Promover espacios efectivos de participación.
 - Mostrar evidencias concretas de procesos de cambio.
 - Asegurar continuidad de proyectos.
 - Fortalecer escuelas ciudadanas de participación.
- ✓ Acciones para fortalecer la estrategia compartida:
 - Asegurar continuidad de políticas y proyectos.
 - Crear mecanismos y espacios de participación.
 - Establecer claridad en los compromisos.
 - Alcanzar claridad en los temas de interés.

- PROYECTOS Y PROGRAMAS EN MARCHA:
 - ✓ Comisión Regional de Competitividad Bogotá Cundinamarca, como escenario vital de concertación, articulación y coordinación, en el que se busca consolidar procesos de gobernanza.
 - ✓ Mesas de Competitividad en Provincias de Cundinamarca, para gestionar proyectos estratégicos en sub regiones.
 - ✓ Proyecto “Bogotá 2025”, que es un proceso de Planificación Estratégica Transformadora, basado en la participación activa de líderes representativos de los diferentes estamentos de la sociedad.
 - ✓ Proyecto “Estrategia de Especialización Inteligente de la Región”, que busca definir con actores públicos y privados de la región, las principales vocaciones productivas especializadas.
- ¿QUÉ CONSULTAR?
 - ✓ <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/8333>

Modelos de Gobierno

Según un estudio reciente contratado por la Cámara de Comercio de Bogotá⁴⁴, en América Latina se han venido desarrollando **diferentes modelos de gobierno**, como resultado de la alta urbanización y el crecimiento desbordado de varias ciudades, que ocasionan problemas de desigualdad, pobreza, dificultad de acceso a servicios públicos,

etc. Además, en entornos donde las ciudades establecen relaciones de interacción e interdependencia con municipios vecinos, que exigen explorar formas de gobernar que vayan más allá de los intereses de cada municipalidad.

En dicho estudio, se definen conceptos relacionados con los distintos modelos de gobierno que emergen en el continente, a saber:

- ✓ **Descentralización:** Mecanismo por el cual se transfieren competencias y recursos a los niveles sub nacionales de gobierno. La descentralización implica un nivel de “autonomía en cuanto a la toma de decisiones” en sus propias competencias. Dicha autonomía implica, por supuesto, mayor responsabilidad sobre los resultados, convirtiéndose entonces el nivel de gobierno descentralizado en sujeto de rendición de cuentas ante la comunidad.
- ✓ **Desconcentración:** Mecanismo por el cual se transfiere el manejo de asuntos técnico – administrativos, pero manteniendo todo poder de decisión en el nivel central.
- ✓ **Delegación:** Transferencia de responsabilidades, pero con un nivel de decisión mínimo y puntual.
- ✓ **Legitimidad:** La descentralización política implica la elección popular de representantes y autoridades sub nacionales, lo cual otorga a los gobiernos locales la

44. “El Gobierno de las Grandes Ciudades – Tipología y análisis de los modelos de gestión y gobierno en ciudades de América Latina”, Cámara de Comercio de Bogotá. 2015.

potestad de tomar decisiones sobre sus territorios, involucrando, a su vez, a la ciudadanía, no solo por la vía electoral, sino también por medio de mecanismos de participación ciudadana. Hablamos entonces de traspasar el centro de toma de decisiones a la escala donde la ciudadanía se encuentra de manera más cotidiana con la administración pública; esto es, en el gobierno local, en los ayuntamientos, las alcaldías, las comunas o los distritos de cada país.

- ✓ **Responsabilidad de los gobiernos locales:** siendo que es ahí donde se toman las decisiones, los ciudadanos tienen entonces la posibilidad de fiscalizar, de presentar sus quejas y demandas y de hacer seguimiento a las cuestiones que se desarrollean en la esfera local. En esta vía, y sobre todo en un marco de consolidación democrática con una ciudadanía cada vez más activa y participativa, la proximidad administrativa que otorga la descentralización permitiría un mejoramiento de la acción estatal en su conjunto.

De acuerdo con el estudio el modelo “municipal descentrado” de Bogotá es similar al de otras ciudades de América Latina, como Asunción, Guadalajara, Guatemala, La Paz, Quito, Rio de Janeiro y Sao Paulo.

Tanto la búsqueda de una mejor articulación de esfuerzos en el territorio, como del involucramiento ciudadano en la toma de decisiones, son las razones por excelencia para la subdivisión territorial y la desconcentración administrativa de las grandes ciudades que siguen este modelo. La finalidad de dichas entidades es la de mantener una interacción constante entre la administración central del municipio y los habitantes del territorio,

articulando acciones y recogiendo demandas de la ciudadanía.

Una de las **ventajas** del modelo de gobierno descentrado, es la posibilidad de observar una coherencia interna en cuanto a la coordinación de acciones en todo el territorio, permitiendo una interacción entre niveles administrativos donde no entran a jugar aspectos políticos.

Ahora, la **mayor desventaja** puede ser la distancia que se logra generar entre una ciudad que debe atender de manera centralizada a cerca de 8 millones de personas y el ciudadano de a pie, perdiéndose la idea misma de la descentralización: una mayor interacción con la ciudadanía en pos de legitimidad y eficiencia de la acción pública.

Esto conlleva, a su vez, la necesidad de un **fortalecimiento de los mecanismos de interacción entre niveles administrativos**, de manera que las acciones de la municipalidad sean más articuladas y mejor focalizadas. Queda, sin embargo, la pregunta sobre la responsabilidad: ¿quién es el encargado de rendir cuentas sobre lo que sucede en las subdivisiones? ¿La autoridad designada? ¿El Alcalde Mayor? La respuesta debe ser clara, explícita y conocida por la ciudadanía, de manera que puedan existir exigencias de responsabilidad de las autoridades competentes.

Para tener en cuenta

- **PRINCIPALES RETOS:**
- ✓ **Revisar el modelo de gobierno** en Bogotá para establecer reglas claras y consensuadas de interacción entre la Alcaldía Mayor y las Alcaldías Locales, y entre el Distrito y los municipios de La Sabana

na, entendiendo la importancia de una estructura institucional clara y precisa. Dichas disposiciones deberán estar basadas en informaciones de primera mano y debates establecidos con la ciudadanía, para dar legitimidad y mayor aceptación.

- ✓ Ajustar el **enfoque territorial** de la administración: en contextos donde las divisiones territoriales de las grandes ciudades son tan grandes como cualquier ciudad intermedia, es necesario contar con una administración enfocada a lo territorial. Esto es especialmente importante en escenarios donde existe debilidad administrativa y centralismos latentes, como es el caso de Bogotá.
- ✓ **Participación ciudadana** focalizada y estructurada: durante décadas, el modelo de participación en Colombia se basó en la creación desordenada y desarticulada de mecanismos institucionales, los cuales hoy en día se cuentan por decenas, sin que tengan un peso real más allá de lo consultivo. En este sentido, focalizar la participación en uno o dos mecanismos que tengan un impacto relativo a nivel territorial, podría ser una estrategia efectiva para incentivar la participación ciudadana en la ciudad.
- ✓ Manejo de la información y estrategias de **gobierno abierto**: el uso de las nuevas tecnologías ha potenciado el surgimiento de una nueva tendencia en la administración pública: el gobierno abierto. Partiendo de la idea de difusión y empoderamiento ciudadano de la información pública a través de mecanismos de datos abiertos, no son pocos los casos de gobiernos que han logrado mejorar sus acciones gracias a la interacción constante con la ciudadanía, las organizaciones sociales y hasta el sector productivo. La apertura de información además genera confianza entre los sectores, apoya la participación y mejora las acciones gubernamentales, por lo cual se muestra como una herramienta ideal para el buen gobierno de espacios complejos, como son las grandes ciudades.

● ¿QUÉ CONSULTAR?

- ✓ "El Gobierno de las Grandes Ciudades – Tipología y análisis de los modelos de gestión y gobierno en ciudades de América Latina", Cámara de Comercio de Bogotá. 2015.

8. Estado de la finanzas públicas de Bogotá⁴⁵



Los Ingresos

¿Cómo estamos?

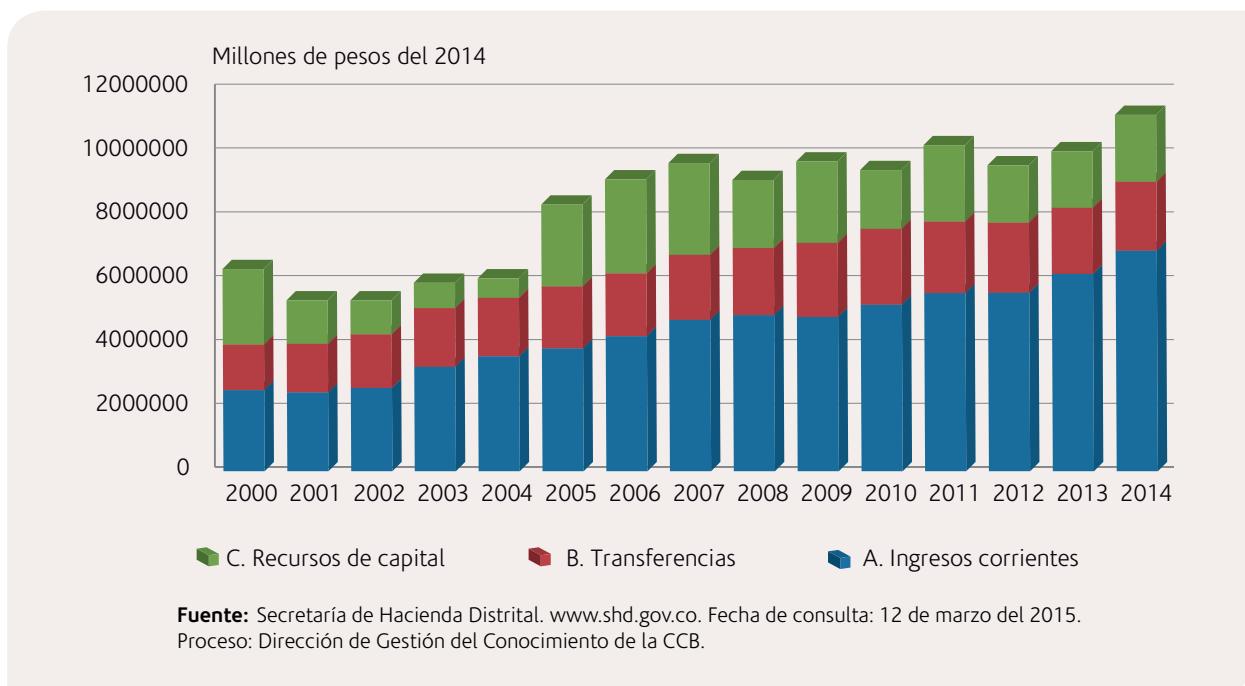
Bogotá tiene tres fuentes de ingresos: los corrientes que representan el 62%; las transferencias el 19%; y los recursos de capital 19%.

En los últimos 15 años, en términos reales, los ingresos totales de la ciudad han tenido un comportamiento creciente. Aunque, en algunos periodos se desaceleraron, especialmente entre los años 2008-2010 y 2012-2013. Sólo hasta el 2014 se recupera el ritmo de crecimiento, llegando a \$11.2 billones.

Los menores ingresos en los períodos de desaceleración se explican fundamentalmente por el menor uso de los recursos de capital. Sin embargo, las otras dos fuentes de recursos, los ingresos corrientes y las transferencias, crecieron positivamente y sobrepasaron las metas de recaudo presupuestadas y amortiguaron el menor crecimiento de los recursos de capital.

45. Este capítulo tiene como propósito de presentar un balance del estado actual de las finanzas públicas de Bogotá al 2014 sobre la base del comportamiento de los ingresos, los gastos y la deuda pública. Se utilizan series históricas desde 2000 con el fin de identificar las principales tendencias y hechos de ruptura. Como fuente de información se utilizó la publicada por la Secretaría de Hacienda en la página web: <http://www.shd.gov.co>. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015. Las cifras originales fueron deflactadas con el IPC año base 2008 y traídas a pesos constantes del 2014 para quitar el efecto de la inflación.

Gráfico 8.1. Comportamiento real de los ingresos de la Administración Central de Bogotá



Los ingresos corrientes (tributarios y no tributarios). Son los recursos con que cuenta la ciudad de manera permanente por concepto de impuestos, tasas, contribuciones y demás tipo de gravámenes. Gracias a la política de fortalecimiento de los ingresos implementada desde finales de los años noventa, se generó en la ciudad una dinámica creciente de recursos, que de manera inercial se ha conservado. En el 2014 los ingresos corrientes de la administración central fueron 2.8 veces superiores a los de año 2000. En el 2014 fueron \$6.9 billones, representaron el 62% del total de ingresos de la administración central.

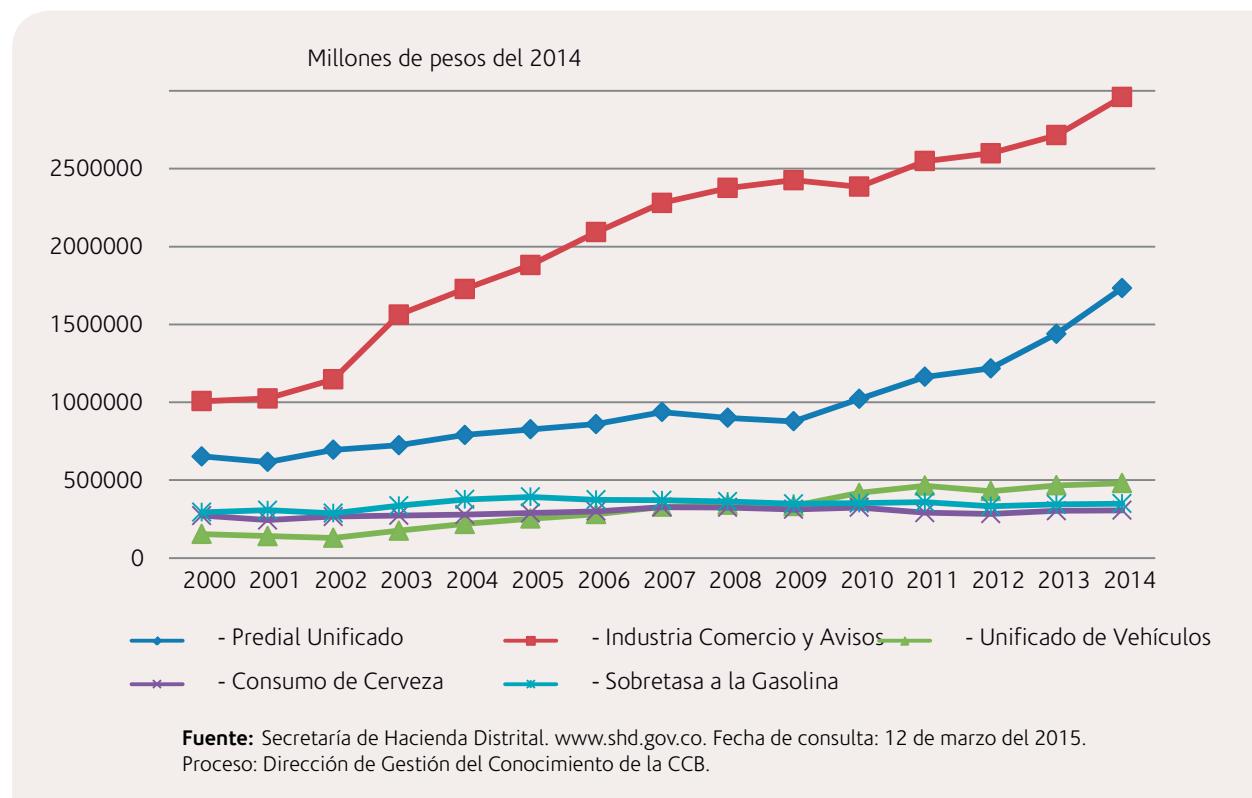
Este resultado se explica por el buen desempeño en el recaudo de los recursos tributarios, que son la principal fuente de ingresos permanentes de la ciudad (88%). Se ha vuelto tradición en la administración de los impuestos, que cada año se cumplan e inclu-

sive se sobreponen las metas de recaudo en casi todos los tributos. Solamente en el caso reciente de valorización en el cual se ordenó reliquidar y devolver recursos las metas no se cumplieron.

Como resultado, el recaudo de los cinco principales impuestos de Bogotá, de donde se reciben el 95% del total de impuestos, permitió que la ciudad continuara en la senda de crecimiento positivo del fisco distrital.

El impuesto de Industria y Comercio es la principal fuente de recursos de Bogotá, las empresas que pagan este impuesto aportan casi la mitad de los ingresos tributarios de la ciudad y su dinamismo ha estado asociado al buen desempeño de la actividad productiva y al pago oportuno cada dos meses.

El impuesto predial, es el segundo impuesto en importancia para la ciudad, aportan el

Gráfico 8.2. Comportamiento del recaudo real de los principales impuestos en Bogotá

28% de los ingresos tributarios de la ciudad. Este impuesto se ha fortalecido significativamente gracias al proceso anual de actualización catastral que realiza la ciudad y al pago oportuno de los contribuyentes.

El impuesto de vehículos es la tercera fuente de recursos de Bogotá, aporta el 8% de los ingresos tributarios, y se ha dinamizado por el creciente aumento del parque automotor en la ciudad.

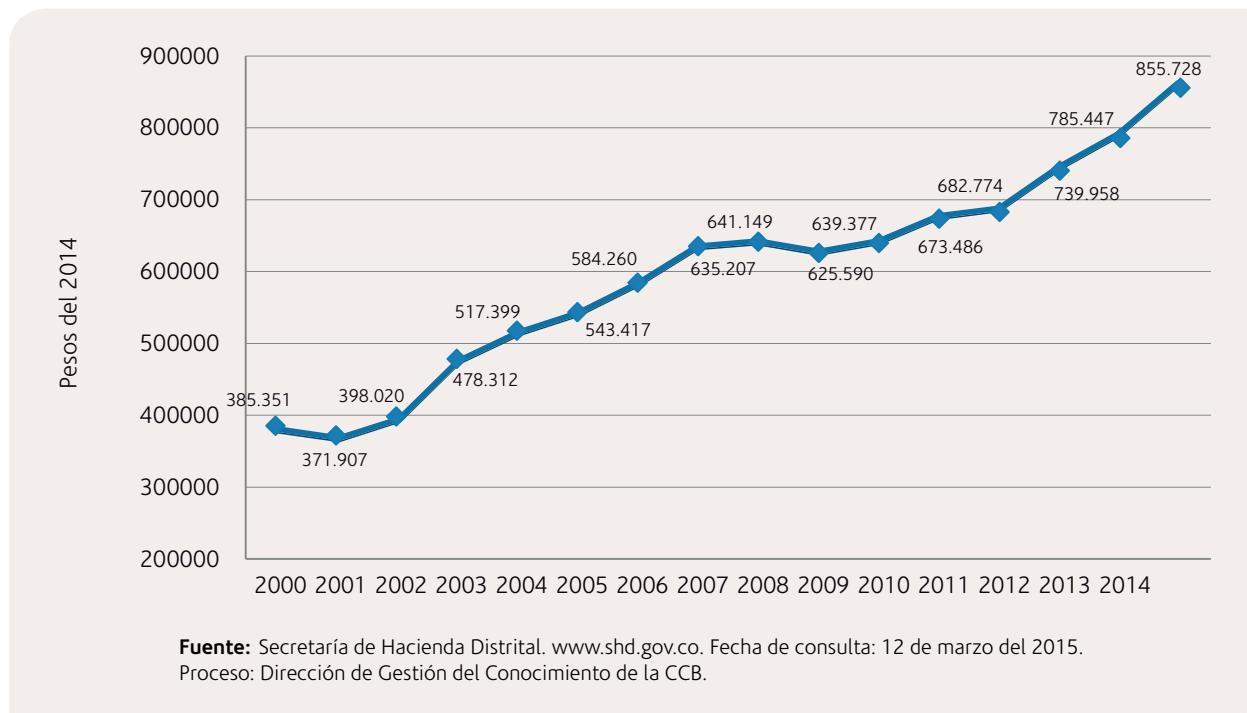
La sobretasa a la gasolina es la cuarta fuente de recursos de Bogotá, aporta el 6% de los ingresos tributarios, aunque no ha tenido el mismo dinamismo de los tres anteriores; incluso en algunos períodos el recaudo es inferior al registrado en el 2005. Aunque no se tiene evidencia exacta que explique el

menor recaudo real, varios factores pueden estar asociados: las oscilaciones del precio del galón de gasolina y la reducción del consumo por la utilización de fuentes alternativas como gas, diésel, electricidad.

El impuesto de consumo de cerveza es la quinta fuente de recursos de la ciudad, aporta el 5% de los ingresos tributarios. Al igual que la sobretasa a la gasolina su recaudo real ha perdido dinamismo e inclusive no ha logrado volver a recaudar el registro del 2007.

Finalmente, y como consecuencia de la cultura tributaria, pago oportuno, y dinamismo de los impuestos a la propiedad y a la actividad económica, la tributación per cápita real en Bogotá aumentó. Pasó de \$385.351 en el 2000 a \$855.728 en el 2014.

Gráfico 8.3. Tributación percápita real en Bogotá



Las transferencias. Este rubro está compuesto por los recursos que gira la Nación al Distrito a través del Sistema General de Participaciones -SGP- y por las que transfieren distintas entidades del distrito a la administración central. Para el año 2014, las transferencias ascendieron a \$2.1 billones y representaron el 19% de los ingresos totales de la administración central.

Las transferencias nacionales pasaron de \$1.4 billones en el 2000 a \$2.1 billones en el 2014. Crecimiento moderado de los recursos que gira la Nación a la ciudad y que son destinados a ayudar a financiar la inversión en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, restaurantes escolares, atención a la primera infancia y para propósito general. Sin embargo, hay que destacar que, en términos reales, se ha registrado un descenso en el nivel de transferencias nacionales a Bogotá en los tres últimos años.

Recursos de capital. Son los recursos producto de la gestión financiera de la ciudad, la gestión y contratación de nuevos créditos, los excedentes financieros y utilidades de las empresas del distrito, los rendimientos por operaciones financieras, entre los más importantes. Por lo tanto son muy variables en el tiempo. Para el año 2014, los recursos de capital ascendieron a \$2.1 billones y representaron el 19% de los ingresos totales de la administración central.

La cuenta de recursos de capital ha variado mucho entre el 2000 y el 2014, pasando de \$2.3 billones en el 2000 a \$2.1 billones en el 2014. La explicación de este comportamiento está en la gestión de contratación de nuevos créditos y por la variación de los excedentes financieros y las utilidades reportadas por las empresas industriales y comerciales de la ciudad.

Gráfico 8.4. Comportamiento real de las transferencias nacionales a Bogotá

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Gráfico 8.5. Comportamiento real de los recursos de capital

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Para tener en cuenta

- ✓ **El crecimiento poblacional demanda nuevas fuentes de recursos.** El ritmo de crecimiento de la población bogotana del 2.1% anual, sumado a las inversiones realizadas en los últimos años, demandan mayores esfuerzos para garantizar su sostenimiento.

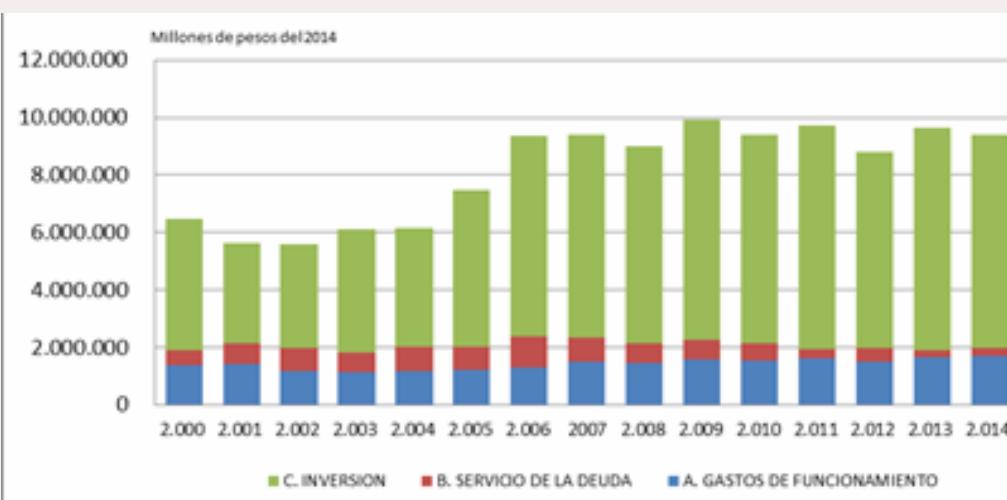
Es fundamental que la ciudad desarrolle nuevos fuentes de recursos como cobro por congestión, alumbrado público, peajes urbanos, que fortalezcan la capacidad de financiamiento y garantice la sostenibilidad de las dichas inversiones.

- ✓ **Bogotá se financia en su mayoría con recursos de carácter permanente.** Los ingresos corrientes y las transferencias nacionales son el 81% de los ingresos de la ciudad. El 19% restante es variable y depende de la capacidad de gestión de administración y de la política de crédito de la administración.
- Cinco impuestos recaudan el 95% del total de impuestos.
- Los excedentes financieros y las utilidades reportadas por las empresas industriales y comerciales de la ciudad se han convertido en una fuente importante de recursos.
- **Mayor control y reducción de la cartera morosa y la evasión.** La evasión en Predial está en 11.8%, en ICA 15.5% y en Vehículos 15.9%.
- **Avanzar en la modernización y simplificación del régimen tributario de la ciudad y del servicio al contribuyente** que permita promover y facilitar la formalización y sostenibilidad de las empresas. La Misión para la formalización, liderada por la SHD, la IFC del Banco Mundial y la CCB presentarán recomendaciones.
- **Recuperar el dinamismo de algunos tributos.** Dos de los cinco principales tributos de la ciudad, han perdido dinamismo en su recaudo real en los últimos años, la sobretasa a la gasolina y el impuesto de consumo de cerveza. Es importante que la administración identifique las causas y genere un plan de acción para fortalecer el recaudo en estas dos importantes fuentes de recursos para la ciudad.
- **Concertar con el gobierno nacional la mayor participación en la financiación de obras en la ciudad.** La evidencia internacional muestra que en ciudades globales como París, Santiago de Chile, Barcelona, Bilbao, Madrid, Mexico D.C. el estado nacional financia en un alto porcentaje grandes obras de infraestructura y el mejoramiento de la calidad de vida de la ciudad. Bogotá aporta al fisco nacional más de \$30 billones anuales y recibe \$2.1 billones.
- **Continuar con los esfuerzos de actualización Catastral.** La Administración Distrital es líder a nivel nacional en los procesos de actualización anual del catastro distrital. De acuerdo con la información del Catastro Distrital, entre el 2012 y 2014, se actualizan cada año más de 2.200.000 predios.
- **Mantener y mejorar los programas de cultura tributaria.** La gran mayoría de los contribuyentes de la ciudad son cumplidos y pagan oportunamente sus tributos. Entre el 2000 y el 2013 aumentó el número de contribuyentes que cumplieron de manera oportuna sus obligaciones tributarias de 2.5 millones a 3.3 millones.

Los Gastos

¿Cómo estamos?

El gasto público distrital tiene tres destinos: la inversión, que para el año 2014 representó el 79%, el de funcionamiento que representó el 18% y el servicio de la deuda que fue el 3%.

Gráfico 8.6. Comportamiento real del gasto total de la Administración Central de Bogotá

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

En términos reales, la inversión pasó de \$4.5 billones a \$7.4 billones entre el 2000 y el 2014 lo que representó un aumento de \$2.9 billones. El servicio de deuda, pasó de \$529 mil millones a \$283 mil millones, y el gasto de funcionamiento pasó de \$1.3 billones a \$1.6 billones. De manera que en términos de su estructura, la ciudad ha fortalecido su capacidad de inversión, ha controlado el gasto de funcionamiento y el servicio a la deuda ha disminuido.

Anualmente la Administración Distrital presenta al Concejo de Bogotá proyectos de acuerdo de presupuesto cada vez más ambiciosos, con el fin de proveer a la ciudadanía

de los bienes y servicios que fueron consignados en el Plan de Desarrollo Distrital, pero las cifras de ejecución anual demuestran la baja capacidad de gestión de recursos del aparato distrital.

Los resultados de la ejecución presupuestal de inversión al mes de diciembre⁴⁶ para el periodo 2004 – 2014 así lo corroboran y hacen evidente la baja capacidad institucional que tiene la Administración Distrital para ejecutar los recursos apropiados, el cual se ubica entre el 90% - 95% para compromisos y entre el 60% - 75% para giros.

46. La ejecución presupuestal para el mes de diciembre proporciona el dato acumulado de la ejecución presupuestal durante una vigencia determinada hasta el 31 de diciembre de la misma.

Cuadro 8.1. Ejecución Presupuestal de la Inversión. Diciembre 2004 – 2014.

Año	Compromisos	Giros
2004	97,00%	69,00%
2005	98,00%	72,00%
2006	95,00%	71,00%
2007	94,00%	71,00%
2008	94,00%	75,00%
2009	94,00%	76,00%
2010	91,00%	75,00%
2011	89,00%	76,00%
2012	86,00%	70,00%
2013	87,00%	64,00%
2014	86,00%	67,00%

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.

Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Tradicionalmente los primeros dos trimestres tienen una ejecución presupuestal baja, cercana al 36% promedio en compromisos y el 19% promedio en giros. Y en el último trimestre del año se acelera el ritmo de ejecución. De acuerdo con la Veeduría Distrital, es práctica común que los primeros 6 meses se dediquen a la planeación de los procesos contractuales, los siguientes 3 meses en la etapa de contratación y los últimos 3 meses en la etapa de ejecución⁴⁷.

Para tener en cuenta

- ✓ En términos de su estructura, la ciudad ha fortalecido su capacidad de inversión, ha controlado el gasto de funcionamiento y el servicio a la deuda ha disminuido.

✓ Bogotá, es la ciudad de Colombia con la mayor capacidad de inversión y con planes de desarrollo crecientes para atender necesidades de la población.

✓ **Bogotá debe mejorar la capacidad institucional, administrativa y operativa para ejecutar el presupuesto.** La ciudad dispone de amplios recursos, pero enfrenta el gran reto de mejorar los niveles de ejecución de un presupuesto creciente, y fortalecer la limitada capacidad administrativa para gestionar eficientemente los recursos con que cuenta.

La Deuda

Por décimo tercer año consecutivo, Bogotá mantuvo la calificación triple A para operaciones de crédito nacional, la más alta que otorga el mercado financiero a una ciudad por su desempeño fiscal, capacidad de pago, sostenibilidad de la deuda y perspectivas de crecimiento. Calificación que proporciona credibilidad y confianza a los inversionistas nacionales y extranjeros y garantiza emisiones de bonos de alta calidad y muy bajo riesgo.

Además, varias firmas calificadoras de riesgo mejoraron la calificación a las operaciones en moneda nacional al pasar de BBB a BBB+ o de Baa3 a Baa2. Dentro de las razones fundamentales para mejorar la calificación, consideraron el nivel favorable de ingresos propios con respecto a los ingresos totales, el nivel moderado de endeudamiento y una posición de liquidez fuerte. Para Moody's "una de las fortalezas de la calidad crediticia

47. VEEDURÍA DISTRITAL (2014) "Informe de Seguimiento al Estado de la Malla Vial Local. Mantenimiento y rehabilitación de la malla vial local para las vigencias 2012 y 2013 a diciembre 31".

de Bogotá es una productiva y diversificada base de ingresos propios (impuestos, multas de tránsito y transporte, participación en registro y sanciones tributarias), que son el 69% del total de los ingresos. Este nivel es

relativamente elevado en comparación con sus pares internacionales⁴⁸. En cuanto al endeudamiento proyectado, la calificadora considera que éste sigue siendo manejable dado el marco financiero de Bogotá.

Cuadro 8.2. Calificación de riesgo de la deuda de Bogotá

	Tipo de moneda	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Perspectiva	Último reporte
OPERACIONES NACIONALES															
Duff and Phelps / Fitch Ratings		AAA	Estable	sep-14											
BRC Investor Services		AAA	Estable	oct-14											
OPERACIONES INTERNACIONALES															
Standard & Poor's	Moneda Extranjera	BB	BB	BB	BB	BB+	BB+	BBB-	BBB-	BBB-	BBB-	BBB-	BBB-	Estable	dic-14
	Moneda Local	BBB-	Estable	dic-14											
Fitch	Moneda Extranjera	BB	BB	BB	BB	BB+	BB+	BB+	BBB-	BBB-	BBB-	BBB-	BBB	Estable	sep-14
	Moneda Local	BBB-	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB+	Estable	sep-14						
Moody's	Moneda Extranjera	Ba2	Ba2	Ba2	Ba1	Ba1	Baa3	Baa3	Baa3	Baa3	Baa3	Baa3	Baa2	Positiva	dic-14
	Moneda Local	Baa3	Baa2	Positiva	dic-14										

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.

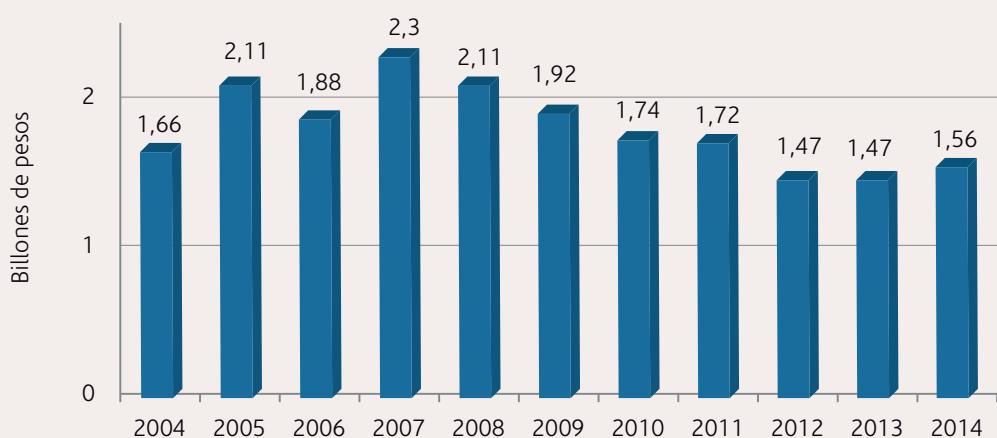
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Por su parte, el volumen total de la deuda de la Administración Central continuó con tendencia a la baja, con un leve repunte en el 2014 llegando a \$1.5 billones, muy inferior al del 2007 cuando se registró el mayor endeudamiento de los últimos 10 años que fue \$2.3 billones. Este resultado en el 2014 se explica por la gestión del cupo autorizado en el 2013.

Al analizar la composición de la deuda, la mayor parte de ésta es externa. Desde el

2007 la política financiera de la Administración Central fue contratar o sustituir deuda interna por externa en mejores condiciones crediticias. De manera que el porcentaje de deuda externa respecto al total pasó de 54% en el 2001 a 81% en el 2014. Sin embargo, el comportamiento reciente del precio del dólar hace necesario pensar en el efecto de la acelerada devaluación que se registra desde el último trimestre del 2014.

48. Secretaría de Hacienda. Comunicado de prensa del 20 de diciembre de 2013.

Gráfico 8.7. Saldo de la deuda de la Administración Central

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Cuadro 8.3. Cupo de endeudamiento para Bogotá

Destino	Valor
Plan de obras	904.549
Cable	253.000
Troncal Av. Boyacá (Transmilenio)	712.499
Troncales	685.000
Peatonales	27.499
Obras de Integración (Transmilenio)	482.237
Espacio público	186.640
Salud	62.018
Parques	35.050
Educación	401.290
TOTAL	3.037.283

Otro aspecto a destacar en la composición de la deuda es el tipo de tasa a la que está pactada. De acuerdo con la información de la Secretaría de Hacienda, desde el año 2010

se registra una recomposición en el tipo de deuda, de manera que en el 2014 el 52% de la deuda está contratada en condiciones de tasa variable.

Gráfico 8.8. Composición de la deuda de la Administración Central (millones de pesos)

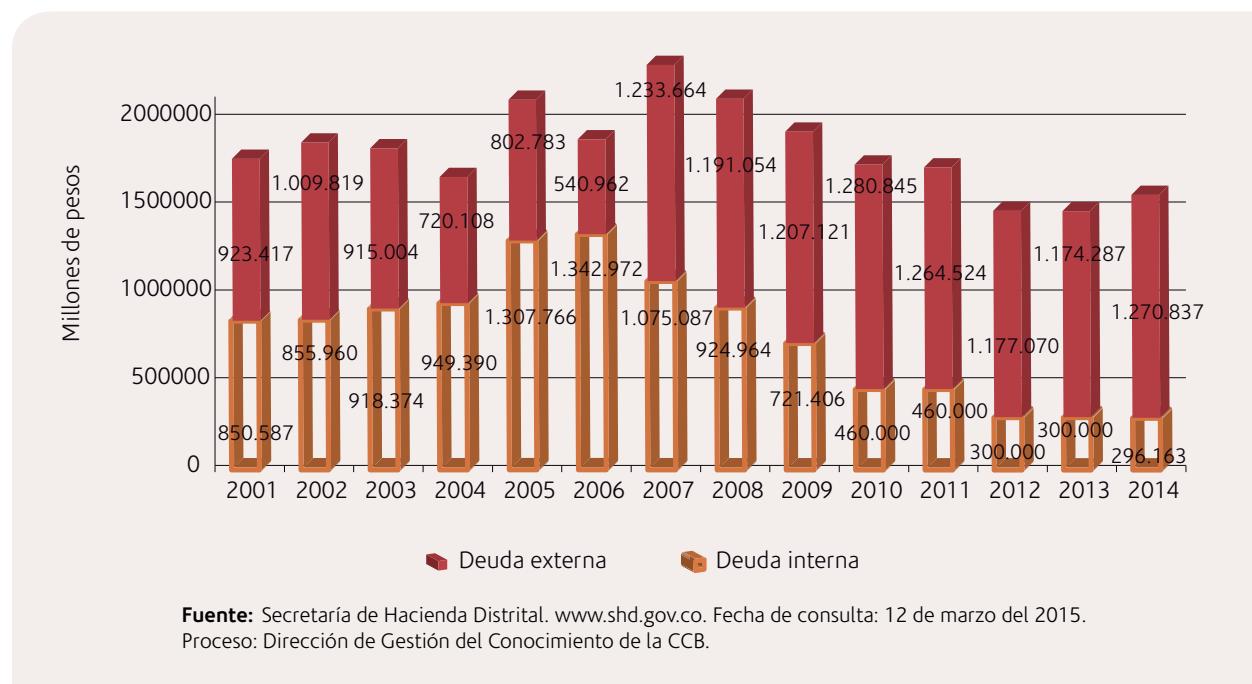
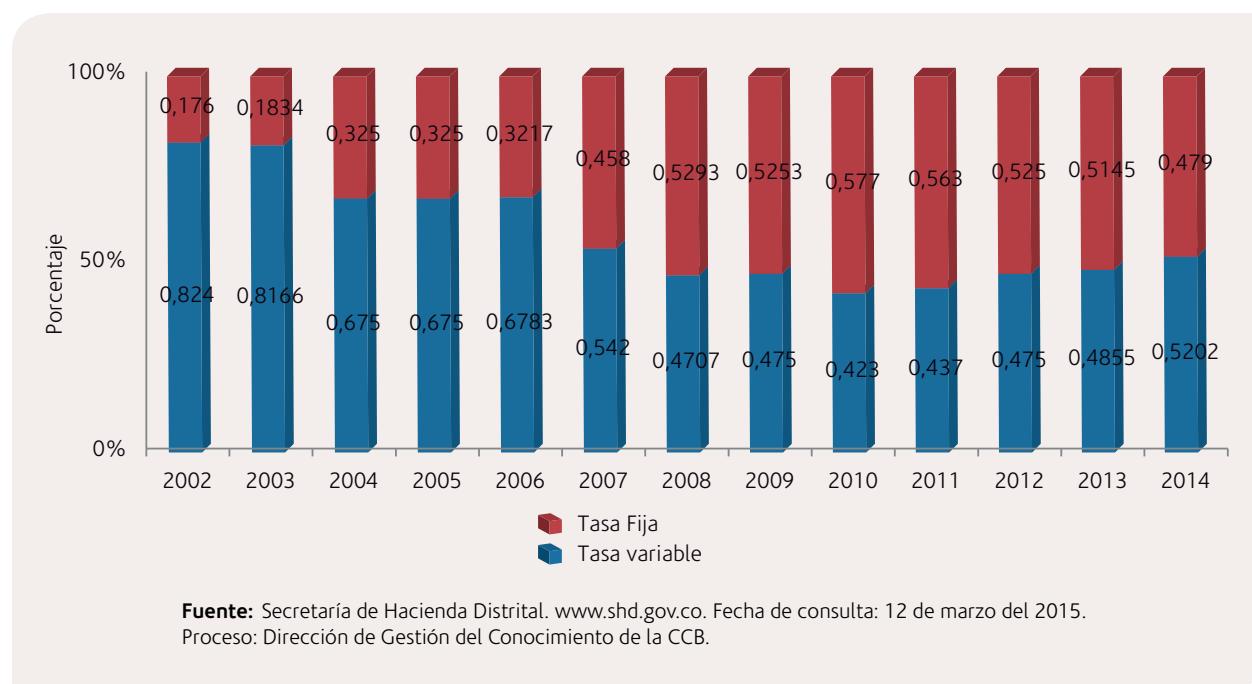


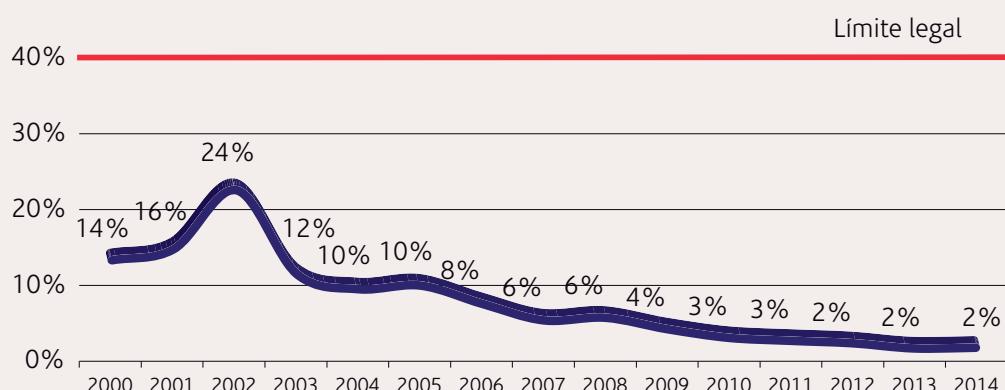
Gráfico 8.9. Composición de la deuda de la Administración Central (porcentaje)



Con relación a la capacidad de pago, Bogotá ha cumplido oportunamente a sus acreedores y cuenta con buenas condiciones de sostenibilidad de su deuda, de acuerdo con los parámetros exigidos por la Ley. Este resultado se explica por el mayor control en el pago de intereses de deuda y el esfuerzo de la administración en generación de ahorro. El indicador de capacidad de pago, establecido por la Ley 358/96, (*Intereses/Ahorro operacional*), bajó del 24% en el 2002 al 2% en el 2014, ubicándose muy por debajo del límite del 40%.

De igual manera, se mantuvo la sostenibilidad de la deuda en el 2014 como resultado de la tendencia de reducción del saldo de la deuda, y por el crecimiento del recaudo en los ingresos corrientes del distrito. El indicador de sostenibilidad, establecido por la Ley 358/96 (*Saldo de la deuda / Ingresos corrientes*) pasó de 79% en el 2001 al 18% en el 2014, ubicándose muy por debajo del límite del 80%.

Gráfico 8.10. Capacidad de pago. Intereses /Ahorro operacional



Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Gráfico 8.11. Sostenibilidad de la Deuda. Saldo deuda / ingresos corrientes



Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital. www.shd.gov.co. Fecha de consulta: 12 de marzo del 2015.
Proceso: Dirección de Gestión del Conocimiento de la CCB.

Para tener en cuenta

- ✓ **Utilizar con eficiencia el cupo de endeudamiento.** En el 2013 el concejo aprobó un nuevo cupo de endeudamiento por \$3.0 billones. El reto es armonizar los cronogramas de obra y de contratación de créditos, con el desembolso y la ejecución de las obras de manera oportuna. Con relación al metro, acelerar el proceso de estructuración financiera y determinar con exactitud el costo final de las obras y las fuentes de financiamiento.
- ✓ **Mantener la calificación de riesgo de la ciudad.** Una buena calificación de riesgo es la mejor carta de presentación de la ciudad frente al mercado crediticio, y Bogotá ha construido un activo intangible sobre su imagen de sostenibilidad y solvencia de sus finanzas. Con esta calificación, se mantuvo la confianza de los inversionistas nacionales y extranjeros en las operaciones crediticias del Distrito y se garantizó emisiones de bonos de alta calidad y muy bajo riesgo.

