



Facultad de Jurisprudencia
Maestría en Derecho y Gestión Urbanística

Plan Parcial de Renovación Urbana Nodo 16

Presentado por:

Lina Álvarez Florido

Laura Ríos Loaiza

Juan Guillermo Zúñiga Holguín

Sergio Mutis Caballero

Profesor Tutor: Juan Pablo Serna Cardona

Director Opción de Grado: Cesar Augusto Henao

Directores Maestría: Dres. Gloria Henao González y Armando Durán Durán

Bogotá, D.C. Colombia

2025

Documento Técnico de Soporte - DTS - Plan Parcial de Renovación Urbana Nodo 16

Tabla de contenido

Capítulo 1. Introducción	3
Capítulo 2. Referente y justificación:	9
¿Por qué un centro logístico en Bogotá?.....	9
Capítulo 3. Diagnóstico Territorial del área objeto del Plan Parcial	14
Capítulo 4. Objetivos, Estrategias y Modelo de Ocupación del Suelo.....	35
Capítulo 5. Planteamiento Urbanístico del proyecto Plan Parcial Nodo 16.	38
Capítulo 6. Cumplimiento normativo.	52
Capítulo 7. Desarrollo Inmobiliario.	67
Capítulo 8. Política de protección a moradores	70
Capítulo 9. Estructura financiera del proyecto y Evaluación Económica.	79
Capítulo 10. Conclusiones y Recomendaciones.....	84
Capítulo 11. Decreto No. 016 de 2025. <i>Por medio del cual se reglamenta el mecanismo de compensación en dinero de las obligaciones urbanísticas en los Planes Parciales.</i>	88
Capítulo 12. Bibliografía	104
Anexo 1: Fichas técnicas.....	106

Capítulo 1. Introducción

Propósito del documento

El presente Documento Técnico de Soporte (DTS) constituye el insumo fundamental para la formulación y adopción del Plan Parcial de Renovación Urbana Nodo 16, conforme a la ley 388 de 1997, el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, y de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035, adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021.

El documento tiene como finalidad sustentar técnica, jurídica, ambiental, funcional y socialmente la pertinencia, viabilidad y coherencia del Plan Parcial Nodo 16, entendido como el instrumento mediante el cual se desarrolla y complementa las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano, que materializa su visión a través de una intervención urbana en el territorio.

Este documento desarrolla y consolida:

- Referente y justificación: ¿Por qué un centro logístico en Bogotá?
- El diagnóstico territorial del área objeto del plan parcial.
- Objetivos, Estrategias y Modelo de Ocupación del Suelo
- Planteamiento Urbanístico del proyecto Plan Parcial Nodo 16.
- Cumplimiento Normativo.
- Desarrollo Inmobiliario.
- Política de Protección a Moradores.
- Evaluación Económica del Proyecto y estructura financiera.

Este DTS es de carácter técnico y vinculante, y será presentado ante la Secretaría Distrital de Planeación para su evaluación y concertación, en el marco de los procedimientos establecidos para los planes parciales bajo tratamiento de renovación urbana - modalidad revitalización.

Antecedentes: Origen del nombre Puente Aranda, historia y emblemas urbanos,

¿Por qué se llama Puente Aranda?

El nombre “Puente Aranda” proviene de un puente construido en el siglo XVI sobre el río San Francisco (hoy canalizado), cerca del camino que conectaba Bogotá con el occidente del virreinato (Santafé con Facatativá). Ese puente fue mandado a construir por D. José de Aranda y Moncada, un encomendero español que poseía tierras en esa zona. En los mapas coloniales tempranos, el lugar era referido como “el puente de Aranda”. El nombre perduró incluso cuando se urbanizó, y con el tiempo dio origen a la localidad oficial.

Ubicación y contexto:

Localidad número 16 de Bogotá. Está ubicada al suroccidente del centro histórico de Bogotá. Limita con las localidades de Teusaquillo, Antonio Nariño, Kennedy y Fontibón.

Históricamente fue una zona industrial clave de Bogotá, desarrollada principalmente en el siglo XX por su proximidad a las líneas férreas y a la Avenida de Las Américas.

Está ubicada en el principal nodo vial de la Capital, con diferentes modos de transporte y cercanía al aeropuerto de la ciudad. El plan parcial de renovación urbana y de proyección de ciudad moderna y competitiva, NODO 16, toma su nombre por la infraestructura de transporte y nodo vial mencionado, lo mismo que con el número 16, haciendo referencia a la Localidad 16.

Carácter urbano y económico:

Puente Aranda es considerado el corazón industrial de Bogotá. Allí se asentaron numerosas fábricas, bodegas y plantas productivas desde la década de 1940 en adelante. Aunque parte de su suelo se está transformando en usos mixtos (vivienda, comercio), sigue siendo un polo productivo.

Puente Aranda tiene varios elementos urbanos representativos:

1. Antiguas fábricas.

Algunas estructuras industriales conservan arquitectura moderna e industrial de mediados del siglo XX. Muchas se están convirtiendo en centros culturales, coworkings o bodegas logísticas.

2. El puente original

Aunque el puente original ya no existe, el nombre se mantiene vivo en la memoria y en el logotipo de la localidad, que representa un puente de piedra.

3. Vías férreas

Las antiguas líneas de tren atraviesan la localidad. Aunque no están activas para pasajeros, son un elemento simbólico del desarrollo industrial y urbano. Han de ser corredores de conectividad que renuevan el sector, en particular el Regio Tran de Occidente, que beneficia este sector y la conexión de Bogotá con el área de influencia metropolitana del occidente.

4. Eje de Las Américas

La Avenida de Las Américas, con el corredor de Transmilenio, es el principal eje urbano de la zona, y articula muchos de sus desarrollos económicos.

5. Murales y cultura urbana

En barrios como Galán, Santa Matilde y Tejar, se han promovido expresiones de arte urbano y grafiti, que reinterpretan el pasado obrero e industrial de la localidad.

6. Hito del centro ampliado de Bogotá:

La localidad alberga el Batallón de Reclutamiento de Bogotá, una estructura militar histórica. Fue uno de los primeros sectores en tener zonas de “relocalización” industrial impulsadas por el Estado en los años 40.

En resumen, el nombre del plan parcial NODO 16 tiene en cuenta lo anterior, como proyecto de renovación urbana, hace alusión a la localidad número 16 de Bogotá y al importante nodo vial, clave en su Centralidad.

Propuesta: Centro logístico de Última Milla

Ahora bien, el proyecto cuenta con un detonante urbano y de tecnología, consistente en proyectar El Centro Logístico de Última Milla de Bogotá, al mejor estilo de ciudades de gran desarrollo, en los que los centros logísticos de última milla han sido instrumentos de crecimiento y desarrollo.

Tales como, Ámsterdam Logistic Cityhub / CTPark, Londres – Paddington Central, Bronx Logistic Center New York. Proyectos de referencia del Plan Parcial Nodo 16 que se complementa con una propuesta urbana con mixtura de usos, gran desarrollo de vivienda social, ampliación de espacios públicos y regeneración de espacio público.

Los centros logísticos de última milla, también conocidos como hubs urbanos o microhubs, son instalaciones de almacenamiento y distribución de pequeño o mediano tamaño, estratégicamente ubicadas en el interior o en la periferia de las grandes ciudades. Su principal objetivo es acelerar la fase final de entrega de un producto, conocida como la "última milla", que va desde un centro de distribución o almacén principal hasta la puerta del cliente.

Características clave de los centros Logísticos de Última Milla:

- Ubicación estratégica: Se sitúan cerca de las zonas de alta densidad de población para reducir la distancia y los tiempos de entrega.
- Generalmente se ha creado en zonas de renovación urbana.
- Tamaño reducido: A diferencia de los grandes centros de distribución que se encuentran en las afueras, estos espacios son más pequeños para adaptarse al entorno urbano. Pueden ser áreas industriales de bajo uso, bodegas o grandes locales subutilizados.
- Eficiencia en el reparto: Se centran en la consolidación y preparación de paquetes para su envío inmediato. Desde estos centros, los repartidores utilizan vehículos más pequeños y ágiles (bicicletas, motos, furgonetas eléctricas) para sortear el tráfico y las restricciones urbanas.

- Tecnología integrada: Emplean softwares de gestión de almacenes (WMS) y de optimización de rutas con inteligencia artificial para planificar las entregas, hacer seguimiento en tiempo real y coordinar a los repartidores de manera eficiente.
- Reducción de costos y emisiones: Al acercar los productos a los clientes, se disminuye la distancia recorrida, lo que reduce el consumo de combustible y las emisiones de CO2.
- Mejora la experiencia del cliente: Permiten ofrecer servicios de entrega más rápidos, como entregas en el mismo día o en un plazo de 24 horas, lo que es crucial para la satisfacción del cliente en el sector del comercio electrónico.
- Flexibilidad: Son esenciales para gestionar la logística inversa (devoluciones) y para ofrecer diferentes opciones de entrega, como puntos de recogida o lockers inteligentes.

Localización y ámbito de intervención:

El ámbito del Plan Parcial Nodo 16 se ubica en la Unidad de Planeamiento Local (UPL) Puente Aranda, y forma parte integral de la Actuación Estratégica ZIBO, una de las cinco áreas estratégicas prioritarias, definidas por el POT para impulsar procesos de transformación territorial sostenible, y finalmente le es aplicable lo referente al Área de Actividad Estructurante: receptora de vivienda de interés social.

El polígono de intervención:

- Está clasificado como suelo urbano con soportes urbanísticos de media y alta capacidad.
- Se encuentra sujeto al tratamiento urbanístico de renovación urbana – modalidad revitalización.
- Se articula funcionalmente al Anillo de Innovación y Conocimiento de la ciudad.
- Presenta condiciones de infraestructura subutilizada, predominio de usos industriales y logísticos tradicionales, y fragmentación del sistema de espacio público.
- Tiene un alto potencial para la reconversión logística, ambiental y funcional, especialmente en torno al modelo de logística de última milla, el cual se

consolidará como uno de los principales componentes del uso estructurante del plan parcial.

En este sentido, el Nodo 16 representa una oportunidad estratégica para consolidar una plataforma logística urbana de nueva generación, articulada con el sistema multimodal de transporte, con la red de supermanzanas y corredores verdes, y con los programas de renovación del paisaje industrial existentes en el sector.

Justificación estratégica:

La formulación del Plan Parcial Nodo 16 responde a múltiples objetivos estructurantes establecidos en el marco del POT y de la actuación estratégica ZIBO, entre los que se destacan:

1. Consolidar un modelo de ocupación regenerativo sobre tejidos industriales con vocación de reconversión, asegurando eficiencia funcional, sostenibilidad ambiental y mixtura de usos.
2. Implementar plataformas logísticas urbanas para nuestro caso, de última milla, reduciendo impactos negativos de la distribución de mercancías en sectores residenciales.
3. Generar nuevo espacio público efectivo, verde, articulado e incluyente, conforme al manual de espacio público y a las directrices del sistema APAUP (Áreas privadas afectas al uso público).
4. Aportar al cierre de brechas urbanas y sociales a través de un modelo socioeconómico basado en empleos verdes, infraestructura tecnológica, reconversión productiva y gobernanza público-privada.
5. Preservar e integrar el paisaje urbano e industrial existente, incorporando estrategias de diseño urbano innovador, aprovechando la subutilización del área, potenciando su desarrollo.

El Nodo 16 se constituye, por tanto, en un laboratorio urbano de transformación estructural, al ser punto de convergencia entre:

- Las agendas de sostenibilidad ambiental.
- La transición energética.

- La innovación productiva.
- La economía circular y la reducción de huella logística urbana.

Marco normativo de referencia:

La elaboración de este documento se sustenta fundamentalmente en las siguientes normas y lineamientos:

Normativa nacional:

- Constitución Política de Colombia.
- Ley 388 de 1997 – *“Por la cual se ordena el desarrollo territorial municipal y distrital”*.
- Decreto 1077 de 2015 – *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio.”*

Normativa distrital:

- Decreto Distrital 555 de 2021 – *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”* POT Vigente.
- Resolución 2000 de 2023 – Secretaría Distrital de Planeación (SDP).
- DTS de la Actuación Estratégica ZIBO – RENOBO
- Directrices para definición de lo público – Anexo ZIBO SDP

Este Documento Técnico de Soporte DTS será la base para la concertación del plan parcial ante la Secretaría Distrital de Planeación, y posteriormente para su adopción mediante acto administrativo.

Capítulo 2. Referente y justificación:

¿Por qué un centro logístico en Bogotá?

El modelo de logística de última milla implementado en Ámsterdam se ha consolidado como un referente internacional por su enfoque sostenible, eficiente y adaptado al contexto urbano. La ciudad ha logrado integrar una red multimodal que combina el uso de canales fluviales, bicicletas de carga y vehículos eléctricos,

permitiendo realizar más de 5.000 entregas semanales con cero emisiones en su área metropolitana. Esta estrategia ha contribuido significativamente a la reducción de la huella de carbono, la descongestión vial y la mejora de la calidad del aire, posicionando a Ámsterdam como líder en logística urbana verde.

Bogotá, como capital de Colombia y principal centro económico del país, presenta condiciones estratégicas para el desarrollo de un centro logístico de última milla. Sin embargo, enfrenta desafíos estructurales que limitan la eficiencia de sus operaciones logísticas. Según estudios recientes, el tiempo promedio de entrega en Colombia supera las 24 horas, mientras que en mercados como Estados Unidos se sitúa entre 4 y 8 horas. Además, la alta proporción de microempresas en el sector logístico y la falta de infraestructura especializada dificultan la consolidación de modelos eficientes y sostenibles.



CTPark Amsterdam. Fuente: CTPark Amsterdam City Gallery. (2025)

A diferencia de Ámsterdam, Bogotá aún no ha integrado plenamente tecnologías limpias ni sistemas multimodales en su logística urbana. No obstante, la ciudad cuenta con ventajas competitivas como su ubicación geográfica, una red vial en expansión y la presencia del aeropuerto El Dorado, que actúa como nodo logístico internacional.

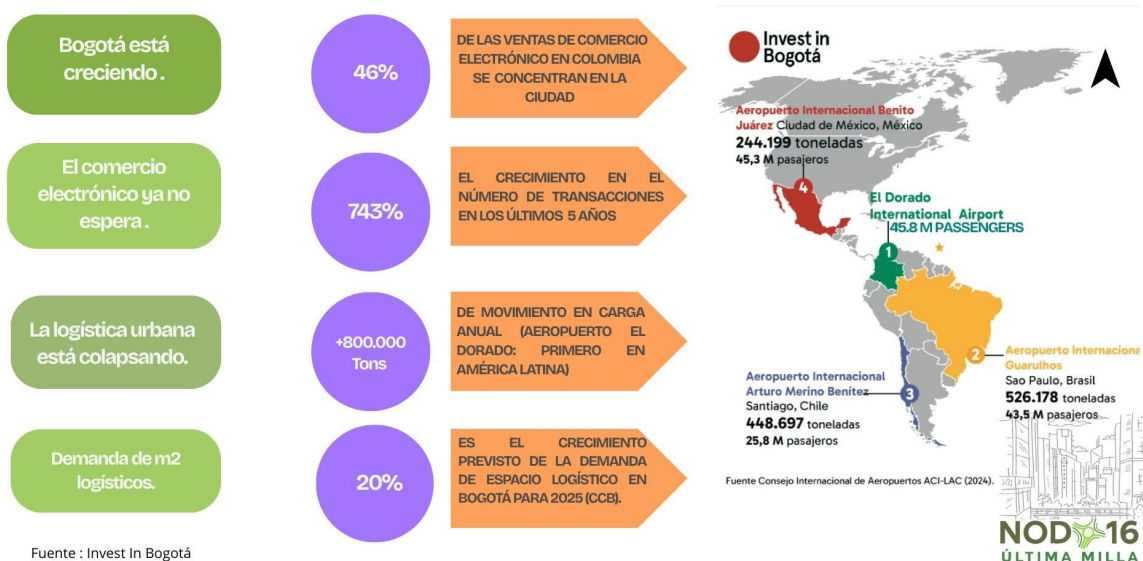
El Plan Parcial Nodo 16 se localiza en la intersección de la Avenida Las Américas con las calles 13 y 6^a, dentro de la UPL de Puente Aranda. Esta zona se caracteriza por su vocación industrial, su conectividad con el centro y occidente de la ciudad, y su cercanía con corredores logísticos clave. La implementación de un centro logístico de última milla en este nodo permitirá aprovechar la infraestructura

existente, dinamizar el uso del suelo y mejorar la eficiencia en la distribución urbana.

La UPL de Puente Aranda, por su localización estratégica y su tejido urbano consolidado, ofrece condiciones ideales para la articulación de un sistema logístico moderno. La proximidad al aeropuerto El Dorado refuerza esta ventaja, al facilitar la conexión entre la logística aérea y terrestre, máxime que Bogotá es considerada una ciudad aeropuerto.

1. Gran Oportunidad

“BOGOTÁ, GRAN OPORTUNIDAD”



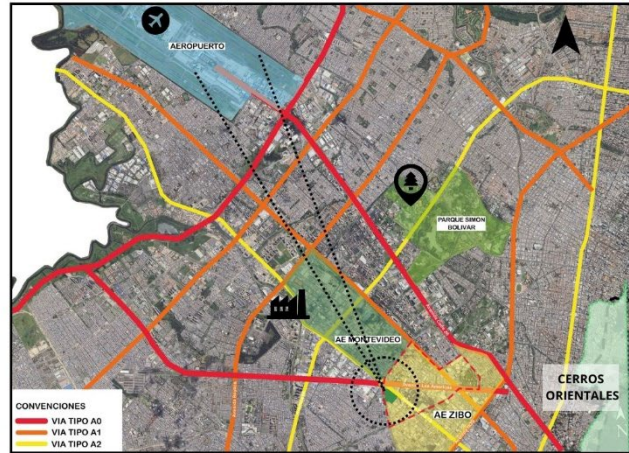
El aeropuerto El Dorado movilizó más de 809.000 toneladas de carga durante el año 2024, lo que representó un incremento del 5,1% respecto al año anterior. Este crecimiento consolida a Bogotá como un nodo logístico de alcance regional, con capacidad para articular flujos de mercancía entre América Latina y mercados internacionales. La expansión de El Dorado y los proyectos de modernización en curso ofrecen una oportunidad única para fortalecer la logística de última milla en la ciudad, especialmente en zonas como Puente Aranda que se encuentran dentro de su área de influencia.

¿POR QUÉ UN CENTRO LOGÍSTICO EN BOGOTÁ?



"El objetivo general de la AE Zibo es consolidar el anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá' (AICB), constituyéndose en una pieza articuladora para consolidar el territorio que alberga el corazón de la innovación y el conocimiento del sector Centro Ampliado (CA) de la ciudad."

Fuente: Documento Técnico de Soporte - ZIBO



Fuente: Elaboración propia (2025).

La comparación con Ámsterdam evidencia que Bogotá tiene un amplio margen de mejora en materia de logística urbana. No obstante, la ciudad cuenta con condiciones territoriales, económicas y de infraestructura que pueden ser aprovechadas para implementar un modelo eficiente y sostenible. El Nodo 16 en Puente Aranda representa una oportunidad concreta para consolidar un centro logístico de última milla que articule la producción local, la distribución urbana y la conectividad internacional.

La implementación de este centro permitirá:

- Reducir los tiempos de entrega en la ciudad.
- Optimizar el uso del suelo industrial.
- Fomentar la adopción de tecnologías limpias.
- Fortalecer la competitividad logística de Bogotá en el contexto latinoamericano.

La consolidación de un centro logístico de última milla en el Nodo 16 de Puente Aranda no solo responde a necesidades territoriales y operativas, sino que también presenta un alto potencial de atracción para diversos actores del sector productivo. Las siguientes tipologías empresariales podrían verse directamente beneficiadas e interesadas en participar en el desarrollo, operación o articulación del nodo:

- **Empresas de comercio electrónico y retail:** Compañías como Mercado Libre, Amazon, Falabella, Éxito y Olímpica requieren nodos logísticos urbanos para reducir tiempos de entrega y optimizar sus operaciones de distribución.
- **Startups y empresas tecnológicas en logística:** Plataformas como Liftit, Logysto o SimpliRoute, especializadas en optimización de rutas y trazabilidad, podrían integrarse como operadores tecnológicos del centro.

La diversidad de actores interesados refuerza la viabilidad económica del proyecto y permite proyectar el Nodo 16 como un ecosistema logístico urbano, capaz de articular innovación, sostenibilidad y competitividad en el corazón industrial de Bogotá.

La implementación de un centro logístico de última milla en el Nodo 16 de Puente Aranda representa una oportunidad concreta para mitigar impactos ambientales asociados al transporte urbano de carga. Según datos del IDEAM y la Secretaría Distrital de Ambiente, la UPL Puente Aranda presenta niveles elevados de material particulado PM_{10} y $PM_{2.5}$, superando en varios episodios los umbrales recomendados por la OMS, debido a la alta concentración de actividades industriales y tráfico pesado. En contraste, zonas con infraestructura logística optimizada, como el corredor verde de Ámsterdam, han logrado reducir sus emisiones en más del 30 % mediante la adopción de vehículos eléctricos, consolidación de carga y distribución inteligente. En este sentido, el centro logístico propuesto podría incorporar tecnologías limpias, promover el uso de flotas eléctricas y reducir los recorridos innecesarios, contribuyendo directamente a la mejora de la calidad del aire en Puente Aranda y al cumplimiento de metas ambientales distritales.

La creación de un centro logístico de última milla en el Nodo 16 de Puente Aranda no solo aporta a la sostenibilidad ambiental, sino que también incide directamente en la mejora de la movilidad urbana. Bogotá, reconocida por sus altos niveles de congestión y tiempos de desplazamiento superiores a los promedios regionales, enfrenta una saturación vial agravada por el transporte fragmentado de mercancías. La consolidación de carga, el uso de vehículos eléctricos y la planificación de rutas desde un nodo especializado permitirán reducir el número de viajes logísticos redundantes, descongestionar corredores como la Avenida Las Américas, la Calle 13, la carrera 50 y optimizar la distribución en franjas horarias estratégicas. Esta intervención contribuye a la eficiencia del sistema vial, disminuye el impacto del tráfico pesado en zonas residenciales y se alinea con los objetivos del Plan Maestro

de Movilidad de Bogotá, que promueve una logística urbana más inteligente y menos contaminante.

Capítulo 3. Diagnóstico Territorial del área objeto del Plan Parcial



Fuente: Elaboración propia (2025).

Ubicación y contexto general:

El Plan Parcial Nodo 16 se localiza en el territorio de la Unidad de Planeamiento Local - UPL Puente Aranda, reconocida por su consolidación industrial y estratégica localización en el suroccidente de Bogotá. Esta área forma parte de la Actuación Estratégica ZIBO, y representa una oportunidad para la renovación y reconversión funcional de áreas productivas en desuso o subutilizadas.

El área de formulación (globo de terreno) objeto del presente Plan Parcial se inserta en una zona con conectividad metropolitana, flanqueado por vías estructurantes como la Avenida de las Américas, la Avenida Carrera 68, la Avenida Carrera 50 y la Avenida Boyacá, con potencial logístico e intermodal, lo cual es clave para el uso logístico de última milla propuesto.

Área de influencia:

Conforme a lo dispuesto en el artículo 485 del Decreto Distrital 555 de 2021, las Unidades de Planeamiento Local (UPL) constituyen instrumentos de ordenamiento que materializan la implementación progresiva del modelo de ocupación territorial a largo plazo. Estas unidades permiten la programación estratégica de la inversión pública, el dimensionamiento y localización de infraestructuras de soporte urbano, y la planificación de vivienda de interés social, todo ello bajo un enfoque de equidad y justicia territorial.

Asimismo, las UPL representan una de las apuestas estructurantes del Plan de Ordenamiento Territorial, al reconocer las particularidades históricas y socioculturales de los territorios y de sus comunidades. En tal sentido, posibilitan la formulación de Proyectos, los cuales tienen como finalidad garantizar el acceso equitativo a servicios sociales, actividades cotidianas, oportunidades de empleo, cultura, recreación y cuidado, dentro de un radio de desplazamiento no mayor a 30 minutos caminando, en bicicleta o mediante transporte público. Este enfoque busca optimizar los tiempos de viaje, fortalecer la calidad de vida de la ciudadanía, mejorar las condiciones territoriales de cuidado y promover la consolidación urbanística sostenible en los suelos estratégicos de su ámbito de influencia.

En este orden de ideas, el área de influencia se delimita por: Al Norte: Avenida Carrera 50, Avenida Calle 22 y Avenida Carrera 40. Al Sur: Avenida Carrera 39. Al Oriente: Calle 25 y Calle 33. Al Occidente: Avenida Calle 6.



Área de Influencia. Fuente: Elaboración propia. (2025)

El área de influencia cubre aquellas zonas para las cuales los usos propuestos en el plan parcial llegarían a prestar soporte y servicios, tales como el Club Militar, Corferias y Ágora, centros automovilísticos, entre otros. Lo anterior integrando el área de conexión intermodal "Puente "Aranda" y satisfaciendo necesidades habitacionales de la zona.

UBICACIÓN ESTRATÉGICA



Fuente: Elaboración propia (2025).

Dinámica poblacional:

El ámbito territorial de la Actuación Estratégica ZIBO presenta una configuración predominantemente no residencial, caracterizada por la presencia de edificaciones destinadas a actividades industriales, logísticas y de servicios. Esta vocación funcional se traduce en una baja ocupación demográfica: según datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 del DANE, en las más de 524 hectáreas que conforman la Actuación Estratégica residen 18.468 personas, lo que representa aproximadamente el 0,25% de la población total de Bogotá. Esta cifra corresponde a una densidad poblacional muy baja de habitantes por hectárea, reflejando una ocupación residencial dispersa y subordinada al uso productivo del suelo.

Al analizar la evolución de la población entre los censos de 2005 y 2018, se observa una ligera tendencia a la disminución. En 2005, la población era de 18.643 personas, mientras que en 2018 se registraron 18.468 residentes, lo cual representa una reducción del 0,9% en el periodo intercensal. Esta variación equivale a una tasa anual promedio negativa de -0,07%, indicando una estabilidad poblacional relativa con una ligera pérdida de habitantes, probablemente asociada a la consolidación de usos industriales y logísticos que no privilegian el desarrollo habitacional tradicional.

Densidad poblacional:

La densidad demográfica promedio de la Actuación Estratégica ZIBO se encuentra considerablemente por debajo de la media distrital, lo que evidencia una baja concentración residencial en comparación con el resto de la ciudad. Según los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda, en las áreas industriales de la actuación se alcanza una densidad de aproximadamente 35,5 habitantes por hectárea, mientras que en los sectores con mayor vocación residencial —ubicados principalmente al norte de la Avenida de las Américas— la densidad asciende a 222,7 habitantes por hectárea.

En contraste, la ciudad de Bogotá presenta una densidad promedio de 520 habitantes por hectárea, lo que permite concluir que la AE ZIBO mantiene un perfil predominantemente económico-productivo, con escasa presencia de usos habitacionales consolidados. Esta baja densidad no solo es coherente con el patrón histórico de ocupación del área, sino que también reafirma su vocación logística e industrial dentro de la estructura funcional de la ciudad.

Todo lo anterior representa una gran oportunidad para localizar vivienda en estos sectores, haciendo una ciudad más incluyente y competitiva.

Usos del suelo y dinámica de licenciamiento:

El análisis de las licencias urbanísticas tramitadas en los últimos cinco años dentro del ámbito de la Actuación Estratégica evidencia una tendencia sostenida hacia la consolidación de usos mixtos, con una marcada preeminencia de usos no residenciales. En dicho período, se aprobaron aproximadamente 270.000 metros cuadrados para la edificación de nuevas construcciones, distribuidos entre usos habitacionales, dotacionales, de servicios, industriales y comerciales.

De esta área licenciada, se destaca que el 47,12% fue destinado a edificaciones de carácter dotacional, lo cual refleja una fuerte inversión en infraestructura de servicios públicos y equipamientos colectivos. Por su parte, el 28,6% corresponde a vivienda, lo cual indica una presencia significativa, aunque secundaria, de usos habitacionales. En tercer lugar, los servicios, particularmente los asociados a actividades logísticas y turísticas representaron el 20,36% del área licenciada. Finalmente, el 3,7% restante se destinó a comercio, industria y otros usos complementarios.

Esta distribución confirma que el territorio mantiene una vocación mayoritariamente productiva y funcional, en línea con los objetivos estratégicos de la AE ZIBO, al tiempo que empieza a incorporar elementos residenciales y dotacionales que

podrían facilitar procesos de renovación urbana y transformación progresiva del uso del suelo.

Ahora bien, de acuerdo con la información del uso según Catastro Distrital, el 41% de los usos del suelo son destinados a la Logística, 19,1% son de uso industrial, 15,8% de uso bodega industrial, 15,5% de uso residencial y 3,5% dotacional.

Tejido productivo:

La Actuación Estratégica ZIBO alberga un entramado económico de alto valor estratégico, compuesto por actividades industriales con impacto tanto urbano como regional, las cuales se articulan con servicios complementarios y una red comercial de alcance local. Este territorio forma parte de un ecosistema de productividad avanzada, en el que se integran áreas clave como el Área de Desarrollo Naranja (ADN) y el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación (DCTI), cuya primera piedra de iniciación de obra se colocó en el presente mes. Estas zonas, catalogadas como áreas estructurantes en el Decreto Distrital 555 de 2021, concentran economías de aglomeración con un alto grado de diversificación sectorial, orientadas al fortalecimiento de la innovación, el conocimiento y la economía creativa.

Adicionalmente, en el marco del mismo Decreto, se identifican en el sur de la actuación varias manzanas categorizadas como corazones productivos, ubicadas estratégicamente en áreas como San Andresito y en el sector comprendido entre las carreras 30 y 32A y entre las calles 6 y 13. Estas zonas concentran una alta densidad de actividades comerciales formales e informales, así como infraestructura dispersa logística de distribución. Por su parte, el eje de la calle 26, particularmente en el barrio El Recuerdo, alberga un conjunto de manzanas que integran el clúster hotelero, orientado a prestar servicios turísticos, corporativos y de alojamiento, fortaleciendo el posicionamiento de la zona como punto nodal en el sistema metropolitano.

Para complementar este análisis, se recurrió a la base de datos del Registro de Establecimientos Económicos de la Cámara de Comercio de Bogotá, con corte a mayo de 2022. En dicha fecha, se identificaron 4.109 establecimientos activos en el área de la actuación, lo que representa aproximadamente el 1,2% del total de establecimientos en Bogotá. La actividad económica predominante es el comercio, que concentra 2.249 establecimientos (equivalente al 54,7% del total). Le siguen los sectores de servicios, particularmente los relacionados con alojamiento y alimentación, con 546 establecimientos (13,3%), y la industria, con 512 establecimientos (12,5%).

Otras actividades económicas con menor participación en el territorio incluyen transporte y almacenamiento (3,4%), servicios administrativos (2,6%), actividades científicas y técnicas (2,1%), así como un conjunto residual de otras categorías (7,4%), lo que da cuenta de una estructura productiva diversa, aunque orientada mayoritariamente a funciones logísticas, comerciales y de soporte urbano.

Vocación y objetivo la Actuación Estratégica ZIBO:

Vocación. La Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá – ZIBO está orientada a consolidarse como un nodo de escala urbana y metropolitana que fortalezca la dinámica productiva de la ciudad, en equilibrio con la protección ambiental y la Estructura Ecológica Principal. Asimismo, busca impulsar las Áreas de Desarrollo Naranja, los Distritos Creativos y los grandes equipamientos metropolitanos previstos en el POT, tales como el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ecosistema de Educación Superior – Grandes Campus Universitarios.

Objetivo General. El propósito central de la Actuación Estratégica ZIBO es consolidar el Anillo de la Innovación y el Conocimiento (AICB) y el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTIB), apoyándose en la presencia de la industria, el comercio, la academia y las instituciones públicas y privadas que promueven el desarrollo de este territorio. A la par, se proyecta el ingreso de nueva vivienda y la evolución del uso industrial–logístico, el cual deberá orientarse hacia la creación de ecosistemas que favorezcan la economía circular y reduzcan el impacto ambiental, garantizando su compatibilidad con los desarrollos habitacionales y propiciando una adecuada mezcla de usos.

Desequilibrios habitacionales:

Una vez caracterizada la situación actual de la oferta de vivienda en el área de la Actuación Estratégica, resulta pertinente analizar el comportamiento de la demanda habitacional, la cual se manifiesta a través del déficit de vivienda. Conforme a la metodología establecida por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), este déficit se divide en dos componentes fundamentales: el déficit cuantitativo y el déficit cualitativo.

El déficit cualitativo hace referencia a aquellos hogares que residen en viviendas que presentan deficiencias no estructurales, pero que podrían alcanzar condiciones adecuadas de habitabilidad mediante intervenciones de mejora o adecuación.

Entre estas deficiencias se encuentran aspectos como el uso de materiales inapropiados en pisos, la falta de acceso adecuado a servicios públicos domiciliarios, o situaciones de hacinamiento mitigable.

Por otro lado, el déficit cuantitativo identifica la cantidad de hogares que habitan en condiciones habitacionales inadecuadas. Este tipo de déficit implica la necesidad de aumentar el stock habitacional mediante la incorporación de nuevas unidades de vivienda, asegurando así una correspondencia directa (uno a uno) entre los hogares y las viviendas adecuadas disponibles. Bajo estas categorías se incluyen viviendas con fallas estructurales graves, ausencia de cerramientos o paredes, presencia de cohabitación forzada y situaciones de hacinamiento no mitigable, lo cual indica una urgencia más crítica en términos de provisión habitacional nueva.

Este enfoque metodológico permite a las entidades de planificación territorial establecer prioridades de intervención diferenciadas, ya sea a través de programas de mejoramiento integral de barrios o mediante la generación de nueva oferta habitacional, según el tipo de déficit identificado.

Ahora bien, dentro de la filosofía del Plan de Desarrollo de Bogotá del POT se busca densificar estos sectores subutilizado en vivienda, con lo que se confirma una alta demanda insatisfecha. La vivienda de interés social representa el 70% de la demanda insatisfecha en la capital, por tal razón, se debe priorizar la oferta de soluciones habitacionales para el sector de la población menos favorecida, quienes además, podrán ofrecer la mano de obra en este restablecimiento económico de área.

Componentes de la Estructura Ecológica Principal en la Actuación Estratégica ZIBO:

En el contexto específico de la Actuación Estratégica ZIBO, el principal elemento constitutivo de la Estructura Ecológica Principal (EEP) corresponde al Canal Comuneros, clasificado en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá como parte del componente de Áreas de Especial Importancia Ecosistémica. Este cuerpo hídrico constituye un eje ambiental estratégico dentro del sistema ecológico urbano y requiere medidas de preservación y manejo integral que aseguren su funcionalidad como corredor ecológico.

Adicionalmente, dentro de los límites de la Actuación Estratégica se localiza una porción del Conector Ecosistémico de la Subcuenca del Río Fucha, el cual representa aproximadamente el 3% del área total de intervención. Aunque este conector no se encuentra formalmente incluido dentro de la EEP según el Decreto Distrital 555 de 2021, su integración funcional en el modelo ambiental propuesto

resulta esencial. Se propone su incorporación como elemento articulador de conectividad ecológica, en la medida en que su restauración y mantenimiento facilitan procesos de dispersión biológica, movilidad de especies y regulación ecosistémica, contribuyendo así al equilibrio ambiental del entorno urbano.

De igual forma, en la zona de influencia de la AE se encuentra el Conector Ecosistémico Virrey–Chicó, que también representa una oportunidad para consolidar una red de infraestructura verde interconectada, en línea con los objetivos del sistema ecológico distrital.

En el entorno inmediato de la Actuación Estratégica se destacan otros elementos relevantes de la EEP, como el Canal San Francisco, igualmente catalogado como un área de especial importancia ecosistémica. Así mismo, se identifican tres parques estratégicos con funciones estructurantes dentro del sistema ecológico urbano: el Parque El Renacimiento, el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación, y el Parque Tercer Milenio, los cuales cumplen un papel fundamental en la prestación de servicios ecosistémicos urbanos, la generación de espacios de encuentro ciudadano y la preservación del patrimonio ambiental y cultural.

La identificación detallada de estos componentes y su integración funcional en la propuesta urbanística del Plan Parcial Nodo 16 resulta crítica para garantizar la conectividad ecosistémica, la gestión del riesgo ambiental y la resiliencia urbana dentro del área de intervención.

Si bien la anterior descripción corresponde a la actuación estratégica ZIBO, para el caso del área de formulación del plan parcial Nodo 16, no presenta elementos de la estructura ecológica principal.

Patrimonio material en la Actuación Estratégica ZIBO:

El Decreto Distrital 555 de 2021, al definir los componentes de la Estructura Integradora del Patrimonio (EIP), reconoce dentro del patrimonio material aquellos bienes muebles e inmuebles que se manifiestan de manera tangible en el entorno urbano, rural o histórico de la ciudad, incluyendo el espacio público con valor patrimonial, así como elementos patrimoniales localizados en el subsuelo del Distrito Capital. Esta categoría abarca tanto Bienes de Interés Cultural (BIC) de carácter urbano, arquitectónico y vial, como los elementos situados en áreas privadas, zonas públicas o espacios de uso público afectados por su valor histórico.

En este marco normativo, el territorio comprendido por la Actuación Estratégica ZIBO presenta un importante acervo patrimonial. Dentro de sus límites se

identifica la existencia del Sector de Interés Urbanístico Centro Urbano Antonio Nariño (SIU-CA CUAN), una zona reconocida por su relevancia urbanística y cultural. Asimismo, se han catalogado 20 Bienes de Interés Cultural Inmuebles, distribuidos en:

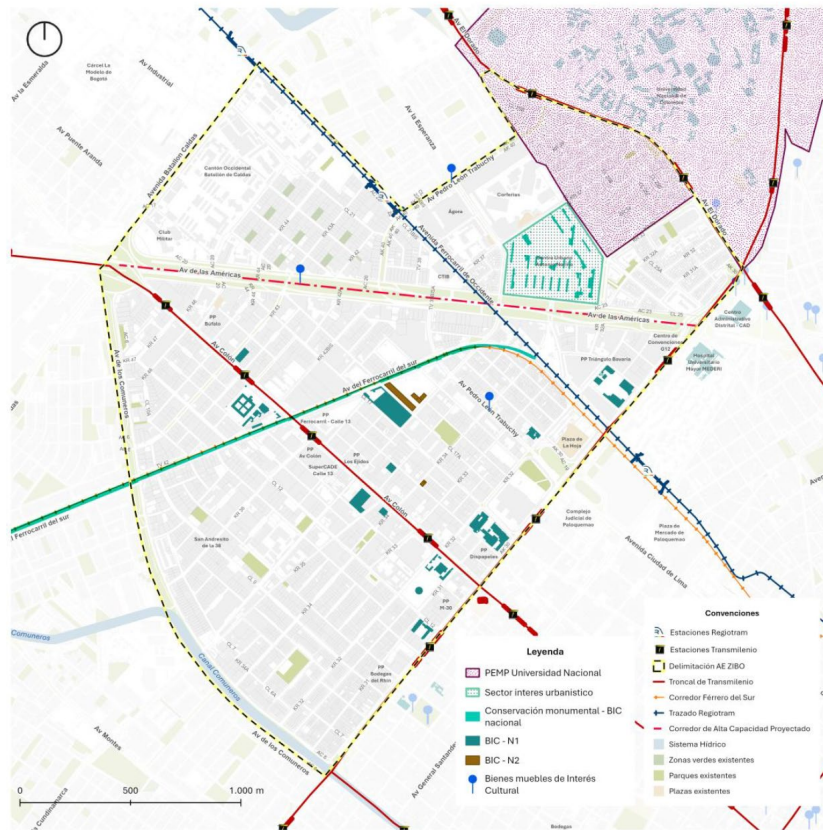
- 5 BIC del ámbito nacional, protegidos por la normativa nacional en materia patrimonial.
- 13 BIC con Nivel de Intervención 1 – Conservación Integral, que requieren acciones rigurosas de preservación para garantizar la integridad de sus valores arquitectónicos y culturales.
- 2 BIC con Nivel de Intervención 2 – Conservación Tipológica, en los que se permite la adaptación del uso siempre que se conserven sus características morfológicas esenciales.

Adicionalmente, se han registrado 3 Bienes de Interés Cultural de tipo mueble localizados en espacio público, que complementan el paisaje patrimonial de la AE y refuerzan su identidad histórica.

La presencia de estos bienes implica la adopción de medidas específicas de protección, manejo y articulación con la propuesta urbanística del Plan Parcial, en cumplimiento de la normativa patrimonial vigente, con el fin de garantizar la preservación del valor cultural y la integración armónica entre desarrollo urbano y memoria colectiva.

Si bien la anterior descripción corresponde a la actuación estratégica ZIBO, para el caso del área de formulación del plan parcial Nodo 16, no se encontraron elementos de la estructura integradora de patrimonios, ni bienes de interés cultural.

Plano 1. Patrimonio Cultural Material de ZIBo



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Sistema de Movilidad:

El sistema de movilidad, como componente esencial dentro de la Estructura Funcional y del Cuidado, cumple un papel fundamental en la articulación de las relaciones espaciales y funcionales del territorio, garantizando la conectividad a nivel regional, distrital y local. En el ámbito específico de la Actuación Estratégica ZIBo, convergen múltiples proyectos estratégicos de transporte público masivo que fortalecen dicha conectividad y permiten integrar esta zona con los principales ejes de desarrollo de la ciudad y la región.

Entre los principales corredores de transporte se destacan el Regiotram de Occidente y el Corredor Férreo del Sur, los cuales tienen un alcance metropolitano y regional. A su vez, se incorporan al sistema troncales del TransMilenio, como las que recorren la Avenida NQS, Calle 13, Calle 6 y Avenida Calle 26, todas ellas soportadas en la malla vial arterial de Bogotá. Estas infraestructuras están destinadas a atender la demanda de viajes urbanos y a servir como ejes de conexión estratégica entre la ciudad y su entorno metropolitano.

A escala local, la definición de la malla vial intermedia se refuerza a través del Decreto Distrital 574 de 2023, el cual reglamenta las Unidades de Planeamiento Local (UPL) del sector Centro Ampliado, incluyendo zonas como el Centro Histórico, Teusaquillo, Restrepo, Puente Aranda, Barrios Unidos y Chapinero. Dicha malla intermedia funciona como red complementaria a la vialidad principal, facilita la operación del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y está estrechamente ligada a dinámicas comerciales locales, lo cual la convierte en un soporte vital para el funcionamiento urbano de proximidad.

En el marco de la estrategia de sostenibilidad urbana, destaca el Convenio 313 de 2023 suscrito entre RENOBO y la Fundación Ecología Urbana y Territorial, cuyo objetivo fue la formulación del esquema territorial y funcional de supermanzanas en el Centro Ampliado de Bogotá. Este estudio constituye un insumo técnico relevante para el diseño de intervenciones orientadas a la recuperación del espacio público, reducción de la congestión vehicular, fomento de la movilidad activa y mejora de la calidad de vida en zonas densamente urbanizadas.

Dentro de este enfoque, la Actuación Estratégica ZIBO cobra especial importancia, ya que propone transformar entornos urbanos en espacios más habitables, seguros y resilientes. Se promueve así la priorización del peatón y el ciclista sobre el vehículo privado, lo que conlleva beneficios ambientales (como la reducción de emisiones), sociales (mayor cohesión comunitaria a través de espacios de encuentro) y económicos (dinamización del comercio local y del empleo de cercanía).

La anterior descripción de movilidad aplica de forma directa al área de formulación del plan parcial Nodo 16, convirtiendo en un nodo vial y de transporte intermodal.

Red de transporte de carga y apoyo logístico:

La red de transporte asociada a las operaciones logísticas comprende el conjunto articulado de infraestructuras físicas y zonas funcionales destinadas a facilitar los procesos de movilización, almacenamiento y distribución de mercancías, involucrando diversos modos de transporte que intervienen en la cadena logística urbana y regional.

Este sistema cumple un rol esencial en la articulación de los flujos logísticos que atraviesan o tienen como origen y destino el territorio del Distrito Capital, buscando no solo optimizar la eficiencia operativa del sector productivo, sino también aportar a la sostenibilidad ambiental y a la reducción de los impactos negativos, tales como los riesgos en materia de seguridad vial y las externalidades generadas por la congestión y la ocupación indebida del espacio público.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 168 del Decreto Distrital 555 de 2021, esta red se compone de los siguientes elementos estructurales:

- Corredores de Carga, que permiten la movilidad especializada del transporte de mercancías;
- Infraestructura Logística Especializada, como plataformas, centros de acopio o nodos de transferencia;
- Zonas de Actividad Logística, destinadas a funciones de abastecimiento, distribución, y logística de última milla.

En el caso particular de la Actuación Estratégica ZIBO, se identifican actualmente 17 zonas habilitadas para cargue y descargue. No obstante, esta cifra resulta insuficiente frente a la intensidad de uso y a la vocación industrial y logística del territorio. Esta limitación ha derivado en problemáticas asociadas a la congestión vehicular, especialmente en la malla vial de carácter local e intermedio, como consecuencia del estacionamiento y circulación de camiones que abastecen los establecimientos comerciales e industriales del sector, generando tensiones en la movilidad y afectaciones a la accesibilidad peatonal.

El área correspondiente a esta pieza urbana presenta una consolidada vocación industrial, acompañada de una infraestructura vial diseñada para atender los requerimientos operativos de dicha actividad. Entre las soluciones existentes se identifican sobreanchos de calzada y bahías específicas, las cuales permiten la realización de maniobras por parte de vehículos de gran volumen, tales como tractocamiones y camiones pesados. Estas áreas también funcionan como espacios de espera temporal para los vehículos que aguardan autorización para ingresar a instalaciones logísticas como bodegas o plantas de producción, donde deben realizar operaciones de cargue o descargue.

No obstante, persiste una problemática significativa relacionada con el estacionamiento informal o desorganizado de vehículos de carga de distintas dimensiones, lo cual afecta negativamente la movilidad local, especialmente en las vías de carácter intermedio o secundario.

En este contexto, el Decreto Distrital 077 de 2020 establece restricciones a la circulación de vehículos de carga en determinadas zonas del Distrito. La Actuación Estratégica ZIBO, donde se localiza el Plan Parcial Nodo 16, se ubica dentro de la Zona 2 definida por dicho Decreto, lo cual implica que la circulación de vehículos de carga es permitida, sujeta a la señalización específica y al perfil vial correspondiente.

Por su parte, el artículo 168 del Decreto Distrital 555 de 2021 define las Zonas de Actividad Logística como aquellas áreas destinadas a la recepción, distribución, consolidación y desconsolidación de mercancías, donde además se desarrollan procesos fundamentales para el abastecimiento urbano y la logística de última milla. Estas zonas deben estar localizadas en áreas de actividad compatibles con el desarrollo de servicios logísticos y cumplir con los requisitos normativos establecidos para su implantación.

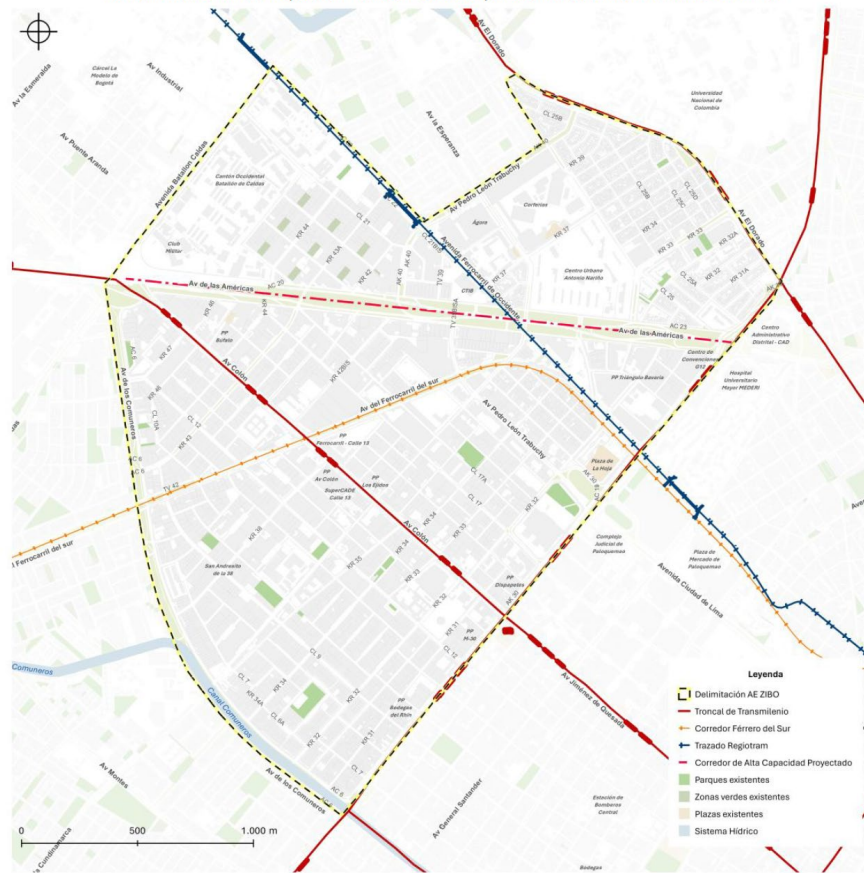
Cabe resaltar que el transporte de mercancías constituye un componente esencial del sistema de comercio y servicios de la ciudad, al contribuir de manera directa al dinamismo económico y a la generación de entornos urbanos activos y prósperos. En consecuencia, la consolidación de áreas comerciales y logísticas debe considerar de forma prioritaria la planificación de espacios adecuados para las operaciones de cargue y descargue, de modo que se optimice el uso del espacio público y se reduzca la congestión vehicular.

Componentes del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro en la Actuación

En el contexto territorial de la Actuación Estratégica ZIBO, el Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro (SEPPE) se configura a partir de la información georreferenciada contenida en la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial vigente. Este sistema se compone principalmente por elementos como parques de la red de proximidad, zonas verdes, plazoletas y plazas, los cuales cumplen funciones esenciales de articulación social, ambiental y urbana en el espacio público.

Con base en dicha información, se identifican al interior del ámbito de la Actuación Estratégica diecinueve (19) parques de proximidad, doce (12) zonas verdes, tres (3) plazoletas y una (1) plaza. Estos espacios constituyen nodos esenciales de encuentro ciudadano, soporte ecológico y provisión de servicios ambientales urbanos, y serán considerados estratégicamente para efectos del diseño de las cargas urbanísticas, el equilibrio entre lo público y lo privado, y la estructuración de la red verde y azul del proyecto.

Plano 1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro Existente AE ZIBO.



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Equipamientos en la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá – ZIBO

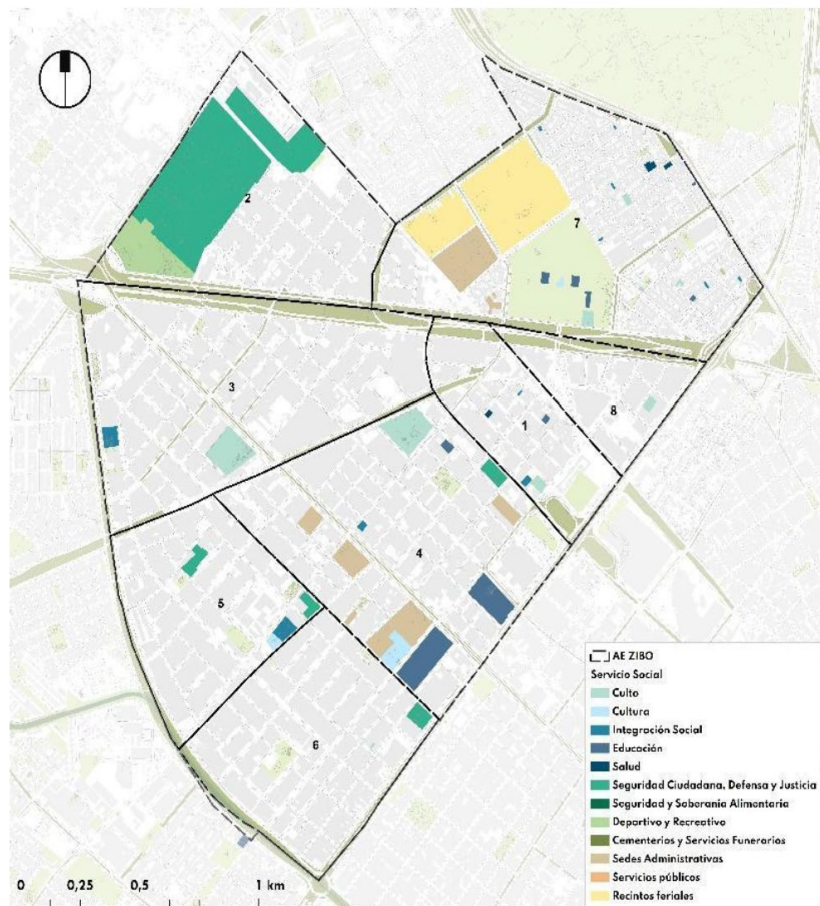
Dentro del ámbito de la Actuación Estratégica ZIBO, los equipamientos existentes han sido clasificados y analizados conforme a dos categorías funcionales principales: servicios del cuidado y servicios sociales.

Por un lado, los servicios del cuidado comprenden aquellos equipamientos orientados a garantizar el bienestar integral de la población, entre los que se encuentran los espacios destinados a la educación en todos sus niveles (desde la primera infancia hasta la educación superior), servicios de salud, atención e integración social, fomento de la equidad y la igualdad de oportunidades, así como instalaciones para la cultura, el deporte y la recreación.

Por otro lado, los servicios sociales agrupan una diversidad de infraestructuras públicas y privadas cuya función es complementar la organización y sostenibilidad del tejido urbano, tales como equipamientos para el culto religioso, seguridad ciudadana, participación comunitaria, administración pública, abastecimiento

alimentario, cementerios y servicios funerarios, equipamientos ambientales, así como instalaciones dedicadas al bienestar y cuidado animal, entre otros.

Este análisis permite identificar la oferta actual de equipamientos presentes en el área del plan parcial y evaluar su capacidad de soporte frente al proceso de renovación urbana proyectado, particularmente en lo que respecta a la generación de hábitat incluyente y equilibrado, conforme a los lineamientos del Decreto Distrital 555 de 2021.



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

Ámbito de Planificación:

El ámbito de planificación se ubica en el sector catastral “Gorgonzola” y corresponde a una pieza urbana de 8,2 Hectáreas delimitada por vías pertenecientes a la malla vial arterial e intermedia de la ciudad como lo son la AC 6, AC13, Carrera 46. Dentro

de dicha área se encuentran 5 manzanas catastrales y correspondientes a 29 predios y 40 unidades prediales.



Análisis de la información predial:

Se identificaron 40 unidades prediales, de las cuales 11 se encuentran sometidas al régimen de propiedad horizontal. No se evidenciaron usos residenciales, las preexistencias corresponden a usos industriales, bodegas, oficinas, depósitos y comercios locales.

No.	SECTOR	MANZANA	PREDIO	CHIP	ÁREA TERRENO	ÁREA CONSTRUIDA
1	4207	21	001	AAA0036RBOM	251,30	275,10
2	4207	21	001	AAA0036RBPA	278,50	301,50
3	4207	21	001	AAA0036RBRJ	298,80	332,60
4	4207	21	001	AAA0036RBSY	3.667,60	4.107,00
5	4207	21	001	AAA0036RBDT	7.077,10	7.932,80
6	4207	21	001	AAA0036RBUH	373,60	421,60
7	4207	21	001	AAA0036RBWW	373,60	409,20
8	4207	21	001	AAA0036RBXS	285,30	313,10

9	4207	21	001	AAA0036RBYN	292,10	324,00
10	4207	21	001	AAA0036RBZE	163,00	174,50
11	4207	21	001	AAA0036RCAF	522,99	877,90
No.	SECTOR	MANZANA	PRE DIO	CHIP	ÁREA TERRENO	ÁREA CONSTRUIDA
12	4207	22	001	AAA0036RETO	2.252,40	0,00
13	4207	25	001	AAA0036RDCN	629,20	629,20
14	4207	25	002	AAA0036RDDE	699,50	738,00
15	4207	25	003	AAA0036RDEP	784,30	954,00
16	4207	25	004	AAA0036RDFZ	939,30	918,30
17	4207	26	002	AAA0036RDHK	803,80	179,60
18	4207	26	003	AAA0036RDJZ	787,70	785,91
19	4207	26	004	AAA0036RDKC	1.449,60	1.988,50
20	4207	26	006	AAA0036RDLF	1.452,60	1.952,76
21	4207	29	001	AAA0036RESK	4.028,10	1.234,77
22	4207	29	003	AAA0036REUZ	896,30	868,90
23	4207	29	024	AAA0036REXR	813,40	876,60
24	4207	29	005	AAA0036REYX	954,40	731,30
25	4207	29	006	AAA0036REZM	950,10	1.142,90
26	4207	29	007	AAA0036RFAW	1.349,10	1.344,40
27	4207	29	008	AAA0036RFBS	1.208,40	1.208,40
28	4207	29	009	AAA0036RFCN	1.255,00	1.255,00
29	4207	29	010	AAA0036RFDE	1.341,30	2.199,30
30	4207	29	011	AAA0036RFEP	1.530,00	728,61
31	4207	29	012	AAA0036RFFZ	4.435,00	3.770,53
32	4207	29	013	AAA0036RFHK	3.445,30	3.519,83
33	4207	29	014	AAA0036RFJZ	816,40	1.143,20
34	4207	29	015	AAA0036RFKC	803,70	1.107,70
35	4207	29	018	AAA0036RFNX	859,90	1.017,24
36	4207	29	019	AAA0036RFOM	862,70	750,00
37	4207	29	020	AAA0036RFPA	857,50	1.018,00
38	4207	29	021	AAA0036RFRJ	852,30	967,00
39	4207	29	022	AAA0036RFSY	844,30	1.103,70
40	4207	29	023	AAA0036RFTD	1.011,50	9,00

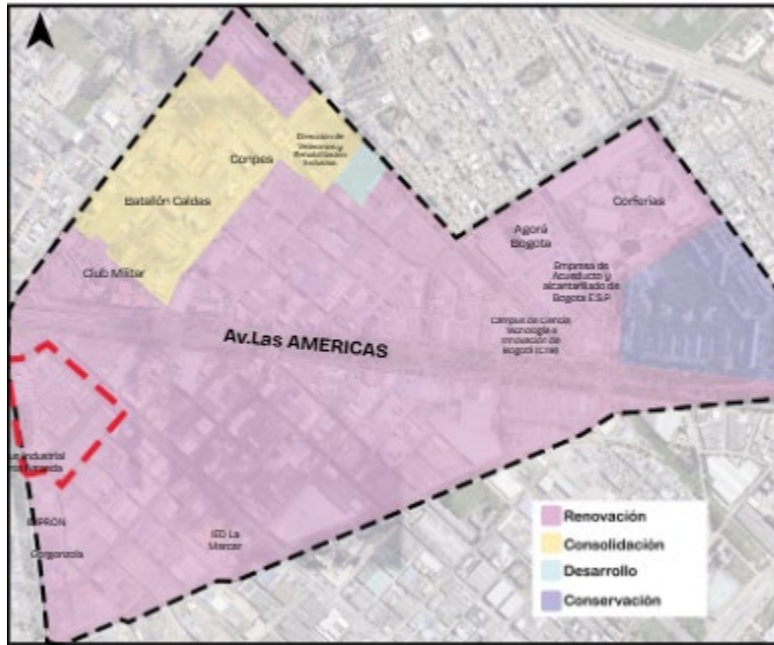
Tabla predial. Fuente: Elaboración propia (2025).



Usos existentes. Fuente: Elaboración propia. (2025)

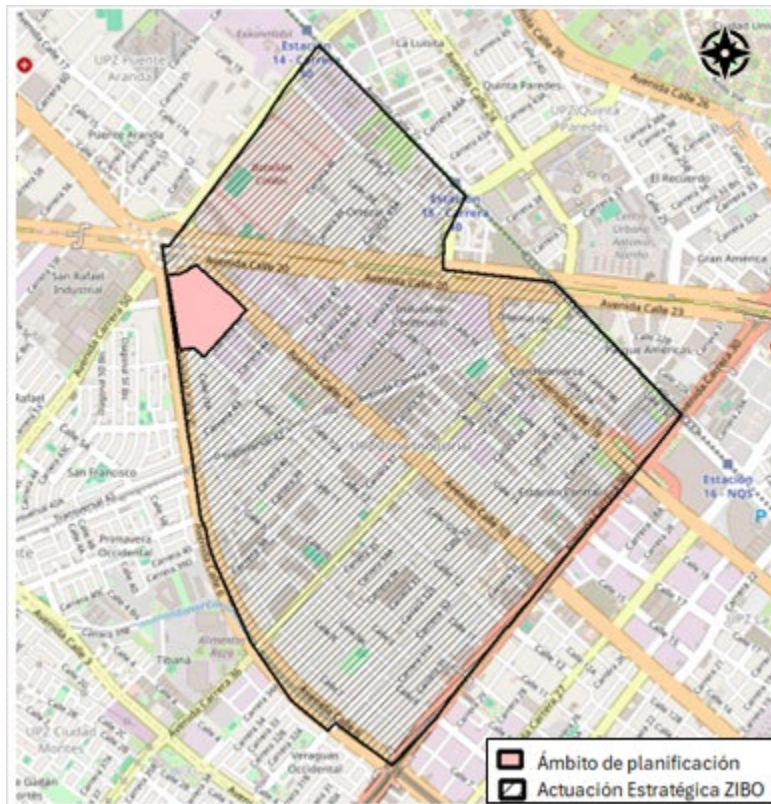
Tratamiento urbanístico de renovación urbana:

Artículo 301 Decreto 555 de 2021: *“Orienta y regula la transformación o recuperación de sectores de ciudad, con el fin de potenciar su ocupación, o detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental, promover el aprovechamiento intensivo de la infraestructura pública existente, e impulsar la densificación racional de áreas para vivienda y otras actividades, promoviendo su uso eficiente y sostenible.”*



Tratamiento urbanístico en el área de influencia. Fuente: Elaboración propia. (2025)

Actuación estratégica Zona Industrial de Bogotá - ZIBO:



Actuación Estratégica ZIBO. Fuente: Elaboración propia. (2025)

Condiciones físicas del suelo: Según la cartografía base de la Secretaría Distrital Planeación, el Plan Parcial se encuentra sobre suelos de topografía plana, sin presencia de cuerpos de agua superficial o elementos de restricción ambiental directa. No obstante, se identifica una presión significativa de usos industriales en desuso, bodegaje, y edificaciones sin valor patrimonial, lo que lo convierte en un objetivo prioritario para intervención bajo tratamiento de renovación urbana.

Delimitación y colindancias:

El área del Nodo 16 colinda con:

- Norte: Corredor vial de la Calle 13 y el nodo de conexión intermodal y sectores de actividad mixta.
- Sur: Zona industrial consolidada de la UPL Puente Aranda.
- Oriente: Corredor férreo inactivo y equipamientos metropolitanos.
- Occidente: Interfaz logística-industrial y conectividad con Fontibón.

Análisis del sistema de movilidad

Conectividad estructural:

Estudio de Movilidad, el área presenta:

- Accesibilidad desde tres vías arterias de primer orden.
- Posible integración futura con la red férrea y el Corredor Verde Calle 13.
- Interferencia vial limitada, con alta adaptabilidad para plataformas logísticas y andenes compartidos.

El Plan Parcial permitirá la ampliación de la sección vial y la redefinición de perfiles funcionales conforme a las tipologías establecidas por el POT 555 de 2021 – Anexo 5.

Jerarquía y niveles de intervención

Se propone la incorporación de tramos viales nuevos y la adecuación de espacios públicos de borde, incluyendo zonas de cargue-descargue, rutas para vehículos eléctricos, y ciclovías estructurales.

Estructura ecológica principal y condiciones ambientales

Diagnóstico ambiental

Aunque el área no forma parte directa de la Estructura Ecológica Principal, sí actúa como zona tampón con funciones ambientales complementarias:

- Potencial para arborización urbana estructurada.
- Infiltración pluvial mejorada mediante soluciones basadas en naturaleza (SBN).
- Interconexión con corredores verdes y la red de espacio público naturalizado.

Riesgos y restricciones

Según el Estudio de amenaza y resiliencia climática, el predio se encuentra fuera de zonas de riesgo no mitigable. No obstante, se plantea un sistema de drenaje sostenible, con énfasis en techos verdes, pavimentos permeables y control de escorrentía.

Servicios públicos domiciliarios

La zona cuenta con cobertura de:

- Acueducto y alcantarillado: Red matriz operativa con capacidad para ampliación.
- Energía y gas: Suficiencia instalada, con necesidad de reforzamiento puntual.
- Telecomunicaciones: Cobertura integral con potencial de nodos inteligentes.

El Nodo 16 se conecta con corredores técnicos de servicios públicos, permitiendo una configuración compacta, redundante y sostenible.

Estructura socioeconómica y usos actuales

Composición actual

El área presenta:

- Uso predominante: Industrial y bodegaje (83%).
- Presencia limitada de actividades residenciales (1%) y de comercio menor (5%).
- Predios en condiciones de subutilización o deterioro físico.

Dinámica de empleo y suelo

Según el modelo socioeconómico del ZIBO:

- Alta concentración de empleo operativo y logístico.
- Potencial para reconversión a actividades de economía circular, base tecnológica y última milla.
- Brecha en oferta de servicios y equipamientos de escala barrial y zonal.

Estructura patrimonial y cultural

No se identifican Bienes de Interés Cultural (BIC) ni inmuebles con Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) dentro del ámbito del plan parcial. No obstante, se recomienda incorporar lineamientos de preservación de memoria industrial, a través de arquitectura evocativa y narrativas urbanas.

Capítulo 4. Objetivos, Estrategias y Modelo de Ocupación del Suelo

Objetivo General del Plan Parcial Nodo 16:

El objetivo del presente Plan Parcial es estructurar una intervención urbana sobre un área estratégica de la Unidad de Planeamiento Local Puente Aranda, con el fin de consolidar un nodo logístico de última milla, articulado con la estructura funcional del territorio, los principios de renovación urbana y el modelo de ocupación definido por la Actuación Estratégica ZIBO, en el marco del POT Bogotá Reverdece (Decreto Distrital 555 de 2021).

Objetivos Específicos:

1. Reconfigurar el uso del suelo mediante la reconversión de suelos industriales en desuso hacia un modelo logístico mixto compatible con actividades de última milla, vivienda y servicios urbanos complementarios.
2. Consolidar una red de espacio público estructurante, funcional, incluyente y sostenible, que articule el sistema vial, el borde férreo y los sistemas ambientales urbanos.

3. Incentivar el desarrollo sostenible a través de soluciones basadas en la naturaleza (SBN), tecnologías limpias y equipamientos de soporte logístico ambientalmente eficientes.
4. Promover el equilibrio entre cargas y beneficios, asegurando el reparto equitativo de cargas urbanísticas y la integración funcional con el entorno.
5. Aportar al sistema de movilidad multimodal, fomentando el transporte de bajas emisiones, el acceso peatonal seguro y la conectividad intermodal.
6. Se propende porque todas las edificaciones desarrolladas en este proyecto cumplan con certificaciones de construcción sostenible.

Alineación con la Actuación Estratégica ZIBO

Nodo 16 se inscribe dentro de la Actuación Estratégica ZIBO, especialmente como un eje logístico de soporte metropolitano. Su función prioritaria en la reconversión logística se articula con los siguientes elementos estratégicos:

- Zonas de renovación intensiva con transformaciones funcionales profundas.
- Proximidad al Nodo de transporte intermodal, el corredor férreo y Calle 13, claves para la multimodalidad.
- Posibilidad de implantar equipamientos de soporte logístico, tecnológico y de servicios urbanos con operación 24/7.
- Oferta de vivienda, especialmente en los rangos de vivienda de interés social de renovación urbana, y vivienda de interés prioritario, inmersas dentro de un gran parque que mejora la calidad de vida de sus habitantes.

Modelo de Ocupación Propuesto

Estructura funcional y jerarquías de uso: El modelo de ocupación se fundamenta en una estructura de usos diversificada, con predominancia logística, organizada en torno a los siguientes principios:

- Uso logístico de última milla como actividad dominante.
- Usos complementarios mixtos: comercio, hospedaje, servicios logísticos, innovación, y soporte laboral.
- Dotaciones urbanas de escala zonal: centros de carga liviana, puntos de reciclaje, y centros de operación de movilidad limpia.
- Oferta de vivienda

Intensidades de uso y cargas urbanísticas: El modelo proyecta:

- Densidades de ocupación compatibles con actividades logísticas (bajo impacto residencial, alta rotación operativa).
- Asignación de índices de construcción que permiten una ocupación intensiva del suelo sin comprometer la capacidad vial ni los servicios públicos.
- Cargas urbanísticas orientadas a la financiación del espacio público, redes técnicas, y accesibilidad universal.

Espacio público y estructura ecológica urbana: El espacio público se plantea como componente vertebrador del modelo:

- Conectores verdes longitudinales asociados a los accesos y cargue-descargue.
- Plazoletas duras con arborización y mobiliario para operadores logísticos y ciudadanía flotante.
- Implantación de infraestructura verde (techos verdes, jardines de lluvia) como mitigación de impactos urbanos.

Accesibilidad y movilidad:

- Diseño de perfiles viales ajustados a tipologías logísticas con prioridad al peatón y ciclo usuario.
- Rutas para vehículos eléctricos y unidades de distribución liviana.
- Conexión con la red férrea (potencial nodo de integración logística).
- Control de accesos y maniobras para minimizar conflicto con modos suaves.

Estrategias de desarrollo:

1. Desarrollo por etapas, permitiendo la ocupación gradual conforme a la habilitación de espacio público y redes técnicas.
2. Instrumentos de gestión del suelo, como el reparto equitativo de cargas y beneficios, cesiones anticipadas y unidades de actuación urbanística.
3. Promoción de alianzas público-privadas, especialmente en la ejecución de redes logísticas limpias y dotaciones urbanas.

Principios transversales:

- Sostenibilidad: modelo carbono-neutral, gestión eficiente de residuos, agua y energía.
- Equidad territorial: inclusión de empleo local, seguridad laboral, y mitigación de externalidades.

- Adaptabilidad: capacidad de reconversión futura hacia nuevos usos o tecnologías.

Capítulo 5. Planteamiento Urbanístico del proyecto Plan Parcial Nodo 16.



+ VERDE

- Espacio público reverdecido y cualificado.
- Parque articulador del nodo vial.
- Vivienda social.
- Centro logístico de última milla, tecnología e innovación.
- Mixtura de usos.
- Cumplimiento normativo.

3. Proyecto

Artículo 496 del Decreto 555 de 2021. Plan Parcial Art. 243 del Decreto 555 de 2021. Usos del suelo permitidos por área de actividad.

Artículo 248. Acciones de mitigación de impactos urbanísticos

Decreto 466 de 2024. Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa anexo No. 5 "Manual de normas comunes a los Tratamientos Urbanísticos del Decreto Distrital 555 de 2021".

PROPUESTA PARA LA CIUDAD



1 LOGISTICA



11 VECES.MÁS
ESPACIO PÚBLICO



NODO 16
ÚLTIMA MILLA

Fuente: Elaboración propia (2025).

Principios rectores del planteamiento urbanístico

El planteamiento urbanístico del Plan Parcial Nodo 16 se construye bajo los principios de sostenibilidad, eficiencia logística, inclusión funcional y resiliencia climática. Responde a los objetivos estratégicos definidos en el capítulo anterior y articula las determinantes normativas y territoriales contenidas en el POT (Decreto 555 de 2021).

La propuesta parte de reconocer el carácter transformador del suelo y su vocación logística metropolitana, dentro de un marco de intervención que busca integrar sistemas urbanos, consolidar espacio público de calidad, optimizar el uso del suelo y garantizar la operación eficiente de las actividades de última milla.

La estructuración del centro logístico de última milla en el Nodo 16 de Puente Aranda representa una intervención estratégica con alto impacto en la movilidad, el medio

ambiente y la competitividad territorial de Bogotá. A nivel urbano, el proyecto contribuye a descongestionar corredores viales críticos, optimizar la distribución de mercancías y reducir emisiones contaminantes en una de las UPL con mayores niveles de material particulado. La incorporación de tecnologías limpias, flotas eléctricas y esquemas de consolidación de carga permite avanzar hacia una logística más eficiente y sostenible, alineada con los objetivos del POT, el Plan Maestro de Movilidad y las metas distritales de calidad del aire.

En el contexto regional, el Nodo 16 se proyecta como articulador entre la logística aérea del aeropuerto El Dorado —que movilizó más de 809 mil toneladas de carga en 2024— y los corredores industriales de la Región Metropolitana.

4. Impactos

UBICACIÓN ESTRATÉGICA



PROPORCIONAR UN CENTRO LOGÍSTICO SOPORTE A L PUERTO SECO DEL AEROPUERTO EL DORADO



POR DEMANDA DEL PROPIO CENTRO LOGÍSTICO Y DE ÁGORA Y CORFERIAS



AUMENTAR LA OFERTA DE VIVIENDA EN LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA ZIBO






OPTIMIZAR LA MOVILIDAD URBANA E INTEGRACIÓN CON LA MOVILIDAD REGIONAL



COMPLEMENTAR SERVICIOS COMERCIALES QUE SOPORTEN LOS EQUIPAMIENTOS QUE EXISTEN EN LA ZONA



Fuente: Elaboración propia (2025).

Modelo espacial propuesto:

Organización general del suelo: La estructura urbana propuesta se fundamenta en tres componentes clave:

- Zonificación funcional diferenciada, con áreas logísticas predominantes, franjas de usos mixtos complementarios y suelos dotacionales orientados al soporte operativo.

- Estructura vial jerarquizada, que garantiza la accesibilidad multimodal al área y articula el sistema de espacio público.
- Sistema ambiental urbano, que integra infraestructura verde, manejo hídrico y estrategias de mitigación ambiental.
- Oferta de vivienda en torres de alta densidad
- Usos comerciales, hoteleros y de servicios.
- Espacio público: Parque principal y plazoletas.

Áreas de intervención:

Se establecen tres zonas de intervención urbana:

1. Zona logística central (ZLC): núcleo funcional del plan parcial, destinada al desarrollo de plataformas de distribución, micro almacenamiento y terminales de carga liviana.
2. Zona de servicios logísticos y soporte (ZSLS): franjas con usos mixtos compatibles, orientadas a talleres, centros de innovación, logística inversa, comercio y servicios empresariales.
3. Zona de integración urbana (ZIU): espacio de transición hacia el entorno, incorpora espacio público, dotaciones barriales, equipamientos zonales y áreas de amortiguamiento urbano-ambiental.

Malla vial estructurante: Jerarquía vial y nuevas secciones.

El planteamiento propone la consolidación de una malla vial local y complementaria que garantice la funcionalidad logística y la integración urbana:

- Vía de borde metropolitano: perfil tipo corredor logístico, conexión con red férrea (futura) y articulación con Calle 13.
- Vías colectoras interiores: diseñadas para operación de vehículos eléctricos, maniobra segura y carga-descarga eficiente.
- Calles completas: con prioridad peatonal, ciclo infraestructura, franjas de arborización y andenes amplios.

Todas las secciones cumplen con lo dispuesto en el Anexo 5 del Decreto 555 de 2021, al manual de espacio público y se ajustan a los perfiles de “calle logística” y “vía local funcional”.

Accesibilidad y conectividad. El Plan Parcial garantiza:

- Conexión directa con la Avenida de las Américas y Carrera 68.
- Potencial integración intermodal con el corredor férreo.
- Red de ciclorrutas y rutas peatonales protegidas.

Sistema de espacio público. Composición y elementos estructurantes:

Se plantea una red de espacio público integrada, que incluye:

- Plazoletas logísticas: espacios duros con arborización y zonas de espera.
- Parque principal: infraestructura verde que mejora el microclima y absorbe escorrentías.
- Andenes multifuncionales: zonas compartidas para operación, circulación y descanso.

Criterios de diseño urbano:

- Permeabilidad visual y física entre usos.
- Inclusión de elementos de mobiliario inteligente.
- Cumplimiento de normas de accesibilidad universal.

Reparto equitativo de cargas y beneficios. Se identifican las siguientes cargas urbanísticas:

- Cesión de espacio público efectivo (mínimo 30% del área de verificación).
- Participación en redes de servicios públicos (redes húmedas y secas).
- Sostenimiento del sistema de movilidad local. (Reconfiguración de vías).
- Contribución a la implementación de equipamientos estratégicos de soporte (Cesión en suelo).

Los beneficios proyectados incluyen aprovechamientos constructivos, localización estratégica, integración al sistema logístico metropolitano y valorización por desarrollo urbano inducido.

Gestión del proyecto urbano. La implementación del Plan Parcial se plantea mediante:

- Unidades de actuación urbanística (UAU).
- Gestor urbano designado (RENOBO).
- Instrumentos de gestión definidos en el Título IX del POT.

Sistema de Espacio Público y Equipamientos:

Principios rectores del sistema de espacio público

El espacio público en el Plan Parcial Nodo 16 se concibe como el soporte físico, ambiental y social de las dinámicas urbanas, y como elemento fundamental para garantizar el acceso equitativo al territorio, la conectividad funcional entre actividades logísticas, y la articulación con el entorno urbano de la UPL Puente Aranda.

Su diseño responde a los principios de:

- Conectividad y accesibilidad universal;
- Adaptación climática y confort ambiental;
- Eficiencia logística sin exclusión del peatón;
- Multiusos y flexibilidad operativa;
- Compatibilidad con la infraestructura verde urbana.

Estructura general del sistema de espacio público. El sistema de espacio público propuesto articula:

- Plataformas logísticas de circulación pública: zonas duras con tratamiento arquitectónico, integradas a zonas de cargue y descargue con control de acceso limitado.
- Plazoletas y plazoletas verdes: destinadas al encuentro ciudadano, descanso del trabajador logístico, y mitigación de isla de calor urbano.
- Corredores verdes y franjas arborizadas: integradas a los andenes logísticos y vías locales, con especies nativas y sistemas de drenaje sostenible.
- Ciclo infraestructura: ciclorrutas de borde con especificaciones técnicas del Anexo 5 del POT.

Espacio público efectivo (EPE)

Conforme al Decreto 555 de 2021, el proyecto garantiza un porcentaje no inferior al 30% del suelo útil como Espacio Público Efectivo, distribuido de la siguiente forma:

- 60% en áreas verdes y arboladas (parques, plazoletas verdes).
- 30% en andenes y zonas peatonales funcionales.
- 10% en componentes flexibles (corredores de operación logística compartidos con uso peatonal controlado).

Diseño y características técnicas: Andenes logísticos completos

- Ancho mínimo: 3.00 m.
- Franjas de mobiliario: iluminación, señalización, ciclo-parqueaderos.
- Tratamiento de pavimentos con adoquines reciclados y superficies drenantes.

Plazoletas de integración urbana:

- Ubicadas en interfaces entre zonas logísticas y dotacionales.
- Equipadas con mobiliario urbano, pérgolas y espacios de permanencia.
- Incorporan soluciones basadas en la naturaleza (jardines de lluvia, pavimentos permeables).

Corredores verdes urbanos:

- Ejes lineales de vegetación arbórea de mínimo 5 metros de ancho.
- Conectan puntos nodales logísticos con la red de parques del entorno.
- Integran estrategias de manejo pluvial e infiltración.

Equipamientos y dotaciones urbanas: Dotaciones logísticas

- Centro de consolidación logística liviana: para articulación entre transporte pesado y distribución final.
- Estaciones de transferencia urbana de mercancías (ETUM): apoyo a la movilidad de última milla.
- Centros de reciclaje y logística inversa: que fortalecen la economía circular y el manejo de residuos.

Equipamientos complementarios:

- Centro de servicios al trabajador logístico: incluye comedor comunitario, baños, espacio de descanso.
- Zonas de carga energética: electrolineras para vehículos logísticos y bicicletas eléctricas.

Estrategias de implementación:

- Aplicación del reparto equitativo de cargas y beneficios para financiar espacio público.

- Instrumentos de gestión para convenios solidarios, ejecución anticipada y gestión asociada.
- Integración de indicadores de mantenimiento y sostenibilidad, con participación del operador urbano.

Criterios de accesibilidad e inclusión

- Diseño con criterios de accesibilidad universal (normas NTC 6047 y NTC 4148).
- Elementos de señalética bilingüe y mapas hápticos en los nodos principales.
- Inclusión de franjas podotáctiles y rampas con pendientes normativas.

Sistema de Movilidad y Transporte

Principios orientadores de la movilidad urbana

El sistema de movilidad del Plan Parcial Nodo 16 se desarrolla con el objetivo de integrar de manera eficiente y sostenible el transporte logístico con los modos de transporte urbano, garantizando:

- Accesibilidad multimodal y conectividad metropolitana;
- Articulación logística funcional con la red vial primaria;
- Operación eficiente de última milla sin impacto negativo sobre usos residenciales colindantes;
- Reducción de externalidades negativas (emisiones, congestión, ruido);
- Priorización de modos sostenibles (bici-logística, movilidad eléctrica, transporte público).

Articulación con el sistema vial urbano. Conexiones estratégicas. El área del plan se encuentra estratégicamente conectada con:

- La Avenida de las Américas (eje vial metropolitano).
- La Carrera 68 (conexión norte-sur regional).
- La Calle 13 (principal corredor de carga hacia el occidente y centro del país).

Estas vías permiten el acceso al Nodo logístico de Bogotá y facilitan la articulación con zonas industriales y centros de distribución del suroccidente.

Malla vial interna propuesta. Se proyecta una red vial jerarquizada que incluye:

- Vías locales funcionales para maniobras logísticas, accesos y circulación de vehículos de carga.
- Vías logísticas compartidas con franjas segregadas para peatones y bicicletas, cumpliendo los perfiles del Anexo 5 del POT.
- Intersecciones controladas que garantizan flujos seguros y eficientes, minimizando conflictos modales.

Las secciones viales responden a estándares técnicos definidos en el estudio de movilidad, incluyendo radios de giro adecuados, plataformas de cargue, y espacios de espera sin interferencia con la vía pública.

Transporte público

Acceso al sistema de transporte masivo

El área del plan se encuentra a menos de 1 km de estaciones del Sistema TransMilenio – Troncal de las Américas, lo que permite una alta conectividad con el transporte público masivo, garantizando el acceso del personal logístico y los usuarios de equipamientos.

Propuesta de integración modal. Se prevé:

- Instalación de paraderos y estaciones intermodales de última milla;
- Zonas de espera para taxis eléctricos y transporte tipo SITP;
- Integración a rutas complementarias de transporte público.

El sector será beneficiado con actual construcción de la primera línea del metro y el Regiotram de occidente.

Movilidad activa y no motorizada. Se prioriza el diseño e implementación de:

- Ciclorutas de borde: en cumplimiento del plan maestro de movilidad sostenible y el Anexo 5.
- Biciestacionamientos: ubicados estratégicamente en centros logísticos, dotaciones y zonas de transferencia.
- Senderos peatonales accesibles: con materiales antideslizantes, señalización táctil y rampas con pendiente $\leq 8\%$.

La infraestructura ciclista se articula al anillo logístico ciclístico metropolitano y responde al potencial de bici-logística, con estaciones de recarga y mantenimiento.

Logística y transporte de carga. Enfoque de última milla

El Plan Parcial está diseñado como un núcleo logístico orientado a:

- Consolidación y distribución de mercancías en tramos cortos;
- Operación de vehículos eléctricos de carga liviana y mediana capacidad;
- Uso de vehículos autónomos o semi-autónomos en el mediano plazo.

Terminales y plataformas

Se proponen:

- Plataformas de cargue y descargue segregadas por tipo de vehículo y operación;
- Terminales logísticos internos con control de tráfico y franjas horarias;
- Centros de intercambio modal para consolidación de paquetes.

Restricciones operativas. Se establecerán:

- Horarios diferenciados para carga pesada (22:00 a 06:00 horas);
- Rutas obligatorias de ingreso y salida hacia la red metropolitana;
- Regulación ambiental para reducir emisiones y ruido.

Gestión del sistema de movilidad. Medidas de mitigación

De acuerdo con el Estudio de Análisis Estratégico (EAE), se proponen:

- Sistemas inteligentes de gestión del tráfico;
- Control automatizado de accesos y semaforización adaptativa;
- Señalización horizontal y vertical de alto contraste.

Seguimiento e indicadores:

- Flujos de ingreso/salida de carga y vehículos.
- Niveles de servicio en intersecciones críticas.
- Tiempo promedio de distribución en última milla.
- Indicadores de sostenibilidad: emisiones CO₂, eficiencia energética.

Sistema de Servicios Públicos e Infraestructura

Enfoque técnico integral. El sistema de servicios públicos del Plan Parcial Nodo 16 ha sido diseñado desde una perspectiva de sostenibilidad urbana, eficiencia operativa y resiliencia climática, en coherencia con el modelo logístico de última milla que orienta su ocupación.

El diseño considera:

- Provisión suficiente, oportuna y escalable para atender actividades logísticas y dotacionales;
- Compatibilidad con los planes maestros de servicios públicos del Distrito Capital;
- Aplicación de tecnologías limpias, energías alternativas y eficiencia hídrica;
- Articulación con redes existentes y expansión proyectada en la UPL Puente Aranda.

Abastecimiento de agua potable y saneamiento básico

Redes hidráulicas

El abastecimiento estará a cargo de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB-ESP), con conexión a las redes primarias de:

- Conducción Zona Industrial – Puente Aranda, presión garantizada para usos industriales/logísticos.
- Tanques de almacenamiento de Montevideo como respaldo.
- La proyección de la demanda considera:
- 240 litros/habitante/día para dotaciones.
- Hasta 800 lts/día por m² para actividades logísticas, conforme a la Tabla del POT.

Saneamiento y alcantarillado

El diseño del sistema de alcantarillado es separativo, con:

- Red pluvial conectada a sistemas de drenaje sostenible (SUDS), bioswales y pozos de infiltración.
- Red sanitaria con recolección diferenciada y conexión a la PTAR Salitre.
- Se incorporan trampas de grasas y pretratamientos en centros logísticos, según normativas ambientales.

Energía eléctrica y fuentes alternativas:

Energía convencional

El suministro está garantizado por la Empresa de Energía de Bogotá (Enel-Codensa), mediante:

- Subestación Zona Industrial a 13.2 kV.
- Redes de media tensión para cargas concentradas (almacenamiento refrigerado, plataformas de carga).

Energía solar y eficiencia energética

El plan parcial promoverá:

- Paneles fotovoltaicos en cubiertas de edificaciones logísticas y dotacionales.
- Iluminación LED en espacio público, con sensores de presencia.
- Gestión energética inteligente con medidores de consumo y control centralizado.

Se estima una generación de al menos 15% del consumo energético por fuentes renovables, según análisis del operador urbano.

Gas natural

La red de gas combustible será proporcionada por Vanti S.A. ESP, y abastecerá:

- Dotaciones urbanas y servicios complementarios.
- Zonas logísticas livianas con requerimientos térmicos.

El proyecto incluye la red interna de distribución, conforme al Reglamento Técnico de Instalaciones Internas – RETIE.

Telecomunicaciones

El plan garantizará infraestructura para:

- Redes de fibra óptica de alta velocidad, acceso abierto y neutral.

- Infraestructura de IoT para logística inteligente (control de flota, trazabilidad).
- Espacios para antenas 5G y estaciones base.

Se diseñará una red de ductos y cámaras de inspección que permita actualizaciones tecnológicas sin excavación.

Manejo de residuos sólidos

Se proyecta un sistema de:

- Recolección selectiva y logística inversa, con centros de acopio temporal;
- Espacios para clasificación, compactación y almacenamiento controlado;
- Plataforma de residuos peligrosos conforme a la normativa ambiental vigente.

Aguas lluvias y drenaje urbano sostenible:

El drenaje pluvial se diseña con enfoque de infraestructura verde:

- Jardines de lluvia, zanjas de infiltración y techos verdes;
- Sistemas de retención, control de caudales y posterior descarga regulada a la red EAAB;
- Cumplimiento con los lineamientos Ambientales y las disposiciones del POT.

Estrategias de sostenibilidad:

El Plan Parcial adopta estrategias transversales como:

- Recolección de aguas grises y pluviales para riego;
- Reducción de pérdidas en redes y gestión inteligente de consumos;
- Incentivos para certificación LEED o EDGE en instalaciones logísticas.

Sistema de Gestión del Riesgo y Adaptación al Cambio Climático

Marco conceptual:

La planificación del Plan Parcial Nodo 16 incorpora de forma transversal el principio de resiliencia urbana, conforme al enfoque del POT de Bogotá (Decreto 555 de 2021), buscando prevenir, mitigar y adaptarse frente a riesgos de origen natural, antrópico y derivados del cambio climático.

Este sistema se enmarca en el Sistema Distrital de Gestión del Riesgo y Cambio Climático (SDGR-CC) y responde a las orientaciones del IDIGER, con énfasis en:

- Reducción de la vulnerabilidad física y funcional;
- Prevención del riesgo en actividades logísticas e infraestructuras críticas;
- Adaptación climática mediante soluciones basadas en la naturaleza y tecnologías limpias.

Diagnóstico del riesgo y amenazas

Riesgos naturales

Con base en la cartografía del IDIGER, se identifican los siguientes riesgos de baja intensidad:

- Inundación pluvial local: por escorrentías superficiales y déficit histórico de infraestructura de drenaje.
- Amenaza sísmica moderada: derivada de la condición sísmica general del altiplano cundiboyacense.
- No se identifican amenazas por remoción en masa, incendios forestales ni avenidas torrenciales, dado el contexto urbano consolidado.

Riesgos tecnológicos y antrópicos

- Presencia de redes subterráneas de alta tensión y líneas de conducción mayores (agua y gas).
- Uso logístico puede implicar almacenamientos de materiales combustibles o inflamables.

Riesgos funcionales

- Congestión en accesos vehiculares en caso de eventos climáticos extremos.
- Interrupciones en servicios públicos ante lluvias intensas.

Estrategias de mitigación del riesgo. Se establecen las siguientes medidas:

- Infraestructura de drenaje urbano sostenible (SUDS), con capacidad de retención y control de caudales pico.
- Normas de diseño resiliente para edificaciones, conforme al Reglamento NSR-10.

- Separación de redes de riesgo (eléctrica, gas, telecomunicaciones) y rutas de evacuación.
- Zonas seguras en espacio público, señalizadas y conectadas.
- Adicionalmente, el diseño de plataformas logísticas incluye:
- Sistemas de contención de materiales y control de derrames.
- Protocolos de seguridad industrial y gestión de emergencias.

Adaptación al cambio climático

Principios de adaptación

El Plan Parcial adopta criterios del enfoque de soluciones basadas en la naturaleza (SbN), reducción de la huella ecológica e incremento de la capacidad adaptativa urbana.

Medidas de adaptación implementadas

- Aumento de la permeabilidad del suelo con superficies semipermeables, jardines de lluvia y zonas verdes funcionales.
- Captación de aguas lluvias para riego y usos no potables.
- Cubiertas verdes en edificaciones logísticas para aislamiento térmico.
- Infraestructura energética renovable (paneles solares) para reducir dependencia de fuentes fósiles.
- Paisajismo adaptativo con especies nativas resistentes a eventos extremos.

Articulación con instrumentos distritales

El sistema de gestión del riesgo y adaptación climática de Nodo 16 se articula con:

- El Plan de Acción Climática de Bogotá 2020-2050;
- El Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres (PDGRD);
- El Sistema Distrital de Cambio Climático (SDCC);
- Los lineamientos del POT 2021 – Decreto 555, especialmente en cuanto a suelo seguro y usos compatibles.

Capítulo 6. Cumplimiento normativo.

El Plan Parcial Nodo 16 se formula conforme al marco legal nacional, distrital y reglamentario que regula el ordenamiento del territorio en Colombia y en el Distrito Capital, particularmente en lo concerniente al desarrollo y adopción de planes parciales bajo tratamiento urbanístico de renovación urbana – modalidad revitalización, tal como se establece en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021.

La estructura jurídica que respalda la formulación de este documento y del plan parcial en sí, está constituida por un conjunto jerárquico e integrado de normas que rigen:

- La planificación urbana y territorial.
- La gestión del suelo urbano.
- La intervención en suelos con potencial de renovación.
- La protección del patrimonio.
- El desarrollo ambientalmente sostenible.
- La prestación de servicios públicos domiciliarios.
- El reparto de cargas y beneficios.

Normativa nacional aplicable

- Constitución Política de Colombia.
- Ley 388 de 1997. *“Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”*.
- Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015. *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio.”*

Normativa distrital aplicable

- Decreto Distrital 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá
- Decreto Distrital 563 de 2023, *“Por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*
- Decreto 466 del 2024, *Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa el Anexo No. 5 “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos” del Decreto Distrital 555 de 2021.”*
- Decreto 263 de 2023, *“Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”*

Resoluciones y circulares técnicas de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP)

- Resolución 2000 de 2023. *“Por la cual se adoptan las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZiBo y Chapinero Verde e Inteligente las cuales conforman el Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá”.*

En este orden, conforme a lo dispuesto en el artículo 2º de la Ley 388 de 1997, el ordenamiento del territorio en Colombia se estructura bajo principios fundamentales como la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y beneficios derivados del desarrollo urbano.

En línea con lo anterior, los numerales 1, 3 y 4 del artículo 3º de la citada ley señalan como objetivos esenciales de la función pública del ordenamiento territorial, entre otros, los siguientes:

- Garantizar el acceso de la población a la infraestructura pública, lo cual incluye las vías, el sistema de transporte y los espacios públicos, con el propósito de materializar derechos fundamentales como el acceso a una vivienda digna y a los servicios públicos domiciliarios.
- Promover la mejora de las condiciones de vida de la ciudadanía, mediante una distribución justa de los beneficios del desarrollo urbano, y asegurando la protección del patrimonio cultural y natural del territorio.
- Aumentar la seguridad de los asentamientos humanos frente a amenazas naturales, articulando la planificación territorial con la gestión del riesgo.

Adicionalmente, el artículo 19 de la misma Ley 388 incorpora dentro de los instrumentos de planificación complementarios a los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) a los planes parciales, los cuales constituyen mecanismos técnicos y normativos para el desarrollo, gestión y urbanización de áreas determinadas dentro del suelo urbano y del suelo de expansión urbana.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 388 de 1997, el ordenamiento territorial constituye una función pública, ejercida por las entidades municipales y distritales mediante el desarrollo de acciones urbanísticas que se concretan a través de decisiones administrativas orientadas a regular el uso del suelo y organizar el territorio.

En este marco normativo, el Decreto Distrital 555 de 2021 adopta el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C., el cual define los principios orientadores, lineamientos estratégicos y las estructuras territoriales que sustentan el modelo de ocupación urbana. Este modelo se basa en un enfoque multiescalar, estructurado en tres niveles de intervención territorial: regional, distrital y local, los cuales deben articularse armónicamente y garantizar la preservación del paisaje y de la estructura ecológica que constituye soporte del patrimonio cultural y del tejido inmaterial de la ciudad, conforme a lo establecido en el artículo 6 del citado decreto.

En concordancia con lo anterior, el artículo 40 del Decreto 555 de 2021 establece que las Estructuras Territoriales son el instrumento de planificación que orienta las intervenciones tanto en suelo urbano como rural, mediante apuestas que se materializan en normas e instrumentos específicos. Estas estructuras son: la Estructura Ecológica Principal, la Estructura Integradora de Patrimonios, la Estructura Funcional y del Cuidado, y la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación, las cuales guían la materialización de los objetivos estratégicos del POT.

Por su parte, el artículo 240 del mismo decreto establece que dentro del suelo urbano y de expansión urbana, las Áreas de Actividad se clasifican en tres zonas, una de las cuales es el Área de Actividad Estructurante. Esta comprende zonas estratégicamente interconectadas mediante corredores de transporte de alta y media capacidad, que permiten una mayor intensidad en la combinación de usos del suelo. Dentro de esta área, se identifican zonas receptoras, entre las cuales se encuentra la zona receptora de vivienda de interés social, la cual se configura en territorios con soportes urbanos adecuados, orientados a promover la mezcla social y el fomento de proyectos de vivienda de interés social (VIS) como parte integral de una política de inclusión y sostenibilidad urbana.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 478 y 491 del Decreto Distrital 555 de 2021, las Actuaciones Estratégicas (AE) se conciben como intervenciones urbanísticas integrales delimitadas territorialmente, en las cuales convergen diversas estrategias y proyectos de intervención, orientados a la materialización del modelo de ocupación definido por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Estas intervenciones constituyen un instrumento de planificación de segundo nivel, cuyo diseño, ejecución y seguimiento permiten generar condiciones propicias para impulsar procesos de revitalización urbana y desarrollo sostenible en áreas consideradas prioritarias o con potencial de desarrollo dentro de la ciudad.

La implementación de las AE se fundamenta en una sinergia entre la administración distrital, el sector privado y la comunidad, promoviendo la concurrencia de recursos, capacidades y voluntades que faciliten la transformación integral del territorio. En este contexto, dichas actuaciones representan no solo una herramienta de

gestión del suelo, sino también un mecanismo articulador de inversiones públicas y privadas en función del interés general y los fines del ordenamiento territorial.

De acuerdo con lo anterior, las Actuaciones Estratégicas materializan seis de los siete objetivos estratégicos del ordenamiento territorial establecidos en el artículo 5 del Decreto 555 de 2021, a saber:

1. Preservación y protección de la Estructura Ecológica Principal, garantizando su integridad funcional y su rol como soporte del ordenamiento;
2. Fortalecimiento de la resiliencia territorial frente a los efectos derivados del cambio climático y los desastres naturales;
3. Mejoramiento de la calidad ambiental en contextos urbanos y rurales, con un enfoque integral del hábitat;
4. Revitalización urbana mediante intervenciones de alta calidad urbanística y arquitectónica;
5. Impulso a la reactivación económica, la generación de empleo y el fortalecimiento de tejidos productivos locales; y
6. Reducción de brechas territoriales y sociales, fomentando la equidad y una ciudad cuidadora e incluyente.

En consecuencia, las AE se constituyen en instrumentos estratégicos de transformación urbana, orientados a consolidar territorios equilibrados, resilientes y sostenibles, con capacidad de responder a los desafíos ambientales, sociales y económicos del Distrito Capital.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto Distrital 555 de 2021, la planificación territorial desde la escala local tiene como objetivo establecer un ordenamiento más equilibrado en términos poblacionales y una adecuada articulación con los determinantes ambientales, históricos y culturales propios de cada territorio. Bajo este enfoque, se busca garantizar la provisión de condiciones mínimas que aseguren la proximidad, diversidad y disponibilidad de soportes territoriales (como infraestructura, equipamientos y servicios del cuidado), así como el acceso a oportunidades laborales y a servicios sociales esenciales.

Este modelo de ordenamiento promueve una estructura urbana que facilite los desplazamientos eficientes mediante modos de transporte no motorizados o transporte público, con recorridos que no excedan los 15 a 30 minutos, promoviendo así una movilidad sustentable, equitativa e inclusiva.

En este orden, para la formulación del Plan Parcial de renovación urbana Nodo 16, se identificó que se encuentra ubicado en el tratamiento de renovación urbana. Por lo tanto, de conformidad con el artículo 255 del Decreto Distrital 555 de 2021, los tratamientos urbanísticos constituyen directrices que se establecen con base en las condiciones físicas, funcionales y de ocupación del suelo en distintas áreas del territorio urbano y de expansión urbana, con el fin de delimitar el conjunto normativo aplicable al desarrollo, uso y aprovechamiento de dichos sectores.

Estos tratamientos operan como mecanismos reguladores del ordenamiento territorial, dado que orientan las intervenciones urbanas a partir de un sistema de incentivos y contraprestaciones urbanísticas, las cuales otorgan derechos específicos a los agentes urbanos al tiempo que les imponen obligaciones normativas, permitiendo así articular el desarrollo físico del territorio con los principios del modelo de ocupación territorial adoptado.

Los tratamientos urbanísticos tienen como finalidad fundamental:

1. Conformación de nuevas piezas urbanas ejemplares: A través de actuaciones e intervenciones urbanísticas integrales que permitan estructurar zonas del tejido urbano con altos estándares de calidad en cuanto a sus condiciones físico-espaciales y funcionales, asegurando su adecuada integración al entorno urbano existente.
2. Revitalización de la ciudad consolidada: Mediante la definición de parámetros normativos específicos que orienten las intervenciones urbanas en áreas previamente urbanizadas, buscando materializar el principio de revitalización mediante la renovación, densificación y mejora de la infraestructura urbana, con criterios de sostenibilidad, inclusión y funcionalidad.

Conforme a lo dispuesto en la Sección 4 del Subcapítulo 2 del Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021, el tratamiento urbanístico de renovación urbana se configura como una estrategia de intervención orientada a facilitar la transformación y/o recuperación de sectores consolidados de la ciudad, con el propósito de fomentar su ocupación planificada, revertir procesos de deterioro físico y ambiental, y optimizar el aprovechamiento de la infraestructura pública instalada.

El artículo 301 del mencionado decreto establece que dicho tratamiento tiene como objetivos principales:

- Impulsar una densificación racional del suelo urbano, que permita la integración de vivienda, actividades económicas y dotacionales dentro de un modelo de ciudad compacta.

- Favorecer el uso eficiente y sostenible del suelo, en concordancia con los principios de sostenibilidad y resiliencia urbana.

Este tratamiento se operacionaliza en el marco del POT a través de la modalidad de revitalización, la cual se caracteriza por permitir una mayor edificabilidad y la introducción de nuevos elementos arquitectónicos y ambientales sobre los predios privados existentes. Esta transformación se basa en el análisis de la capacidad de soporte urbano (infraestructura vial, redes de servicios públicos y espacio público) y en su localización estratégica dentro del modelo territorial.

Una de las finalidades principales de esta modalidad es garantizar la permanencia de los residentes y unidades económicas existentes en el sector, a través de mecanismos de inclusión e incentivos que promuevan su participación en los nuevos desarrollos, conservando o mejorando sus condiciones iniciales de hábitat o actividad productiva.

De manera específica, la normativa permite que esta modalidad de renovación se ejecute mediante plan parcial, siendo este instrumento el más adecuada para procesos de transformación integral y articulada.

El artículo 240 del Decreto Distrital 555 de 2021 establece la clasificación del suelo urbano y de expansión urbana en tres áreas de actividad, conforme a la estructura urbana definida en el Plan de Ordenamiento Territorial. Esta zonificación se encuentra representada en el Mapa n.º CU-5.2 “Áreas de actividad y usos del suelo” e incluye las siguientes categorías:

1. Área de Actividad Estructurante: Está conformada por sectores que se conectan con el resto de la ciudad mediante corredores de transporte de alta y media capacidad. En estas zonas se permite una mayor intensidad en la combinación de usos del suelo. Se divide a su vez en dos subzonas:
 - Zona receptora de vivienda de interés social (VIS): Comprende áreas con condiciones urbanas adecuadas que favorecen la inclusión social mediante el desarrollo de proyectos habitacionales de interés social.
 - Zona receptora de actividades económicas: Corresponde a sectores orientados a promover la localización de empresas y generación de empleo.
2. Área de Actividad de Proximidad: Corresponde a zonas predominantemente residenciales destinadas a consolidar tejidos urbanos locales con acceso cercano a servicios básicos, infraestructura de cuidado y espacios de encuentro, fomentando la vitalidad comunitaria, la cohesión social y la calidad del entorno habitacional.

3. Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos: Agrupa zonas estratégicas para la prestación de servicios esenciales de carácter metropolitano, que requieren una mayor intensidad de usos económicos y albergan equipamientos especializados y de alta demanda funcional.

En este contexto, el Plan Parcial Nodo 16, según su localización geográfica, se sitúa dentro de una Área de Actividad Estructurante receptora de vivienda de interés social (VIS). Esto implica que el desarrollo del proyecto priorizará la producción de soluciones habitacionales VIS y VIP, promoviendo la transformación urbana mediante el tratamiento de renovación urbana. Dicha transformación está orientada a mejorar las condiciones del entorno construido y de infraestructura, fomentar la mezcla social y funcional del hábitat y avanzar hacia un equilibrio territorial con criterios de inclusión, equidad y sostenibilidad urbana.

El artículo 233 del Decreto Distrital 555 de 2021 establece los diferentes tipos de uso del suelo que son admitidos dentro del perímetro urbano y en las zonas de expansión del Distrito Capital. Según esta disposición, los usos se agrupan de la siguiente manera:

1. Usos Habitacionales: Se refieren a la destinación del suelo para la función residencial, es decir, inmuebles concebidos como lugares permanentes de vivienda. Estos pueden clasificarse como unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares o viviendas colectivas. También incluye soluciones habitacionales adaptadas para estudiantes, adultos mayores y personas que requieren atención médica especializada.
2. Usos Dotacionales: Corresponden al uso del suelo destinado al desarrollo de actividades relacionadas con el cumplimiento de funciones sociales del Estado, como la prestación de servicios públicos, sociales y de cuidado. Estas actividades pueden ser ejecutadas tanto por entidades públicas como privadas, con el fin de garantizar el acceso a derechos fundamentales, sociales y culturales.
3. Usos Comerciales y de Servicios: Se refieren al conjunto de actividades económicas enfocadas en el intercambio de bienes y servicios. Su clasificación depende del área construida del establecimiento:
 - Tipo 1: Establecimientos con menos de 500 m².
 - Tipo 2: Establecimientos con áreas entre 500 m² y 4.000 m².
 - Tipo 3: Establecimientos cuya área supera los 4.000 m².
4. Usos Industriales: Designación del suelo para actividades productivas que implican transformación, manufactura, ensamble u otros procesos que

modifican las características físicas o de presentación de materias primas o insumos.

Por otro lado, el artículo 234 del mismo Decreto establece la tipología de los usos comerciales y de servicios, agrupándolos en seis categorías:

1. Comercio y Servicios Básicos: Comprenden actividades de atención directa al público, incluidos locales con áreas de almacenamiento no superiores a un tercio del área total construida. En esta categoría se integran servicios como parqueaderos, restaurantes, entretenimiento, juegos de azar, y comercios relacionados con bicicletas o vehículos de micromovilidad.
2. Servicios de Hospedaje: Son aquellos establecimientos de alojamiento temporal (como hoteles y hostales) que se encuentren debidamente registrados en el Registro Nacional de Turismo. No incluye las viviendas turísticas.
3. Servicios de Oficinas: Se refieren a inmuebles destinados a labores administrativas, empresariales, técnicas o profesionales, incluyendo investigación, desarrollo, diseño y consultoría.
4. Servicios al Automotor: Establecimientos dedicados a la venta o mantenimiento de vehículos y maquinaria. No deben confundirse con actividades industriales.
5. Servicios Especiales: Corresponden a actividades dirigidas a público adulto, como expendio de licor para consumo en sitio, moteles por horas no inscritos en el RNT, servicios relacionados con contenido sexual explícito, o actividades sonoras que puedan alterar la tranquilidad del entorno.
6. Servicios Logísticos: Incluyen espacios destinados a almacenamiento, clasificación, distribución o limpieza de mercancías y cargas. También se incorporan bodegas privadas dedicadas al reciclaje en centros de acopio, así como actividades de transformación de materiales.

En este marco normativo, y conforme al diagnóstico territorial realizado al polígono donde se delimita el Plan Parcial Nodo 16, haciendo aplicación de Decreto 555 de 2021, se identifican lo siguientes cuadros de áreas:

“(…) De conformidad con el artículo 303. Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana. Se deberá formular y adoptar el respectivo plan parcial como condición previa para el desarrollo de

actuaciones urbanísticas en el tratamiento de renovación urbana cuando los interesados quieran superar el índice de construcción efectivo de siete puntos cero (7.0).

En este caso, el área del proyecto será de mínimo tres hectáreas (3.0) incluyendo las áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, el espacio público y equipamientos de proximidad existentes y que puedan ser objeto de reconfiguración de acuerdo la viabilidad emitida por las empresas de servicios públicos, no se contabilizarán las áreas de la malla vial arterial existente, los elementos de la estructura ecológica principal, y/o de los parques estructurantes existentes.”

Ámbito de formulación: El plan Parcial Nodo 16 abarca un total de 82.613 metros cuadrados de ámbito de formulación:

ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL			
NOMBRE	ÁREA (M2)	% SOBRE ÁREA	(AF, AV o AT)
ÁMBITO DE FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL (AF)	82.613,00	100,00%	AF

Fuente: Elaboración propia (2025).

5. Cumplimiento normativo

ÁMBITO DE FORMULACIÓN



ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL			
NOMBRE	ÁREA (M2)	% SOBRE ÁREA	(AF, AV o AT)
ÁMBITO DE FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL (AF)	82.613,00	100,00%	AF

Art. 303 del Decreto 555 de 2021. Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana



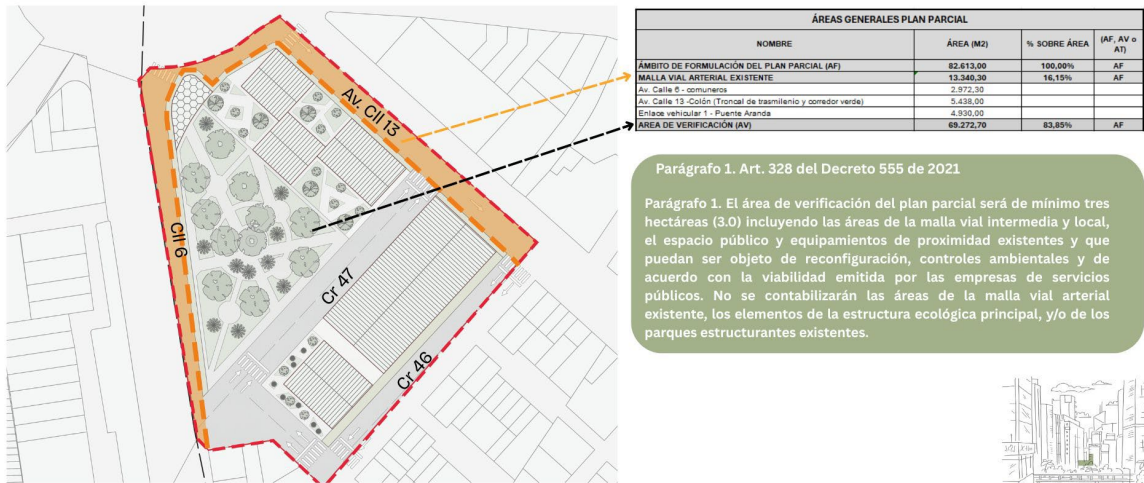
Fuente: Elaboración propia (2025).

De conformidad con el párrafo 1, del artículo 328 del Decreto 555 de 2021, para el cálculo del área de verificación se tuvo en cuenta lo siguiente: “(...) *Parágrafo 1. El área de verificación del plan parcial será de mínimo tres hectáreas (3.0) incluyendo las áreas de la malla vial intermedia y local, el espacio público y equipamientos de proximidad existentes y que puedan ser objeto de reconfiguración, controles ambientales y de acuerdo con la viabilidad emitida por las empresas de servicios públicos. No se contabilizarán las áreas de la malla vial arterial existente, los elementos de la estructura ecológica principal, y/o de los parques estructurantes existentes.*” Por lo tanto, al área de formulación correspondiente a 82.613 m² se le restó la malla vial arterial existente, la cual correspondía a 13.340,30 m², obteniendo un **área de verificación de 69.272,70 m²** sobre la cual se calcularon las obligaciones señaladas en el artículo 328 del Decreto 555 de 2021.

ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL			
NOMBRE	ÁREA (M2)	% SOBRE ÁREA	(AF, AV o AT)
ÁMBITO DE FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL (AF)	82.613,00	100,00%	AF
ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO	0,00	0,00%	
MALLA VIAL ARTERIAL EXISTENTE	13.340,30	16,15%	AF
Av. Calle 6 - comuneros	2.972,30		
Av. Calle 13 -Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	5.438,00		
AREA DE VERIFICACIÓN (AV)	69.272,70	83,85%	AF

Fuente: Elaboración propia (2025).

ÁREA DE VERIFICACIÓN



Fuente: Elaboración propia (2025).

Aplicación Normativa y obligaciones urbanísticas del Plan Parcial Nudo 16:

De conformidad con los artículos 322, 328, 329 del Decreto 555 de 2021 se tiene lo siguiente:

El ámbito de formulación del Plan Parcial Nudo 16 abarca un total de 82.613,00 m², de los cuales se organizan diferentes componentes funcionales y normativos, conforme a lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 (Art. 328) y el Decreto Distrital 466 de 2024.

1. Malla Vial

- La malla vial arterial existente representa el 16,15% del Ámbito de Formulación, equivalente a 13.340,30 m², comprendida por la Av. Calle 6 – Comuneros y la Av. Calle 13 – Colón (Troncal de Transmilenio y corredor verde).
- Se identifican vías locales claves como la malla vial intermedia (Cl 12a, Cr 47A, Cl 12b) y la malla vial local (935,03 m²), que cambian de destinación para integrarse al sistema de espacio público.

- Se proyecta la ampliación de la malla vial arterial en la carrera 47 con 622,72 m², consolidando la conectividad del sector.

2. Cesiones y Espacio Público

- Se define una cesión obligatoria del 65% del Ámbito de Planificación, equivalente a 45.027,26 m².
- Dentro de las cesiones se incluye un área a compensar en dinero de 3.049,83 m² (4,40%), y una cesión efectiva en sitio de 23.649,37 m² en zonas verdes y parques.
- El espacio público total proyectado asciende a 24.272,09 m² (35,04%), distribuidos en:
 - Parque 1: 13.508,18 m².
 - Parque 2: 10.141,19 m².
 - Áreas adicionales: parque de proximidad en el Parque Industrial Puente Aranda (2.252,40 m²), malla vial local destinada a parque (935,03 m²) y ampliación de la carrera 47 (622,72 m²).

3. Cargas y Controles Ambientales

- Las cargas generales representan 13.340,30 m² (19,26%), destacando la Av. Calle 6 – Comuneros (2.972,30 m²), la Av. Calle 13 – Colón (5.438,00 m²) y el Enlace Vehicular 1 a Puente Aranda (4.930,00 m²).
- Las cargas locales ascienden a 11.980,03 m² (17,29%), incorporando el parque de proximidad (2.252,40 m²) y la malla vial intermedia (11.045,00 m²).
- Se proyectan controles ambientales por 3.435,50 m², de los cuales 2.290,33 m² (3,31%) son válidos como cesión, ubicados principalmente en las avenidas Comuneros, Colón y el enlace vehicular hacia Puente Aranda.

4. Equipamientos

- Se reserva para cesión en suelo un área de 1.174,70 m² (3%) para un equipamiento, conforme al artículo 329 del Decreto 555 de 2021, garantizando cobertura de servicios sociales, a disposición de la administración distrital.

5. Área Útil y Construcción

- El área útil urbanizable corresponde a 24.245,45 m² (35%).

- Se proyecta la consolidación de 2 manzanas urbanísticas, cumpliendo con lo establecido en el artículo 261 del decreto 555 de 2021.
- Los índices urbanísticos resultantes son:
 - Índice de construcción: 9,56.
 - Índice de ocupación: 0,35.

ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL			
NOMBRE	ÁREA (M2)	% SOBRE ÁREA	(AF, AV o AT)
ÁMBITO DE FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL (AF)	82.613,00	100,00%	AF
ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO	0,00	0,00%	
MALLA VIAL ARTERIAL EXISTENTE	13.340,30	16,15%	AF
Av. Calle 6 - comuneros	2.972,30		
Av. Calle 13 -Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	5.438,00		
AREA DE TERRENO (CERTIFICADOS)	52.496,99		
AREA DE TERRENO PARA EQUIPAMIENTO E I.C	39.156,69		
AREA DE VERIFICACIÓN (AV)	69.272,70	83,85%	AF
AREA DE CESIONES OBLIGATORIAS	45.027,26	65,00%	AV
CARGAS GENERALES-Afectaciones	13.340,30	19,26%	AV
Av. Calle 6 - comuneros	2.972,30		
Av. Calle 13 -Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	5.438,00		
Enlace vehicular 1 - Puente Aranda	4.930,00		
CARGAS LOCALES	11.980,03	17,29%	AV
Parque de proximidad -Parque industrial Puente Aranda	2.252,40		
Malla vial intermedia (cambio destinación) CI 12a, Cr 47 A, CI 12b	11.045,00		
Malla Vial Local (cambio destinación)	935,03		
VIAS			
MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTADA	13.340,30		
ESPACIO PUBLICO	24.272,09	35,04%	AV

Parque 1= 30%	13.508,18		
Parque 2	10.141,19		
Ampliación malla vial carrera 47	622,72		
Malla Vial Local (cambio destinación a parque)	935,03		
Parque de proximidad -Parque industrial Puente Aranda (Existente)	2.252,40		
ÁREA DE CESIÓN OBLIGATORIA A COMPENSAR EN DIENRO			
Área a compensar en dinero	3.049,83	4,40%	AV
EQUIPAMIENTO			
Equipamiento No 1-Educativo 3% terreno articulo 329	1.174,70	3,00%	AT
CONTROLES AMBIENTALES	3.435,50		
CONTROLES AMBIENTALES VALIDO COMO CESION	2.290,33	3,31%	AV
Control Ambiental Av. Calle 6 - comuneros	1.435,50		
Control Ambiental Av. Calle 13 -Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	1.011,40		
Control Ambiental Enlace vehicular 1 - Puente Aranda	988,60		
ÁREA ÚTIL	24.245,45	35,00%	AV
Area de cesion efectiva en sitio -zonas verdes	23.649,37		
Malla Vial Local (cambio destinación a parque)	935,03		
INDICE DE CONSTRUCCIÓN	9,56		
ÍNDICE DE OCUPACIÓN	0,35		
N° MANZANAS PROPUESTAS	2		

Fuente: Elaboración propia (2025).

OBLIGACIONES URBANÍSTICAS



Artículo 322. Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción

Art. 326 de Decreto 856 de 2021. Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial

Artículo 329. Obligación urbanística para equipamiento público

CUADRO DE ÁREAS

ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL			
NOMBRE	ÁREA (M2)	% SOBRE ÁREA	(AF, AV o AT)
ÁMBITO DE FORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL (AF)	82.613,00	100,00%	AF
MALLA VIAL ARTERIAL EXISTENTE	13.340,30	16,15%	AF
Av. Calle 6 - comunes	2.972,30		
Av. Calle 13 - Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	5.438,00		
Enlace vehicular 1 - Puente Aranda	4.930,00		
ÁREA DE VERIFICACIÓN (AV)	69.272,70	83,85%	AF
ÁREA DE CESIONES OBLIGATORIAS	45.027,26	65,00%	AV
CARGAS GENERALES-Afectaciones	13.340,30	19,26%	AV
Av. Calle 6 - comunes	2.972,30		
Av. Calle 13 - Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	5.438,00		
Enlace vehicular 1 - Puente Aranda	4.930,00		
CARGAS LOCALES	11.980,03	17,29%	AV
Parque de proximidad -Parque industrial Puente Aranda	2.252,40		
Malla vial intermedia (cambio destinación) CI 12a, CI 47 A, CI 12b	11.045,00		
Malla Vial Local (cambio destinación)	935,03		
VÍAS			
MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTADA	13.340,30		
ESPACIO PÚBLICO	24.272,09	35,04%	AV
Parque 1+ 30%	13.508,18		
Parque 2	10.141,19		
Ampliación malla vial carrera 47	622,72		
Malla Vial Local (cambio destinación a parque)	935,03		
Parque de proximidad -Parque industrial Puente Aranda (Existente)	2.252,40		
ÁREA DE CESIÓN OBLIGATORIA A COMPENSAR EN DINERO			
Área a compensar en dinero	3.049,83	4,40%	AV
EQUIPAMIENTO			
Equipamiento No 1-Educativo 3% terreno artículo 329	1.174,70	3,00%	AT
CONTROLES AMBIENTALES	3.435,50		
CONTROLES AMBIENTALES VALIDO COMO CESION	2.290,33	3,31%	AV
Control Ambiental Av. Calle 6 - comunes	1.435,50		
Control Ambiental Av. Calle 13 - Colón (Troncal de trasmilenio y corredor verde)	1.011,40		
Control Ambiental Enlace vehicular 1 - Puente Aranda	988,60		
ÁREA ÚTIL	24.245,45	35,00%	AV
Área de cesión efectiva en sitio - zonas verdes	23.649,37		
Malla Vial Local (cambio destinación a parque)	935,03		
ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN	9,56		
ÍNDICE DE OCUPACIÓN	0,35		
Nº MANZANAS PROPUESTAS	2		

NODO 16
ÚLTIMA MILLA

Fuente: Elaboración propia (2025).

En conclusión, El ámbito de formulación del Plan Parcial NODO 16 comprende un total de 82.613 m², dentro de los cuales, la malla vial arterial existente ocupa 13.340,30 m² (16,15%), el área de verificación alcanza 69.272,70 m² (83,85%). Se establecen cesiones obligatorias por 45.027,26 m² (65%), distribuidas en cargas generales como las afectaciones viales sobre la Av. Calle 6, la Av. Calle 13 y el enlace vehicular a Puente Aranda (13.340,30 m², 19,26%), así como cargas locales que incluyen parques de proximidad y malla vial intermedia y local (11.980,03 m², 17,29%). El espacio público proyectado asciende a 24.272,09 m² (35,04%), conformado por el parque principal, la ampliación de la malla vial de la carrera 47 y zonas verdes. Adicionalmente, se prevé un área de compensación en dinero equivalente a 3.049,83 m² (4,40%). En materia de equipamientos, se destina un lote con 1.174,70 m² (3%), y se incorporan controles ambientales que suman 3.435,50 m², de los cuales 2.290,33 m² (3,31%) se contabilizan como cesión. El área útil resulta en 24.245,45 m² (35%), alcanzando un índice de construcción de 9,56, un índice de ocupación de 0,35.

Capítulo 7. Desarrollo Inmobiliario.



Fuente: Elaboración propia (2025).

Luego de realizar un estudio de mercado detallado sobre los productos inmobiliarios con mayor aceptación en la ciudad y que, al mismo tiempo, generen un impacto positivo en la renovación urbana de la zona industrial de Bogotá —particularmente en la localidad de Puente Aranda, favorecida por su conectividad vial, pero con grandes carencias en vivienda y oportunidades estratégicas en logística y usos complementarios— el Plan Parcial Nodo 16 propone el desarrollo de dos Unidades de Actuación Urbanística: una orientada al uso logístico, comercio, hospedaje y de servicios complementarios, y otra destinada fundamentalmente a usos residenciales y como complementarios, plataformas comerciales, en dos de las tres torres.

Unidad de Actuación Urbanística 1 – UAU-1

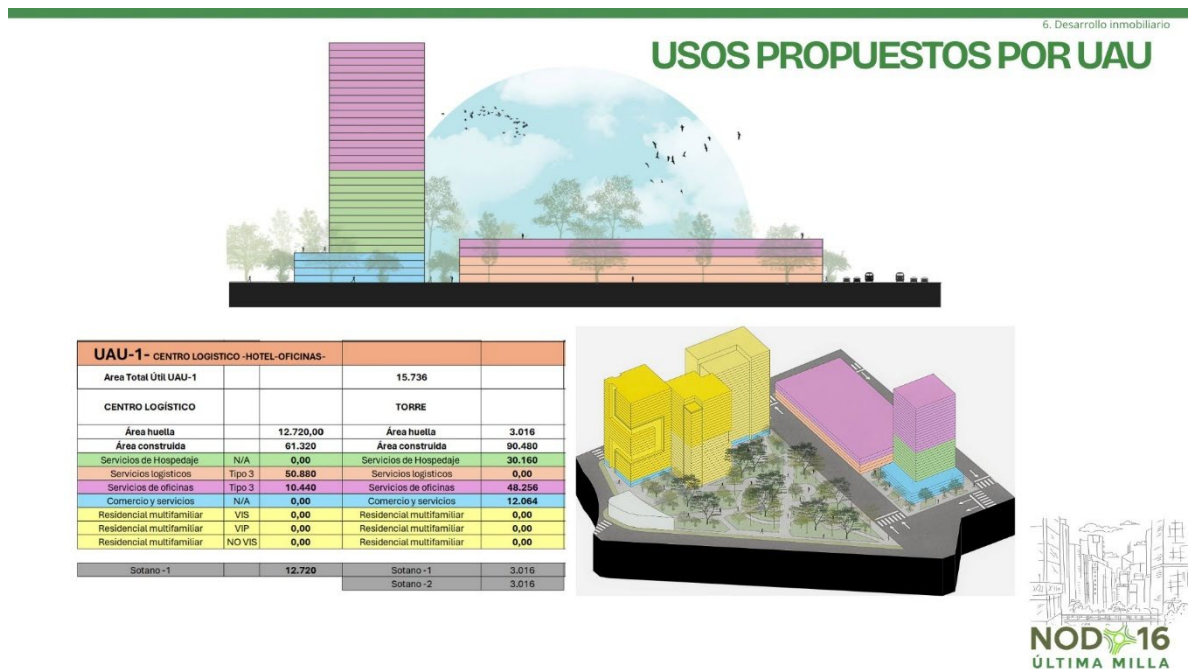
Centro logístico – Hotel – Oficinas

La UAU-1 se proyecta como el núcleo funcional del plan parcial desde una perspectiva de servicios logísticos avanzados, con la inclusión de un Centro Logístico de Última Milla, inspirado en modelos de ciudades como Ámsterdam, Londres y Nueva York. Este centro está planteado como una edificación de cinco niveles y 12.720 m² de área huella, con un área construida total de 61.320 m².

Su diseño responde a los requerimientos del sector para el manejo eficiente de mercancías, carga y distribución dentro de la ciudad-región.

Complementando esta infraestructura se contempla una torre mixta de 32 pisos, que articula en su base usos comerciales y de servicios tipo 3 (4.050 m²), en niveles intermedios servicios de hospedaje (30.160 m²) y en los pisos superiores oficinas tipo 3 (48.264 m²), alcanzando un área construida total de 90.480 m². Esta configuración permite integrar múltiples funciones urbanas, optimizando el suelo y promoviendo la dinámica económica del sector.

Además, la UAU-1 cuenta con un sistema de sótanos conectados: uno bajo el centro logístico (12.720 m²) y dos bajo la torre mixta (3.016 m² cada uno), que garantizan la operación logística, el estacionamiento y los servicios técnicos. A continuación, se inserta tabla con lo señalado:



Fuente: Elaboración propia (2025).

Unidad de Actuación Urbanística 2 – UAU-2

Vivienda – Comercio

La UAU-2, con un área total útil de 6.950 m², se destina principalmente a usos residenciales multifamiliares, organizados en tres torres de 32 pisos, con 30


niveles de vivienda cada una y espacios comunes en los niveles inferiores. Esta unidad se integra directamente con el gran parque urbano proyectado por el plan parcial, lo cual no solo mejora la calidad de vida de los residentes, sino que consolida un nodo verde para toda la localidad de Puente Aranda.

Detalle por torres:

- Torre 1:
Exclusiva para vivienda de interés social (VIS) de renovación urbana, con un área construida de 87.000 m², en unidades de 42 a 45 m². Esta torre no contempla otros usos, cumpliendo cabalmente con las metas de mezcla social, inclusión y acceso a la vivienda prioritaria.
- Torre 2:
Combinación de vivienda VIS (32.400 m²) y no VIS (32.400 m²), con diseño modular que permite construir ambas tipologías con la misma estructura. Incluye una zona común exclusiva para unidades no VIS en el piso 16, que contempla gimnasio, coworking y otros amenities que responden a las demandas del mercado actual. Área total construida: 64.800 m².
- Torre 3:
Equilibrio entre vivienda VIS (32.400 m²) y vivienda VIP (32.400 m²). Esta torre incorpora comercio y servicios tipo 3 en el primer piso (4.050 m²), favoreciendo la interacción con el entorno urbano inmediato.

En total, UAU-2 aporta una significativa cantidad de vivienda para la ciudad, especialmente en una zona con alta demanda y baja oferta habitacional. También se prevé una mezcla de comercio y servicios (5.800 m² en Torre 1 y 4.050 m² en Torre 3), alineados con las tendencias de desarrollo de ciudad de proximidad.

USOS PROPUESTOS POR UAU



UAU-2- VIVIENDA -COMERCIO							
Area Total Útil UAU-2	6.950						
TORRE 1		TORRE 2		TORRE 3			
Área huella	2.900	Área huella	2.025	Área huella	2.025		
Área construida	92.800	Área construida	64.800	Área construida	64.800		
N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00		
N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00		
N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00		
Comercio y servicios	5.800	Tipo 2	Comercio y servicios	0,00	Comercio y servicios	4.050	Tipo 3
Residencial multifamiliar	87.000	VIS	Residencial multifamiliar	32.400	Residencial multifamiliar	32.400	VIS
Residencial multifamiliar	0,00	VIP	Residencial multifamiliar	0,00	Residencial multifamiliar	32.400	VIP
Residencial multifamiliar	0,00	NO VIS	Residencial multifamiliar	32.400	Residencial multifamiliar	0,00	NO VIS



Fuente: Elaboración propia (2025).

El Plan Parcial Nodo 16, a través de sus dos UAU, materializa una renovación urbana que articula el desarrollo logístico de última milla, la producción de vivienda inclusiva y diversificada, y la activación económica mediante usos complementarios. Este enfoque no solo responde a los lineamientos del POT de Bogotá (Decreto 555 de 2021), sino que posiciona estratégicamente a Puente Aranda y la Actuación Estratégica Zibo como una centralidad urbana moderna, conectada y sostenible.

Capítulo 8. Política de protección a moradores

Diagnóstico de moradores:

A continuación, se presenta la información de los predios que conforma el ámbito de planificación de Plan Parcial Nodo 16:

Propietario	Área terreno	Valor inicial total (\$) (Vi)	Área construida actual	Caracterización de Los Propietarios	Censo moradores
1	13583,89	\$ 73.327.411.811,34	15469,30	Actividades productivas-	11 propietarios

				PROPIEDAD HORIZONTAL (11 moradores - bodegas con régimen de PH en fiducia 100% propietarios)	
2	2252,40	\$ 1.992.209.000,00	0,00	LOTE	Propietario
3	629,20	\$ 2.299.319.000,00	629,20	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO NPH	Es propietario y titular AP
4	699,50	\$ 2.975.826.000,00	738,00	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO NPH-OFICINAS	Es propietario y titular AP
5	784,30	\$ 4.258.707.000,00	954,00	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO NPH-OFICINAS	Es propietario y titular AP
6	939,30	\$ 4.885.613.000,00	918,30	Actividades productivas-CORREDOR COMERCIAL NPH - BODEGAS DE ALMACENAMIENTO NPH-OFICINAS	Es propietario y titular AP
7	803,80	\$ 2.308.238.000,00	179,60	Actividades productivas-BODEGA ECONOMICA	Es propietario y titular AP
8	787,70	\$ 3.197.490.000,00	785,91	Actividades productivas-INDUSTRIA MEDIANA OFICINAS EN BODEGAS Y/O INDUSTRIAS	Es propietario y titular AP
9	1449,60	\$ 6.357.254.000,00	1988,50	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO NPH-OFICINAS	Es propietario y titular AP
10	1452,60	\$ 6.374.244.000,00	1952,76	Actividades productivas-COMERCIO PUNTUAL INDUSTRIA MEDIANA Y OFICINAS	Es propietario y titular AP
11	4028,10	\$ 11.775.106.000,00	1234,77	Actividades productivas-BODEGA ECONOMICA	Propietario y titular AP
12	896,30	\$ 3.517.799.000,00	868,90	Actividades productivas-BODEGAS DE	Propietario

				ALMACENAMIENTO NPH-OFICINAS	
13	813,40	\$ 3.783.541.000,00	876,60	Actividades productivas- DEPOSITOS Y BODEGAS DE ALMACENAMIENTO- OFICINAS	Propietario
14	954,40	\$ 3.549.619.000,00	731,30	Actividades productivas- BODEGAS DE ALMACENAMIENTO	Propietario
15	950,10	\$ 3.960.099.000,00	1142,90	Actividades productivas- COMERCIO PUNTUAL BODEGAS DE ALMACENAMIENTO - OFICINAS	Propietario
16	1349,10	\$ 5.350.108.000,00	1344,40	Actividades productivas- BODEGAS DE ALMACENAMIENTO	Propietario y titular AP
17	1208,40	\$ 4.803.341.000,00	1208,40	Actividades productivas- BODEGAS DE ALMACENAMIENTO	Propietario y titular AP
18	1255,00	\$ 4.982.490.000,00	1255,00	Actividades productivas- INDUSTRIA MEDIANA	Es propietario y titular AP
19	1341,30	\$ 6.327.197.000,00	2199,30	Actividades productivas- INDUSTRIA MEDIANA - OFICINAS	Es propietario y titular AP
20	1530,00	\$ 6.956.515.000,00	728,61	Actividades productivas-BODEGA COMERCIAL	Propietario
21	4435,00	\$ 21.251.131.000,00	3770,53	Actividades productivas- BODEGAS Y OFICINAS	Propietario y titular AP
22	3445,30	\$ 15.962.846.000,00	3519,83	Actividades productivas- CORREDOR COMERCIAL INDUSTRIA MEDIANA-BODEGA ECONOMICA Y OFICINAS	Propietario
23	816,40	\$ 4.415.359.000,00	1143,20	Actividades productivas- CORREDOR COMERCIAL BODEGAS DE ALMACENAMIENTO Y OFICINAS	Propietario

24	803,70	\$ 4.326.333.000,00	1107,70	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO Y OFICINAS	Propietario
25	859,90	\$ 4.312.375.000,00	1017,24	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO Y OFICINAS	Propietario
26	862,70	\$ 3.872.523.000,00	750,00	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO	Propietario
27	857,50	\$ 3.296.492.000,00	1018,00	Actividades productivas-INDUSTRIA MEDIANA Y OFICINAS	Es propietario y titular AP
28	852,30	\$ 3.219.250.000,00	967,00	Actividades productivas-INDUSTRIA MEDIANA Y OFICINAS	Es propietario y titular AP
29	844,30	\$ 3.333.751.000,00	1103,70	Actividades productivas-BODEGAS DE ALMACENAMIENTO OFICINAS	Propietario
30	1011,50	\$ 2.736.612.000,00	9,00	Actividades productivas-OFICINAS OPERATIVAS	Propietario

Tabla Diagnóstico moradores. Fuente: Elaboración propia (2025).

El área objeto del Plan Parcial Nodo 16 está conformada por un total de 30 predios, que suman una superficie aproximada de 53.401 m², representada por una diversidad de propietarios con vocación eminentemente productiva. Se evidencia una alta concentración de actividades económicas orientadas al almacenamiento, la industria mediana, el comercio y las oficinas, incluyendo bodegas de almacenamiento NPH, depósitos, oficinas operativas, así como zonas con uso comercial puntual y corredores de actividad mixta. La mayoría de los inmuebles cuenta con edificación existente, alcanzando áreas construidas que en algunos casos superan los 3.000 m², destacando la presencia de predios con caracterización en propiedad horizontal, como el caso del predio número 1, compuesto por 11 bodegas en régimen de PH con igual número de moradores.

POLÍTICA DE PROTECCIÓN A MORADORES

Decreto 563 de 2023 "Por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"					
1. Datos Generales		2. Caracterización de moradores			
Concepto	Valor	Clasificación	Cantidad predios	Propietario + AP	Arrendatario AP
Área total de terreno	52.497 m ²	Uso comercial Tipo 1	1	1	0
Área construida total	35.154 m ²	Uso comercial Tipo 2	4	1	0
Valor de compra de predios	\$ 59.221.875.000	Uso Bodegas Tipo 1	1	1	1
Aporte de predios al fideicomiso	\$ 136.455.492.811	Uso Bodegas Tipo 2	20	15	5
Pago por lucro cesante	\$ 21.337.781.540	Uso Bodega Tipo 3	1	11 (En PH)	0
Pago de obligaciones transitorias	\$ 93.951.000	Uso Industrial Tipo 2	2	2	0
Total general (menos aporte al fideicomiso)	\$ 80.653.607.540	Uso oficinas Tipo 1	1	1	0

3. Mecanismos de Participación en el Proyecto					
(Art. 17.3) Inversionistas → Aportan predio al fideicomiso (9 propietarios)					
(Art. 17.2) Compra por valor comercial → Pago directo según avalúo (16 propietarios).					
(Art. 17.1.1 y 17.1.2) Metro a metro / valor comercial → Compensación proporcional al área construida (5 propietarios).					
(Art. 17.4) Combinación con alternativas → Cuando existe arrendatario o actividad productiva. (6 arrendatarios y 16 propietarios con AP)					
(Art. 18) Derecho de preferencial					
4. Compensaciones y Pagos		5. Programa de Gestión Social (PGS)			
Concepto	Valor (COP)	Actividad	Meses	Profesionales	Valor total
Pago por lucro cesante (actividades productivas)	\$ 21.337.781.540	Censo socioeconómico	6	1	\$ 22.800.000
Pago de obligaciones transitorias (mudanza)	\$ 93.951.000	Medidas de mitigación de impactos económicos	6	1	\$ 22.800.000
Renobo	\$ 6.514.473.010	Pedagogía, atención y divulgación	6	1	\$ 22.800.000
Gastos notariales y fiduciarios	\$ 26.615.000	Asesorías jurídicas	6	1	\$ 22.800.000
Programa gestión social	\$ 114.000.000,00	Asesorías de reubicación	6	1	\$ 22.800.000
TOTAL PGS					\$ 114.000.000



Fuente: Elaboración propia (2025).

En concordancia con el Decreto 563 de 2023, “*por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”, se aplicó la política de protección a moradores de la siguiente manera:

El proyecto se desarrolla sobre un área de 52.497 m² de terreno y 35.154 m² de área construida.

1. Los recursos que intervienen se distribuyen así:

- Valor de compra de predios: \$59.221.875.000
- Aporte de predios al fideicomiso: \$136.455.492.811
- Pago por lucro cesante (actividades productivas): \$21.337.781.540
- Pago de obligaciones transitorias (mudanza, arriendo): \$93.951.000
- Administración RENOBO: \$6.514.473.000
- Gastos notariales y fiduciarios: \$26.615.000

En total, la política de compensación y apoyo suma \$80.653.607.540 (además del aporte al fideicomiso).

2. Caracterización de Moradores

Se identifican distintas tipologías:

- Usos comerciales tipo 1 y 2: 5 propietarios con actividad productiva.
- Bodegas tipo 1 y 2: 15 propietarios con actividad productiva y 5 arrendatarios con actividad productiva.
- Bodegas tipo 3 (en PH): 11 propietarios y 11 predios en Propiedad Horizontal.
- Usos industriales tipo 2: 2 propietarios con actividad productiva.
- Oficinas tipo 1: 1 propietario.

En total, se reconocen propietarios directos y arrendatarios con actividad productiva que deben ser protegidos.

3. Mecanismos de Participación en el Proyecto

El Decreto 563 de 2023 define varios esquemas:

- Art. 17.3 – Inversionistas → Aportan predio al fideicomiso (9 propietarios).
- Art. 17.2 – Compra por valor comercial → Pago directo según avalúo (16 propietarios).
- Arts. 17.1.1 y 17.1.2 – Metro a metro / valor comercial → Compensación proporcional al área construida (5 propietarios).
- Art. 17.4 – Combinación con alternativas → Cuando existen arrendatarios o actividades productivas (6 arrendatarios y 16 propietarios con actividad productiva).
- Art. 18 – Derecho de preferencial → Se garantiza prioridad en el acceso al nuevo proyecto.

4. Compensaciones y Pagos

Se contemplan diferentes líneas de compensación:

- Lucro cesante por actividades productivas: \$21.337.781.540
- Pago de obligaciones transitorias (mudanza y arriendo temporal): \$93.951.000
- RENOBO (gestión de reubicación y acompañamiento): \$6.514.473.000

- Gastos notariales y fiduciarios: \$26.615.000

5. Programa de Gestión Social (PGS)

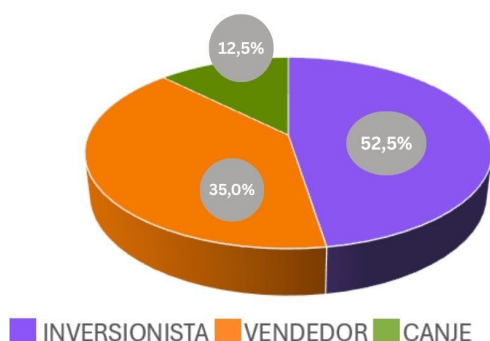
El acompañamiento social incluye cinco actividades, cada una con un profesional durante 6 meses:

- Censo socioeconómico.
- Medidas de mitigación de impactos económicos.
- Pedagogía, atención y divulgación de información.
- Asesorías jurídicas.
- Asesorías de reubicación.

El presupuesto asignado al PGS es de \$114.000.000.

7. PLAN SOCIAL

POLÍTICA DE PROTECCIÓN A MORADORES



\$80.767.607.540

- Pago compra de predios
- Pago lucro cesante
- Pago obligaciones transitorias
- Plan de gestión social



Fuente: Elaboración propia (2025).

Sistema de Gestión y Participación del Proyecto

El sistema de gestión del Plan Parcial Nodo 16 está orientado a garantizar la ejecución integral, articulada y sostenible del proyecto urbano, mediante



mecanismos institucionales, financieros, jurídicos y comunitarios, conforme al marco del POT y los lineamientos de la actuación estratégica ZIBO.

El modelo se sustenta en los principios de:

- Responsabilidad pública y privada compartida;
- Participación activa de actores institucionales y comunitarios;
- Articulación del operador urbano (RENOBO) como agente coordinador;
- Monitoreo y control permanente por parte del Distrito.

Modelo de gobernanza y actores clave

El modelo de gestión reconoce la participación de los siguientes actores:

- Secretaría Distrital de Planeación (SDP): Aprobación del Plan Parcial, seguimiento al cumplimiento del DTS y evaluación del desarrollo físico y normativo.
- RENOBO: Operador Urbano.
- Curaduría Urbana: Revisión y otorgamiento de licencias urbanísticas.
- Secretarías sectoriales: (Movilidad, Ambiente, Hábitat,) Aporte técnico, revisión sectorial.
- Empresas de servicios públicos: Articulación en el diseño y ejecución de redes e infraestructura.
- Comunidad local y propietarios: Participación en socializaciones, concertaciones, vigilancia y beneficios.
- Formulador y desarrollador del Plan Parcial.

Mecanismos de gestión y financiación

De acuerdo con el Decreto 555 de 2021, el plan podrá implementar los siguientes instrumentos de gestión y financiación:

Reparto equitativo de cargas y beneficios

- Determinación de porcentajes de cesiones y cargas urbanísticas conforme al modelo de ocupación.
- Unidades de Actuación Urbanísticas (UAU)

- Nodo 16 se estructurará en dos (2) UAU requiriendo gestión asociada de propietarios.

Encargo fiduciario

- El formulador y/o desarrollador deberá estructurar fideicomisos para la administración eficiente de recursos, ejecución de obras, gestión de compras y adquisición predial.

Vinculación de capital privado

- Posibilidad de conformar esquemas APP y/o alianzas estratégicas para inversión en espacio público, servicios o movilidad.

Fases de implementación:

El proyecto se desarrollará por fases, conforme a la disponibilidad de servicios, suelo y accesibilidad, en el siguiente orden sugerido:

1. Fase I – Servicios y espacio público estructurante (0–2 años): urbanismo básico, redes primarias, cesiones obligatorias.
2. Fase II – Plataforma logística y torre de usos complementarios clave (2–4 años): implantación del uso logístico de última milla, hotel y oficinas.
3. Fase III – Consolidación y expansión funcional (4–10 años): uso principal vivienda, integración con entorno, espacio público.

Cada fase requerirá licenciamiento independiente.

Participación y control ciudadano

En cumplimiento del enfoque de gobernanza urbana del POT, el proyecto contempla:

- Socialización previa del DTS con propietarios y comunidad de la UPL Puente Aranda.
- Mesas de seguimiento bimensuales lideradas por RENOBO, con actas públicas.

- Mecanismos de PQRS y veeduría ciudadana, habilitados desde la etapa de formulación.
- Indicadores de transparencia y trazabilidad de la inversión.

El sistema de participación busca no solo informar, sino cocrear y legitimar el desarrollo, anticipando conflictos y generando corresponsabilidad.

Capítulo 9. Estructura financiera del proyecto y Evaluación Económica.

Objetivo de la evaluación económica

El presente capítulo tiene como finalidad establecer una estimación preliminar de los costos, beneficios e instrumentos financieros asociados al desarrollo del Plan Parcial Nodo 16, en el marco de la actuación estratégica ZIBO, y bajo el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios establecido por el Decreto 555 de 2021.

Se proyecta la viabilidad financiera del desarrollo, su sostenibilidad a lo largo del tiempo, y la distribución de responsabilidades entre los actores públicos y privados.

El Plan Parcial Nodo 16 se ha estructurado con apoyo de instrumento fiduciario, para lo que se han de constituir dos patrimonios autónomos independientes para cada unidad urbanística. Del patrimonio autónomo 1, se desprenden dos fiducias inmobiliarias, correspondiente una al desarrollo del Centro Logístico de Última Milla y la otra para la torre de comercio, hotel y oficinas. En la torre de usos mixtos se hará adicionalmente una fiducia de preventa para buscar el punto de equilibrio y el cierre financiero de la misma. Esta fiducia de preventas tendrá flexibilidad en el acomodo de usos conforme lo acepte el mercado, ampliando pisos para unidades de viviendas con servicios hoteleros y disminuyendo el hotel mismo y/o los pisos de oficinas.

Para el patrimonio 2, correspondiente a la Unidad Urbanística 2, como subsidiarias de ésta, habrá tres fiducias de desarrollo por etapa, o por torre. De igual manera como subsidiarias de cada una de estas habrá fiducias de preventas incluso por subetapas a efectos de ir logrando los puntos de equilibrio y el cierre financiero, más rápidamente.

En cuanto al análisis de ventas y la prefactibilidad técnico-económica del proyecto, de igual manera cada Unidad de Actuación Urbanística tiene su estructura financiera y su factibilidad independiente.

Para la Unidad de Actuación Urbanística 1, el uso de comercio y servicios complementarios se prevé un 25% en circulaciones y plazoletas comunes, lo mismo que para los servicios logísticos. En relación con los servicios de hospedaje estas zonas comunes no vendibles alcanzan un porcentaje mayor de área construida, ascendiendo al 30% por requeridos de la actividad hotelera. En cambio, el servicio de oficinas, solo se descuenta el punto fijo y el lobby, comercializando pisos completos, lo que se descuenta por punto fijo y circulaciones solo el 15%. Así, las áreas netas construidas vendibles conforme estudio de mercado el comercio se aspira a vender a \$18 millones por metro cuadrado, para un total de \$162.8 miles de millones de pesos; el centro logístico a \$12.5 millones por metro cuadrado, para un total de \$477 mil millones de pesos; los servicios de hospedaje a \$14 millones por m² que incluye dotación, para un total de \$236 mil millones de pesos y las oficinas a \$10 millones por metro cuadrado en obras gris al interior, para un total de \$587.6 miles de millones de pesos, y los parqueaderos en cifra global de \$30.3 miles de millones de pesos.

Para la Unidad de Actuación Urbanística 2, en los mismos porcentajes de descuento de áreas para puntos fijos y circulaciones, para el comercio 25% para un total de \$78.3 miles de millones; para las viviendas 15%, las 3.072 VIS de renovación urbana arrojan ventas de \$765.3 miles de millones, las 655 unidades de VIP de renovación urbana suman ventas por \$102.6 miles de millones y las viviendas de no VIS, 437 unidades de estrato medio, suman \$220.3 miles de millones, aunado a los parqueaderos del sótano que corresponden a los únicos vendibles suman \$15.3 miles de millones.

Las ventas totales incluyendo los parqueaderos, conforme cuadro que se expresa a continuación, suma \$2.68 billones de pesos y descontados los moradores será de \$2.62 billones de pesos.

A su turno, los costos de la edificación más el urbanismo suman \$1.46 billones de pesos, aunado a los costos indirectos de \$730 mil millones de pesos, descontado el costo en caja para los moradores.

Costos totales \$2.19 billones de pesos La Unidad de Actuación Urbanística 1 deberá transferir a la Unidad de Actuación Urbanística 2 la suma de \$244 mil millones de pesos La utilidad en la Unidad de Actuación Urbanística 1 será del 45% y en la Unidad de Actuación Urbanística 2 será del 55%.

Estructura Fiduciaria y Financiera del Proyecto

El desarrollo del Plan Parcial Nodo 16 se sustenta en un modelo de gestión mediante instrumentos fiduciarios, los cuales permiten garantizar la

transparencia, trazabilidad y viabilidad financiera del proyecto. Para tal fin, se conformarán dos patrimonios autónomos independientes, uno por cada Unidad de Actuación Urbanística –UAU–, permitiendo una gestión diferenciada de recursos y riesgos para cada frente de desarrollo.

Patrimonio Autónomo 1 – UAU-1

Este patrimonio incluye dos fiducias inmobiliarias principales:

- Fiducia 1: para el desarrollo del Centro Logístico de Última Milla, que constituye el núcleo funcional del proyecto y responde a las necesidades de operación logística de última milla de la ciudad-región.
- Fiducia 2: para la torre de usos mixtos, que albergará comercio, hotel y oficinas.

Adicionalmente, se estructurará una fiducia de preventas para dicha torre, permitiendo lograr el punto de equilibrio del proyecto y su cierre financiero. Esta fiducia tendrá flexibilidad en la mezcla de usos, de modo que, dependiendo de la demanda del mercado, sea posible ajustar la proporción entre unidades residenciales con servicios hoteleros, hotel tradicional y oficinas.


Patrimonio Autónomo 2 – UAU-2

Este patrimonio financiará la unidad habitacional mixta, y estará compuesto por tres fiducias inmobiliarias, cada una correspondiente a una de las torres previstas (etapas del proyecto). A su vez, cada una de estas fiducias contará con fiducias de preventas subsidiarias, incluso por subetapas, permitiendo mayor agilidad en la consolidación de ventas y en la cobertura de costos operativos y financieros.

Ventas Proyectadas y Prefactibilidad Técnica-Económica

8. Plan Financiero

ANÁLISIS DE VENTAS						
	USO	ÁREA CONSTRUIDA	PUNTOS FIJOS Y CIRCULACIONES	ÁREA VENDIBLE	VALOR M2 VENTA	SUBTOTAL VENTAS
U A U - 1	Comercio y servicios	12.064	25%	9.048	\$ 18.000.000	\$ 162.864.000.000
	Servicios Logísticos	50.880	25%	38.160	\$ 12.500.000	\$ 477.000.000.000
	Servicios de hospedaje	24.128	30%	16.890	\$ 14.000.000	\$ 236.454.400.000
	Servicio de oficinas	69.136	15%	58.766	\$ 10.000.000	\$ 587.656.000.000
	Setano (650 G)	18.752	30%	13.126	\$ 2.310.000	\$ 30.321.984.000
				135.990		
U A U - 2	Comercio y servicios básicos	5.800	25%	4.350	\$ 18.000.000	\$ 78.300.000.000
	Multifamiliar VIS (3.072 UNDI)	151.800	15%	129.030	\$ 5.930.974	\$ 765.273.600.000
	Multifamiliar VIP (655 UNDI)	32.400	15%	27.540	\$ 3.724.153	\$ 102.563.175.000
	Multifamiliar NO VIS (437 UNDI)	32.400	15%	27.540	\$ 8.000.000	\$ 220.320.000.000
Setano	9.450	30%	6.615,00	\$ 2.310.000	\$ 15.280.650.000	
				195.075,00		
T O T A L					VALOR COMERCIAL PROYECTO	\$ 2.676.033.809.000
		467.054,20			VENTAS DEL PROYECTO (DESCONTANDO MORADORES)	\$ 2.628.058.228.000



10% UTILIDAD

COSTOS DIRECTO					
	USO	ÁREA CONSTRUIDA	COSTO DIRECTO M2	TOTAL	TOTAL X UNIDAD
U A U - 1	Comercio y servicios	12.064	\$ 3.000.000	\$ 36.192.000.000	
	Servicios Logísticos	50.880	\$ 4.900.000	\$ 250.500.000.000	
	Servicios de hospedaje	24.128	\$ 4.500.000	\$ 108.576.000.000	
	Servicio de oficinas	69.136	\$ 3.000.000	\$ 207.408.000.000	\$ 598.640.200.000
	Setano (650 G)	18.752	\$ 2.900.000	\$ 54.164.000.000	
	Urbanismo	6.622	\$ 800.000	\$ 4.497.600.000	
	Zonas verdes	3.142	\$ 300.000	\$ 942.600.000	
U A U - 2	Comercio y servicios básicos	5.800	\$ 3.000.000	\$ 17.400.000.000	
	Multifamiliar VIS (3.072 UNDI)	151.800	\$ 3.000.000	\$ 455.400.000.000	
	Multifamiliar VIP (655 UNDI)	32.400	\$ 2.500.000	\$ 81.000.000.000	
	Multifamiliar NO VIS (437 UNDI)	32.400	\$ 4.000.000	\$ 132.500.000.000	\$ 731.549.243.000
	Setano	9.450	\$ 2.000.000	\$ 18.900.000.000	
	Urbanismo	27.480	\$ 800.000	\$ 21.987.616.000	
	Zonas verdes	24.272	\$ 300.000	\$ 7.281.600.000	
	SUB TOTAL COSTOS DIRECTOS			\$ 1.330.189.443.000	
	IMPREVISTOS Y ACTUALIZACION DE COSTOS DIRECTOS	10%		\$ 133.018.944.300	
	TOTAL COSTOS DIRECTOS			\$ 1.463.208.387.300	

COSTOS INDIRECTOS				
U A U - 1	COSTOS INDIRECTOS (SOBRE C. VENTAS)	6,00%	\$ 1.494.296.384.000	\$ 89.657.783.040
	COSTOS INDIRECTOS (SOBRE C. DIRECTOS)	25%	\$ 598.640.200.000	\$ 149.660.050.000
	COSTOS FINANCIEROS Y FIDUCIA	12%	\$ 598.640.200.000	\$ 71.836.824.000
U A U - 2	COSTOS INDIRECTOS (SOBRE C. VENTAS)	5,50%	\$ 1.181.737.425.000	\$ 64.995.558.375
	COSTOS INDIRECTOS (SOBRE C. DIRECTOS)	25%	\$ 731.549.243.000	\$ 182.887.310.750
	COSTOS FINANCIEROS Y FIDUCIA	12%	\$ 731.549.243.000	\$ 87.785.909.168
	COSTO DE PP MORADORES (\$)			\$ 83.231.015.766
	TOTAL COSTOS INDIRECTOS			\$ 730.054.451.091

Fuente: Elaboración propia (2025).

UAU-1 – Centro Logístico y Torre de Usos Mixtos

Cada componente funcional cuenta con sus propios porcentajes de área vendible, de acuerdo con las características de cada uso:

- Comercio y servicios complementarios: 25% de áreas comunes no vendibles. Precio de venta proyectado: \$18 millones/m². Total estimado: \$162.800 millones.
- Centro Logístico de Última Milla: también con un 25% de áreas no vendibles. Precio: \$12,5 millones/m². Total estimado: \$477.000 millones.
- Servicios de hospedaje: 30% de áreas no vendibles, incluyendo dotación. Precio: \$14 millones/m². Total estimado: \$236.000 millones.
- Oficinas tipo 3: solo se descuenta el 15% de áreas no comercializables. Precio: \$10 millones/m². Total estimado: \$587.600 millones.
- Parqueaderos: venta total estimada: \$30.300 millones.

Subtotal de ventas UAU-1: \$1,493.7 miles de millones de pesos.

UAU-2 – Vivienda y Comercio

Se estima el siguiente comportamiento comercial:

- Comercio: 25% de áreas no vendibles. Precio de venta promedio: \$78.300 millones.
- Vivienda VIS (3.072 unidades): 15% de áreas comunes no vendibles. Total estimado: \$765.300 millones.
- Vivienda VIP (655 unidades): Total estimado: \$102.600 millones.
- Vivienda No VIS (437 unidades): Total estimado: \$220.300 millones.
- Parqueaderos vendibles: \$15.300 millones.

Subtotal de ventas UAU-2: \$1,181.8 miles de millones de pesos.

Ingresos y Costos Totales

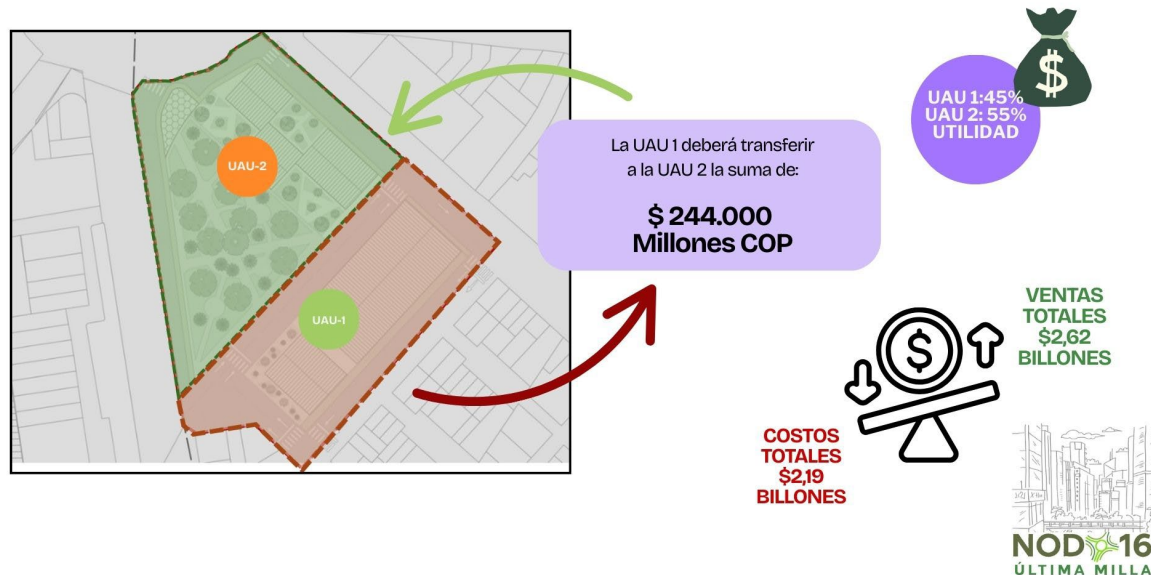
- Ingresos totales estimados: \$2,682 miles de millones de pesos
- Ingresos descontando moradores: \$2,620 miles de millones de pesos
- Costos directos (edificación + urbanismo): \$1,460 miles de millones de pesos
- Costos indirectos: \$730 miles de millones de pesos
- Total costos estimados: \$2,190 miles de millones de pesos

Transferencias y Utilidad Esperada

- Transferencia de UAU-1 a UAU-2: \$244 mil millones de pesos, como contribución al reparto de cargas y beneficios.
- Utilidad proyectada:
 - UAU-1: 45%
 - UAU-2: 55%

Reparto equitativo de cargas y beneficios.

PLAN FINANCIERO



Fuente: Elaboración propia (2025).

En este orden, del ejercicio financiero del proyecto, se tiene que la rentabilidad proyectada es de un 10% sobre las ventas. Ahora bien, en relación con los aportes que realizan los desarrolladores como aportes de capital, el anterior margen representa una tasa interna de retorno que supera el 20% anual, considerando que el proyecto tiene una duración de 10 años, y los inversionistas podrán hacer retiros de capital por etapas conforme al flujo de caja, lo que hace viable desarrollarlo, especialmente considerando la ubicación estratégica, la naturaleza del uso logístico, el apoyo institucional de la actuación estratégica ZIBO y la rentabilidad que se encuentra en el promedio del mercado.

Capítulo 10. Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones generales del análisis técnico y normativo

1. Conformidad con el modelo de ocupación del POT

El Plan Parcial Nodo 16 se alinea plenamente con el modelo de ocupación planteado por el Decreto Distrital 555 de 2021, al localizarse dentro de la Unidad de Planeamiento Local (UPL) Puente Aranda, en el área delimitada como Actuación

Estratégica ZIBO, con tratamiento de renovación urbana y uso logístico preferente.

La propuesta se ajusta a los lineamientos de consolidación de un nodo estratégico de logística de última milla, fortaleciendo la infraestructura de abastecimiento urbano de Bogotá.

2. Viabilidad del uso logístico propuesto

El análisis de contexto, las condiciones de accesibilidad, conectividad vial y cercanía a corredores logísticos primarios (Av. 68, Calle 13, Cra. 50), validan la localización del uso logístico de última milla como estratégicamente viable y coherente con la estructura urbana propuesta.

3. Compatibilidad con la infraestructura urbana existente

Los estudios técnicos de soporte, particularmente en servicios públicos, movilidad, medio ambiente y riesgos, demuestran que el área cuenta con condiciones aptas para soportar la operación logística proyectada, siempre que se ejecuten las obras de urbanismo definidas y se gestionen las cargas urbanísticas establecidas.

4. Aplicación adecuada del reparto de cargas y beneficios

El modelo económico propuesto respeta el principio de equidad en el reparto de cargas y beneficios. Se identifican las cesiones para espacio público, vías y equipamientos, y se establece una estimación de costos e instrumentos de financiación que garantizan la sostenibilidad del proyecto y la integración con el entorno urbano.

5. Rigor en el análisis ambiental y de riesgos

Se incorporan medidas para la gestión ambiental, incluyendo corredores ecológicos y sistemas de drenaje sostenible, así como el tratamiento de amenazas por encharcamiento o cambio climático, conforme a los lineamientos del POT y de los anexos técnicos de la AE ZIBO.

6. Modelo de gestión y participación robusto

El proyecto establece una gobernanza clara, liderada por el operador urbano RENOBO, articulada con entidades distritales, curadurías y comunidad local. Se prevé una participación activa de los actores durante todo el ciclo del proyecto, bajo principios de transparencia y corresponsabilidad.

Recomendaciones para la implementación del plan parcial

A. Gestión temprana de instrumentos financieros

Se recomienda activar desde la fase inicial los mecanismos de encargo fiduciario y estructuración de cargas urbanísticas, para garantizar liquidez y ejecución oportuna de infraestructura pública, y evitar retrasos por restricciones presupuestales.

B. Monitoreo permanente del entorno normativo

Es fundamental hacer seguimiento continuo a posibles ajustes en el Decreto 555 de 2021 o en los instrumentos de gestión del suelo, que puedan afectar la viabilidad normativa del proyecto.

C. Articulación con planes y proyectos metropolitanos

Nodo 16 debe coordinarse con los proyectos de infraestructura metropolitana y regional, como la Troncal de TransMilenio por la Av. 68, la primera línea del Metro, el Sistema de Abastecimiento y Distribución de Bogotá (SADBOG) y el Plan Maestro Logístico Distrital, para potenciar su integración funcional.

D. Diseño urbano con enfoque logístico

Se sugiere que el diseño del espacio público y el urbanismo incorpore criterios de eficiencia logística: radios de giro, accesos a muelles, zonas de transferencia, circulación de vehículos eléctricos o de última milla, entre otros.

E. Fortalecimiento de mecanismos de participación

La comunidad de Puente Aranda debe mantenerse informada y vinculada en las fases de diseño, ejecución y operación, especialmente en lo relacionado con externalidades del uso logístico (ruido, tránsito, emisiones).

Conclusión:

El Plan Parcial Nodo 16 constituye una oportunidad estratégica para consolidar un nodo logístico de escala distrital, optimizando el uso del suelo en una zona altamente conectada y consolidada, y aportando a la eficiencia del sistema de abastecimiento urbano de Bogotá Región, de forma complementaria el proyecto contempla tres grandes torres de multifamiliares con vivienda no vis para estrato medio, vivienda tope vis de renovación urbana y vivienda tope vip de renovación urbana.

El presente Documento Técnico de Soporte, conforme a la normativa vigente, presenta los fundamentos técnicos, normativos, ambientales, sociales y económicos para su viabilidad ante la Secretaría Distrital de Planeación, recomendando su aprobación y avance a la etapa de licenciamiento urbanístico y ejecución.

Capítulo 11. Decreto No. 016 de 2025. *Por medio del cual se reglamenta el mecanismo de compensación en dinero de las obligaciones urbanísticas en los Planes Parciales.*



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

DECRETO No. 016 DE 2025

(1 de septiembre)

“Por medio del cual se reglamenta el mecanismo de compensación en dinero de las obligaciones urbanísticas en los Planes Parciales ubicados en tratamiento de renovación urbana de la Actuación Estratégica Zibo y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en los numerales 1, 3 y 10 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1, 3, 4 y 14 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 576 del Decreto Distrital 555 de 2021 y,

CONSIDERANDO:

Que los artículos 1 y 287 de la Constitución Política señalan que las entidades territoriales *“gozan de autonomía para la gestión de sus intereses y dentro de los límites de la Constitución y la ley”*, en tal virtud, como parte del núcleo esencial de la autonomía ejercen las competencias que les corresponden y administran los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Que, el artículo 2 ibidem señala que *“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”*

Que el artículo 58 de la Constitución Política establece que la *“propiedad es una función social que implica obligaciones”* y el artículo 95 prevé que es deber de la persona y del ciudadano *“contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad”*.

Que el artículo 113 ibidem en cuanto a la colaboración armónica entre las entidades, señala que: *“(…) Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines”*; y el artículo 209 dispone que: *“(…) Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (…)”*.

Que el artículo 209 ibidem consagra que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 2° de la Ley 388 de 1997 *“Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones”*, el ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: *“1. La función social y ecológica de la propiedad; 2. La prevalencia del interés general sobre el particular, y 3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios”*.

Que, los numerales 1° y 3° del artículo 3° de la Ley ibídem, establecen como fines del ordenamiento del territorio como función pública, entre otros, los de: *“1.*

Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios (...)" y "3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural".

Que el artículo 15 ibídem modificado por el artículo 1° de la Ley 902 de 2004 *"Por la cual se adicionan algunos artículos de la Ley 388 de 1997 y se dictan otras disposiciones"*, define las normas urbanísticas generales como: *"aquellas que permiten establecer usos e intensidades, así como las actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, conjuntamente con la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones"*.

Que conforme a lo señalado en el numeral 2.6 del artículo 15 ibídem, hacen parte de las normas urbanísticas *"las especificaciones de las cesiones urbanísticas gratuitas, así como los parámetros y directrices para que sus propietarios compensen en dinero o en terrenos, si fuere del caso"*.

Que de conformidad con el artículo 38 de la Ley 388 de 1997 *"(...) En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito"*.

Que de conformidad con el artículo 8 de la Ley ibídem, el ordenamiento del territorio se constituye en una función pública que se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, esto es, las decisiones administrativas

relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

Que, en concordancia con lo anterior, el artículo 2.2.5.7.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio”*, adicionado por el artículo 5° del Decreto Nacional 1783 de 2021 determina que: *“De conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen o complementen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del desarrollo entre los respectivos afectados (...)”*

Que conforme a los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, es atribución del Alcalde Mayor hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito; así como ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.

Que conforme con el numeral 6 ibidem, es atribución del Alcalde Mayor distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas.

Que el artículo 2.2.3.1.1. del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, establece que *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo”*.

Que el artículo 2.2.3.2.1 del referido Decreto prevé, así mismo, que *“El espacio público es el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, y por lo*

tanto se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los Planes de Ordenamiento Territorial.”.

Que el citado Decreto contiene las regulaciones relacionadas, entre otros aspectos, con el espacio público, las áreas de cesión, la incorporación de áreas públicas, la entrega material de las áreas de cesión y la entrega anticipada de cesiones. A su vez, los artículos 2.2.6.1.4.6 y 2.2.6.1.4.7, respectivamente, atribuyen a los municipios y distritos la función de determinar las demás condiciones y procedimientos para garantizar la incorporación de las áreas públicas al inventario inmobiliario municipal o distrital y establecer los mecanismos y procedimientos para asegurar el cumplimiento de las obras y dotaciones a cargo del urbanizador, sin perjuicio de otras normas vigentes.

Que los artículos 2.2.3.1.1 al 2.2.3.3.9 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, regulan lo relacionado con la planeación, diseño, construcción, administración, mantenimiento, defensa, conservación, restitución y financiación del espacio público.

Que mediante el Decreto Distrital No. 555 de 2021 fue adoptada la Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

Que el artículo 6 del mencionado Decreto Distrital No. 555 de 2021 establece que el modelo de ocupación del territorio en Bogotá será multiescalar, lo cual implica que las escalas regional, distrital y local bajo las cuales se concibe el ordenamiento del territorio distrital deben estar articuladas entre sí, y respetar el paisaje y la estructura ecológica que sirve de soporte al patrimonio cultural e inmaterial. Igualmente, contempla, como uno de los componentes del Modelo de Ordenamiento Territorial las siguientes estructuras territoriales: Ecológica Principal, Integradora de Patrimonios, Funcional y del Cuidado, Socioeconómica, y Creativa y de Innovación.

Que el artículo 5 ibidem determina que los principios rectores del POT y sus estrategias buscan concretar siete objetivos de largo plazo a través de las estructuras territoriales, los proyectos estructurantes y las Actuaciones Estratégicas que determinan el Modelo de Ocupación del Territorio.

Que el artículo 90 del Decreto Distrital 555 de 2021 establece que el Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro está “(...) constituido por áreas destinadas al uso, goce y disfrute colectivo localizados en suelo urbano y rural cuyo propósito es el recorrido, el esparcimiento, la inclusión, el encuentro social, la recreación, el deporte, la cultura, la contemplación y el contacto con la naturaleza, que permiten garantizar una circulación y recorridos seguros, autónomos y confortables. Está conformado por franjas de circulación peatonal, franjas de paisajismo y calidad urbana, parques, plazas, plazoletas, elementos complementarios y elementos privados afectos al uso público.”.

Que el artículo 91 ídem definió las cuatro estrategias que orientan el sistema de espacio público peatonal para el encuentro y son el sustento de las disposiciones normativas y del contenido programático en materia de espacio público definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, así:

“(...) 1. Generación de nuevo espacio público, mediante parques estructurantes y de proximidad, para incrementar la cobertura con equilibrio territorial de los espacios públicos para el encuentro, atendiendo el déficit cuantitativo de Espacio Público, y las claras desigualdades en términos de equidad territorial en la distribución de esos espacios públicos, lo que causa inequidad entre las diferentes Unidades de Planeamiento Local de la ciudad en relación con el acceso a espacios más y mejores espacios para su uso, goce, disfrute y aprovechamiento de toda la ciudadanía, a través de la disminución del déficit de Espacio Público y las condiciones de inequidad territorial.

2. Cualificación, integración y conectividad del sistema con las demás estructuras territoriales, para propiciar experiencias cualitativas, seguras y corresponsables del espacio público.

3. Renaturalización de los espacios públicos peatonales y para el encuentro público con el fin de cualificar sus condiciones ambientales y de confort, mitigar impactos ambientales que afectan directamente a la población, así como de reducir el nivel de vulnerabilidad frente amenazas socio- naturales y las amenazas por el cambio climático, generando resiliencia.

4. *Sostenibilidad y gestión orientada a salvaguardar los valores, calidades y las formas de uso del espacio público para su aprovechamiento, goce y disfrute con enfoque de género. Reconociendo la necesidad de articulación interinstitucional para la gestión, seguimiento y evaluación de las acciones sobre el espacio público, que identifiquen instrumentos y normas que permiten alcanzar una gestión integral del espacio público. (...)*”.

Que de acuerdo con el artículo 121 ibidem, en el distrito se reduce el déficit existente y futuro de espacio público a través de la ejecución de los programas y proyectos previstos en el POT, mediante acciones y actuaciones urbanísticas y a través de la transformación de espacio público total en espacio público peatonal para el encuentro.

Que en virtud de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 121 del Decreto Distrital 555 de 2021 la generación de espacio público mediante la transformación de espacio público total en espacio público peatonal para el encuentro exige la intervención y cualificación de elementos que conforman el inventario de espacio público de la ciudad pero que no constituyen espacio público efectivo por su naturaleza, para habilitar nuevos espacios para el uso, goce y disfrute de la población, siempre y cuando sean de propiedad del Distrito, cuenten con condiciones de accesibilidad universal y se garantice la permanencia y el encuentro ciudadano.

Que las transformaciones de espacio público peatonal y para el encuentro que se adelanten en el marco del referido numeral 3 del artículo 121 del Decreto Distrital 555 de 2021, se contabilizarán en los indicadores de espacio público del distrito.

Que de conformidad con lo previsto en el primer inciso del artículo 140 del Decreto Distrital 555 de 2021 *“Las zonas definidas como de uso público en los instrumentos de planificación y en los proyectos urbanísticos o parcelaciones aprobados por las autoridades competentes y respaldados por la correspondiente licencia de urbanización, cuando aplique, quedarán afectas a este fin específico, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado, con el solo señalamiento que de ellas se haga en los instrumentos de planificación o en las licencias urbanísticas.”*

Que de acuerdo con el segundo inciso del referido artículo 140 del Decreto Ibidem *“En los proyectos de iniciativa pública que generen espacio público se elaborará el plano definitivo de los diseños aprobados por la entidad encargada de su ejecución. El plano será el documento de soporte para su recibo e inclusión en el inventario del patrimonio inmobiliario de la ciudad, sin que para ello se requiera plano urbanístico.”*

Que el artículo 141 del Decreto Distrital 555 de 2021, en el marco de los artículos 6 de la Ley 9 de 1989 y 2.2.3.1.4 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, autorizó *“(…) a la administración distrital para sustituir los bienes de uso público incluidos en el espacio público por otros de características o dimensiones equivalentes o superiores, siempre y cuando se cumplan criterios de calidad, accesibilidad y localización del espacio público.”*

Que el artículo 141 ídem identificó algunos de los casos en que habrá lugar a la sustitución de bienes de uso público y las alternativas para la respectiva compensación; y en consecuencia se hace necesario reglamentar tales disposiciones para su efectiva implementación en el distrito capital.

Que la aplicación del artículo 142 ibidem podrá complementar el desarrollo del numeral 3 del artículo 121 del Plan de Ordenamiento Territorial y promover la generación de espacio público mediante la transformación de espacio público total existente en espacio público peatonal y para el encuentro.

Que el artículo 265 sobre las obligaciones urbanísticas dispone que estas *“son un mecanismo que tiene como propósito generar el equilibrio entre los beneficios que se otorgan por las condiciones de edificabilidad y las necesidades de soportes urbanos representados en suelo o su equivalencia en área construida o en pagos compensatorios, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el presente Plan y en cumplimiento del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios”*.

Que de acuerdo a lo anterior, las cargas urbanísticas son:

“(…) 1. De carácter local.

Están determinadas como el soporte urbano básico producto del proceso de urbanización o reurbanización; permiten brindar los servicios esenciales en relación con espacio público, equipamientos, vivienda de interés social y prioritario, malla vial local e intermedia en la proximidad y del acceso a los servicios públicos. Según la normatividad vigente estarán conformadas por los siguientes elementos:

a. El suelo y construcción de las cesiones públicas para espacio público peatonal y para el encuentro

b. El suelo y la construcción de la malla vial intermedia y local, y demás áreas que conforman el perfil vial, sea peatonal o vehicular y los estacionamientos de uso público.

c. El suelo de las zonas de cesión para equipamiento comunal público. Podrán definirse condiciones particulares en las que la construcción de equipamientos también sea incluida como parte de la carga local en el esquema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

d. El suelo y la construcción de redes secundarias y locales de los servicios públicos domiciliarios y sus infraestructuras relacionadas.

e. Destinación de un porcentaje obligatorio de suelo o su equivalente en área construida para VIS y VIP, en los términos establecidos por el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 o la norma que lo adicione o sustituya.

f. Los costos asociados a los estudios y la ejecución de obras de mitigación de los suelos que tengan la obligación de sanear pasivos ambientales, suelos contaminados y/o afectados por actividades mineras y desarrollar acciones de mitigación derivadas de impactos ambientales.

g. Los costos asociados a la política de moradores y actividades productivas, y la participación ciudadana promovida por el presente Plan.

h. Los costos asociados a la formulación y gestión de planes parciales y demás instrumentos que desarrollen el reparto de cargas y beneficios.

2. De carácter general.

Son aquellas obligaciones urbanísticas que deberán ser recuperadas por uno o varios instrumentos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios.

a. De la Estructura Ecológica Principal: El suelo y la construcción de parques estructurantes y el suelo y, en caso de requerirse, la intervención en áreas protegidas de los órdenes nacional, regional y distrital, los corredores ecológicos rurales y sobre las rondas hídricas de los nacimientos, ríos y quebradas.

b. De la Estructura Funcional y del Cuidado: El suelo y la construcción de la infraestructura de la malla vial arterial, los elementos que conforman la totalidad del perfil vial, los corredores de alta y media capacidad cuya financiación no esté incluida en programas de inversión mediante tarifas o contribución de valorización, y las infraestructuras y redes matrices, primarias y troncales de servicios públicos domiciliarios, con excepción de las servidumbres.

c. La compensación a los propietarios de bienes inmuebles de interés cultural que adelanten acciones de restauración.

d. Los costos asociados a los estudios técnicos requeridos para la formulación del o los instrumentos de planeamiento mediante los cuales se reglamenten las Actuaciones Estratégicas.

e. Los estudios y diseños necesarios para las obras y actividades requeridas para la ejecución de las cargas generales.

f. Las obras de adecuación del suelo de protección para la conformación de parques de protección por riesgo; excluyendo las obras establecidas como obligatorias por el Plan de Manejo, Recuperación y Restauración Ambiental (PMRRA), Plan de Recuperación y Restauración (PRR) o Plan de Manejo Ambiental.”

Que en este sentido, el artículo 268 ibidem señalo las condiciones generales de localización de las cesiones de espacio público para todos los tratamientos indicando que “ (...) los siguientes criterios de localización aplicables a todos los tratamientos de acuerdo con la siguiente priorización:

1. *Contiguas a los accesos al proyecto y colindantes con el equipamiento comunal privado, usos comerciales y de servicios y/o usos dotacionales o vivienda productiva de los primeros pisos, en consecuencia, no se permiten culatas sobre el espacio público peatonal y para el encuentro.*
2. *Articuladas con los espacios públicos peatonales y para el encuentro existentes, elementos del espacio público para la movilidad y elementos de la Estructura Ecológica Principal.*
3. *Integradas con el sistema de transporte público como accesos a estaciones, portales y terminales del transporte masivo.”*

Que el artículo 318 del Decreto ibidem, establece la forma de cumplimiento de la obligación urbanística en suelo para espacio público en el tratamiento de renovación urbana, señalando que, el cumplimiento de la obligación urbanística se hará mediante cesión en suelo para espacio público en sitio y mediante pago compensatorio en dinero, según el rango de índice de construcción efectivo.

$$\text{“(...) PD} = (\text{AT} * \text{Fd}) * \text{Vref} * \text{d}$$

Donde:

PD: Valor pago compensatorio en dinero en pesos (COP).

AT: Área del terreno en m2 de suelo.

Vref: Valor de referencia del AT el proyecto al que corresponde la obligación, definido de manera general por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, del año en el que se realice el pago de esta compensación.

Fd: Porcentaje de cálculo para pago compensatorio en dinero, según las siguientes tablas.

d= el valor d se calculará de acuerdo con la progresividad que se muestra a continuación. Adicionalmente, podrá ser reglamentado por la Secretaría Distrital de Planeación, en ningún caso podrá ser inferior a 0,25.

- a. Hasta el 31 de diciembre de 2024 así: $d=0,25$
- b. Hasta el 31 de diciembre de 2027 así: $d=0,45$
- c. Desde el 1 de enero de 2028 así: $d=0,75$

RENOVACIÓN URBANA	
<i>IC Efectivo (ICe)</i>	Forma de cumplimiento de la obligación
	Porcentaje para pago compensatorio en dinero (Fd)
$ICe \leq 1,3$	N/A
$1,3 < ICe \leq 2$	N/A
$2 < ICe \leq 3$	7%
$3 < ICe \leq 4$	15%
$4 < ICe \leq 5$	25%
$5 < IC \leq 6$	34%
$6 < IC > 7$	35%

Que el artículo 328 del citado Decreto establece que para el cálculo de las obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial, para el cálculo de estas obligaciones urbanísticas se deberá tener en cuenta la siguiente fórmula:

$$“(...)\ CS = AV * Fs$$

Donde:

$CS = \text{Área a ceder en m}^2 \text{ de suelo}$

$AV = \text{Área de verificación del plan parcial en m}^2 \text{ de suelo}$

$Fs = \text{Porcentaje para el cálculo de la obligación en suelo de acuerdo con la siguiente tabla:}$

IC Efectivo (ICe)	Porcentaje de cálculo para obligación (Fs)	Área de verificación del plan parcial (AV)
Resultante	65%	Mínimo tres (3,0) hectáreas

Que en este sentido, del área a ceder, se deberá garantizar que 30% se destine a espacio público de proximidad.

Que conforme a lo anterior, y dadas las limitaciones para efectuar la totalidad de las cesiones urbanísticas en suelo para la configuración de espacio público en sitio, lo cual afecta la ejecución de proyectos urbanos en especial aquellos desarrollados mediante planes parciales en el tratamiento de renovación urbana mediante los cuales se pretende ordenar el crecimiento y el desarrollo de sectores específicos de la ciudad, promoviendo la densificación, la mejora del espacio pública y la recuperación de áreas degradadas de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto 555 de 2021, se hace necesario reglamentar las cesiones urbanísticas en aquellos proyectos que se encuentren en tratamiento de renovación urbana y sean adoptados mediante planes parciales.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1º. OBJETO. Reglamentar el mecanismo de compensación en dinero de las obligaciones urbanísticas en los Planes Parciales ubicados en tratamiento de renovación urbana dentro de la Actuación Estratégica Zibo de acuerdo con lo señalado en Decreto 555 de 2021.

Artículo 2º. AMBITO DE APLICACIÓN. El presente Decreto rige para los proyectos urbanos en tratamiento de renovación urbana, adoptados mediante Plan Parcial y delimitados dentro de la Actuación Estratégica Zibo, cuya formulación asegure el mantenimiento de los usos del suelo en concordancia con la vocación y los objetivos definidos para dicha Actuación estratégica de Zibo.

Artículo 3º. OBLIGACIÓN DE LAS CESIONES EN SITIO EN PLANES PARCIALES DE RENOVACIÓN URBANA DELIMITADO DENTRO DE LA ACTUACIÓN ESTRATEGICA ZIBO. Los desarrolladores de proyectos urbanos localizados en áreas sometidas a tratamiento de renovación urbana y adoptados mediante Plan Parcial estarán obligados a destinar un treinta por ciento (30%) del área a espacio público de proximidad, conforme a lo previsto en el artículo 328 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Sin perjuicio de lo anterior, el porcentaje restante exigido en el citado artículo podrá ser objeto de compensación en dinero, exclusivamente respecto de los proyectos adoptados mediante Plan Parcial y delimitados dentro de la Actuación Estratégica Zibo, cuya formulación asegure el mantenimiento de los usos del suelo en concordancia con la vocación y los objetivos definidos para dicha Actuación estratégica de Zibo.

Artículo 4°. CALCULO PARA EL PAGO COMPENSATORIO EN DINERO DE CESIONES PARA LOS PROYECTOS URBANOS EN TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA, ADOPTADO MEDIANTE PLAN PARCIAL Y DELIMITADO DENTRO DE LA ACTUACIÓN ESTRATEGICA ZIBO. Los desarrolladores deberán compensar el valor correspondiente al área no entregada en sitio mediante el pago de una suma de dinero al Distrito Capital.

El monto por compensar será calculado con base en lo siguiente. El pago compensatorio se efectuará al fondo cuenta o el mecanismo establecido para tal fin, de acuerdo con lo establecido por la Secretaría Distrital de Planeación y tendrán que aplicar la siguiente fórmula:

$$PD = (AT * Fd) * Vref * d$$

Donde:

PD: Valor pago compensatorio en dinero en pesos (COP).

AT: Área del terreno en m² de suelo.

Vref: Valor de referencia del AT el proyecto al que corresponde la obligación, definido de manera general por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, del año en el que se realice el pago de esta compensación.

Fd: Porcentaje de cálculo para pago compensatorio en dinero, según las siguientes tablas.

d= el valor d se calculará de acuerdo con la progresividad que se muestra a continuación. Adicionalmente, podrá ser reglamentado por la Secretaría Distrital de Planeación, en ningún caso podrá ser inferior a 0,25.

- d. Hasta el 31 de diciembre de 2024 así: $d=0,25$
- e. Hasta el 31 de diciembre de 2027 así: $d=0,45$
- f. Desde el 1 de enero de 2028 así: $d=0,75$

RENOVACIÓN URBANA	
IC Efectivo (ICe)	Forma de cumplimiento de la obligación
	Porcentaje para pago compensatorio en dinero (Fd)
$ICe \leq 1,3$	N/A
$1,3 < ICe \leq 2$	N/A
$2 < ICe \leq 3$	7%
$3 < ICe \leq 4$	15%
$4 < ICe \leq 5$	25%
$5 < IC \leq 6$	34%
$6 < IC > 7$	35%

Parágrafo 1: Se deberá realizar el pago compensatorio en dinero con destinación específica para la adquisición de suelo en el marco de la estrategia de generación de espacio público en UPL deficitarias y en los proyectos de la Secretaría Distrital del Hábitat.

Parágrafo 2: Las Áreas de Integración Multimodal no tendrán que cumplir con el pago compensatorio en dinero (PD), en su lugar darán cumplimiento a la obligación para mejorar las condiciones de infraestructura y prestación del servicio de transporte público – Fcu.

Artículo 5º PROCEDIMIENTO EL PAGO COMPENSATORIO EN DINERO DE CESIONES PARA LOS PROYECTOS URBANOS EN TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA, ADOPTADO MEDIANTE PLAN PARCIAL Y DELIMITADO DENTRO DE LA ACTUACIÓN ESTRATEGICA ZIBO. El desarrollador deberá presentar ante la Secretaría Distrital de Planeación en la formulación la propuesta de compensación económica, que incluirá el área exacta no cedida en sitio, el cálculo del valor de la compensación basado en la formula del artículo anterior y la justificación técnica correspondiente. La Secretaría Distrital de Planeación, en coordinación con la Secretaría Distrital de Hacienda, evaluará la

propuesta y, si es aprobada, emitirá una resolución con el valor final de la compensación. Esta compensación deberá ser cancelada antes de la obtención de la licencia de construcción o de la autorización final del proyecto.

Artículo 6º.- El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, D.C., el primer (1) día del mes de septiembre de 2025.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

CARLOS FERNANDO GALÁN

Alcalde Mayor.

ÚRSULA ABLANQUE MEJÍA

Secretaria Distrital de Planeación

Capítulo 12. Bibliografía

1. Normativa jurídica

Congreso de la República de Colombia. (1991). *Constitución Política de Colombia*. Bogotá: Imprenta Nacional.

Congreso de la República de Colombia. (1997). Ley 388 de 1997: *Por la cual se ordena el desarrollo territorial municipal y distrital*. *Diario Oficial*, 43.091.

Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2015). Decreto 1077 de 2015: *Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio*. *Diario Oficial*, 49.523.

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2020). Decreto Distrital 077 de 2020: *Restricciones a la circulación de vehículos de carga en el Distrito Capital*. Bogotá: Alcaldía Mayor.

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2021). Decreto Distrital 555 de 2021: *Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación.

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). Resolución 2000 de 2023. *Por la cual se adoptan las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZiBo y Chapinero Verde e Inteligente las cuales conforman el Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.*

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2023). Decreto Distrital 563 de 2023: *Por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*.

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2023). Secretaría Distrital de Planeación. (2023). Decreto Distrital 574 de 2023: *Reglamentación de las Unidades de Planeamiento Local del sector Centro Ampliado*. Bogotá: SDP.

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2024). Decreto Distrital 466 de 2023: *Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa el Anexo No. 5 “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos” del Decreto Distrital 555 de 2021*.

2. Documentos técnicos, estudios y estadísticas

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. Bogotá: DANE.

Cámara de Comercio de Bogotá. (2022). *Registro de Establecimientos Económicos (corte a mayo de 2022)*. Bogotá: CCB.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2022). *Plan Maestro de Movilidad de Bogotá*. Bogotá: SDM.

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Documento Técnico de Soporte – Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBO)*. Bogotá: SDP.

Secretaría Distrital de Planeación & RenoBo. (2023). *Anexo técnico de la Actuación Estratégica ZIBO – Definición de lo público*. Bogotá: SDP.

Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM. (2023). *Informe sobre calidad del aire en Bogotá*. Bogotá: IDEAM.

Secretaría Distrital de Ambiente. (2023). *Boletines de calidad del aire de Bogotá*. Bogotá: SDA.

Aeronáutica Civil de Colombia. (2024). *Estadísticas de carga aérea en el Aeropuerto El Dorado*. Bogotá: Aerocivil.

RenoBo. (2025). *Documento Técnico de Soporte de la Actuación Estratégica ZIBO (RENOBO)*. Bogotá: RenoBo – SDP.

Invest in Bogotá. (2025). *Bogotá: Plataforma logística y de inversión internacional*. Bogotá.

3. Referentes internacionales de logística de última milla

Ayuntamiento de Ámsterdam. (2021). *Logística urbana sostenible: Programa de logística de última milla en Ámsterdam*. Ámsterdam: Amsterdam Municipality.

CTPark Amsterdam City. (2022). *Amsterdam Logistic Cityhub / CTPark*. Ámsterdam: CTPark Group.

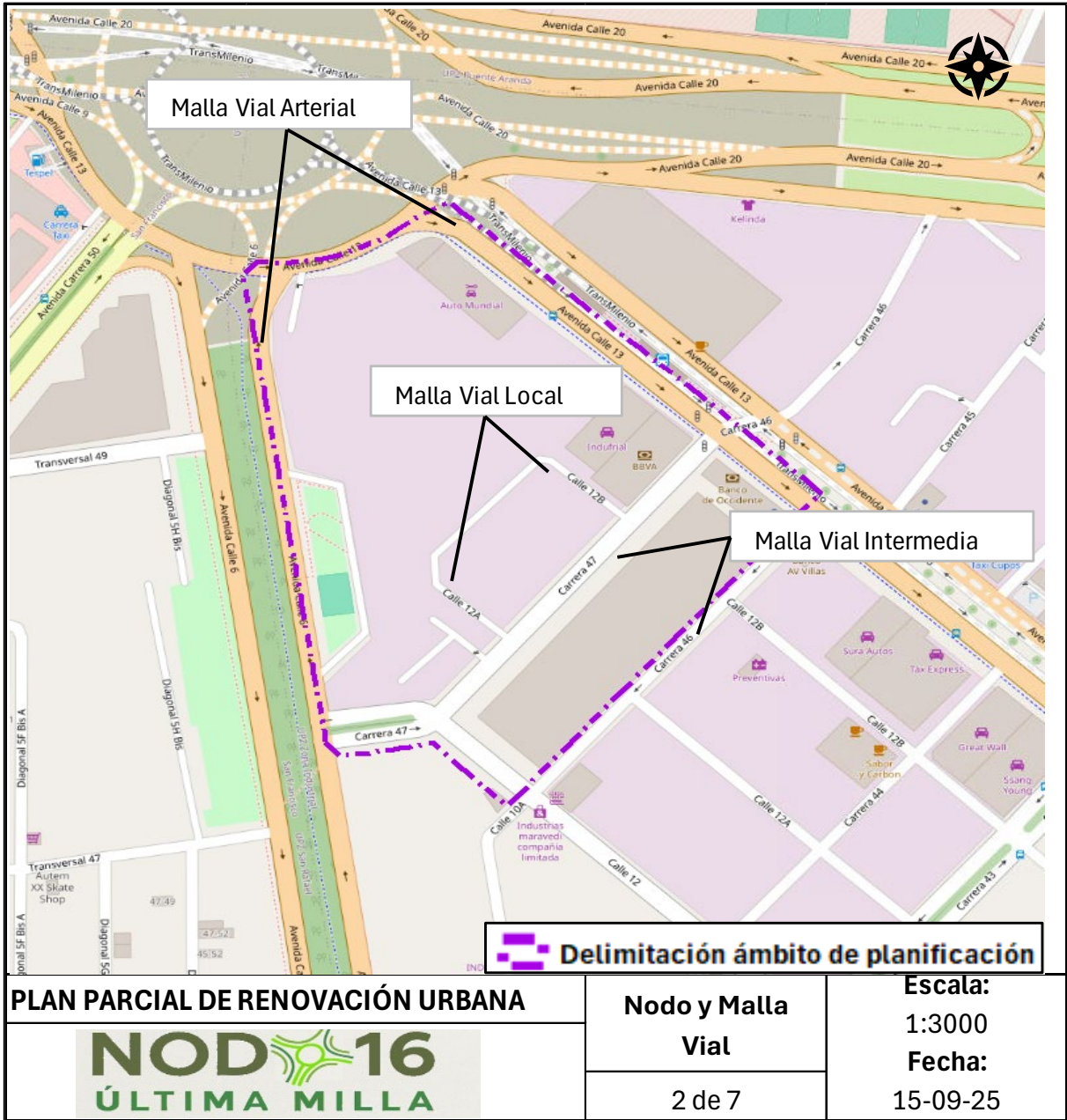
Paddington Central. (2022). *Urban logistics and regeneration in London*. Londres: Paddington Central Development.

Bronx Logistic Center. (2022). *Urban logistics development in New York*. New York City: Bronx Logistics.

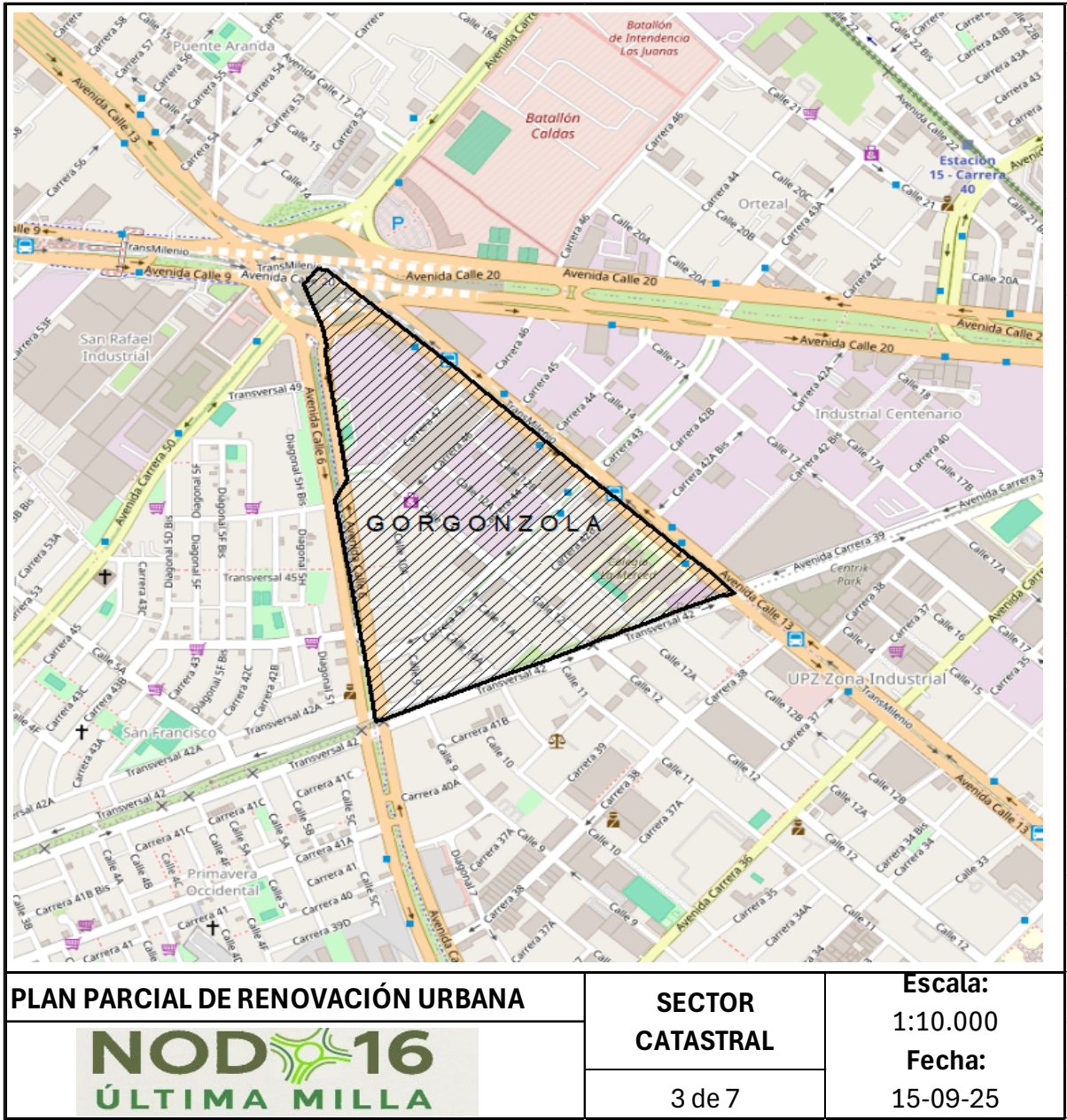
Anexo 1: Fichas técnicas.



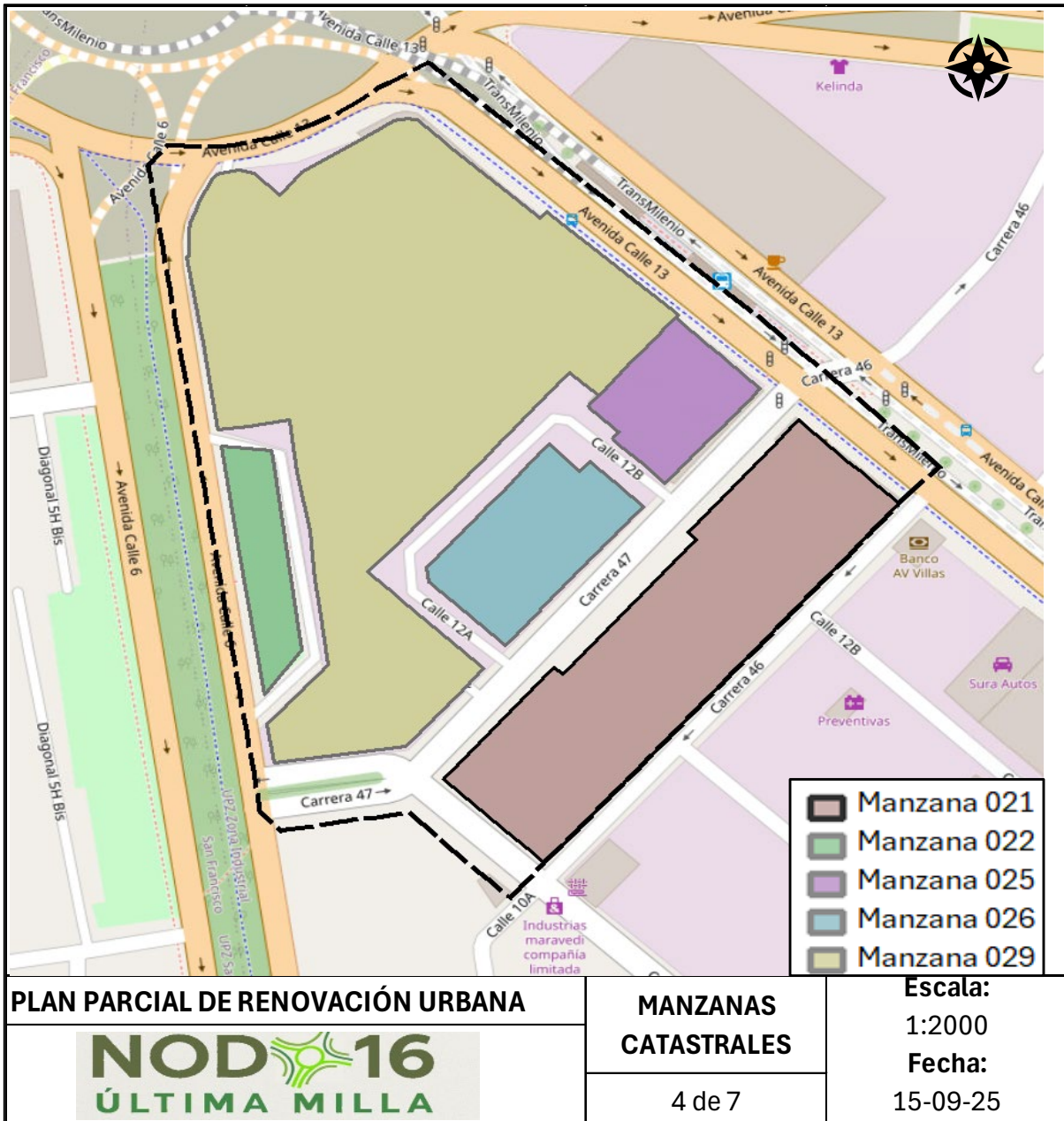
Fuente: Elaboración propia (2025).



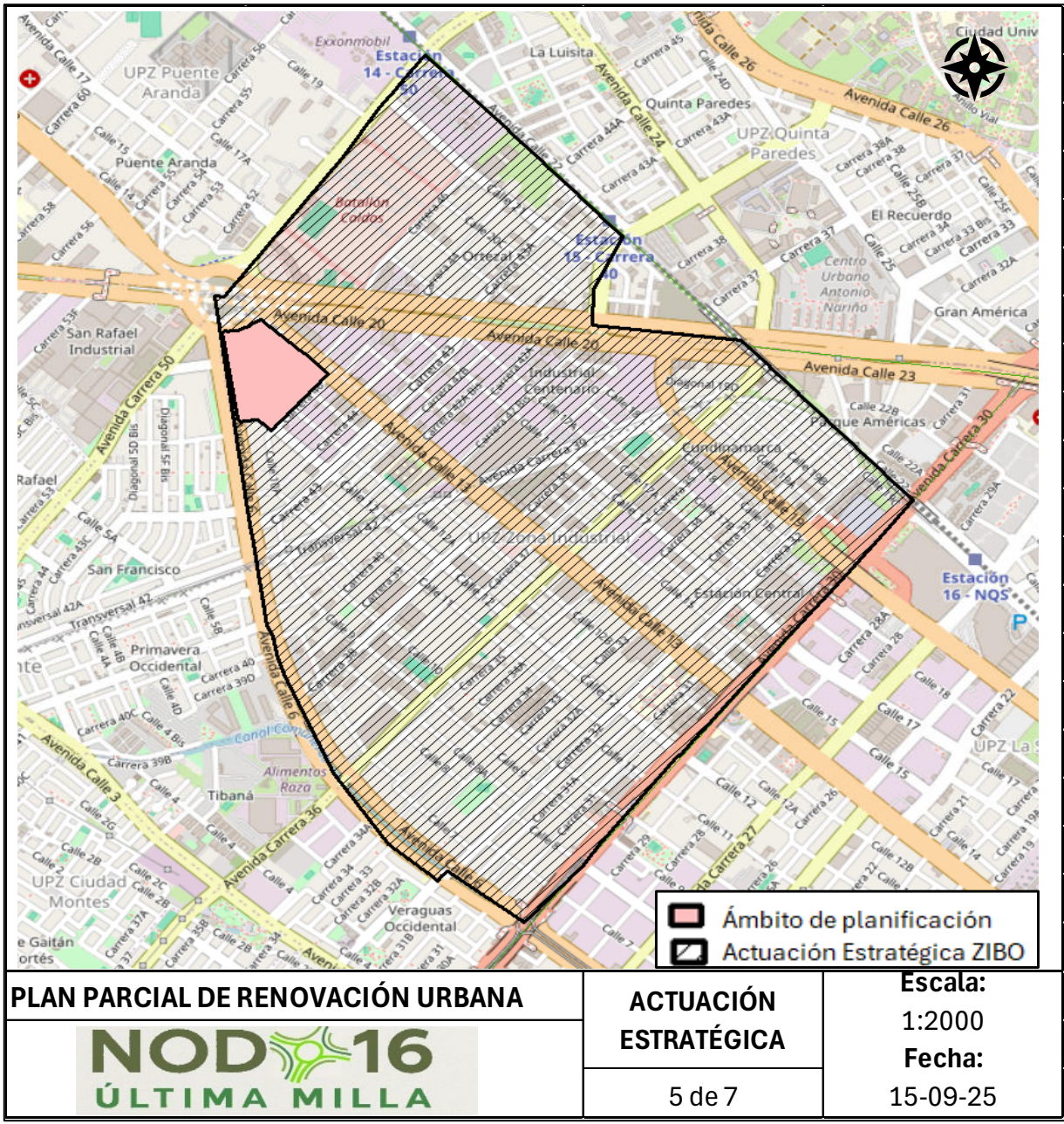
Fuente: Elaboración propia (2025).



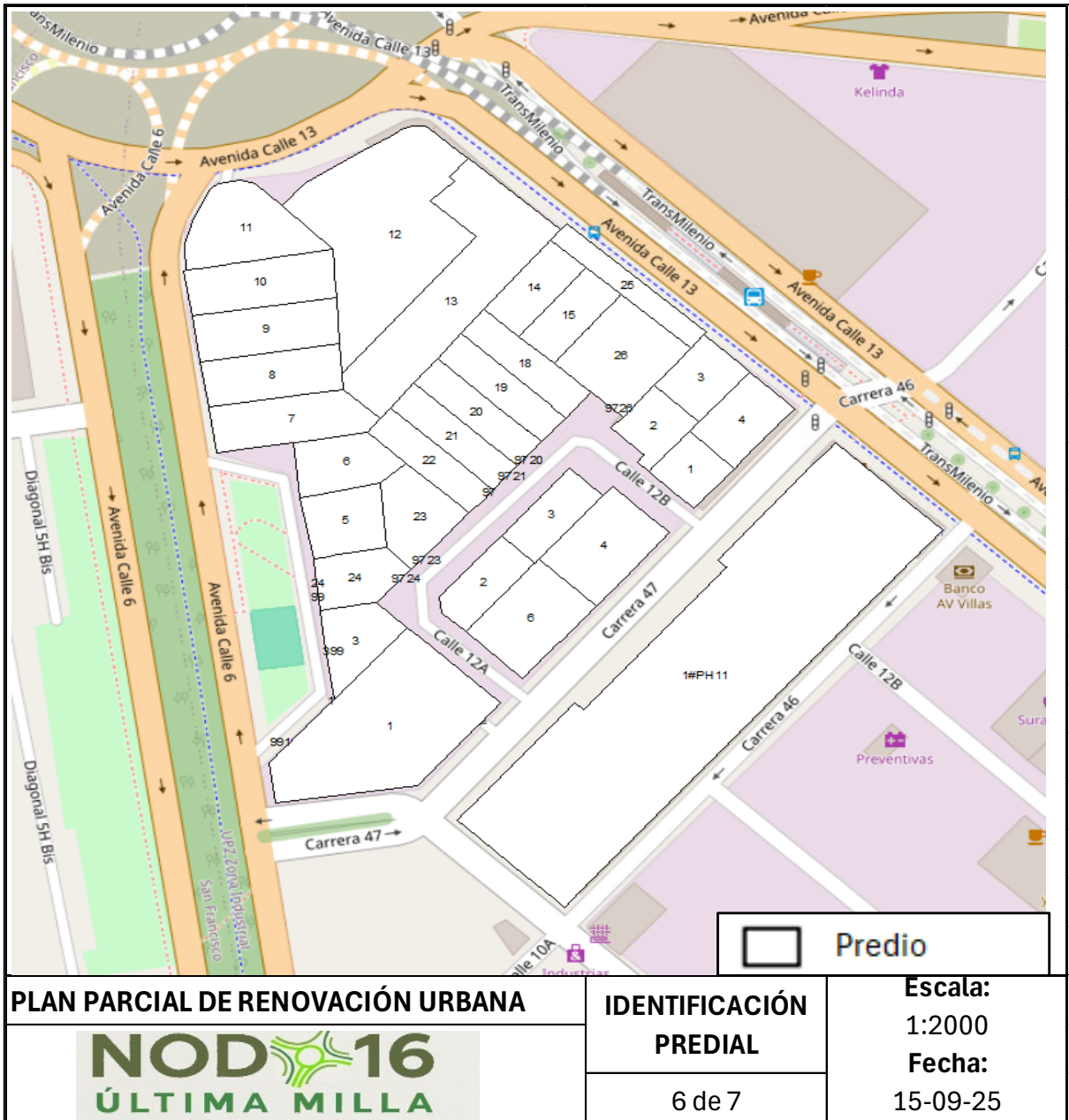
Fuente: Elaboración propia (2025).



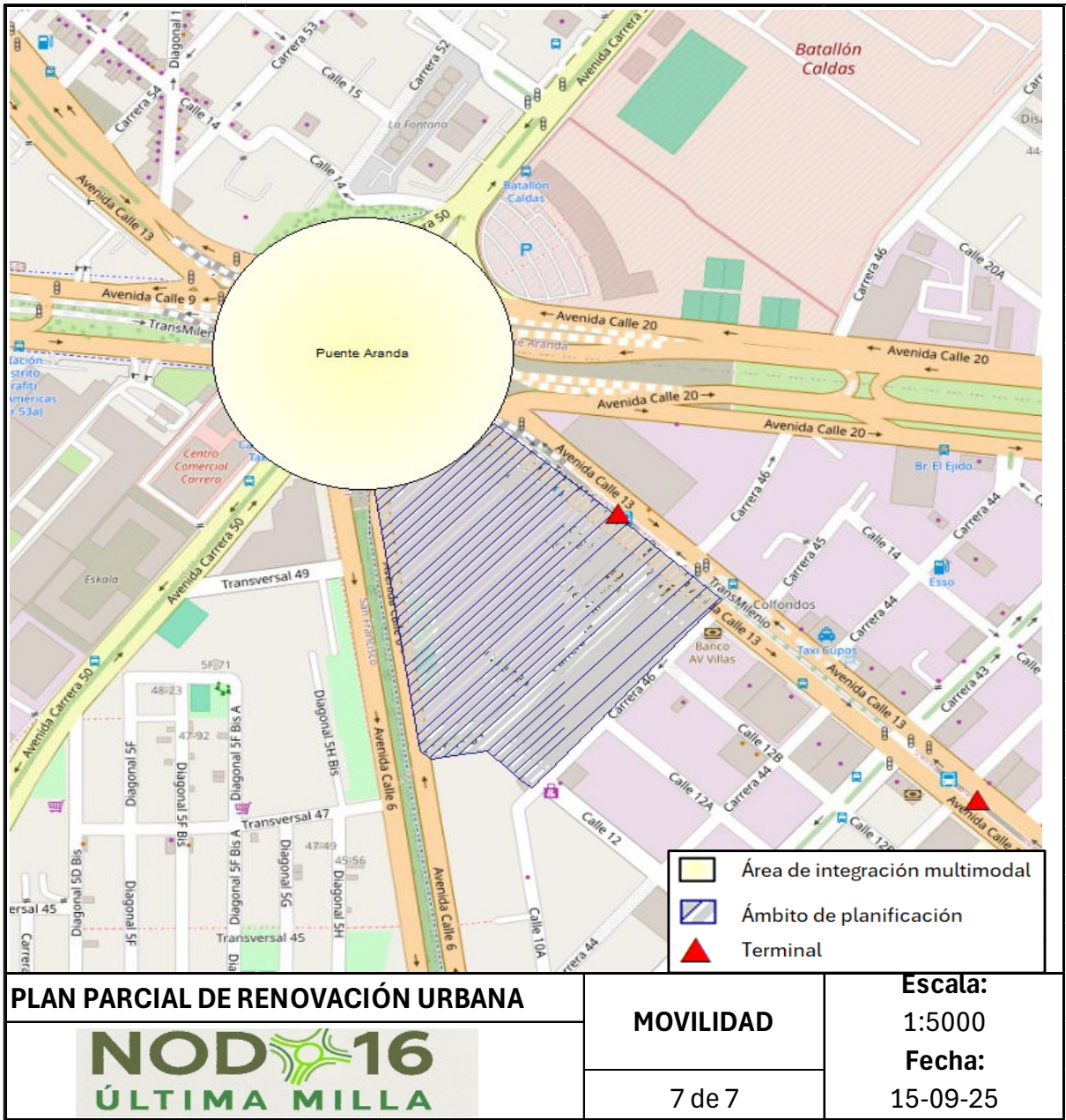
Fuente: Elaboración propia (2025).



Fuente: Elaboración propia (2025).



Fuente: Elaboración propia (2025).



Fuente: Elaboración propia (2025).