

Señores

## COMITÉ DIRECTIVO

### MACROPROYECTO URBANO REGIONAL DEL AEROPUERTO EL DORADO

Bogotá, D.C. Diciembre de 2011

## Informe ejecutivo sobre los avances del “Convenio interadministrativo de cooperación para aunar esfuerzos dirigidos al desarrollo armónico y planificado del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado”

---

### Presentación

En el marco del Documento CONPES 3490 de 2007 y el Convenio Interadministrativo del asunto suscrito el 14 de septiembre de 2009, mediante el cual se atribuye al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), actualmente Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio (MVCT)<sup>1</sup> en calidad de Secretaria de Apoyo entre otras funciones, *remitir a los miembros del Comité Directivo los documentos y anexos que deban ser examinados y tenidos en cuenta en desarrollo de las reuniones*, a continuación nos permitimos exponer lo siguiente:

El MURA es un instrumento estratégico de política de ordenamiento territorial para el área de influencia directa del Aeropuerto Luis Carlos Galán Sarmiento<sup>2</sup>, en el cual se establecen lineamientos y acciones urbanísticas para incentivar el aprovechamiento de las potencialidades territoriales de la subregión bajo un modelo territorial desconcentrado, con centros urbanos compactos e interconectados entre sí, otorgándole al Aeropuerto el rol central en ese ordenamiento. El área del estudio MURA elaborado en 2008 por TAU Consultoría Ambiental, está determinada por 17 municipios más el Distrito Capital, que comprende un Área 340.625 Hectáreas.

En este sentido, el presente informe pretende someter a consideración y aprobación del Comité Directivo del Macroproyecto Urbano Regional Aeropuerto El Dorado, las siguientes propuestas para dar inicio a su implementación: i) acciones prioritarias para la implementación del MURA, ii) delimitación del área de Influencia directa, iii) relación de proyectos y lineamientos para garantizar la

---

<sup>1</sup> Decreto 3571 de 2011

<sup>2</sup> Mediante la Ley 1406 de 2010 el Congreso de la República cambió el nombre del “Aeropuerto Internacional El Dorado” de Bogotá, por el de “Aeropuerto Internacional Luis Carlos Galán Sarmiento”. Actualmente cursa en el Congreso de la República el Proyecto de Ley N° 069 de 2011 (Senado) y 051 de 2010 (Cámara) “Por el cual, se modifica la Ley 75 de 1989 y se dictan otras disposiciones”, cuyo objetivo fundamental es que el terminal aéreo de Bogotá D.C., conserve su nombre tradicional “Aeropuerto Internacional El Dorado”, adicionándole “Luis Carlos Galán Sarmiento”.

implementación del MURA, iv) escenarios de esquemas institucionales para el desarrollo del MURA, v) avances para la implementación del MURA y, vi) recomendaciones para la implementación del macroproyecto.

### 1) Priorización de acciones para la implementación del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado - MURA

Posteriormente a la suscripción del Convenio Interadministrativo, la Secretaría de Apoyo ejercida por el MVCT en coordinación con las entidades participantes y sus miembros delegados para la conformación del Comité Técnico Asesor (CTA), sesionaron en 13 mesas de trabajo entre 2008 y 2010 y 14 sesiones durante 2011, con el fin de definir temas prioritarios relacionados con el MURA y el desarrollo de la estrategia institucional, con el propósito de cumplir con los objetivos del convenio interadministrativo y el citado CONPES, los cuales se recomiendan ser abordados en el siguiente orden:

**Tabla 1. Temas prioritarios relacionados con el MURA**

No.	Tema principal	Temas asociados
1	Aprobación del Reglamento Operativo del Comité Directivo	<b>a. Acta de aprobación del Reglamento Operativo del Comité Directivo: Para firma del Comité Directivo del MURA</b>
2	Adopción, gestión y ejecución del MURA	a. Análisis de los instrumentos normativos, de gestión y mecanismos de financiación públicos (p.e. valorización, plusvalías, reparto equitativo de cargas beneficios) y privados, para la concertación de decisiones en la planeación y ejecución de proyectos del área de influencia directa <b>b. Creación de la entidad gestora del Macroproyecto: Recomendada en el presente informe</b> c. Plantear mecanismos de Asociación Público-Privada para la formulación y ejecución de proyectos en torno al MURA.
3	Evaluación de estudios y demás insumos técnicos asociados al Macroproyecto	a. Revisión y validación del estudio MURA (17 municipios) y MOT (25 municipios) e información técnica de operación aeronáutica. <b>b. Validación de los estudios MURA y MOT en el ámbito Aeropolis (Escenario de corto plazo o primera fase): Recomendado en el presente informe a nivel de lineamientos.</b> <b>c. Delimitación del área de influencia: Recomendado en el presente informe.</b> d. Otros estudios. e. Revisión de la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá. f. Ordenamiento físico, funcional y de gestión del Corredor Férreo de Occidente de la Sabana de Bogotá. g. En materia ambiental (Cuenca del Río Bogotá, revisión y actualización del Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado y otros estudios).

No.	Tema principal	Temas asociados
4	Concertación del ordenamiento territorial entre el Distrito y los municipios en torno al MURA	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Construcción de una estrategia integral de ordenamiento territorial entre la Gobernación, el Distrito y los municipios en torno al MURA.</li> <li>b. Con el Liderazgo del Departamento de Cundinamarca incluir los instrumentos de gestión y asociación establecidos en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT).</li> <li>c. Definir las decisiones administrativas (Normas urbanísticas, planes, programas, presupuestos, entre otros) y las actuaciones urbanísticas (proyectos de infraestructura, equipamientos, etc.) frente al ordenamiento del área de influencia del Aeropuerto El Dorado.</li> </ul>
5	Definición de la infraestructura vial e intermodalidad de transporte en torno al MURA	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Vías nacionales, regionales y locales para accesibilidad al Aeropuerto.</li> <li>b. TransMilenio.</li> <li>c. Tren de Cercanías.</li> <li>d. Otros medios de transporte</li> </ul>
6	Actualizar, priorizar, formular y aprobar los proyectos estratégicos en torno al MURA	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Revisar los proyectos estratégicos previstos en el estudio del MURA.</li> <li>b. Río Bogotá</li> <li>c. <b>Los proyectos en el ámbito Aeropolis: Propuestos en el presente documento</b></li> <li>d. Otros proyectos</li> </ul>
7	Socialización y diálogo con los diferentes actores involucrados para implementar las propuestas en torno al MURA.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Estrategia de diálogo, socialización, participación y concertación con los municipios, comunidades que hacen parte del área de influencia.</li> <li>b. Organismos de control.</li> </ul>
8	Elaboración y aprobación del documento final del MURA	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Actualización y armonización del MURA y demás insumos para la aprobación del Documento final, en el ámbito de los 17 municipios establecidos en el estudio MURA.</li> <li>b. Revisión e identificación de los instrumentos de gestión de la LOOT y su pertinencia para su aplicación en el MURA (p.e. Región Administrativa de Planificación Especial (RAPE) o Contratos o Convenios Plan).</li> </ul>

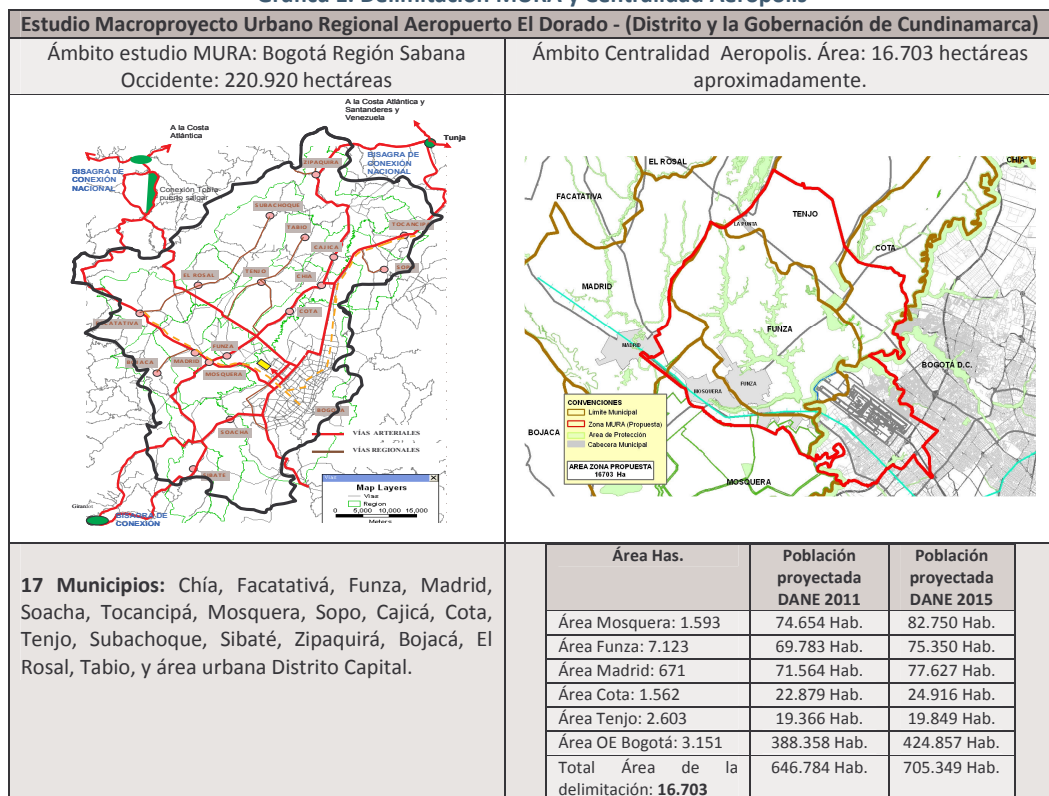
## 2) Área de Influencia del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado - MURA

El Comité Técnico Asesor (CTA) considera que el punto de partida para la toma de decisiones sobre el entorno del Aeropuerto en cuanto al desarrollo de su expansión y modernización, es la revisión, validación y redefinición del ámbito territorial, sobre el cual deban acometerse en el corto, mediano y largo plazo, las principales acciones que orienten el desarrollo armónico y planificado del Área de Influencia Directa del Aeropuerto (ámbito Aeropolis), esto a su vez teniendo en cuenta que en la actualidad las necesidades de crecimiento de la infraestructura y el aumento de capacidad de operaciones aeronáuticas, progresivamente superan los tiempos asociados a los procesos de planificación, concertación y ejecución de actuaciones urbanas sobre el territorio.

De esta manera, el CTA se dio a la tarea de realizar la revisión de los lineamientos dados por el estudio MURA con relación a la delimitación del área de influencia requerida para la planificación y

prospectiva de desarrollo del Aeropuerto. A continuación se presenta la delimitación del estudio MURA y la delimitación que determinó el CTA para su intervención en la primera fase del macroproyecto y que se denomina Centralidad Aeropólís.

**Gráfica 1. Delimitación MURA y Centralidad Aeropólís**

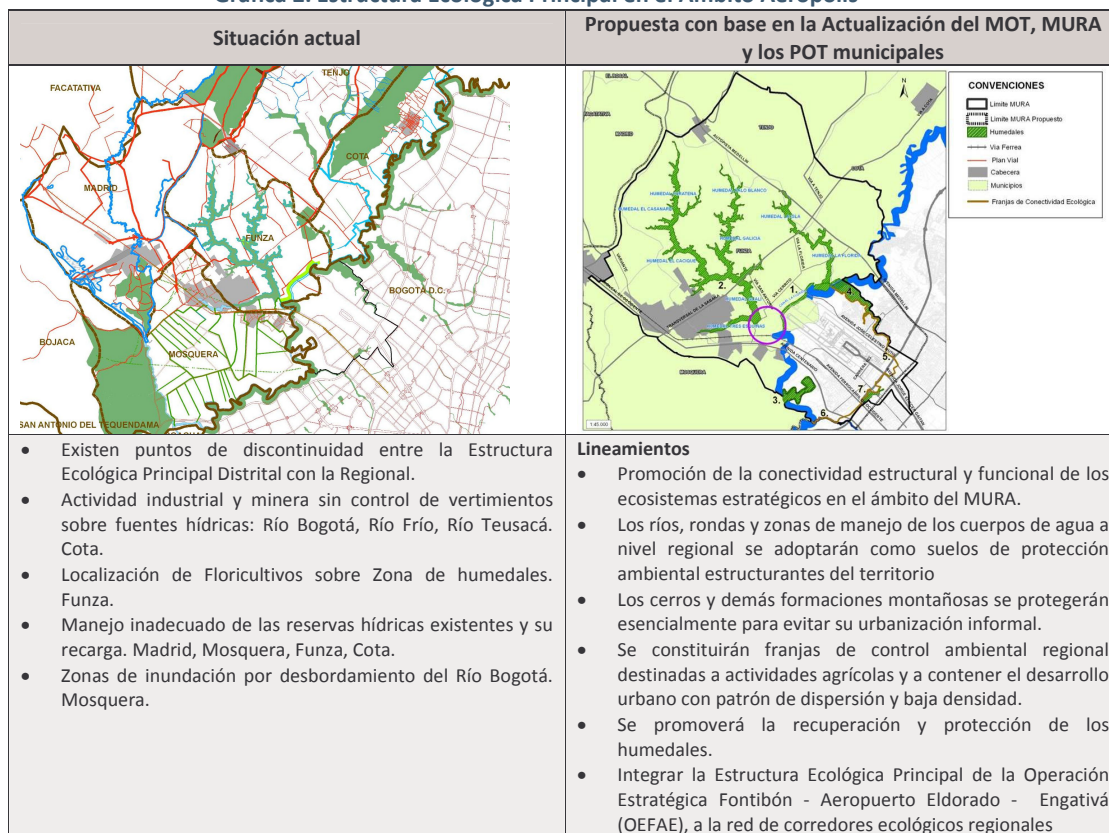


Datos: TAU Consultoría Ambiental (2008), Dirección de Operaciones Estratégicas – Secretaría Distrital de Planeación.  
 Nota: Para una revisión mas detallada del área de influencia remitirse al Documento Técnico de soporte, Capítulo 2

### 3) Relación de proyectos de la Centralidad Aeropólís y lineamientos de ordenamiento territorial para garantizar los planteamientos del MURA

### 3.1. Estructura Ecológica Principal

Gráfica 2. Estructura Ecológica Principal en el Ámbito Aeropolis



Los proyectos identificados que garantizan conectividad de la Estructura Ecológica Principal son los siguientes:

Tabla 2. Relación de proyectos para garantizar conectividad de la Estructura Ecológica Principal en el Ámbito Aeropolis

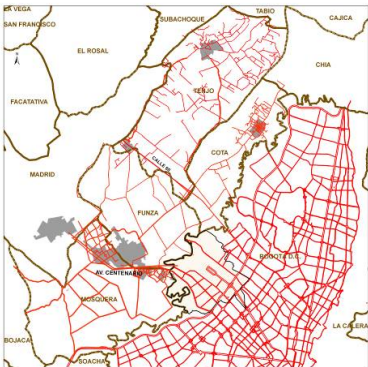
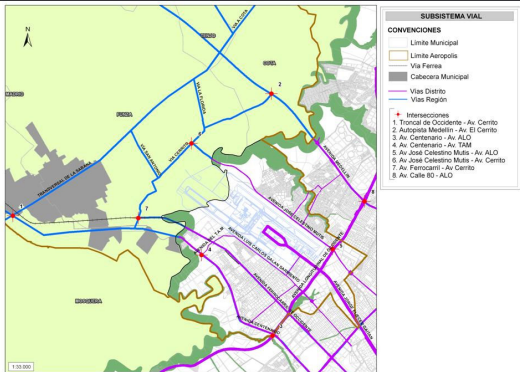
No.	Proyecto	Componente
1	Proyecto FIAB Río Bogotá	Adecuación hidráulica
		Diseño paisajístico
		Conectividad

2	Parque Lineal Fonce	Adecuación hidráulica, diseño paisajístico y conectividad, Humedales Gualí, Tres Esquinas, La Florida, El Cacique, Galicia, La Isla, Casanare, Furatena y Palo Blanco
3	Humedal Meandro del Say	Recuperación ronda hidráulica
	Humedal Jaboque	Recuperación ronda hidráulica
5	Franja de conectividad Jaboque-Capellanía	Conformación de franjas
6	Franja de conectividad Capellanía-Fucha	Conformación de franjas
7	Humedal Capellanía	Recuperación ronda hidráulica

### 3.2. Estructura Funcional y de Servicios

#### 3.2.1. Sistema de Movilidad (subsistema vial y subsistema de transporte)

**Gráfica 3. Sistema de Movilidad en el Ámbito Aeropolis**

Situación actual	Propuesta con base en la Actualización del MOT, MURA y los POT municipales
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Las principales vías de conexión con la sabana occidente son la calle 13 y la calle 80, las cuales presentan saturación dada la concentración de carga, transporte público y particular, siendo esta la principal vía de carga y de pasajeros de conexión con Bogotá.</li> <li>Las Avenidas Luis Carlos Galán y José Celestino Mutis, de especial interés para el Aeropuerto, no están debidamente resueltas.</li> <li>Carencia de un Plan Maestro de Movilidad Regional</li> </ul>	<p><b>Lineamientos:</b></p> <p><b>Subsistema Vial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La estructuración de las ciudades a partir de los sistemas de circulación y tramas deberán orientar su desarrollo hacia la definición de mallas continuas y sistemas de grandes ejes.</li> <li>El subsistema vial estará orientado hacia la eficiencia funcional en términos de generación de accesibilidad y/o conectividad</li> <li>El circuito de movilidad de la Aeropolis deberá asegurar la conexión con los corredores regionales.</li> </ul> <p><b>Subsistema de Transporte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El sistema de movilidad deberá a partir de los medios de transporte impulsar la consolidación y densificación de los centros urbanos</li> <li>Se Potenciará el corredor férreo como alternativa modal y estructurador espacial del territorio</li> <li>Se deberá garantizar la articulación y operación integrada de los diferentes modos de transporte en el ámbito de la</li> </ul>

	Aerópolis. • Articular la estructura de movilidad al sistema de transporte público
--	---

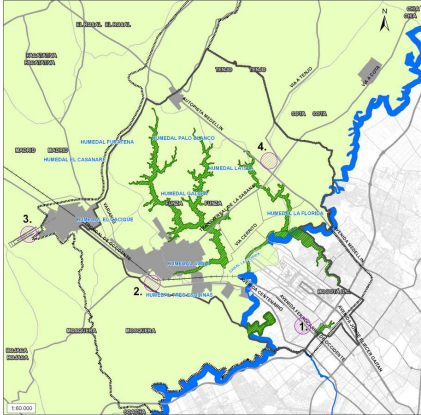
Los proyectos identificados que garantizan la movilidad en el ámbito de la Aerópolis deberán articularse con el Plan Maestro de Movilidad Regional y el Plan Logístico Regional.

**Tabla 3. Relación de proyectos propuestos Sistema de Movilidad**

Subsistema Vial		Subsistema de Transporte
Vía	Intersecciones	
Avenida José Celestino Mutis	Troncal de Occidente con Avenida El Cerrito	Tren de Cercanías
Avenida Longitudinal de Occidente	Autopista Medellín con Avenida El Cerrito	Intercambiador Tren-Estación Bogotá (Avenida Ferrocarril con Avenida Ciudad de Cali)
Avenida Centenario-Troncal de Occidente	Avenida Centenario con Avenida ALO	Intercambiador Tren de Cercanías-Estación Mosquera
Avenida Ferrocarril	Avenida Centenario con Avenida TAM	Intercambiador Tren de Cercanías-Estación Madrid
Avenida TAM	Avenida Jose Celestino Mutis con ALO	Complejo de intercambio modal CIM Calle 13
Avenida Luis Carlos Galán	Avenida Jose Celestino Mutis con Avenida Cerrito	
Avenida Carrera 103	Avenida Ferrocarril con Avenida Cerrito	
Par vial Gonzalo Ariza	Av. Calle 80 con ALO	
Avenida Fontibón		
Calle 80-Autopista Medellín		
Transversal de la Sabana		
Avenida Cerrito		
Vía San Antonio		
Vía La Florida		
Vía Tenjo		

### 3.2.2. Equipamientos

**Gráfica 4. Sistema de Equipamientos en el Ámbito Aeropolis**

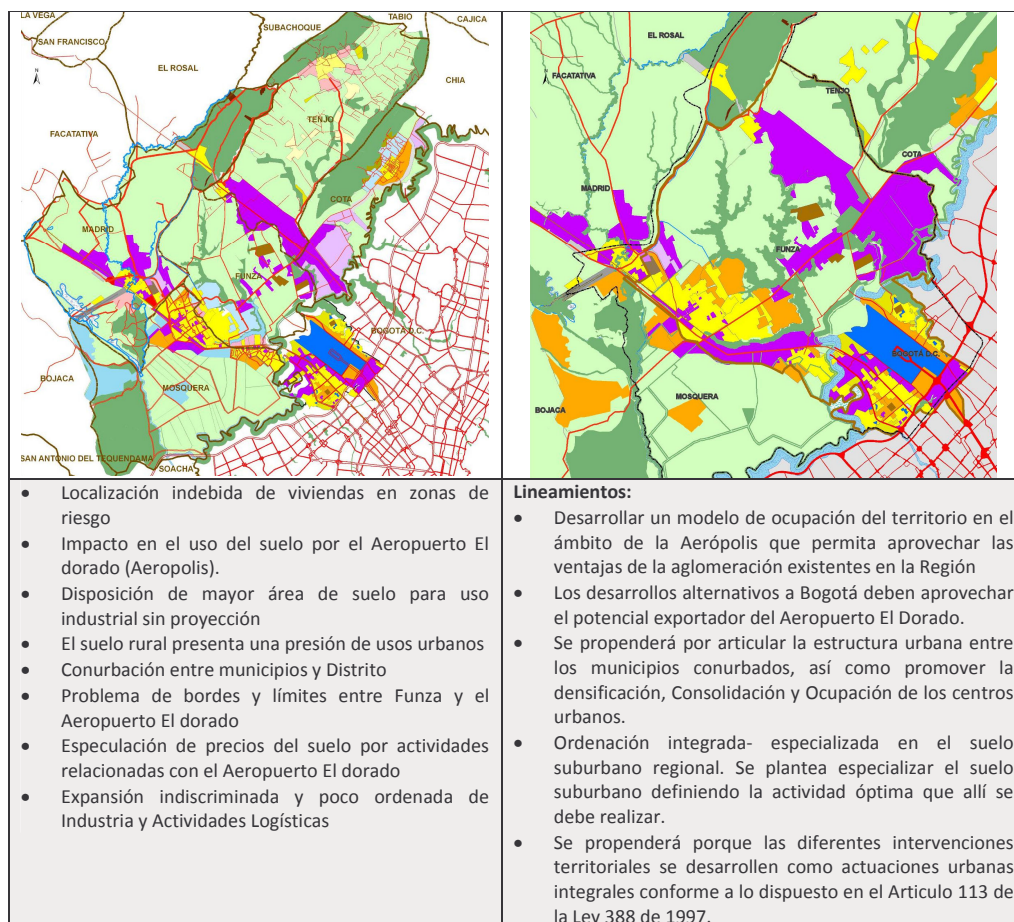
Situación actual	Propuesta con base en la Actualización del MOT, MURA y los POT municipales										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existencia de déficit en infraestructura para la prestación de los servicios de Salud; por ejemplo: el municipio de Tenjo depende del municipio de Madrid para la prestación del servicio; la Población de Cota debe ser atendida en Bogotá, el municipio de Mosquera cuenta con un Hospital de Nivel I pero para otro tipo de servicios se tiene que desplazar a otros municipios.</li> <li>Demanda de Bogotá en educación superior y técnica y servicios de entretenimiento. La mano de obra calificada es un tema importante por cuanto la demanda de las empresas muchas veces debe ser solucionado con la población de Bogotá.</li> </ul>											
<b>Lineamientos:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Los equipamientos deberán disponerse de manera equilibrada en las centralidades.</li> <li>Desarrollar los equipamientos necesarios para potenciar la mano de obra calificada y no calificada, en aras de brindar una educación de alta competitividad</li> </ul>	<b>Proyectos Identificados</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th><th>PROYECTO</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>NODO MULTIPROPOSITO DE EDUCACION TECNICA Y TECNOLÓGICA DE FONTIBON</td></tr> <tr> <td>2</td><td>PARQUE TECNOLÓGICO - MOSQUERA</td></tr> <tr> <td>3</td><td>CENTRO DE EDUCACION Y SERVICIOS AERONAUTICOS - MADRID</td></tr> <tr> <td>4</td><td>CENTRO DE EDUCACION TECNICA Y TECNOLÓGICA - COTA</td></tr> </tbody> </table>	No.	PROYECTO	1	NODO MULTIPROPOSITO DE EDUCACION TECNICA Y TECNOLÓGICA DE FONTIBON	2	PARQUE TECNOLÓGICO - MOSQUERA	3	CENTRO DE EDUCACION Y SERVICIOS AERONAUTICOS - MADRID	4	CENTRO DE EDUCACION TECNICA Y TECNOLÓGICA - COTA
No.	PROYECTO										
1	NODO MULTIPROPOSITO DE EDUCACION TECNICA Y TECNOLÓGICA DE FONTIBON										
2	PARQUE TECNOLÓGICO - MOSQUERA										
3	CENTRO DE EDUCACION Y SERVICIOS AERONAUTICOS - MADRID										
4	CENTRO DE EDUCACION TECNICA Y TECNOLÓGICA - COTA										

### 3.3. Estructura Socioeconómica y espacial

**Gráfica 5. Estructura socioeconómica y espacial**

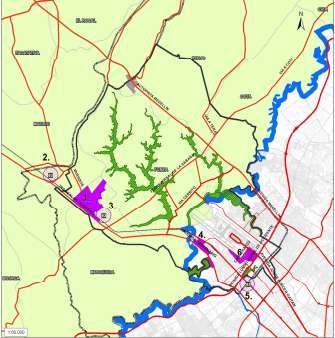
Situación actual	Propuesta con base en la Actualización del MOT, MURA y los POT municipales
------------------	--





**Gráfica 6. Proyectos públicos y privados identificados de la Estructura socioeconómica y espacial**

**Proyectos Estructura Socioeconómica y Espacial - Centralidad Aerópolis**

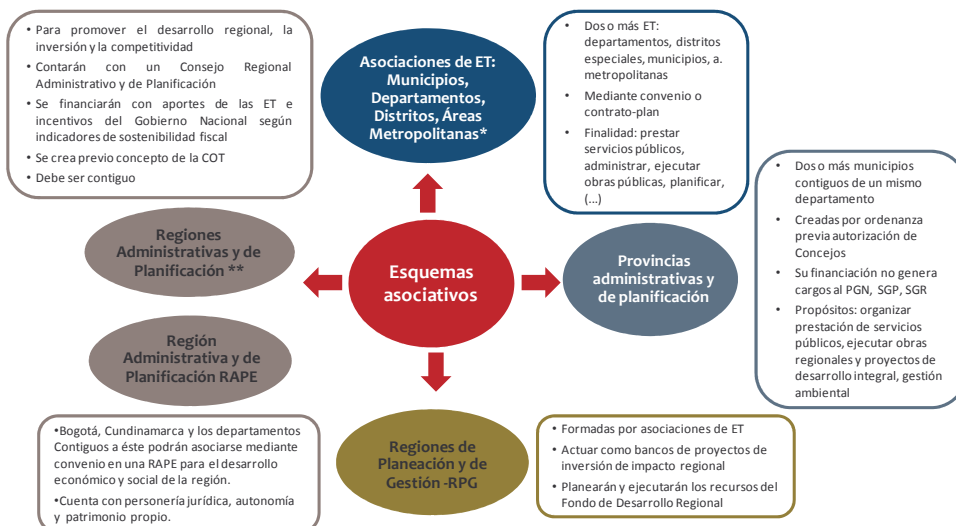
	No.	PROYECTO
	1	CENTRO DE PROCESAMIENTO Y DE VALOR AGREGADO
	2	PROYECTO URBANO INTEGRAL ESTACION MADRID
	3	PROYECTO URBANO INTEGRAL ESTACION MOSQUERA
	4	PLATAFORMA LOGISTICA - ZONA DE RENOVACION URBANA CALLE 13
	5	PROYECTO URBANO INTEGRAL ESTACION AV CIUDAD DE CALI
	6	CENTRO DE CARGA AEREA Y SERVICIOS AEROPORTUARIAS - ZONA DE RENOVACION URBANA PRIORITARIA DE FONTIBON

Para una revisión mas detallada, ver diagnóstico de los municipios de la centralidad Aeropólis en el capítulo 4 del documento técnico de Soporte, lineamientos de ordenamiento territorial en el capítulo 6 e identificación de los proyectos en el capítulo 7.

#### 4) Escenarios de esquemas institucionales para el desarrollo del MURA

La Nación adoptó la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT), mediante la Ley 1454 de 2011, que definió un conjunto de instrumentos que permiten establecer posibilidades de asociatividad territorial y promover un nuevo modelo de relaciones Nación-Territorio, mediante alianzas, asociaciones, convenios o contratos plan (véase el Gráfico 7).

**Gráfico 7. Esquemas asociativos territoriales establecidos en la LOOT**



Fuente: Dirección de Desarrollo Territorial, Departamento Nacional de Planeación (2011).

En tal sentido, el Comité Técnico Asesor del MURA propone al Comité Directivo evaluar los siguientes escenarios para la puesta en marcha del proyecto:

**Escenario 1:** Región Administrativa y de Planificación Especial (RAPE) + Comités de Integración Territorial

**Escenario 2:** Región Administrativa y de Planificación Especial (RAPE) + Comités de Integración Territorial + Entidad Gestora.

**Escenario 3:** Región Administrativa y de Planificación Especial (RAPE) + Entidad Gestora).

A continuación se hace una descripción de cada una de las alternativas institucionales planteadas en los escenarios anteriormente descritos:

### **Región Administrativa y de Planificación Especial (RAPE)**

#### **¿Qué es?**

La RAPE es una entidad conformada por el Distrito Capital y el Departamento de Cundinamarca, con personería jurídica, autonomía financiera y patrimonio propio, cuya finalidad está orientada al desarrollo regional, la inversión y la competitividad, conforme a lo establecido en la ley 1454 de 2011.

#### **Naturaleza Jurídica**

En los términos previstos por el artículo 30 de la Ley 1454 de 2011 la Región Administrativa y de Planeación Especial (RAPE) se constituirá como una persona jurídica de derecho público, con personería jurídica, autonomía financiera y patrimonio propio.

#### **Funciones**

- a) Dictar normas de carácter general para el ordenamiento de su territorio o de parte del mismo que deberán seguir los municipios en la elaboración de sus planes y esquemas de ordenamiento territorial;
- b) Formular y concertar con la Nación y con las entidades territoriales involucradas, los lineamientos y principales instrumentos del plan de desarrollo regional;
- c) Ejercer en el nivel regional, las funciones de planeación que dispone la Ley Orgánica de Planeación;
- d) Articular y orientar desde la perspectiva regional, la ejecución de los proyectos de inversión pública en la Región;

- e) Participar en las sesiones de CONPES, el CONPES Social y el Consejo Nacional de Planeación y las discusiones del Plan nacional de desarrollo;
- f) Participar en la elaboración del presupuesto general de la Nación y dar concepto al DNP y al Ministerio de Hacienda sobre los proyectos ubicados en la región o con especial incidencia sobre ella.
- g) Proteger, conservar y promover la diversidad e integridad del ambiente, los recursos naturales y las áreas de especial importancia ecológica;
- h) Estructurar, financiar y gestionar negocios ambientales, con énfasis en la producción limpia y pago por servicios ambientales.
- i) Promover y gestionar planes y proyectos prioritarios en materia de movilidad regional, equipamientos e infraestructura, conjuntamente con la Nación, las entidades territoriales involucradas y el sector privado.
- j) Formular y ejecutar iniciativas que fomenten las inversiones y el empleo y crear mecanismos e instrumentos financieros que cumplan los mismos fines.
- k) Cumplir las funciones que le sean asignadas, transferidas, delegadas, convenidas o concertadas por la Nación, los departamentos que las conforman y sus respectivas entidades descentralizadas y prestar los servicios correspondientes;
- l) Promover el fortalecimiento institucional de los Departamentos, corporaciones autónomas regionales, distritos y áreas metropolitanas de su área de jurisdicción,
- m) Administrar el Banco Regional de Programas y Proyectos de inversión pública, integrante de la red nacional, y apoyar la operación de un banco de proyectos de inversión privada.
- n) Crear el Consejo Regional Administrativo y de Planificación como instancia técnica y asesora de la Región Administrativa y de Planificación, en los términos previstos por el artículo 31 de la Ley 1454 de 2011.
- o) Promover la creación de Comisiones Departamentales y municipales de Ordenamiento Territorial que dentro de su jurisdicción se establezcan, en los términos previstos por el artículo 8 de la ley 1454 de 2011.
- p) Acceder a los recursos de cofinanciación que defina el gobierno nacional para proyectos estratégicos de la Región (Artículo 30, Ley 1454 de 2011).

**Integrantes:**

- Distrito Capital
- Departamento de Cundinamarca

## COMITES DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL

### ¿Qué son?

Los comités de integración territorial se encuentran regulados por la Ley 614 de 2000, y funcionan como cuerpos colegiados encargados de coordinar asuntos como la implementación de Planes de Ordenamiento Territorial, la elaboración de la visión estratégica de desarrollo de su área de influencia territorial y la promoción de sistemas de Información geográfica, para municipios de un mismo departamento que conformen un área metropolitana, o aquellos municipios que tengan un área de influencia donde habite un número superior a quinientos mil (500.00) habitantes.

### Naturaleza Jurídica

Los Comités de Integración Territorial no reemplazan, ni se constituyen en instituciones político-administrativas de nivel sub.-regional como las áreas metropolitanas o las asociaciones de municipios.

### Funciones

1. Armonización y coordinación de acciones de ordenamiento (Conflicto en bordes) por usos del suelo entre los municipios del área de influencia del MURA y el Distrito.
2. Promoción, discusión y concertación de la visión de largo plazo de su área de Influencia.
3. Discusión en temas de movilidad (SITP, tren de cercanías) y seguimiento a programas y proyectos.
4. Desarrollo, coordinación y consolidación de sistemas de información regional y observatorios de dinámica regional.
5. Orientación de la discusión sobre temas fiscales y tributarios para los municipios integrantes y Bogotá.
6. Servir de instancia para la discusión y validación de proyectos de alto impacto y gran escala (Puertos, Aeropuertos, Macroproyectos, Equipamientos).

### Integrantes:

- El alcalde del municipio principal, que en este caso sería el Distrito Capital.
- Los alcaldes de los municipios circunvecinos que hacen parte del área de influencia. (En este caso los municipios que hacen parte del área de influencia del MURA)
- El gobernador o gobernadores a los cuales pertenecen los municipios que hacen parte del área de influencia o sus delegados, que en este caso correspondería al Gobernador de Cundinamarca.
- El director o directores de la Corporación Autónoma Regional que tenga jurisdicción en el área de influencia, que en esta caso sería la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.
- Un delegado del Ministro de Vivienda Ciudad y Territorio, con voz y sin voto.
- Un delegado del Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con voz y sin voto.
- Un delegado del Ministro del Interior y Justicia, con voz y sin voto.

- Dos (2) representantes de los gremios productivos y/o económicos de la región; y
- Un (1) representante de las organizaciones no gubernamentales de la región.

### **Entidad gestora (Empresa de Desarrollo Territorial – EDT)**

#### **¿Qué es?**

La Empresa de Desarrollo Territorial (EDT) busca identificar, desarrollar y proveer el suelo urbanizado necesario para desarrollar aquellos proyectos de interés general y de alcance regional que generen un claro beneficio social, en directa colaboración con el sector inversionista privado.

#### **Naturaleza Jurídica**

La naturaleza jurídica de la EDT sería la de una empresa pública institucional bajo formas privadas de personificación, muy en particular bajo la forma de sociedad comercial, lo que conduce a la actuación bajo un régimen de Derecho Privado de una entidad empresarial que se ha personificado bajo una forma jurídica pública. En este caso concreto, el 100% del capital societario será de origen público, siguiendo las directrices de la Gobernación de Cundinamarca y el Distrito Capital de Bogotá. En tal sentido, la figura recomendada por la consultoría es la asociación de empresas industriales y comerciales del estado.

#### **Funciones**

1. La realización en el territorio de la región, de toda clase de actuaciones relacionadas con la preparación de suelo para cualquier uso en sus diversos aspectos y etapas de planeación urbanística;
2. La promoción inmobiliaria de oficinas, centros y locales comerciales, parques temáticos, tecnológicos, zonas industriales y viviendas, incluyendo la comercialización de todos ellos;
3. La realización de estudios de necesidades de vivienda, industria y otros usos terciarios; así como el diseño y la gestión de programas de ayudas y fomento de la vivienda de interés social y la realización de acciones informativas y divulgativas en cualquiera de estas materias;
4. La adquisición y enajenación de terrenos y de toda clase de inmuebles;
5. La gestión y prestación de toda clase de servicios urbanos o cualesquiera otros que sean necesarios para el desarrollo de las diversas promociones inmobiliarias;
6. El desarrollo, la conservación y explotación de obras y edificios públicos, instalaciones y servicios cuya ejecución se estime adecuada para el interés público en el ámbito territorial de la región;

7. La negociación y acuerdo de operaciones financieras con entidades bancarias para acometer las actuaciones regionales estratégicas.
8. La realización de cualquier actividad complementaria, conexa o útil para el desarrollo de las anteriores.

### Integrantes

Las entidades que podrían asociarse para conformar la empresa de desarrollo territorial bajo la figura de la asociación de empresas industriales y comerciales del Estado, serían la Empresa Inmobiliaria de Cundinamarca y la Agencia de Desarrollo de Cundinamarca (ADECUN), por una parte, y la Empresa de Renovación Urbana de Bogotá D. C. y la Corporación para el Desarrollo y la Productividad Bogotá Región (Invest in Bogotá), por la otra parte.

### 5) Avances para la implementación del MURA

**Comentario [d1]:** Para diligenciar por la Gobernación de Cundinamarca

Dentro de las acciones adelantadas para la implementación del MURA se encuentran las siguientes:

Acción y/o Proyecto adelantado	Entidad responsable de la ejecución de la Acción o Proyecto	Estado (Finalizado, En Formulación)
Formulación de la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado - OEFAE	Secretaría Distrital de Planeación / Dirección de Operaciones Estratégicas	Finalizado
Análisis de la estructura empresarial de las apuestas productivas de Bogotá y los municipios de las provincias de Soacha, Sabana Centro y Sabana Occidente	Secretaría Distrital de Planeación / Dirección de Integración Nacional, Regional e Internacional	Finalizado
Armonización del POT de Bogotá y los POT de los municipios de las provincias de Sabana Centro y Sabana Occidente	Secretaría Distrital de Planeación / Dirección de Integración Nacional, Regional e Internacional	Finalizado
Visitas y trabajo técnico con los municipios de la Aerópolis con el propósito de llegar a acuerdos de planificación conjunto en el marco del MURA	Secretaría Distrital de Planeación / Dirección de Operaciones Estratégicas	Finalizado
Elaboración de documento que consolida las propuestas de la Administración Distrital frente a los temas estratégicos del MURA.	Secretaría Distrital de Planeación / Dirección de Operaciones Estratégicas	Finalizado
Análisis de la institucionalidad requerida para la ejecución de las propuestas y proyectos en el marco del MURA	Gobernación de Cundinamarca - Secretaría Distrital de Planeación / Dirección de Operaciones Estratégicas	Finalizado

### 6) Recomendaciones para la formulación del Macroproyecto

En concordancia con lo propuesto a lo largo del presente informe, el Comité Técnico Asesor realiza las siguientes recomendaciones al Comité Directivo del Macroproyecto, con miras a dar continuidad a los

avances obtenidos en el marco de la suscripción del Convenio Interadministrativo y el Conpes 3490 de 2007.

**Tabla 4. Recomendaciones al Comité Directivo para la implementación del MURA**

1. Declarar de interés nacional e importancia estratégica el Macroproyecto Urbano – Regional del Aeropuerto El Dorado (MURA), de acuerdo a las directrices del CONPES 3490 de 2007.
2. Aprobar la formulación de los lineamientos del Macroproyecto Urbano Regional Aeropuerto El Dorado en el ámbito Aeropolis de acuerdo a los insumos existentes (MURA y MOT) y la armonización en el corto plazo con los POT del Distrito y los municipios vecinos.
3. Proponer esquemas de cooperación técnica con los municipios del área de influencia del MURA en aquellos aspectos de planeación regional, en el marco de la Operación Estratégica que se encuentra adelantando el Distrito.
4. Elaborar una propuesta de Concertación con la Autoridad Ambiental (CAR) para la preservación de los suelos de protección ambiental y de la estructura ecológica principal regional en los municipios del ámbito Aeropolis, con miras a la declaratoria de área protegida regional, a fin de garantizar la sostenibilidad de los recursos ambientales y la seguridad de la operación aeronáutica.
5. Definir la estrategia de concertación y gestión con los municipios de la Centralidad Aeropólís y el Distrito Capital en el marco de Ordenamiento Territorial frente a la apuesta de conformar la Plataforma de Comercio Internacional, Región Capital.
6. Discutir, Evaluar y Concertar con las entidades territoriales que conforman el área de influencia de la centralidad Aeropolis, la estrategia de planificación regional planteada en el MURA, así como la incorporación de los acuerdos que resulten del proceso en los Planes de Ordenamiento Territorial y los Planes de Desarrollo.
7. Definir la constitución, financiación y alcances de la institucionalidad requerida (RAPE, Comité de Integración Regional, Empresa de Desarrollo Territorial) que deba asumir la gestión y financiación de los proyectos asociados a la estrategia del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto.
8. Armonizar dentro de la Gestión del Macroproyecto lo establecido en el CONPES 3677 “Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca”, así como las disposiciones de la revisión y actualización del Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado.
9. Impulsar el Plan Maestro de Movilidad Regional de Bogotá-Cundinamarca con el objeto de identificar y articular los proyectos del sistema de movilidad del MURA, así como los responsables y los recursos económicos para su ejecución.
10. Vincular al Macroproyecto a las diversas instancias públicas y privadas que tienen competencia en el mismo.



Cordialmente,

Comité Técnico Asesor (CTA) del MURA

Departamento Nacional de Planeación/Dirección de Desarrollo Urbano  
Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio/Dirección de Espacio Urbano y Territorial  
Ministerio de Transporte/Dirección de Infraestructura - Oficina de Regulación Económica  
Secretaría Distrital de Planeación/Dirección de Operaciones Estratégicas  
Gobernación de Cundinamarca/Dirección de Planeación - Dirección de Región Capital