PLANEO

Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca

RESUMEN EJECUTIVO

Versión preliminar. Documento en construcción

Índice



Contenido

01 Introducción 4

02 Conclusiones sectoriales 7

- Proceso de ocupación del suelo 8
- Dinámica demográfica y poblacional 10
- Ambiental y adaptación al cambio climático 12
- Salud y educación como condiciones habilitantes 17
- Hábitat y vivienda 21
- Económica y productiva 23
- Servicios públicos domiciliarios 28
  - Acueducto y alcantarillado 28
  - Gestión de residuos sólidos 32
  - Energía eléctrica 35
  - Gas combustible 37
  - TIC y Ciencia, Tecnología e Innovación (CTeI) 39
- Movilidad, accesibilidad y logística de carga 43
- Seguridad ciudadana, Convivencia y justicia 47
- Gobernanza y capacidad de implementación 51

03 Situaciones relevantes 53

- Situaciones relevantes 01 a 14 55
- Situaciones relevantes 15 a 27 56

04 Norte estratégico del PLANEO 57

05 Transformaciones y estrategias 59

- Transformaciones 60
- Estrategias del PLANEO 61

06 Modelo de Ocupación Metropolitano 62

- ¿Qué es un Modelo de Ocupación? 63
- Modelo de ocupación metropolitano 64

Introducción

SECCIÓN 01



El presente documento constituye el resumen ejecutivo del **Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (PLANEO)**, el primer instrumento de planificación territorial de escala regional formulado en el marco de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (RMBC). Un instrumento sin precedentes en Colombia: no se formula desde una jerarquía administrativa, sino mediante la articulación voluntaria de sus asociados, que concurren en condiciones de igualdad. Por eso el método es tan importante como el contenido, pues en ausencia de jerarquía el proceso es lo que habilita los acuerdos y garantiza la trazabilidad técnica de las decisiones.

Según la ley, el PLANEO es un instrumento de planeación de mediano y largo plazo que define el modelo territorial regional e implementa un sistema de coordinación, direccionamiento y programación del desarrollo regional sostenible, a través de dos componentes: uno de planeación socioeconómica y otro de ordenamiento físico-espacial.

Su construcción metodológica es una cadena lógica de cinco pasos, con síntesis y filtros sucesivos **para que solo lleguen a la formulación las decisiones con respaldo empírico, carácter supramunicipal y pertinencia para la Región Metropolitana**. Parte de dos estudios técnicos de base (huella urbana, IDOM 2025; interdependencias funcionales, URBANPRO / ONU-Hábitat 2025), que definen el territorio de trabajo. De ahí surgen las conclusiones sectoriales, acotadas a lo que sustenta una lectura supramunicipal. Un primer filtro estratégico y multisectorial las convierte en hallazgos, que hacen visible lo que ningún sector ve por separado. Un segundo filtro de competencia, pertinencia y relación funcional con Bogotá produce las Situaciones Relevantes, producto final del diagnóstico y puerta de entrada a la formulación. Estas se traducen, finalmente, en las decisiones del Plan: programas y proyectos, directrices a Hechos Metropolitanos y lineamientos.

Actualmente, tanto el diagnóstico así como los documentos de formulación, se encuentran en proceso de construcción, por lo cual esta no es una versión definitiva.

Conclusiones sectoriales

SECCIÓN 02

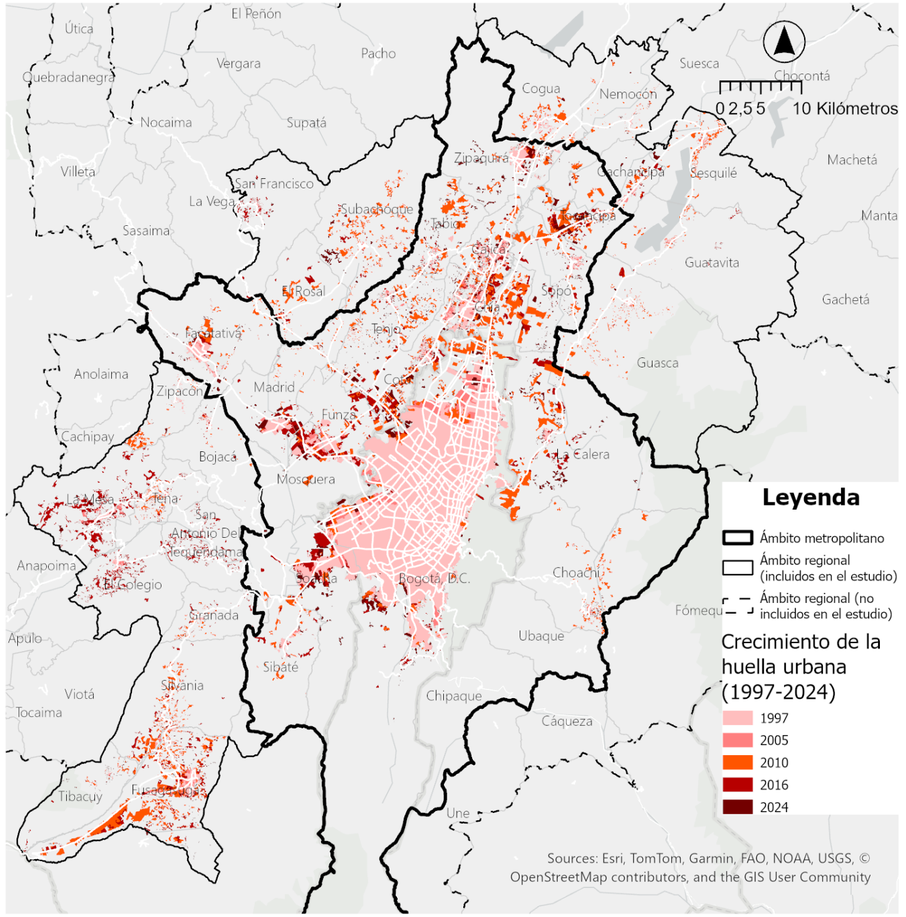


Proceso de ocupación del suelo

1. El crecimiento urbano ya no ocurre principalmente en Bogotá sino en su entorno metropolitano, pero sigue estructuralmente articulado a la capital.

Entre 1997 y 2024, la huella urbana de Bogotá creció 6.154 hectáreas (TCMA 0,7%), mientras que el ámbito metropolitano creció 20.016 hectáreas (TCMA 5,5%) —más de tres veces en términos absolutos y casi ocho veces en velocidad. El ámbito regional, por su parte, pasó de 1.270 a 14.558 hectáreas (TCMA 9,5%). Este patrón redefine la escala real del crecimiento urbano: las relaciones de vivienda, empleo, logística y servicios se materializan cada vez más fuera de Bogotá, pero siguen funcionalmente dependientes de ella. El desafío central no es contener el crecimiento de la ciudad núcleo sino gestionar un sistema urbano metropolitano cuya expansión ocurre de manera interdependiente (IDOM, 2025).

Evolución histórica de la huella urbana



Fuente: IDOM (2025). Recálculo por ámbitos PLANEO: RMBC (2026).

Proceso de ocupación del suelo

2. La región crece en su ámbito metropolitano consumiendo más suelo, con una menor densidad, y la brecha se profundiza entre ámbitos.

Mientras Bogotá registra 211 habitantes por hectárea, el ámbito metropolitano alcanza 80 y el regional apenas 28. Esta diferencia de 7,4 veces entre Bogotá y el ámbito regional se expresa en costos crecientes de provisión de infraestructura y servicios, y en un modelo de ocupación extensivo cuya sostenibilidad es cada vez más precaria. Los municipios con mayor crecimiento de huella (Soacha, Mosquera, Funza, Madrid, Zipaquirá) son precisamente los que registran disminución de su densidad poblacional (IDOM, 2025).

3. El crecimiento de la huella urbana en el ámbito metropolitano se da en proporción significativa sobre suelos de protección y suelos de alta vocación agrícola.

El 30,5% de la huella urbana del ámbito metropolitano se localiza sobre suelos de protección, más del doble que en Bogotá (14,0%). En suelos agrológicos clase II y III, la proporción llega al 47,7%. Esta presión compromete simultáneamente la base ambiental y la capacidad productiva de los municipios que más crecen, y evidencia una insuficiencia de los instrumentos locales de ordenamiento para contener la urbanización sobre suelos que deberían estar excluidos (IDOM, 2025).

4. El consumo de suelo por segmento socioeconómico revela una inequidad territorial en el uso del recurso.

El NSE alto consume una proporción de suelo comparable a la de los niveles medio y bajo, a pesar de albergar una población aproximadamente 59 veces menor. La vivienda campestre y la vivienda unifamiliar con características rurales concentran el 32% del crecimiento reciente (2016–2024), consolidando un patrón de baja densidad que presiona desproporcionadamente sobre el suelo disponible. En este sentido la vivienda rural de los niveles altos aumenta los costos y dificulta la prestación de servicios públicos, en especial alcantarillado (IDOM, 2025).

5. La actividad logístico-industrial se consolida sobre corredores viales que desbordan los límites municipales y configura una estructura productiva de escala regional.

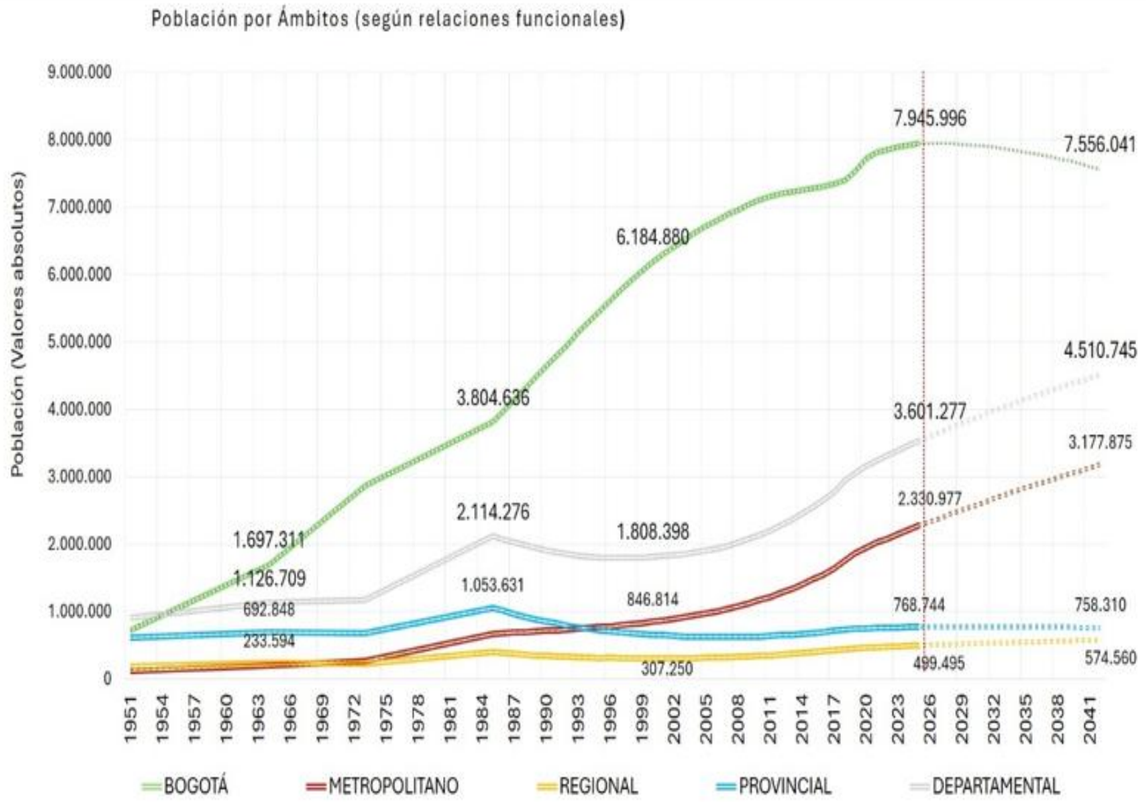
Los usos logísticos e industriales concentran el 88,4% de la actividad productiva en la huella urbana, localizándose sobre corredores estratégicos que articulan municipios como Chía, Cajicá, Zipaquirá, Funza y Mosquera con el Aeropuerto El Dorado. Esta configuración no puede gestionarse desde decisiones municipales aisladas; su funcionamiento y sus externalidades son inherentemente supramunicipales (IDOM, 2025).

Dinámica demográfica y poblacional

6. La región atraviesa un cambio estructural en su patrón de crecimiento, con una desaceleración del centro y una expansión hacia su entorno metropolitano.

Mientras Bogotá desacelera su crecimiento hacia una fase de estabilización proyectada para 2042 , los municipios del ámbito metropolitano registran incrementos sostenidos que han duplicado su población en un lapso relativamente corto. Desde comienzos de la década de 2000, la tasa de crecimiento migratorio supera sistemáticamente la tasa de crecimiento natural en ese ámbito. Buena parte de la presión demográfica de la ciudad capital se materializa fuera de sus límites administrativos, lo que hace del sistema metropolitano la unidad pertinente para planificar el desarrollo y el ordenamiento territorial.

Tendencias de crecimiento del total poblacional por ámbito, 1951 - 2042



Fuente: DANE. Censos de Población 1951, 1964, 1973. Proyecciones demográficas (actualización agosto de 2025).

Dinámica demográfica y poblacional

7. La migración interna desplazó al crecimiento natural como motor del crecimiento regional, reorganizando edades, hogares y presiones territoriales entre ámbitos.

La movilidad residencial redistribuye espacialmente edades, composiciones familiares y perfiles socioeconómicos de manera diferenciada: el ámbito metropolitano atrae población en edades activas y fases productivas; los ámbitos regional y provincial expulsan población joven, acelerando su envejecimiento relativo. Esta redistribución configura interdependencias funcionales que superan la capacidad de gestión de cualquier administración municipal actuando de manera aislada.

8. El bono demográfico opera de forma desincronizada entre los ámbitos, con oportunidades desiguales que solo pueden aprovecharse con coordinación supramunicipal.

Bogotá se aproxima al cierre de su ventana de bono demográfico; los municipios del ámbito metropolitano aún lo experimentan con mayor intensidad; los ámbitos regional y provincial lo enfrentan de manera más tardía y con menor capacidad institucional. Sin coordinación regional, esta asimetría tenderá a profundizar brechas de productividad, empleo y formación de capital humano entre territorios.

9. La diversificación de los hogares y la fragmentación generacional del territorio generan demandas de vivienda, cuidado y servicios que superan la escala municipal.

El modelo de hogar nuclear biparental retrocede en todos los ámbitos: los hogares unipersonales superan el 23% en el ámbito metropolitano (ENCV 2024); los hogares monoparentales muestran tendencia creciente; los arreglos complejos persisten como estrategia de acceso a vivienda y soporte mutuo. La región consolida una estructura segmentada —hogares de adultos jóvenes en los contextos urbanos, hogares de adultos mayores solos en los territorios más envejecidos (12,12% en el ámbito regional y 13,24% en el provincial, Censo 2018)— que traslada crecientes demandas de cuidado al ámbito institucional y territorial.

10. La región se configura como un sistema urbano-regional interdependiente que exige gobernanza supramunicipal.

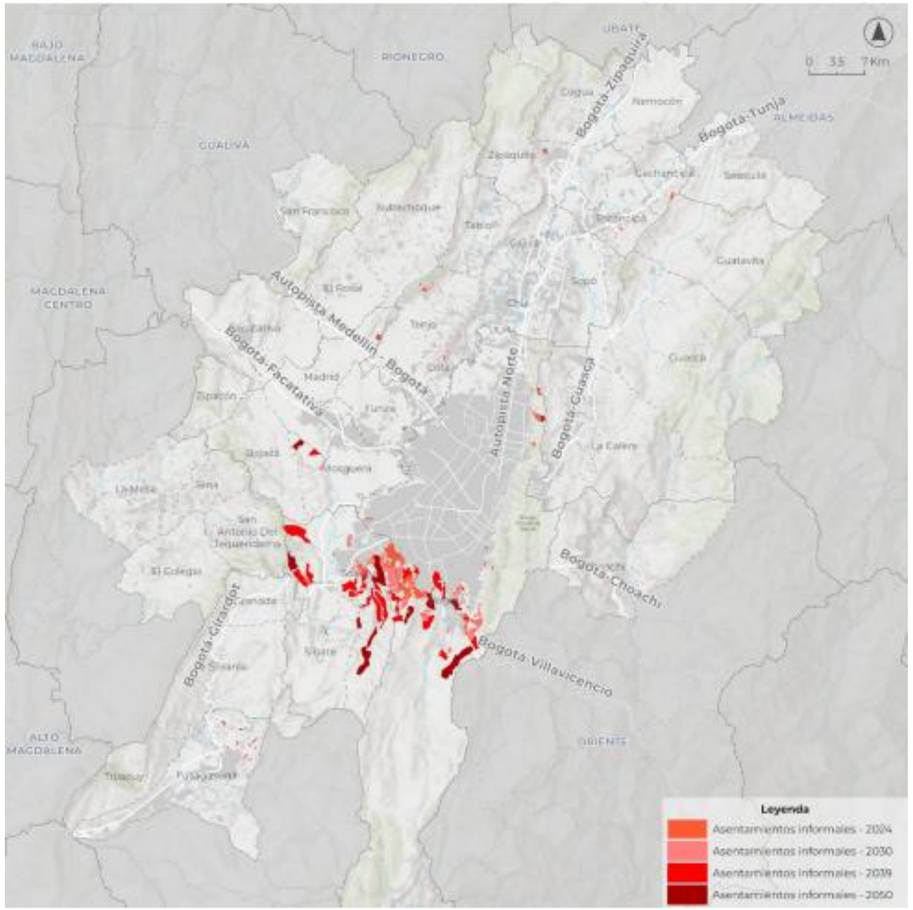
La redistribución poblacional, la especialización territorial por ciclo de vida, la diversificación de los hogares y las brechas socioespaciales entre Bogotá y su entorno metropolitano son fenómenos que ningún municipio puede gestionar de manera aislada. La planificación del desarrollo debe reconocer esta interdependencia y avanzar hacia esquemas de coordinación que articulen políticas de vivienda, transporte, cuidado y servicios a escala regional.

Dimensión Ambiental y de adaptación al cambio climático

11. La expansión de la huella urbana, si no se corrige, se convertirá en el principal multiplicador de presión sobre suelos de protección y corredores ecológicos.

El escenario tendencial a 2050 estima un aumento de 48% en huella (37.470 ha adicionales respecto a 2024) y un aumento de 105% en ocupación de suelos de protección (18.452 ha adicionales), concentrada en zonas ambientalmente sensibles. El 30,5% de la huella del ámbito metropolitano ya se localiza sobre suelos de protección, más del doble que en Bogotá (14,0%), y el 47,7% sobre suelos agrológicos de alta vocación productiva.

Distribución de asentamientos informales a 2050



Fuente: IDOM (2025)

Dimensión Ambiental y de adaptación al cambio climático

12. La seguridad hídrica regional muestra señales estructurales de estrés que superan la capacidad de gestión municipal.

Nueve de 14 subcuencas se encuentran en condición de vulnerabilidad alta o muy alta, especialmente las no reguladas con índices de uso altos. Esta condición se agrava con escenarios de variabilidad climática extrema y se combina con una demanda creciente derivada del crecimiento poblacional y urbano.

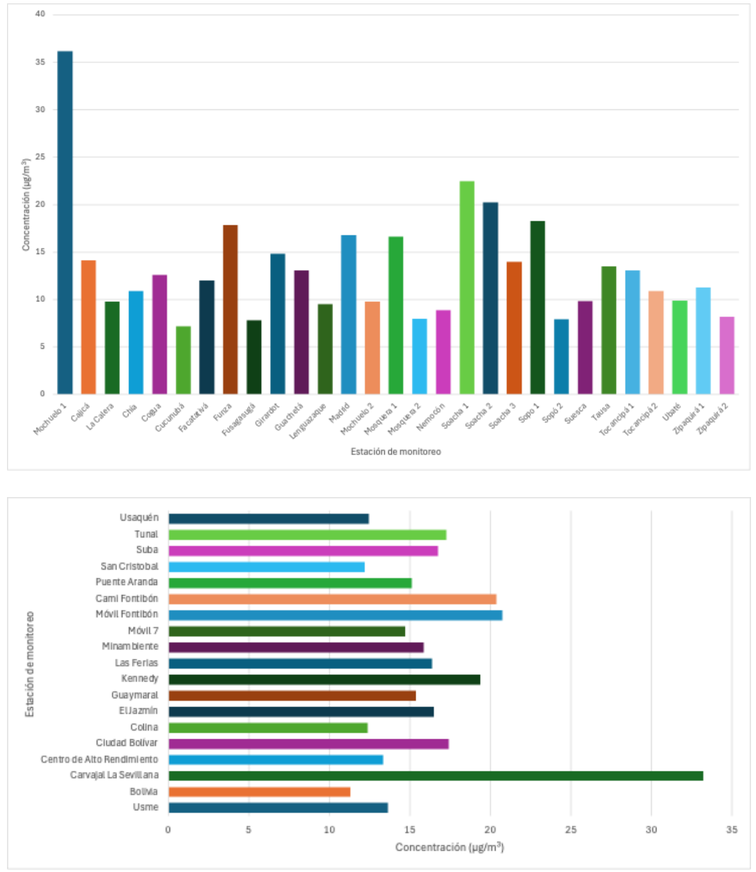
13. El río Bogotá es simultáneamente infraestructura ecosistémica de integración regional y el principal pasivo ambiental del territorio .

Con un área de influencia de 589.143 hectáreas que cubre el 86% del territorio de Cundinamarca, el río articula el sistema hídrico regional. Su estado de degradación es alto y existe un mandato judicial —sentencia del Consejo de Estado de marzo de 2014— para su descontaminación y saneamiento que obliga a la coordinación entre todas las entidades de la cuenca.

14. La calidad del aire confirma una problemática metropolitana con focos críticos asociados a movilidad regional e industria.

En 2024, Carvajal–La Sevillana reportó 33,23 µg/m³ de PM2.5 (condición de alerta); Carvajal-Sevillana, Mochuelo y Fontibón superaron el límite de PM10 (50 µg/m³). En Cundinamarca, Soacha y Mochuelo no cumplen el límite anual. La naturaleza compartida de las fuentes confirma que la gestión del aire no puede resolverse desde la escala municipal.

Concentración anual de PM2.5 — Cundinamarca (arriba) y Bogotá D.C. (abajo), 2024



SISAIRE – IDEAM (2025).

Dimensión Ambiental y de adaptación al cambio climático

15. El cambio climático opera como riesgo compuesto para la agricultura, los ecosistemas estratégicos y la salud pública. La amenaza está territorialmente focalizada.

El Plan Integral de Gestión del Cambio Climático Territorial PGICCT proyecta aumentos de precipitación del 10%–30% en Sabana Centro, Sabana Occidente, Norte de Bogotá, Ubaté y Almeidas. Catorce municipios más Bogotá se clasifican con amenaza alta. Las proyecciones advierten que entre el 39% y el 52% de la extensión actual de páramo podría resultar no apta en temporada seca hacia 2041–2060 (Cresso et al., 2020).

16. La exposición a amenazas hidrometeorológicas es masiva y exige un salto de la atención de emergencias a la gestión preventiva del riesgo.

En el ámbito del PLANEO se estiman áreas susceptibles de inundación: 29.165 hectáreas (Mosquera 4.160 ha, Bogotá 3.418 ha); movimientos en masa: 387.707 hectáreas (Bogotá 33.061 ha); y avenidas torrenciales: 604.445 hectáreas (Pacho 38.434 ha, Bogotá 36.733 ha).

17. El déficit central no es solo biofísico: es de gobernanza y capacidades para ejecutar adaptación y mitigación de forma coordinada.

Solo el 52,15% de los 166 instrumentos de planeación analizados en Cundinamarca tiene incidencia positiva en la gestión del cambio climático. La mayoría de municipios muestra bajas capacidades en el IMDRAC, con gestión reactiva ante emergencias. La EEP, que funciona como infraestructura natural crítica para la conectividad y la oferta hídrica, no cuenta con un esquema de gobernanza articulada a escala regional.

Dimensión Ambiental y de adaptación al cambio climático

18. La Estructura Ecológica Principal Regional funciona como "infraestructura natural" crítica para conectividad ecológica, biodiversidad y oferta hídrica; perderla eleva costos y riesgos.

La Estructura Ecológica Principal Regional funciona como infraestructura natural que sostiene la conectividad ecológica, la seguridad hídrica, la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos, y mitiga riesgos ambientales. Perder esta estructura pone en riesgo la biodiversidad y el desarrollo sostenible regional, así mismo aumenta la exposición a amenazas en contextos de cambio climático, en un territorio que ya tiene 29.230 ha susceptibles de inundación y 381.588 ha susceptibles de avenidas torrenciales.

19. La región depende de procesos biofísicos supramunicipales cuya gestión solo es posible a escala metropolitana y regional.

El corredor Sumapaz–Chingaza–Guerrero provee servicios ecosistémicos esenciales a más de diez millones de personas. La evapotranspiración amazónica explica el 50% del reciclaje de precipitación en la cuenca. El cambio de uso del suelo en la Sabana altera el albedo y rompe el ciclo hídrico regional. Ninguno de estos procesos tiene solución en la escala de un solo municipio.

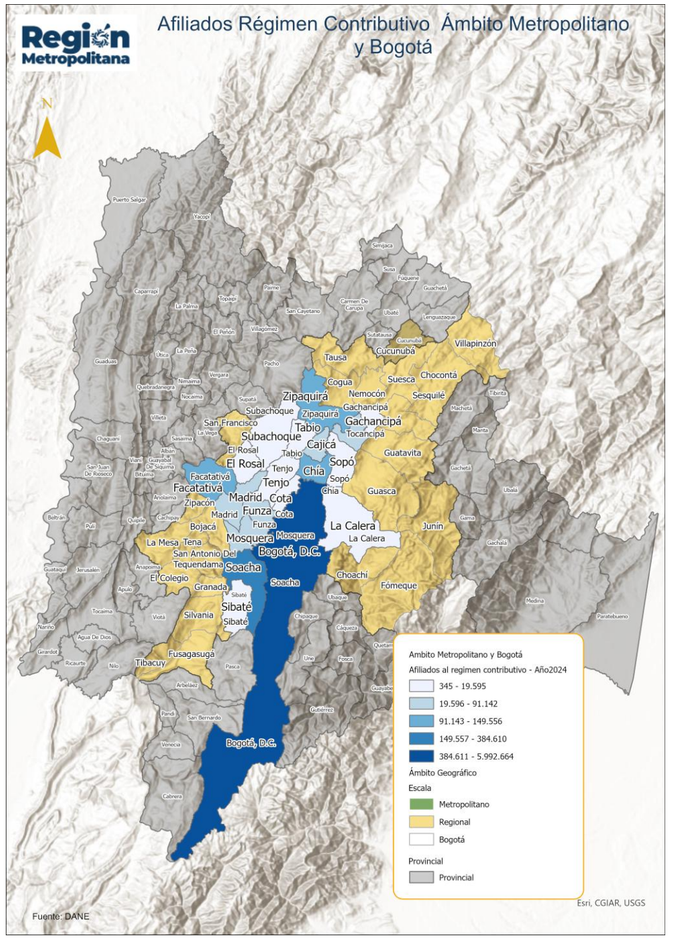
20. La economía circular muestra apropiación social alta, pero con brechas territoriales y tecnológicas que frenan impactos reales.

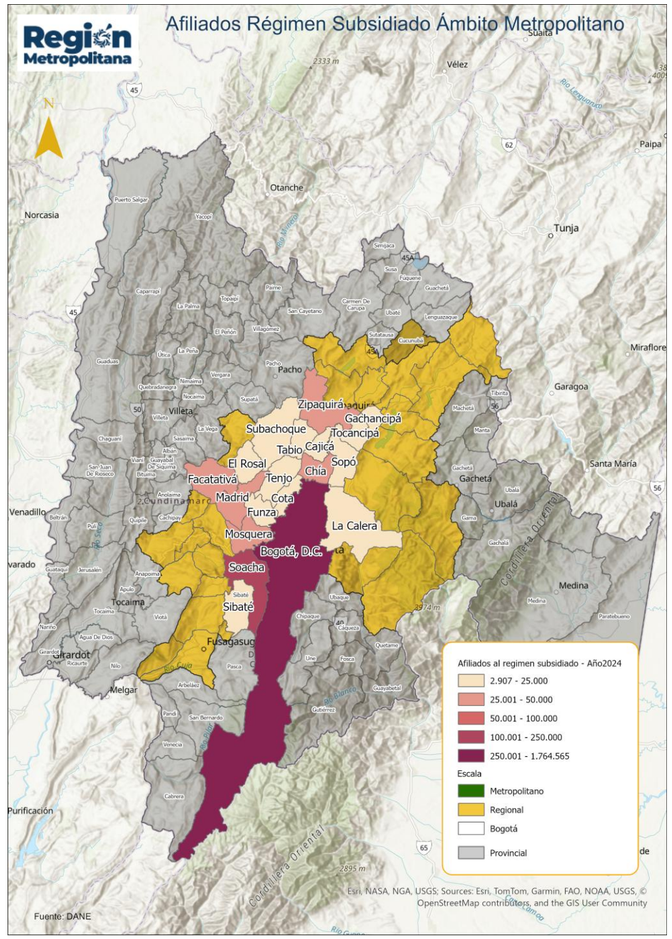
En 2023, el 95% de hogares de Bogotá y Cundinamarca reporta prácticas para reducir consumo de agua/energía; la separación en la fuente llega al 75,8% en Bogotá y al 66% en Cundinamarca. De 4.065 edificaciones finalizadas: 1.923 con ahorro de agua (365 con recolección de lluvia) y 2.102 con ahorro de energía. Sin embargo, soluciones avanzadas siguen marginales: Bogotá reporta 1 edificación con tratamiento y reciclaje de aguas residuales, frente a 16 en Cundinamarca. En rural disperso y centros poblados persisten prácticas críticas: el 52,9% quema residuos y el 16,9% los dispone de otras formas riesgosas.

21. La cobertura formal oculta una inequidad territorial estructural en el acceso efectivo a salud y educación.

El 71,8 % de los nacimientos de madres residentes en Cundinamarca ocurre fuera de su municipio de residencia, y el 41,3% tienen lugar en Bogotá, lo que evidencia la concentración territorial de los servicios de atención obstétrica (DANE, 2025).

Aseguramiento régimen contributivo (izquierda) y subsidiado (derecha) — municipios del ámbito metropolitano





Fuente: ADRES (2024). Elaboración propia.

Salud y educación como condiciones habilitantes del desarrollo

22. El bono demográfico de la región está en riesgo de cerrarse sin haber generado desarrollo.

Entre el 20% y el 25% de los jóvenes de 15 a 24 años se encuentra fuera del sistema educativo y laboral, concentrados en los ámbitos regional y provincial (DANE, 2021). Simultáneamente, el envejecimiento poblacional intensifica la demanda de servicios de salud especializados sobre una red que ya opera al límite. La ventana de productividad del bono demográfico se cierra mientras la carga sobre el sistema crece: si el territorio no garantiza condiciones para que la población joven se forme y permanezca en sus municipios de origen, la región enfrentará un envejecimiento sin haber construido la base productiva necesaria para sostenerlo.

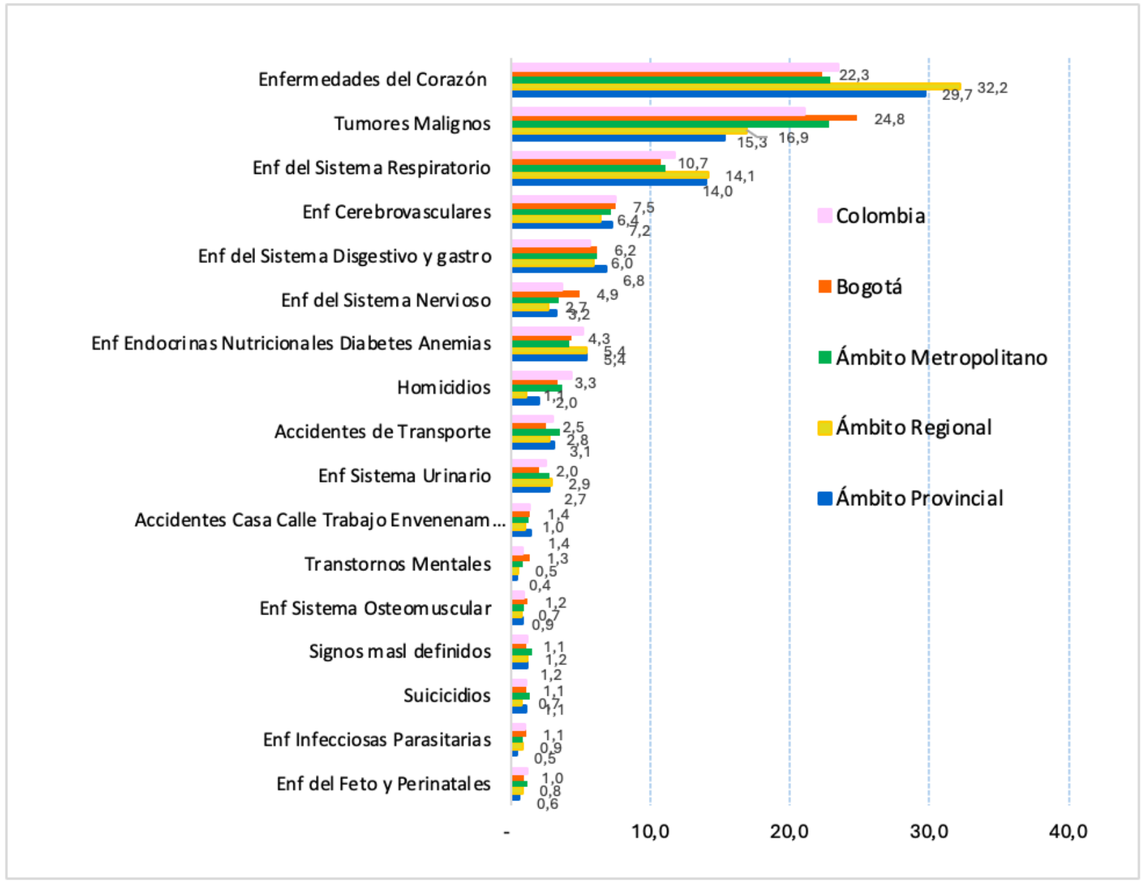
23. La dependencia estructural de Bogotá en salud y educación es una condición del modelo territorial que no puede resolverse desde la escala municipal.

La organización actual del territorio concentra en Bogotá la oferta de servicios de alta complejidad en salud y la educación superior de calidad, sin mecanismos que distribuyan equitativamente los costos de esa función ni que favorezcan el desarrollo de capacidades en la periferia. Esta condición no es una falla sectorial sino el resultado del modelo de ocupación del suelo, de los patrones de inversión histórica y de la ausencia de coordinación supramunicipal. Es una condición estructural.

24. La mortalidad tiene un gradiente territorial claro: vivir fuera de Bogotá implica mayor riesgo de muerte por causas evitables.

Los ámbitos regional y provincial registran tasas de mortalidad cardiovascular sistemáticamente superiores a Bogotá, 32,2% y 29,7% frente a 22,3%, y tasas de mortalidad general por encima del promedio nacional. Esa diferencia no se explica por la biología sino por el acceso: a menor cercanía al núcleo, menor capacidad de diagnóstico temprano y atención oportuna

Principales causas de mortalidad por ámbito territorial



Fuente: DANE – Sistema de Registro de Estadísticas Vitales, Microdatos defunciones 2015-2024. Elaboración propia.

Salud y educación como condiciones habilitantes del desarrollo

25. La sobremortalidad masculina por causas externas es una pérdida de capital humano con consecuencias territoriales.

Las tasas de mortalidad por homicidios, suicidios y accidentes de tránsito en hombres multiplican entre cuatro y diez veces las femeninas. Esta pérdida concentrada en el segmento de mayor potencial productivo compromete el relevo generacional del territorio y no puede abordarse únicamente desde la infraestructura hospitalaria

26. El sistema educativo opera como un embudo con fugas críticas que se agravan fuera de Bogotá.

La cobertura en básica supera el 90% en el núcleo metropolitano pero cae al 70% en el ámbito regional y provincial. La deserción se acelera en la media y se dispara en el tránsito a la superior: el sector público alcanza solo el 39% de tránsito inmediato frente al 61,8% del privado, una brecha de más de 22 puntos que refleja desigualdad estructural, no de mérito (Atenea, 2024).

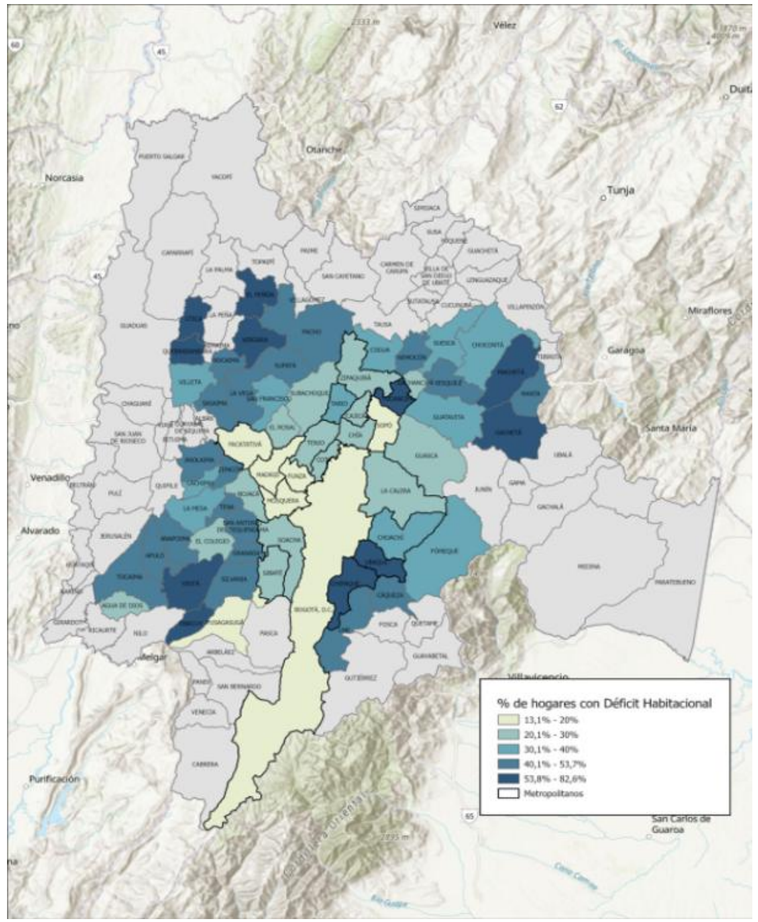
27. La condición NINI – Jóvenes no se distribuye aleatoriamente sino que se concentra en los territorios más vulnerables, perpetuando la desigualdad de origen.

La inactividad juvenil no es una elección sino el resultado de barreras insalvables, falta de recursos, responsabilidades de cuidado no remunerado, ausencia de oferta formativa cercana, que garantizan que la desigualdad de los padres se herede a los hijos, anulando a la educación como mecanismo de movilidad social.

28. La gradiente del déficit no es un dato de política habitacional: es un retrato de cómo se distribuye el desarrollo en el territorio.

A mayor distancia de Bogotá D.C. y del primer anillo metropolitano, menor escala urbana, menor oferta formal de vivienda y mayor déficit habitacional. En los ámbitos regional y provincial, el 72% del déficit está en los CPRD y es predominantemente cualitativo: la vivienda no es solo un bien de consumo sino el principal activo de las familias y la base de la economía doméstica rural. El déficit cualitativo rural no es solo un problema de techo: es una condición que limita la base del desarrollo local. Dos fenómenos con causas distintas — concentración de la oferta en el centro del sistema y rezago cualitativo en la vivienda rural — que requieren respuestas distintas pero que ningún municipio puede resolver de manera autónoma (DANE, 2018).

Déficit habitacional total en los ámbitos regional y metropolitano



Fuente: DANE, 2018. Elaboración propia.

Hábitat y vivienda

29. El crecimiento habitacional de los municipios se ve afectado por dinámicas regionales, incluidas las relaciones con Bogotá, que ningún municipio controla ni puede gestionar por sí solo.

La migración residencial constituye uno de los factores que inciden en el crecimiento poblacional del ámbito metropolitano y genera demanda de vivienda en los municipios receptores. Estas dinámicas trascienden los límites municipales y generan una presión de escala regional que requiere respuestas articuladas. Soacha y un grupo de municipios intermedios del ámbito metropolitano concentran una parte importante de la demanda proyectada a 2035 (Secretaría Distrital del Hábitat, 2023; IDOM, 2025).

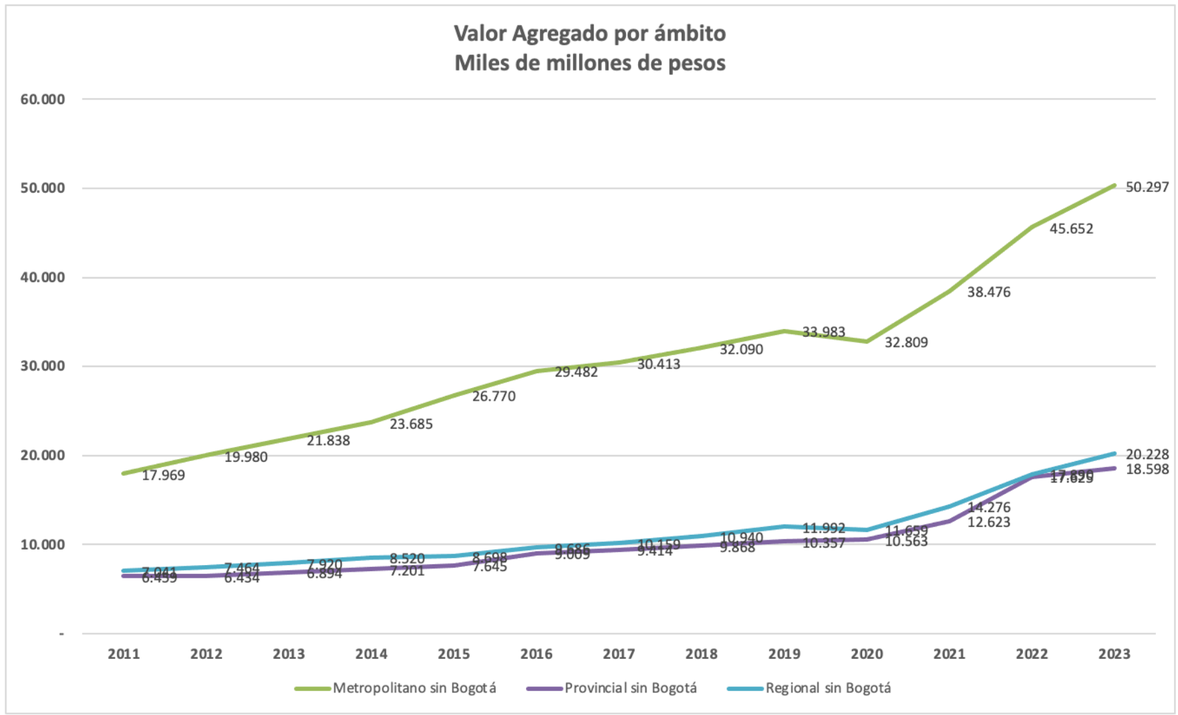
30. El modelo de crecimiento residencial disperso e informal se reproduce sin contención y amenaza la sostenibilidad del territorio.

La vivienda campestre representa el 22% del área residencial excluyendo Bogotá D.C., con el NSE alto consumiendo una proporción de suelo comparable al NSE bajo con una población 59 veces menor. Los asentamientos informales podrían cuadruplicarse a 2050 — de 1.725 a 8.434 hectáreas —, con 9.589 viviendas ya en condición de riesgo alto en Bogotá D.C. y Soacha. La ausencia de coordinación entre municipios hace que estos patrones se reproduzcan sin contención, afectando la sostenibilidad ambiental, la habitabilidad y las actividades económicas del territorio (IDOM, 2025).

31. La región concentra la mayor capacidad productiva del país, pero esa capacidad opera con distribución diferenciada por ámbitos y sin coordinación institucional que la potencie.

Las actividades primarias se concentran en los ámbitos regional y provincial —con mayor peso relativo en Pandi, San Bernardo, Tausa, Cucunubá y Villapinzón, entre otros—; las secundarias han expandido su valor agregado en el ámbito metropolitano —Tocancipá, Cajicá, Funza, Mosquera, Sibaté—; y las terciarias predominan en Bogotá D.C., Soacha, Chía, Zipaquirá y Girardot. En la evolución del Valor Agregado 2011-2023, Bogotá D.C. fortaleció su participación en servicios (de 81% a 88%) y redujo industria (de 18% a 12%), mientras los ámbitos regional y provincial evidenciaron mayor dinamismo relativo de actividades primarias (del 30% al 38% y del 37% al 45%, respectivamente), lo cual muestra mayor especialización relativa.

Evolución del Valor Agregado por ámbito 2011-2023



Fuente: Cuentas Nacionales Departamentales, DANE.

Dimensión económica y productiva

32. La economía regional se estructura a través de tres encadenamientos funcionales principales supramunicipales que operan sin coordinación institucional explícita.

(i) Agro-abastecimiento-consumo urbano: conecta territorios rurales con el núcleo de demanda, poniendo en evidencia la relevancia de la logística y la conectividad. (ii) Manufactura-servicios avanzados-comercialización: articula los corredores industriales de occidente (Mosquera, Funza, Madrid, Cota, Tenjo) y norte (Tocancipá, Gachancipá, Sopó) con Bogotá D.C. como nodo de servicios, gestión empresarial y mercado. (iii) Turismo urbano-subregional: conecta el turismo de negocios y eventos de Bogotá con la oferta de naturaleza, aventura y cultura de los municipios, con oportunidades para desarrollar productos integrados de mayor valor agregado. Estos encadenamientos confirman que la estructura económica regional es un sistema de relaciones funcionales supramunicipales cuyos cambios en infraestructura, movilidad y logística tienen efectos que se propagan entre ámbitos."

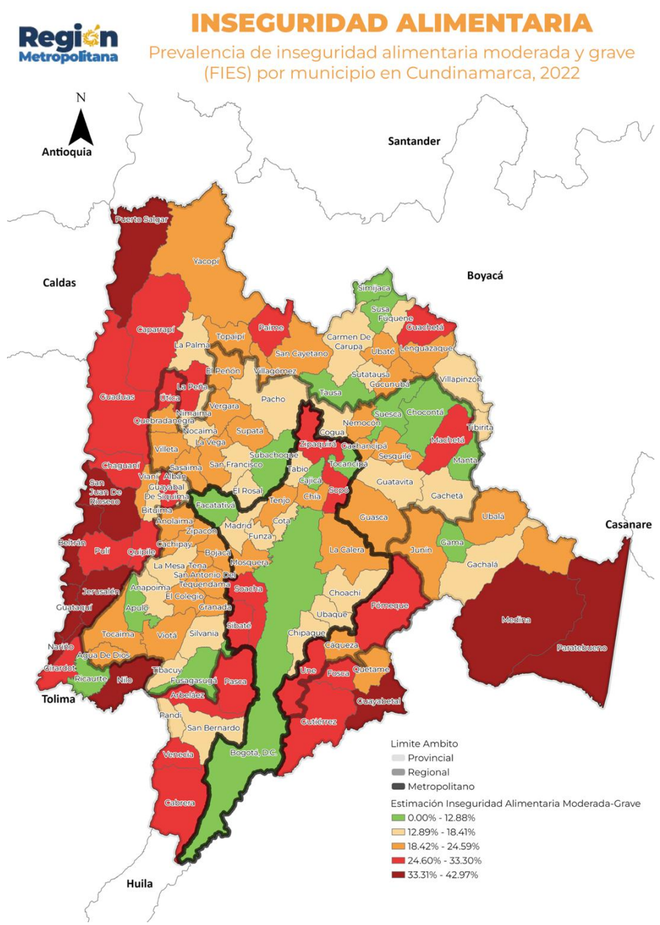
33. La desarticulación territorial genera costos logísticos estructurales que erosionan la competitividad del conjunto regional.

Las decisiones de localización influenciadas por el precio del suelo y el costo de servicios públicos, sumadas a la falta de coordinación interterritorial, se manifiestan en déficits de infraestructura vial, presiones sobre redes de servicios y mayores costos de operación en el ámbito metropolitano. El resultado es un lastre logístico que afecta la competitividad de la oferta productiva regional.

34. La inseguridad alimentaria en Bogotá y Cundinamarca se explica principalmente por brechas de acceso económico, más que por oferta de alimentos: la eficiencia del sistema es el determinante crítico para los hogares vulnerables.

La evidencia del diagnóstico muestra que la eficiencia del sistema: precios, canales, estabilidad del abastecimiento y pérdidas, es determinante para los hogares vulnerables y condiciona el desempeño del territorio, aun cuando se trate de la región mejor abastecida del país. Los municipios de Cundinamarca representan el 40% del volumen del abastecimiento en centrales mayoristas del país.

Prevalencia municipal de inseguridad alimentaria moderada o grave, según la información FIES para Cundinamarca, 2022



Fuente: DANE, 2024.

35. La oferta agropecuaria tiene un potencial relevante, pero subutilizado y concentrado, lo que limita la estabilidad y escalamiento del abastecimiento.

En 2025, Cundinamarca registró una producción agrícola de 5,23 millones de toneladas sobre 275.201 hectáreas sembradas, equivalentes al 18% de su frontera agrícola. La producción está concentrada territorialmente. Por una parte, Tausa, Villapinzón y Caparrapí aportan el 31% del volumen departamental; y por la otra, la papa, la caña panelera y el tomate representan cerca del 80%.

Esta concentración refuerza la necesidad de promover el uso eficiente del suelo rural

Ocupación de zonas de alta aptitud por cultivos líderes (Cundinamarca, 2024)

Cultivo líder	Área sembrada 2024 (ha)	Área de alta aptitud (ha)	Ocupación (%)
Papa	79.511	279.774	28,4%
Caña panelera	37.669	209.907	17,9%
Café	28.221	247.782	11,4%
Maíz	15.429	798.490	1,9%
Fríjol	11.068	408.320	2,7%
Mango	10.256	214.223	4,8%

Fuente: SIPRA, UPRA, 2026; Evaluaciones Agropecuarias Municipales, EVA, UPRA, 2025.

Dimensión económica y productiva

36. El sistema agroalimentario regional enfrenta problemas de logística, infraestructura y coordinación que dificultan la conexión eficiente entre productores y consumidores..

La centralización del trámite del crédito en Bogotá D.C., dependencia de Corabastos como nodo principal, brechas en acopio, frío y transformación, así como pérdidas poscosecha y desperdicio. Desde el enfoque de demanda, la solución requiere integrar nodos logísticos regionales, plataformas de consolidación/desconsolidación, redes capilares de distribución y esquemas complementarios (mercados campesinos e infraestructuras itinerantes) cuando las plazas no cumplen su función, orientados a mejorar el acceso y la continuidad del abastecimiento urbano.

37. La baja asociatividad limita la capacidad de los productores para negociar, transformar sus productos y acceder a mejores mercados.

El 88,2% de los productores agropecuarios de Cundinamarca no pertenecen a ninguna organización formal. Esta fragmentación debilita el poder de negociación, dificulta el acopio, el cumplimiento de estándares y el acceso a servicios de apoyo, ampliando la intermediación y las pérdidas a lo largo de la cadena. Fortalecer capacidades organizativas y de gestión, en coherencia con el Hecho Metropolitano sobre Abastecimiento y Comercialización Agropecuaria (Acuerdo Regional 009 de 2023), es un habilitante transversal para avanzar hacia circuitos de comercialización más estables y eficientes.

38. El mercado laboral opera a escala metropolitana con brechas de calidad que se expresan como desajuste residencia-empleo y fricciones de acceso a oportunidades.

Bogotá D.C. concentra el empleo de mayor calificación, mientras varios municipios metropolitanos presentan altas tasas de informalidad y vulnerabilidad laboral. Una parte relevante de la población reside fuera del núcleo y se desplaza cotidianamente a trabajar, generando fricciones por tiempos y costos de movilidad, barreras de intermediación laboral y acceso desigual a formación, con efectos sobre productividad y bienestar en el conjunto de la región.

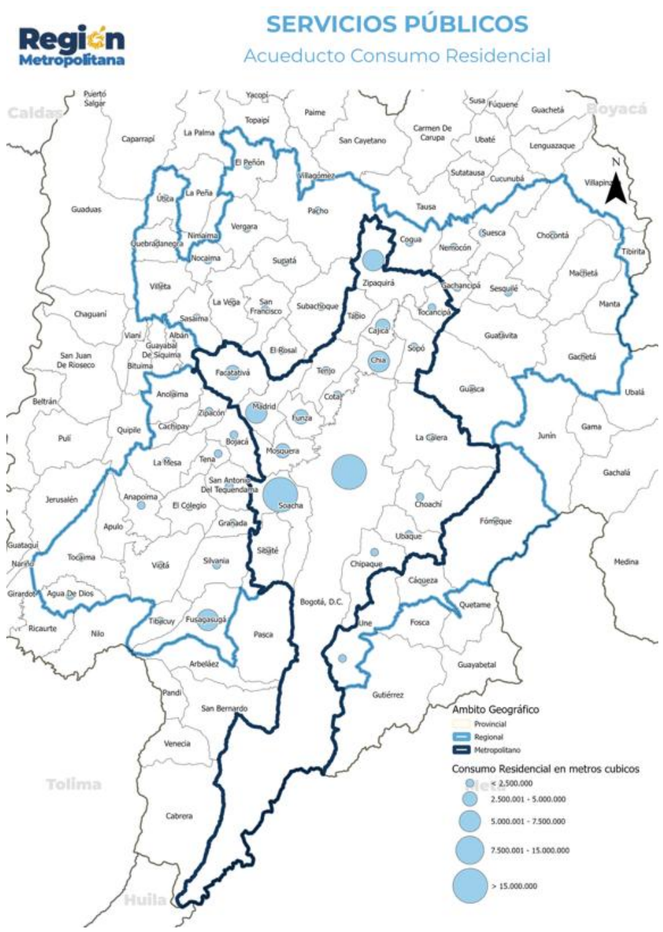
39. La dinámica económica regional es resultado de la tensión entre fuerzas centrípetas y centrífugas que trascienden los límites político-administrativos y que requieren coordinación supramunicipal.

Las economías de aglomeración —que reducen costos y elevan productividad por proximidad y escala— conviven con deseconomías de aglomeración —congestión, saturación de infraestructura, mayores costos de localización —. Esta tensión explica simultáneamente la concentración en Bogotá D.C. y la expansión productiva y logística hacia los municipios metropolitanos. La RMBC introduce la dimensión de coordinación supramunicipal necesaria para orientar ese sistema, dado que las decisiones de localización, movilidad e infraestructura afectan los costos de aglomeración y las fricciones entre municipios.

40. El crecimiento del consumo de agua se está desplazando hacia los municipios metropolitanos receptores de la expansión urbana.

Aunque Bogotá D.C. continúa siendo el principal centro de consumo, el aumento más dinámico de la demanda se observa en municipios como Soacha, Chía, Mosquera, Zipaquirá, Cajicá, Funza y Facatativá. Este patrón refleja procesos de expansión residencial, densificación selectiva y consolidación de nuevos núcleos urbanos fuera de la capital, que modifican la distribución espacial de la presión sobre los sistemas de abastecimiento (SSPD, 2024).

Consumo residencial de acueducto



Fuente: Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (2024).

Servicios públicos domiciliarios

Acueducto y alcantarillado

41. La expansión urbana está rebasando la capacidad de adaptación de los sistemas de agua: la demanda crece más rápido que la infraestructura y los prestadores.

El crecimiento urbano acelerado, la expansión hacia áreas periurbanas y rurales y la consolidación de corredores industriales han generado nuevas presiones sobre la infraestructura de acueducto y alcantarillado. Las redes requeridas se extienden, las economías de escala se reducen y la complejidad hidráulica aumenta, especialmente en territorios de baja densidad donde la prestación se vuelve más costosa y operativamente más exigente.

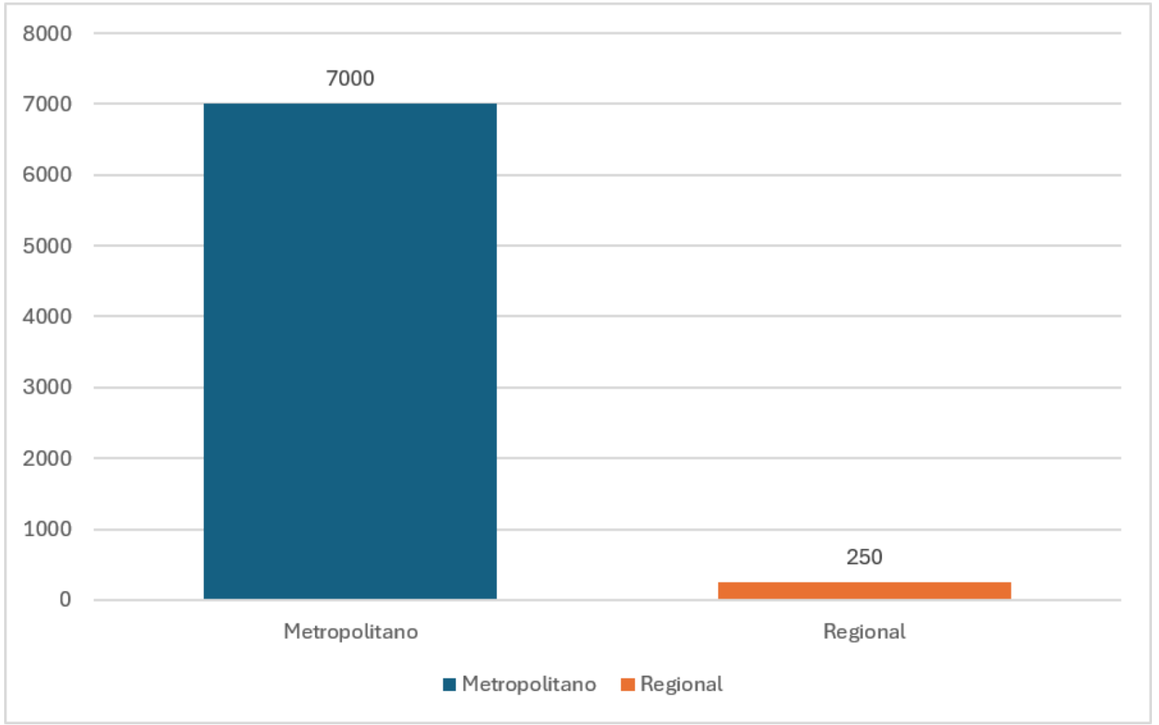
42. El abastecimiento de agua en el ámbito metropolitano funciona como un sistema interdependiente, con Bogotá D.C. como nodo estructural.

El sistema de acueducto depende de la infraestructura, la capacidad operativa y las fuentes hídricas del sistema de Bogotá D.C., administrado por la EAAB ESP. Varios municipios metropolitanos dependen directa o indirectamente del suministro capitalino, mientras que la capital depende de fuentes localizadas fuera de su jurisdicción. El resultado es un sistema funcionalmente integrado a escala regional que requiere coordinación supramunicipal.

43. El saneamiento regional depende de Bogotá D.C.: fuera de la capital, la infraestructura de tratamiento es fragmentada, de baja escala y sin capacidad para absorber el crecimiento en curso.

El sistema metropolitano está dominado por las PTAR Salitre y Canoas. Fuera de Bogotá D.C., la infraestructura se compone de plantas intermedias en algunos municipios metropolitanos y de múltiples sistemas pequeños en los ámbitos regional y provincial. Esta fragmentación dificulta las economías de escala y aumenta los desafíos operativos y financieros del saneamiento.

Comparación de caudales efectivamente tratados



Fuente: Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (2024).

Servicios públicos domiciliarios

Acueducto y alcantarillado

44. La disponibilidad concesionada de agua no equivale a seguridad hídrica estructural.

Aunque el sistema presenta márgenes operativos que permitirían atender la demanda en condiciones normales, los eventos asociados al fenómeno de El Niño en 2024 evidenciaron la vulnerabilidad frente a la variabilidad climática. La caída crítica de los niveles de los embalses y las medidas de racionamiento demostraron que la capacidad de regulación puede verse comprometida ante condiciones hidrológicas adversas.

45. Los tres ámbitos enfrentan crisis distintas del mismo sistema: presión por expansión en el metropolitano, fragilidad técnica en el regional y prestadores al límite en el provincial.

El ámbito metropolitano concentra los mayores volúmenes de consumo y las principales presiones por expansión urbana. El ámbito regional presenta infraestructura atomizada de pequeña escala y limitada resiliencia técnica: incluso crecimientos moderados o estacionalidad turística pueden tensionar rápidamente los sistemas. El ámbito provincial opera con prestadores comunitarios de capacidades básicas y altos niveles de riesgo operativo.

46. El sistema de prestación presenta una dualidad estructural: pocos operadores robustos y numerosos prestadores vulnerables.

De los 385 prestadores registrados, el 95% corresponde a operadores con menos de 2.500 suscriptores. Esta estructura evidencia la coexistencia de numerosos sistemas locales con capacidades técnicas y financieras limitadas junto a grandes operadores consolidados. La brecha de reporte —solo el 30,7% actualiza datos en el SUI— limita la planeación basada en evidencia y dificulta la asignación eficiente de recursos (SSPD, 2024).

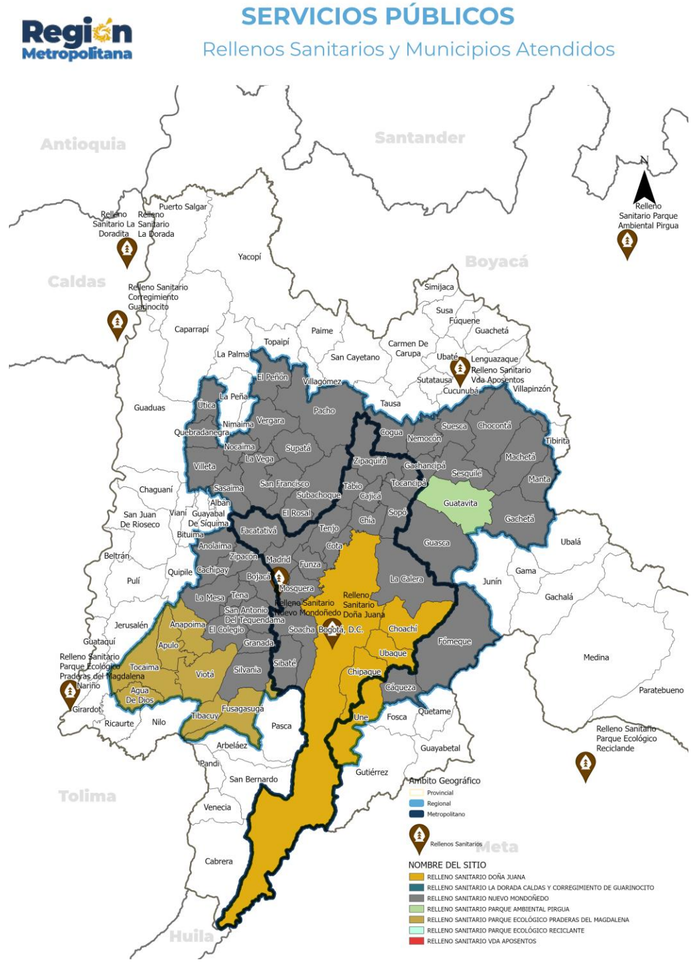
47. La gestión del agua y el saneamiento no puede resolverse municipio a municipio: el sistema es uno, pero las decisiones sobre fuentes, redes, tratamiento y prestadores operan hoy sin reglas comunes.

La interdependencia hídrica entre Bogotá D.C. y los municipios del ámbito metropolitano, la transferencia de demanda derivada de la expansión urbana, la fragmentación de 385 prestadores y la ausencia de marcos de coordinación interjurisdiccional configuran una condición territorial que ningún municipio puede gestionar de manera autónoma.

48. Persistencia de un modelo de gestión altamente centralizado en la disposición final.

El sistema regional de aseo continúa estructurándose alrededor de un número reducido de infraestructuras de disposición final, principalmente los rellenos sanitarios Doña Juana y Nuevo Mondoñedo. Esta configuración implica que gran parte de los municipios metropolitanos y regionales dependan de instalaciones localizadas fuera de sus jurisdicciones, generando recorridos logísticos extensos, mayores costos operativos y un aumento de las externalidades ambientales asociadas al transporte.

Disposición final de residuos sólidos



Fuente: Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (2024).

Servicios públicos domiciliarios

Gestión de residuos sólidos

49. El sistema metropolitano de disposición final opera sin infraestructura alterna ni esquema de contingencia regional articulado.

El relleno sanitario Doña Juana ha registrado alertas técnicas por agotamiento de vida útil, con operación autorizada limitada bajo las condiciones actuales de generación. No existe infraestructura alterna de disposición final ni un esquema de contingencia regional que garantice la continuidad del servicio público de aseo ante una eventual saturación.

50. La separación en la fuente es insuficiente en todos los ámbitos: las barreras son culturales e institucionales y no se resuelven con cobertura del servicio.

Los resultados de la Encuesta Multipropósito Bogotá–Cundinamarca muestran que un número significativo de hogares urbanos y rurales no clasifica sus residuos en ninguno de los ámbitos. Las razones —falta de espacio, desconocimiento, ausencia de incentivos y percepción de inutilidad— confirman que la cobertura del servicio público de aseo no es condición suficiente para garantizar prácticas adecuadas de aprovechamiento.

51. Insuficiencia y desequilibrio territorial de la infraestructura de aprovechamiento.

Bogotá D.C. y Cundinamarca registran tasas de aprovechamiento cercanas al 18%, superiores al promedio nacional pero significativamente por debajo de los estándares de economías circulares consolidadas. Bogotá D.C. concentra 577 Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento, frente a tan solo 75 en Cundinamarca. Esta asimetría restringe la consolidación de cadenas de valor regionales para materiales reciclables.

Servicios públicos domiciliarios

Gestión de residuos sólidos

52. La región carece de infraestructura para tratar sus propios residuos orgánicos, que representan entre el 55% y el 60% de lo que se genera.

La oferta de tecnologías de tratamiento es insuficiente, fragmentada y heterogénea. La mayoría de los municipios carecen de instalaciones de escala adecuada, lo que mantiene la presión sobre los rellenos sanitarios y restringe el potencial de valorización de los materiales. Los residuos especiales, peligrosos y voluminosos (RCD, RAEE, aceites) se gestionan mediante esquemas atomizados y con bajo nivel de control.

53. Fragmentación territorial y dependencia de infraestructuras externas.

En varias provincias de Cundinamarca se ha consolidado un patrón de disposición extra-departamental: municipios trasladan sus residuos a instalaciones en Boyacá, Caldas, Tolima o Meta. Este fenómeno refleja la insuficiencia de infraestructura departamental propia y la ausencia de nodos provinciales de tratamiento o disposición, reproduciendo inequidades territoriales en la distribución de cargas ambientales.

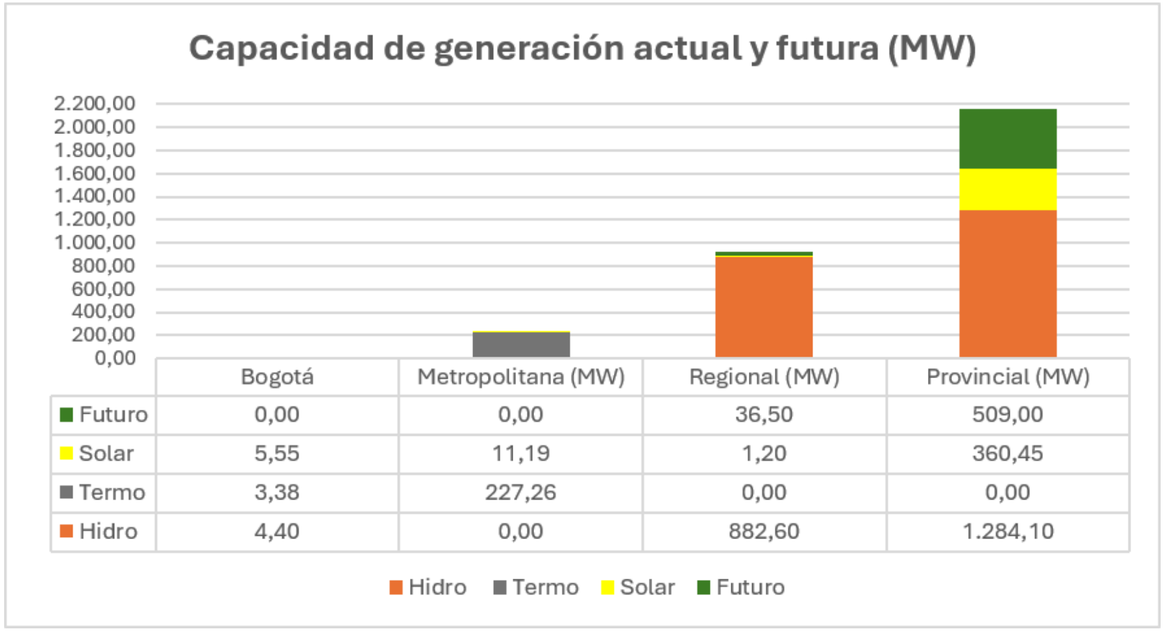
54. El sistema de aseo opera municipio a municipio mientras los flujos de residuos cruzan jurisdicciones, departamentos y regiones sin coordinación.

Las decisiones sobre infraestructura, rutas de transporte, aprovechamiento y tratamiento se toman de manera aislada a escala municipal, sin que exista un marco de planificación supramunicipal que articule las capacidades de Bogotá D.C. y los municipios de su entorno. Sin esa coordinación, el sistema regional continuará dependiendo de esquemas centralizados de disposición final cuya capacidad y sostenibilidad ya se encuentran bajo presión.

55. Desbalance estructural entre generación y demanda de energía, agravado por atrasos severos en la transmisión nacional.

La capacidad actual de generación de energía (2.799,53 MW) apenas alcanza para cubrir los picos de mayor consumo (2.683 MW), y que megaproyectos como el Metro o el Regiotram pedirán 439 MW adicionales. La nueva energía limpia se producirá en provincias lejanas, pero casi el 90% del consumo está en Bogotá y los municipios vecinos. Como las redes de transporte llevan entre 8 y 10 años de retraso, esa energía no puede llegar a donde se necesita.

Capacidad de generación existente y futura (MW)



	Bogotá	Metropolitana (MW)	Regional (MW)	Provincial (MW)
Futuro	0,00	0,00	36,50	509,00
Solar	5,55	11,19	1,20	360,45
Termo	3,38	227,26	0,00	0,00
Hidro	4,40	0,00	882,60	1.284,10

Fuente: XM (2026). Elaboración propia.

Servicios públicos domiciliarios

Energía eléctrica

56. Los atrasos de más de 8 años en la expansión de redes nacionales de energía están agotando la capacidad de conexión y podrían limitar el desarrollo económico del ámbito metropolitano.

Los proyectos de expansión de la red de transmisión nacional con incidencia directa en el departamento acumulan demoras de entre 8 y 10 años. Este rezago ha obligado a las autoridades a condicionar o aplazar la conexión de nuevos proyectos industriales y comerciales. La nueva generación —predominantemente solar y ubicada en el ámbito provincial— no puede llegar de manera oportuna al ámbito metropolitano, donde se concentra el 90% de la demanda.

57. Deterioro en la continuidad del servicio eléctrico en Cundinamarca como freno a la competitividad industrial.

Mientras Bogotá registra 3 horas de cortes de luz al año, en Cundinamarca los municipios enfrentan en promedio 20 horas de apagones anuales. Esto obliga a las industrias a encender plantas contaminantes a diésel o carbón para no frenar su producción.

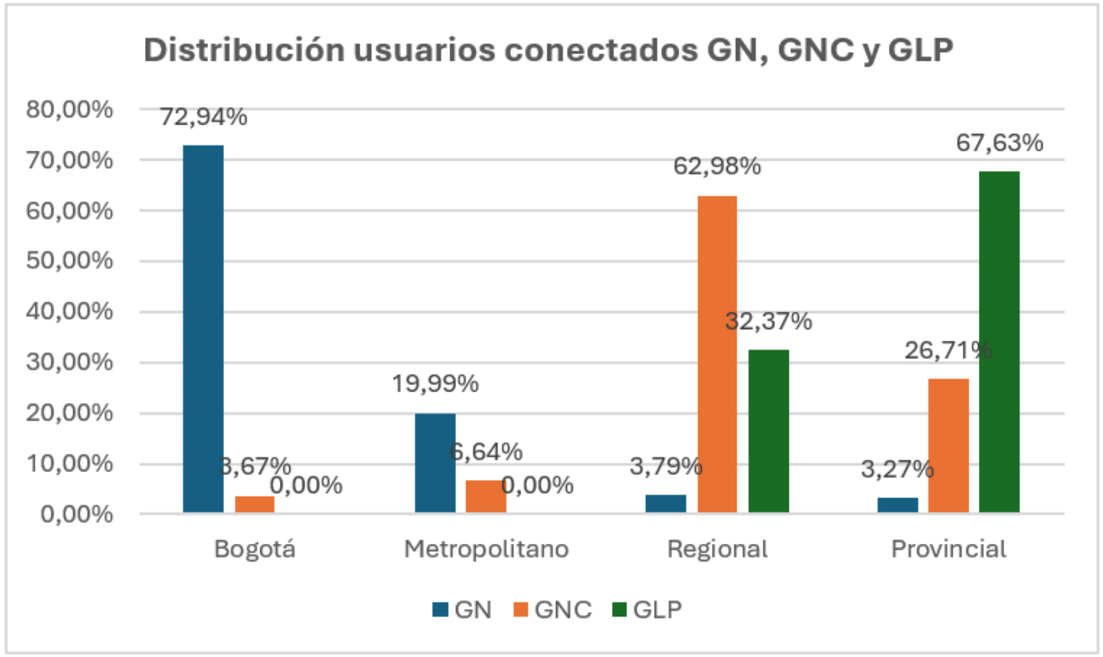
58. Las brechas de cobertura eléctrica rural afectan a 436.048 viviendas, pero su magnitud real está oculta por inconsistencias en los datos oficiales.

Las deficiencias en el acceso a la energía eléctrica constituyen un Hecho Metropolitano ineludible que actúa como detonante directo de la migración hacia las cabeceras urbanas. Sin embargo, la magnitud real territorial de este déficit se encuentra oculta debido a inconsistencias en los reportes oficiales, los cuales aplican topes matemáticos del 100% de cobertura en múltiples municipios, impidiendo una georreferenciación y focalización efectiva.

59. El tipo de combustible que llega a cada territorio revela una brecha estructural: GN en el metropolitano, GNC en el regional y GLP en el provincial.

La distribución del servicio de gas combustible en el departamento de Cundinamarca, incluyendo Bogotá D.C., muestra una segmentación territorial marcada: mientras el ámbito metropolitano accede predominantemente a gas natural por redes, el ámbito regional depende en gran medida del GNC transportado en vehículos, y el ámbito provincial recurre principalmente al GLP en cilindros. Esta diferenciación refleja brechas estructurales en la infraestructura de distribución y condiciona las posibilidades de desarrollo económico y calidad de vida en cada ámbito.

Distribución de usuarios conectados por tipo de combustible – GN, GNC, GLP



Fuente: Ministerio de Minas y Energía (2025) Elaboración propia.

60. La información del sector gasífero está tan fragmentada entre entidades que el territorio no puede planear su abastecimiento energético con datos confiables.

La información sobre consumo y cobertura del gas está dividida entre el MME, la SSPD, la UPME y el Gestor del Mercado, con datos del SUI que presentan discontinuidades, unidades de medida no identificadas y cifras de cobertura cuya base de cálculo no es clara. El Plan Indicativo de Expansión de la Cobertura de Gas Combustible (PIECGC) no fue accesible durante la fase de diagnóstico. Sin información real y unificada, el territorio no puede identificar sus necesidades futuras ni tomar decisiones de planeación basadas en evidencia.

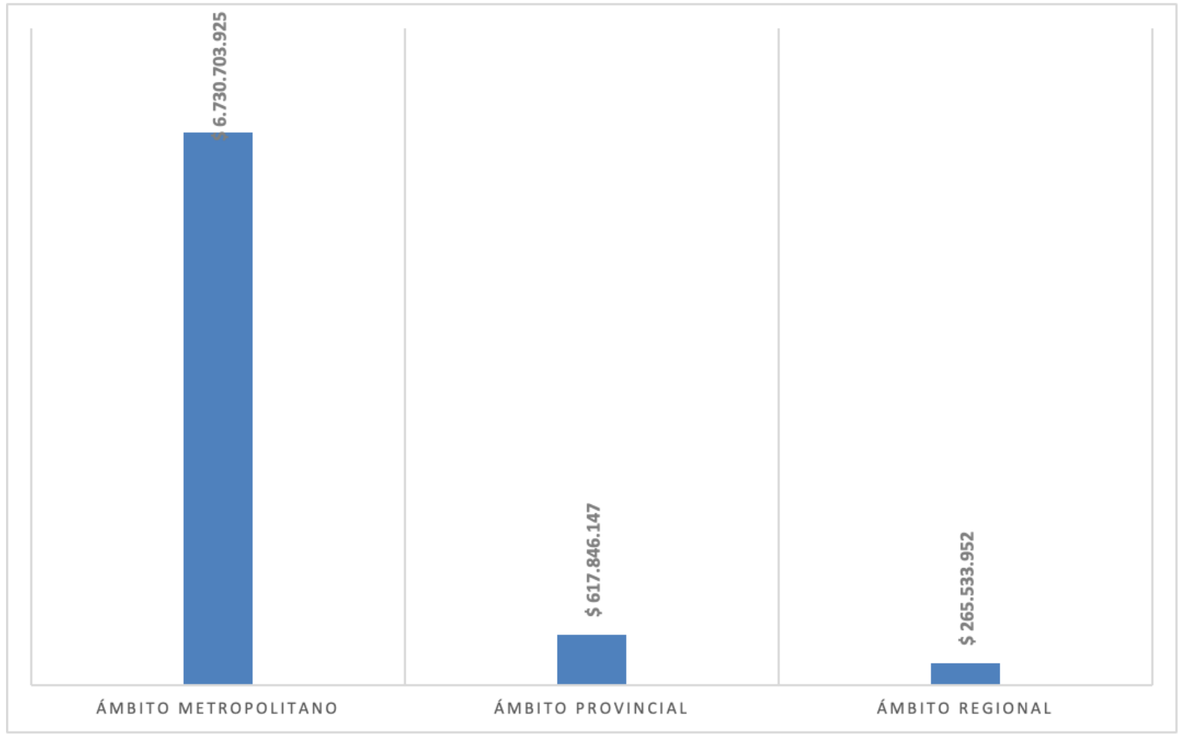
61. Las industrias están desprotegidas ante la escasez de gas y sufren por precios más altos.

Por mandato del Decreto 2345 de 2015, la industria y el comercio no son considerados consumidores "esenciales" del gas natural. Esto significa que, ante déficits de oferta, serán los primeros en recibir interrupciones del servicio. A este riesgo estructural se suma que el precio del gas casi se ha duplicado, pasando de 6,02 USD/MBTU en 2022 a 10,42 USD/MBTU 2025, lo que está obligando a muchas empresas del ámbito metropolitano a migrar hacia el GLP como alternativa .

62. La RMBC lidera la economía digital en Colombia, pero ese liderazgo se concentra en Bogotá D.C. y no se distribuye en el territorio.

La región concentra el 62% de la inversión nacional en CTeI, más del 50% de las empresas y startups del país, y su ecosistema fue valorado en 15 mil millones de dólares . Sin embargo, más del 80% de los municipios no han registrado inversión pública o privada en CTeI en los últimos tres años (OEI, 2025), y el tejido empresarial tecnológico se concentra en el corredor de la Sabana, generando desiertos de innovación en las provincias periféricas.

Inversión en CTeI en la Región Metropolitana en los últimos 3 años



Fuente: Organización de Estados Iberoamericanos — OEI (2025). Nota: no incluye datos de Bogotá D.C.

Servicios públicos domiciliarios

Tecnologías de la información y comunicación (TIC) y Ciencia, Tecnología e Innovación (CTeI)

63. Las brechas de conectividad no son solo de infraestructura: la calidad del servicio y el uso efectivo siguen siendo desiguales entre ámbitos.

El 82,7% de los hogares en Bogotá D.C. tiene acceso a internet, pero en la zona rural del Distrito Capital este indicador cae al 30,2%. En Cundinamarca, la cobertura en cabeceras alcanza el 74,1%, frente al 41,9% en zonas rurales. Las velocidades bajas de conexión en los ámbitos regional y provincial hacen inviable el uso productivo de servicios digitales avanzados por parte de empresas, agricultores y ciudadanos.

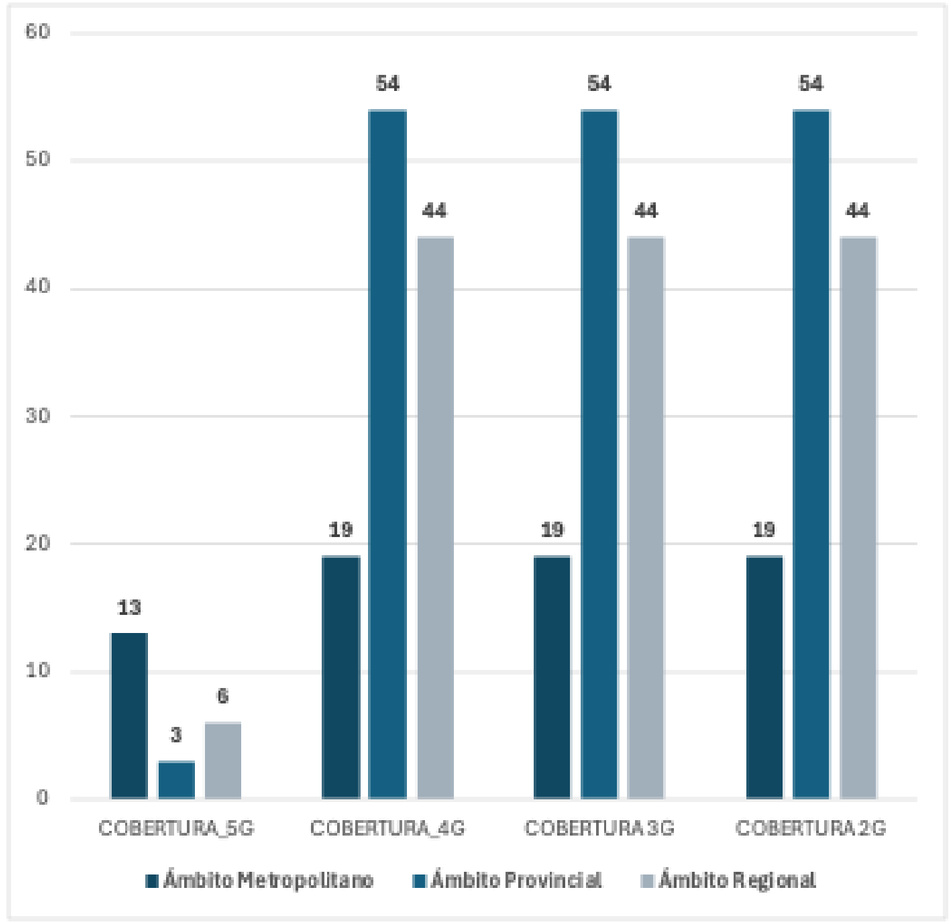
64. La fibra óptica instalada hace más de 10 años enfrenta obsolescencia técnica y se convierte en una restricción estructural para el desarrollo regional.

El departamento de Cundinamarca cuenta con 130 enlaces de fibra óptica del Plan Nacional de Fibra Óptica de MinTIC, ejecutado desde 2013. La red requiere actualización urgente hacia tecnologías GPON.

65. La cobertura móvil garantiza un piso mínimo, pero la persistencia de tecnologías 3G y la escasez de dispositivos limitan el uso productivo de las TIC.

El 91,2% de los accesos a internet en zonas rurales se realiza exclusivamente a través de dispositivos móviles (DANE, ECV 2024). En Cundinamarca, solo el 44% de los hogares urbanos y el 20,3% de los rurales cuenta con computador o tableta. El uso exclusivo del smartphone limita el desarrollo de habilidades digitales avanzadas y restringe la capacidad de la población para integrarse a la economía del conocimiento. A esto se suma que a marzo de 2025 aún existían 136 estaciones base operando exclusivamente en 3G, cuya persistencia limita el desarrollo de servicios digitales sofisticados en los municipios rurales.

Cobertura móvil en los ámbitos de la Región Metropolitana



Fuente: Organización de Estados Iberoamericanos — OEI (2025). Nota: no incluye datos de Bogotá D.C.

Servicios públicos domiciliarios

Tecnologías de la información y comunicación (TIC) y Ciencia, Tecnología e Innovación (CTeI)

66. Más del 80% de los municipios no han registrado inversión en CTeI en tres años: el corredor metropolitano innova mientras las provincias quedan atrás.

La concentración de actores, inversión y talento en el corredor metropolitano ha generado desiertos de innovación en las provincias periféricas. El 65% de los egresados de áreas STEM nacidos en Cundinamarca no regresan a sus municipios de origen (Fedesoft, 2025). En las escalas regional y provincial, la CTeI es prácticamente inexistente en la dinámica económica local, y la ausencia de ecosistemas que absorban el conocimiento descapitaliza intelectualmente a los territorios.

67. El desafío no es solo de cobertura, sino de capacidades: la brecha digital es hoy más un problema de talento, formación y gobernanza que de infraestructura.

En Cundinamarca, el 64,3% de las personas mayores de 11 años presentan privaciones en habilidades básicas digitales, frente al 35,6% por acceso a internet y el 26,8% por falta de dispositivos (DNP, 2025). Menos del 40% de los gobiernos locales del país dispone de estrategias digitales activas. La fragmentación en la adquisición de soluciones tecnológicas genera islas digitales que impiden la visión sistémica del territorio y encarecen la operación en los municipios con menores capacidades.

68. El avance en la transformación digital en la región está limitado principalmente por la fragmentación institucional y las brechas de capacidad entre territorios.

Menos del 40% de los gobiernos locales cuentan con capacidades digitales activas lo cual tiene una relación directa con las condiciones de vida de las personas: mientras que en territorios con baja gobernanza digital la pobreza multidimensional alcanza 24,3%, más del doble del promedio nacional (11,5%).

69. La desarticulación institucional limita la eficiencia del gasto y la prestación de servicios.

Mecanismos como la agregación de demanda podrían generar ahorros de entre el 15% y el 25%, lo que refuerza que fortalecer la gobernanza digital y adoptar esquemas coordinados de inversión es condición necesaria para cerrar brechas y mejorar la competitividad regional.

70. Las dinámicas actuales de movilidad generan determinantes de inequidad territorial y social en el acceso a oportunidades.

Los altos tiempos y costos de desplazamiento, sumados a las limitaciones del transporte público y de la infraestructura intermodal, restringen la accesibilidad a actividades económicas, servicios y equipamientos regionales. Esta situación afecta especialmente a la población residente en los municipios periféricos y a los grupos de mayor vulnerabilidad.

Tiempo y costo promedios de los viajes en transporte público

Municipio	Tiempo promedio de viaje (minutos)	Costo promedio de viaje (Pesos)
Bogotá D.C.	78	$ 2.892
Cajicá	77	$ 3.864
Chía	78	$ 3.448
Choachí	104	$ 8.865
Cota	70	$ 3.826
Facatativá	70	$ 4.263
Funza	88	$ 3.743
La Calera	87	$ 4.942
Madrid	84	$ 3.639
Mosquera	87	$ 3.086
Sibaté	72	$ 3.455
Soacha	87	$ 2.313
Sopó	63	$ 4.053
Tabio	87	$ 4.581
Tenjo	77	$ 4.151
Tocancipá	53	$ 4.606
Zipaquirá	75	$ 6.263

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad Bogotá Región 2023, SDM.

Movilidad, accesibilidad y logística de carga regional

71. La movilidad intermunicipal es el termómetro de la metropolización: los flujos cotidianos evidencian un espacio funcional integrado que trasciende los límites administrativos.

En el ámbito geográfico de los hechos metropolitanos se realizan en promedio 16,55 millones de viajes en un día hábil. El 5,38% (890.893) se realizan entre Bogotá D.C. y los municipios y el 1,38% (228.271) entre municipios sin incluir Bogotá D.C. La conmutación laboral, el abastecimiento y las relaciones económicas configuran un sistema de movilidad que ninguna jurisdicción puede gestionar de manera autónoma (URBANPRO, 2025; SDM, 2023).

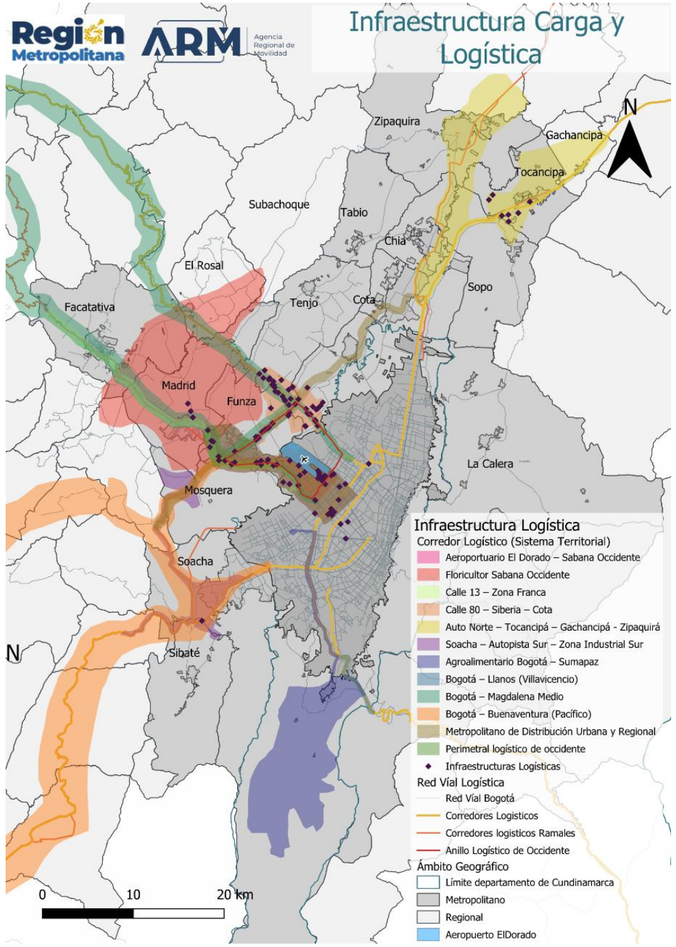
72. Los tiempos y costos de desplazamiento intermunicipal son una barrera real de acceso: los viajes superan los 100 minutos y pueden consumir hasta el 25% del ingreso familiar.

El transporte público es el modo con mayores tiempos de viaje intermunicipal, superando los 100 minutos. Para hogares de bajos ingresos en municipios como Soacha o Facatativá, la cadena de transporte informal hacia la red troncal de Transmilenio, el transporte intermunicipal y un tercer modo dentro de Bogotá D.C. puede representar entre el 20% y el 25% del ingreso familiar mensual, constituyendo una trampa de movilidad que profundiza la exclusión social.

73. La actividad logística regional se ha intensificado y presenta una alta concentración territorial.

Las zonas productivas de la Sabana de Occidente (Funza–Mosquera–Cota) y el corredor norte (Tocancipá–Chía–Zipaquirá) concentran gran parte de los flujos logísticos hacia Bogotá D.C. El 50% de los camiones que realizan viajes regionales circula por las calles 13 y 80. Los mercados mayoristas de Bogotá D.C. recibieron 2,37 millones de toneladas de alimentos en 2023, de las cuales el 42,7% provinieron de Cundinamarca. El costo logístico a nivel nacional representa el 15,6% sobre ventas, valor que continúa alejado del promedio de economías OCDE.

Corredores logísticos regionales priorizados en Bogotá - Región



Fuente: Elaboración propia.

Movilidad, accesibilidad y logística de carga regional

74. La movilidad de pasajeros y carga presenta una alta dependencia del modo carretero.

La predominancia de vehículos particulares, motocicletas, buses intermunicipales y camiones ha incrementado la presión sobre los principales corredores de acceso a Bogotá D.C. y sobre los ejes de conectividad regional. Los corredores de las autopistas Norte y Sur y las calles 13 y 80 operan a niveles por encima de su capacidad en horas de máxima demanda, con velocidades de circulación entre 9 y 20 km/h (SDM,2023). A escala nacional, el modo carretero moviliza cerca del 80% de las toneladas transportadas (ANIF, 2025).

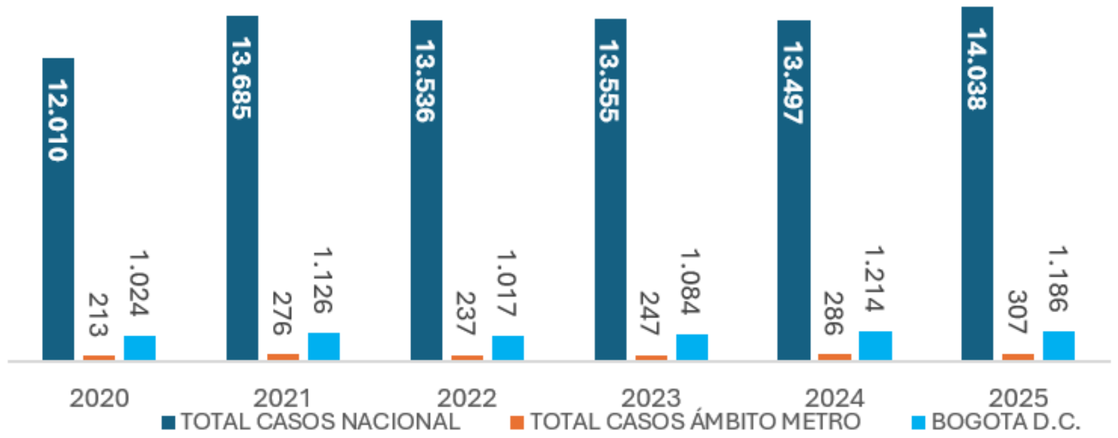
75. La infraestructura regional tiene cobertura significativa, pero limitaciones críticas en integración multimodal y estado de la red.

Cundinamarca cuenta con 10.272,99 km de red vial, activos estratégicos férreos (521 km, de los cuales solo el 23% está disponible), infraestructura fluvial con potencial en el río Magdalena, y el aeropuerto de mayor movimiento de carga en Latinoamérica. Sin embargo, persisten rezagos en mantenimiento —el 61% de la red requiere intervención—, baja integración intermodal y ausencia de un sistema integrado de transporte público metropolitano.

76. La ocurrencia de delitos en el ámbito metropolitano responde a patrones de concentración funcional y persistencia territorial que trascienden los límites administrativos municipales.

El análisis del periodo 2020-2025 evidencia que la violencia letal, los delitos patrimoniales y las afectaciones humanitarias no se distribuyen de manera homogénea, sino que se concentran en nodos urbanos de alta integración económica, movilidad poblacional y conectividad regional. Esta configuración confirma que la dinámica delictiva en el ámbito metropolitano opera como un sistema interdependiente, en el cual la concentración territorial no implica aislamiento municipal, sino articulación funcional dentro de un mismo espacio urbano expandido.

Comportamiento histórico de casos de homicidio intencional registrados: Nacional, ámbito metropolitano y Bogotá D.C. 2020-2025



Fuente: Cálculos propios con base en Micrositio Observatorio de Derechos Humanos y Defensa Nacional — MDN. Cifras preliminares sujetas a variación. Fecha de corte: 31 de diciembre de 2025.

Seguridad ciudadana, Convivencia y justicia

77. Las afectaciones humanitarias constituyen un componente estructural de la problemática de seguridad en la RMBC, con riesgos persistentes para poblaciones vulnerables y dinámicas de control territorial por estructuras criminales.

Más allá de los delitos convencionales, fenómenos como amenazas selectivas, desplazamiento intraurbano, explotación sexual, reclutamiento de menores, constreñimiento para actividades ilícitas y violencias basadas en género configuran escenarios de riesgo sostenido que afectan de manera diferenciada a mujeres, niños, niñas, adolescentes, población migrante y personas en contextos de prostitución. La articulación de organizaciones criminales con alcance regional refuerza el carácter estructural de estas afectaciones.

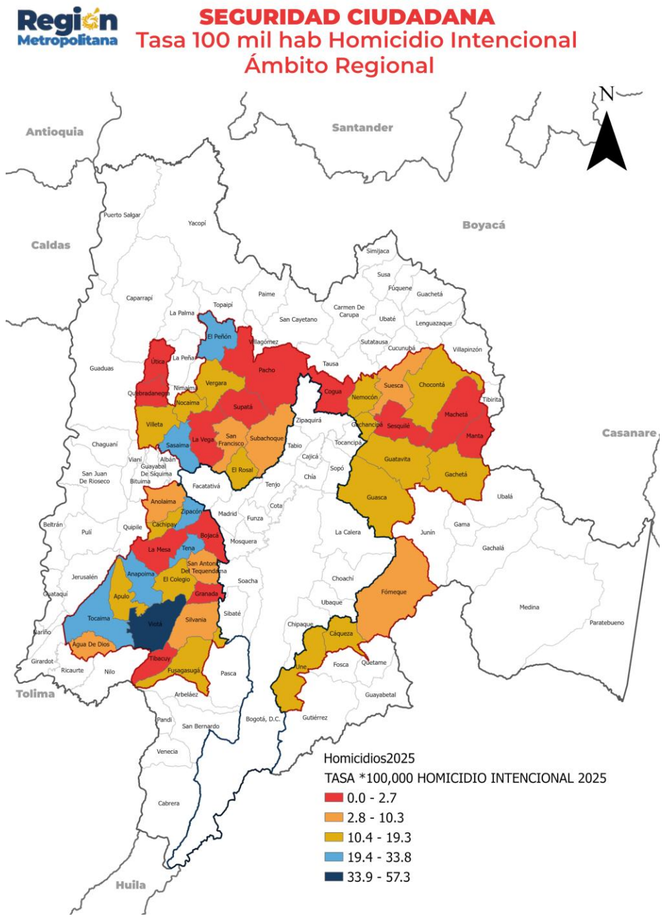
78. Los comportamientos contrarios a la convivencia son un fenómeno metropolitano estructural, no un problema local: se concentran donde confluyen densidad, movilidad y espacio público compartido.

La recurrencia de medidas correctivas asociadas a comportamientos que ponen en riesgo la vida afecta el espacio público y deteriora la relación entre ciudadanía y autoridad. Lo anterior evidencia que la convivencia no es un fenómeno exclusivamente normativo, sino un componente central de la seguridad integral. Su concentración en municipios de alta densidad y movilidad confirma que estas conductas deben analizarse como fenómenos metropolitanos asociados a flujos poblacionales y dinámicas urbanas compartidas.

79. En el ámbito regional, la ocurrencia de delitos evidencia una dinámica territorial diferenciada: contención agregada en algunos indicadores y persistencia focalizada en determinados municipios.

El comportamiento quinquenal muestra que, aunque varios municipios presentan baja incidencia relativa en delitos de alto impacto, subsisten focos estructurales de concentración asociados a corredores viales, integración económica y vínculos funcionales con el ámbito metropolitano. Esta heterogeneidad confirma que la seguridad regional no puede analizarse desde una lógica homogénea, sino desde procesos territoriales interconectados que combinan estabilidad relativa con riesgos emergentes.

Tasa de homicidio intencional por 100 mil habitantes – ámbito regional



Fuente: Cálculos propios con base en Micrositio Observatorio de Derechos Humanos y Defensa Nacional — MDN. Cifras preliminares sujetas a variación. Fecha de corte: 31 de diciembre de 2025.

Seguridad ciudadana, Convivencia y justicia

80. En el ámbito provincial, los delitos responden a corredores turísticos, rutas comerciales y flujos intermunicipales: la concentración territorial no es aislamiento sino conectividad regional.

El análisis del periodo 2020-2025 evidencia persistencia de homicidio en nodos concretos, recurrencia de delitos patrimoniales y distribución heterogénea de las violencias interpersonales. La concentración territorial observada no corresponde a fenómenos aislados, sino a patrones asociados a conectividad regional y a factores económicos y sociales propios del territorio provincial.

81. Las capacidades institucionales actuales presentan una brecha frente a la magnitud y complejidad de los desafíos de seguridad en la RMBC.

El análisis evidencia limitaciones sostenidas en personal, infraestructura tecnológica, interoperabilidad y capacidades analíticas, que afectan de manera transversal la capacidad de prevención, reacción e investigación en un entorno metropolitano y regional interdependiente. El déficit de pie de fuerza, la fragmentación de los sistemas de videovigilancia y la ausencia de protocolos de articulación interjurisdiccional configuran una brecha estructural entre la magnitud de los desafíos y las capacidades instaladas.

82. Las capacidades para la atención de conflictos, justicia y emergencias operan de manera fragmentada y desigual en la región.

Mientras Bogotá D.C. concentra la demanda y enfrenta sobrecarga institucional, los municipios presentan limitaciones en cobertura, capacidad instalada y coordinación. Esta asimetría genera dependencia funcional, afecta la oportunidad en la atención y limita la respuesta conjunta frente a dinámicas que trascienden los límites administrativos.

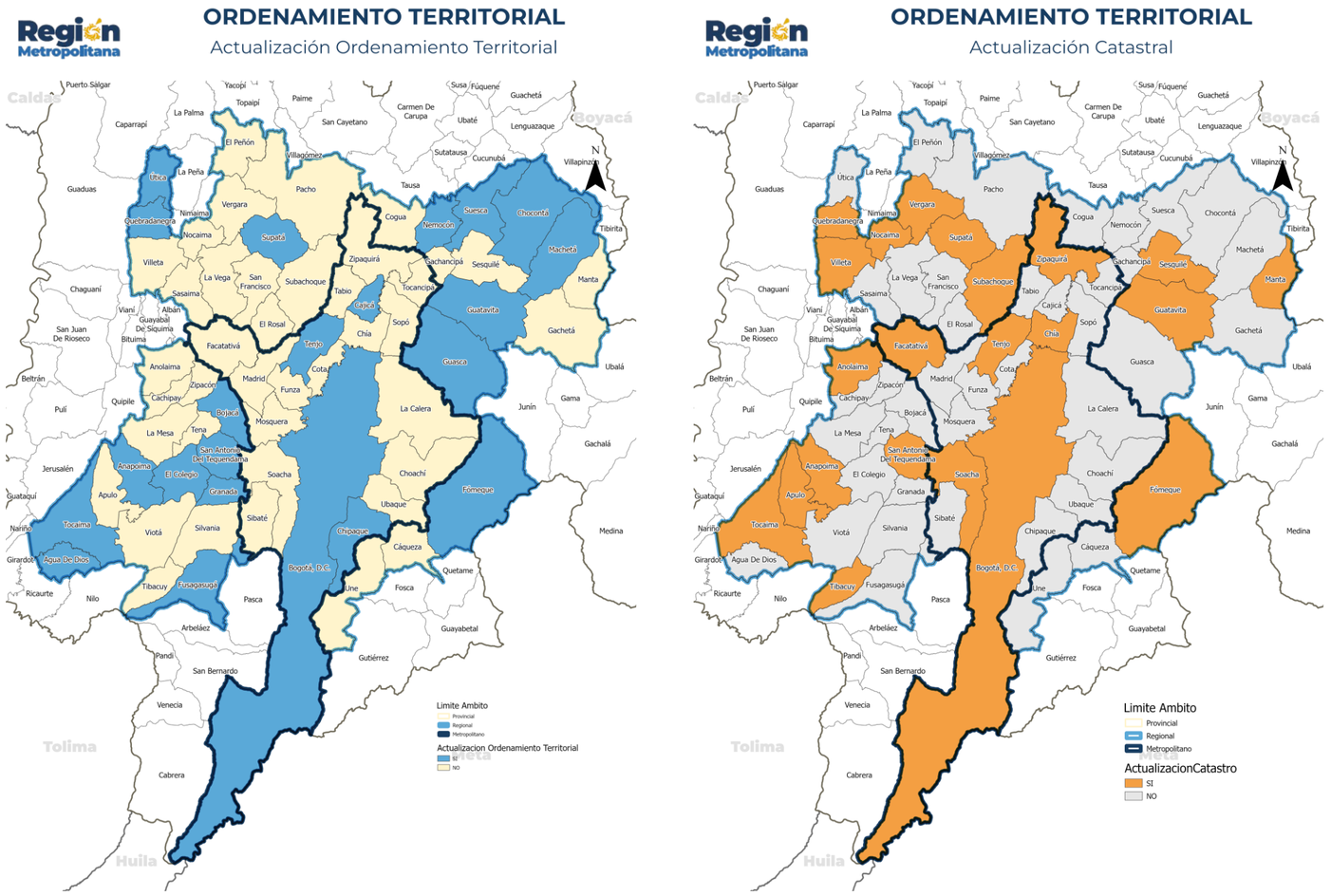
83. La percepción de inseguridad y la baja confianza institucional constituyen fenómenos estructurales que inciden directamente en la gobernanza de la seguridad en la RMBC.

Más allá de variaciones puntuales en indicadores delictivos, la experiencia ciudadana del riesgo y la limitada credibilidad en las instituciones configuran un entorno persistente de desconfianza que afecta la denuncia, la participación y la legitimidad institucional. La integración funcional del territorio hace que estos fenómenos operen a escala supramunicipal, proyectando las deficiencias de confianza de un territorio sobre los demás.

84. La desactualización de los instrumentos de ordenamiento y de las bases catastrales limita la capacidad de los municipios para responder a las dinámicas actuales del territorio.

El 75 % de los POT de los municipios de Cundinamarca están desactualizados y solo 3 municipios del ámbito metropolitano cuentan con instrumentos vigentes. Esta situación dificulta contar con una planificación municipal acorde con las dinámicas de desarrollo local y regional actuales y puede limitar la ejecución de proyectos de escala regional o la localización de actividades productivas que no fueron contempladas en instrumentos formulados hace varios años. Al mismo tiempo, el 73,3 % de las bases catastrales están desactualizadas, lo que limita la capacidad de financiación de los municipios y, con ello, la ejecución de proyectos locales y regionales.

Estado del Ordenamiento Territorial (izquierda) y del Catastro (derecha) en Cundinamarca



Fuente: Secretaría de Prospectiva e Integración Territorial — Gobernación de Cundinamarca, 2025.

Gobernanza territorial y capacidad de implementación

85. La heterogeneidad fiscal del territorio obliga a formular el PLANEO con esquemas diferenciados de concurrencia.

El comportamiento del IDF muestra que la mayor parte de las entidades se ubica en rangos de riesgo y vulnerabilidad, y que el desempeño tiende a deteriorarse a medida que se pasa del ámbito metropolitano al regional y al provincial. Esta brecha no es solo un dato comparativo: refleja capacidades desiguales para comprometer recursos, estructurar proyectos y sostener inversiones en el tiempo. En consecuencia, la formulación del PLANEO no puede apoyarse en reglas uniformes de cofinanciación o cierre financiero, sino en mecanismos diferenciados por ámbito y tipo de entidad, con mayor flexibilidad y soporte técnico allí donde las restricciones son más fuertes.

86. La capacidad fiscal actualmente disponible resulta insuficiente frente a la escala de intervención que demanda el PLANEO.

Más allá de las diferencias entre entidades, el panorama consolidado muestra que el territorio no cuenta con una base financiera capaz de soportar por sí sola la ambición programática del plan. Esto se traduce en márgenes limitados para asumir nuevas cargas de inversión, especialmente cuando también deben considerarse costos posteriores de operación, mantenimiento y sostenibilidad. La implicación es directa: el PLANEO debe formularse bajo una lógica de selección, gradualidad y secuenciación, priorizando proyectos estratégicos y evitando que la cartera se convierta en una agregación amplia de iniciativas sin posibilidad real de cierre.

87. La existencia de fuentes alternativas no garantiza su materialización: la factibilidad financiera debe incorporarse desde el origen de la formulación.

Aunque la RMBC dispone de un portafolio diverso de instrumentos y fuentes potenciales habilitados por la Ley 2199 de 2022, su activación depende de condiciones técnicas, institucionales, políticas y sociales que no siempre están dadas de manera inmediata. Esto significa que las fuentes no pueden tratarse como una bolsa disponible de recursos, sino como opciones que exigen arreglos concretos de concurrencia, maduración de proyectos y decisiones de implementación. Cada proyecto o programa debe formularse desde temprano con una ruta plausible de cierre financiero.

Situaciones Relevantes

SECCIÓN 03



Las situaciones relevantes son **condiciones estructurales del territorio**, en su mayoría de naturaleza multisectorial, sobre las que **la Región Metropolitana tiene competencia y margen de acción**. Se construyeron mediante un ejercicio analítico que consistió en contrastar las conclusiones sectoriales e identificar posibles asociaciones, tensiones, dependencias críticas y potencialidades, que aportaran conclusiones de distintas dimensiones y que sintetizaran una lectura estratégica del territorio.

Las situaciones relevantes, 27 en total, **cumplen un rol de bisagra entre el análisis y la acción**: constituyen el resultado de la síntesis del diagnóstico y el punto de entrada a la formulación.

Situaciones Revelantes

01	El sistema metropolitano ya existe como realidad funcional, pero su gobernanza está fragmentada, su planeación desarticulada y su base técnica y fiscal es insuficiente para operar a la escala del sistema.
02	La forma en que crece la huella urbana en el entorno metropolitano y regional implica la ocupación progresiva de suelos que deberían estar protegidos: agrícolas, de protección ambiental y de recarga hídrica.
03	El bono demográfico se cierra de forma desigual entre ámbitos geográficos y el territorio no ha construido las condiciones para aprovecharlo.
04	La región pierde capital humano por diferentes vías: fuga de talento, inactividad juvenil y casos de sobremortalidad.
05	La demografía regional produce una demanda creciente y territorialmente desigual de cuidado.
06	La región depende de un sistema hídrico supramunicipal sin mecanismos que favorezcan su gestión integrada.
07	El río Bogotá: principal eje ecosistémico de la región y su mayor pasivo ambiental.
08	El cambio climático ya es una amenaza territorial focalizada y la mayoría de municipios no tiene capacidad para gestionarla.
09	La biodiversidad regional es la base productiva de las apuestas económicas más promisorias y el soporte de las estrategias de desarrollo sostenible del territorio.
10	La demanda habitacional de la región tiene origen supramunicipal: los municipios deben atender una presión que no generaron solos.
11	El déficit habitacional no es el mismo en todo el territorio: en el entorno metropolitano faltan viviendas, en lo rural-regional las que existen están en malas condiciones.
12	La región tiene la estructura productiva más diversa del país y complementaria entre ámbitos, pero no se beneficia plenamente de la aglomeración y no desarrolla su potencial de especialización.
13	Motor económico del país con fricciones estructurales que limitan su potencial, sin mecanismos para gestionarlas.
14	El mercado laboral opera a escala metropolitana pero las políticas de empleo, formación y protección siguen siendo municipales.

Situaciones Revelantes

15	El sistema regional de abastecimiento y comercialización agroalimentaria opera con alta concentración funcional en Bogotá D.C. y con ineficiencias logísticas que debilitan la conexión entre producción y consumo.
16	La región mejor abastecida del país subutiliza su potencial agroalimentario y mantiene una estructura productiva concentrada y poco articulada, lo que reduce su competitividad productiva y comercial.
17	La región tiene activos turísticos singulares de gran potencial pero sin suficiente articulación territorial que limita el desarrollo de productos de mayor valor agregado que generen oportunidades económicas locales.
18	La infraestructura hiperconcentrada genera una vulnerabilidad estructural: si falla un nodo crítico, no hay alternativa regional.
19	Los servicios públicos no crecen al ritmo del crecimiento de la huella en el territorio.
20	La brecha digital en el acceso, apropiación y gobernanza de las tecnologías de la información y en Ciencia, Tecnología e Innovación amplifica la desigualdad territorial.
21	La movilidad refleja el costo de la desarticulación territorial: corredores saturados, desplazamientos costosos y carga sin alternativa.
22	La región no tiene un sistema de transporte público integrado a su escala: la movilidad colectiva regional sigue siendo una suma de ofertas municipales desconectadas.
23	La región tiene activos logísticos estratégicos de escala nacional, pero el sobrecosto sistémico frena su competitividad.
24	La seguridad opera como un fenómeno supramunicipal interdependiente, con desplazamiento de dinámicas delictivas entre territorios, mientras la percepción de inseguridad se mantiene estructuralmente alta pese a mejoras en algunos indicadores.
25	Las afectaciones humanitarias (explotación, reclutamiento, desplazamiento, VBG) son persistentes y estructurales, vinculadas a dinámicas criminales regionales y control territorial.
26	Existen asimetrías significativas en capacidades institucionales, tecnológicas y operativas entre municipios, que generan dependencia funcional de Bogotá y trasladan presiones dentro del sistema territorial.
27	La región genera los flujos de materiales para una economía circular de escala, pero carece de la articulación territorial para convertirlos en sistema.

Norte estratégico del PLANEO

SECCIÓN 04



Objetivo del PLANEO

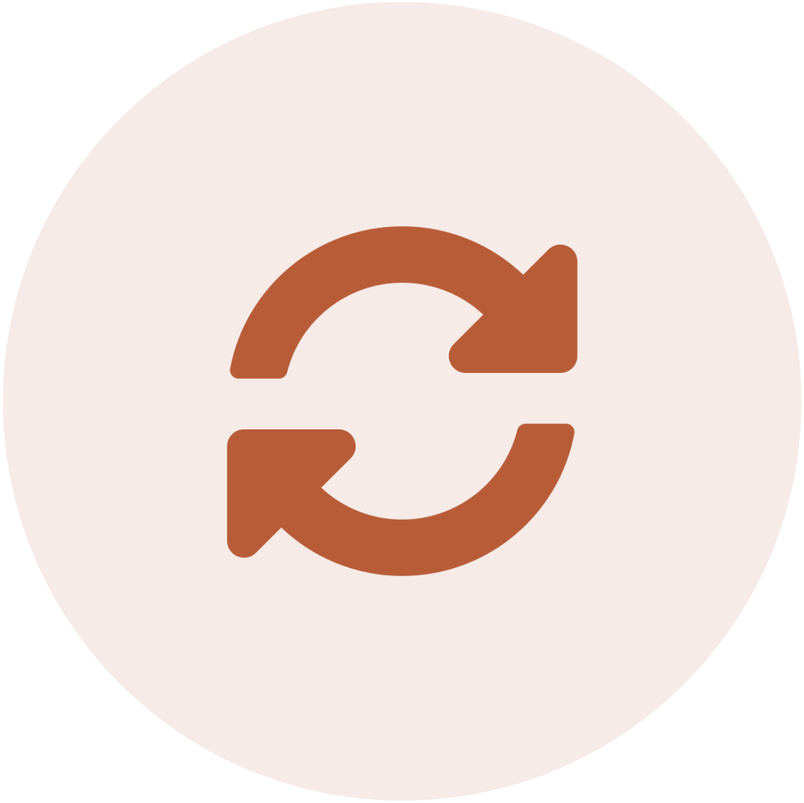
Impulsar el desarrollo de la Región como un territorio integrado, corresponsable y sostenible, que potencie las sinergias de la asociatividad para articular las relaciones funcionales que producen equidad territorial, mediante la gestión colaborativa de los hechos metropolitanos.

Visión 2039

"En 2039, la Región será un referente de desarrollo armónico, gracias a la promoción de la competitividad, la equidad y el desarrollo sostenible, para sus habitantes urbanos y rurales. La gestión corresponsable y articulada del territorio protegerá sus recursos ecosistémicos y diversidad cultural, con una oferta de servicios equilibrada que mejorará la calidad de vida de sus habitantes, fortaleciendo las relaciones funcionales que integran y dan sentido a la región."

Transformaciones y estrategias

SECCIÓN 05



El horizonte estratégico del Plan: tres transformaciones que se complementan

TRANSFORMACIÓN 1

Impactan lo cotidiano

Las decisiones que mejoran la vida diaria de quienes trabajan, estudian y cuidan en municipios distintos a los que habitan.

TRANSFORMACIÓN 2

Favorecen un mejor mañana

Las decisiones que construyen las condiciones estructurales para un desarrollo regional más robusto y competitivo.

TRANSFORMACIÓN 3

Permiten un futuro sostenible

Las decisiones que aseguran la viabilidad ambiental y la sostenibilidad del territorio a largo plazo.

PRIORIDAD PROGRAMÁTICA **Articulación funcional para el desarrollo**

Estrategias del PLANEO

Transformación 1 — Impactan lo cotidiano

1 Consolidar un sistema regional de movilidad, mediante la mejora de la infraestructura de transporte y la integración modal y tarifaria.

E2 Articular una red metropolitana de nodos para el bienestar mediante el acceso a servicios de proximidad supramunicipal.

E3 Articular capacidades institucionales, infraestructura especializada y sistemas de información de seguridad y justicia.

Transformación 2 — Favorecen un mejor mañana

E4 Articular la cadena agroalimentaria regional, producción, acopio, logística y comercialización del sistema de abastecimiento supramunicipal.

E5 Potenciar las vocaciones productivas y económicas del territorio mediante competitividad, innovación, economía circular, talento e inversión

E6 Consolidar la red de infraestructura logística y de carga que posiciona a la región como plataforma económica de escala nacional.

Transformación 3 — Permiten un futuro sostenible

E7 Proteger, restaurar y conectar la estructura ecológica regional.

E8 Fortalecer la seguridad hídrica regional mediante la gestión integrada del sistema hídrico, el desarrollo y optimización de infraestructura, soluciones basadas en la naturaleza y la recuperación del río Bogotá.

E9 Facilitar la gestión de suelo para el hábitat.

E10 Impulsar la seguridad y transición energética de la región mediante la articulación de actores públicos y privados.

E11 **Transversal** — Fortalecer la gobernanza, los mecanismos de financiación regional y las capacidades institucionales para la gestión metropolitana sostenible.

Modelo de Ocupación Metropolitano

SECCIÓN 06



Modelo de Ocupación Metropolitano

¿Qué es un Modelo de Ocupación?

Síntesis espacializada de los principales sistemas de escala supramunicipal, que coexisten y se estructuran en el territorio, entre ellos:

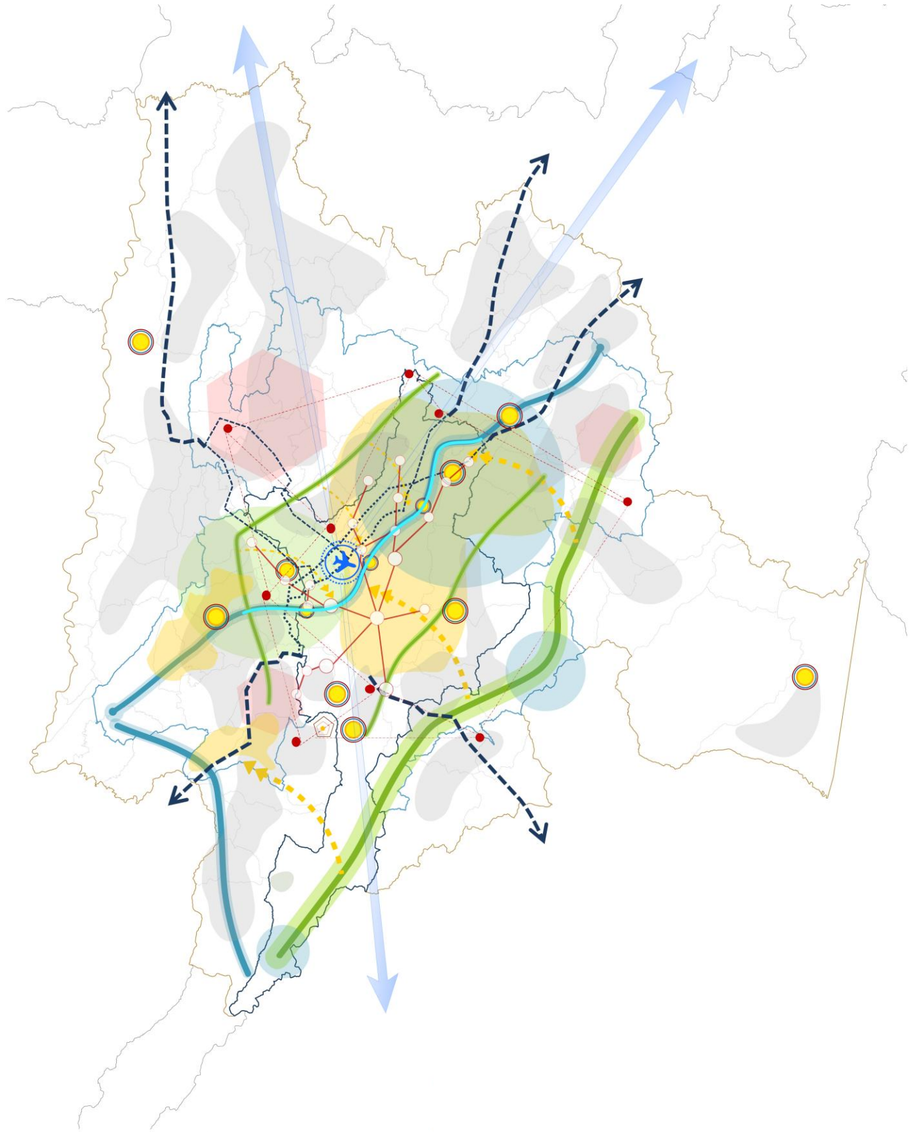
- Asentamientos poblacionales urbanos y rurales
- Estructura ecológica
- Corredores de conectividad funcional
- Redes de infraestructura
- Equipamientos de servicios públicos, y
- Áreas e infraestructuras productivas

Modelo de Ocupación Futuro

Se diseña a partir de la identificación de las posibilidades, potencialidades y los intereses conjugados entre la región, el departamento y los municipios, a partir de la VISIÓN definida para el largo plazo, que será referencia para el desarrollo socioeconómico deseado.

El modelo, se desarrolla mediante la definición de directrices de ordenamiento territorial, estrategias, programas y proyectos.

Modelo de Ocupación Metropolitano



Río Bogotá – Articula la visión ambiental, de ordenamiento y de espacios público de la Región Metropolitana.

Conectividad ecológica

Seguridad hídrica

Riesgos ambientales

Conservación de biodiversidad y servicios ecosistémicos

Cobertura de la red de transporte público multimodal con criterios de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, como columna vertebral de la ocupación urbana de mayor densidad, integrada con la Red de Movilidad Activa como mecanismo de alimentación y equidad.

Infraestructura de transporte que mejore las conexiones entre Bogotá y los municipios, para disminuir el tiempo de viaje a escala metropolitana y regional, así como soportar la red logística para la movilidad de alimentos y otros bienes y servicios.

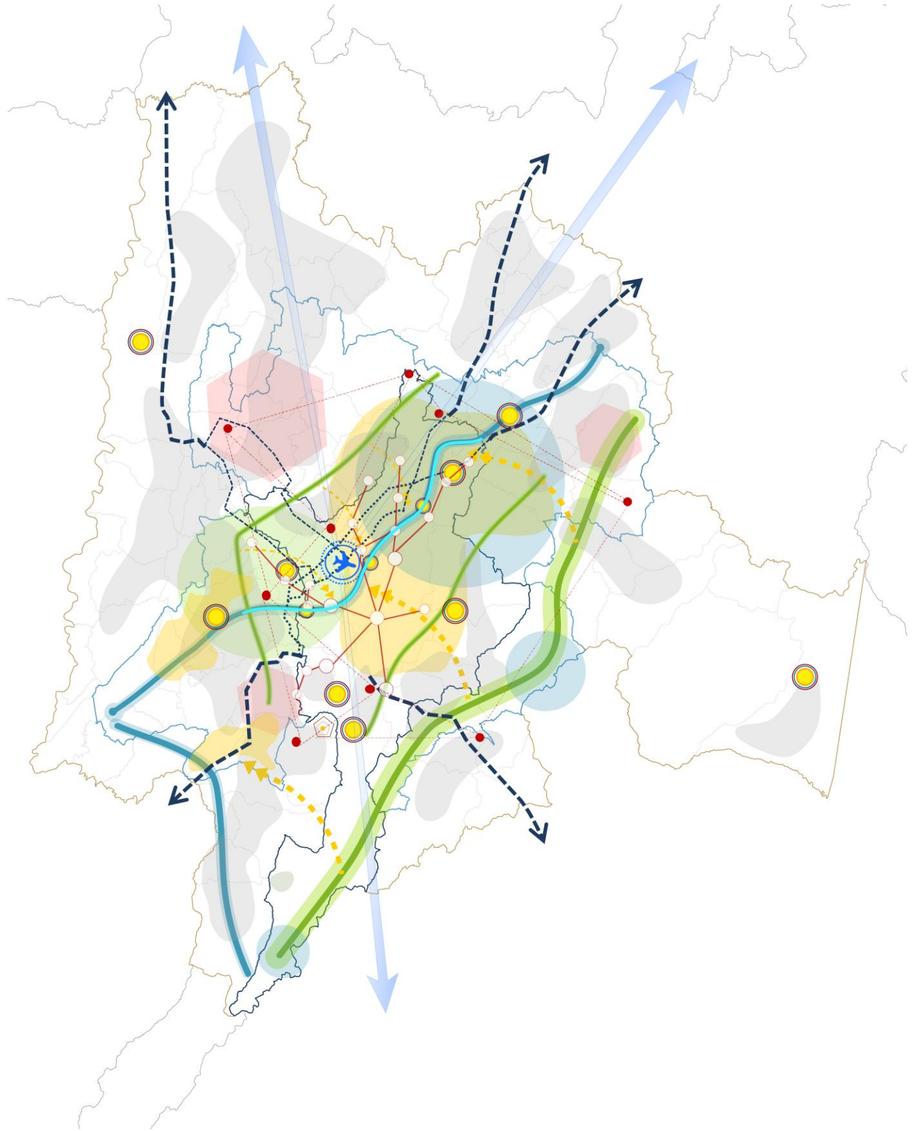
Territorios agrícolas de alta aptitud: oferta agrícola territorial para garantizar la seguridad alimentaria del territorio.

Anillos de actividades económicas de alto valor agregado: Potencial ecoturístico/ de patrimonio/ negocios. Anillo logístico de occidente alrededor del Aeropuerto Internacional el Dorado, conectado con zonas de producción industrial en la región

Redes de infraestructuras y equipamientos de servicios públicos y saneamiento que busque la descontaminación del Río Bogotá, optimice el tratamiento de residuos y garanticen la seguridad energética de la región

Red de equipamientos que equilibren la oferta educativa, de cuidado y de seguridad en la región metropolitana.

Internacionalización



Visión del Modelo de Ocupación Metropolitano

La RMBC será al 2039 un territorio articulado desde las escalas metropolitana y regional, ordenado principalmente en torno al agua y otros elementos de la estructura ambiental; con una ocupación sostenible del territorio, que disminuye la vulnerabilidad territorial, especialmente de los asentamientos humanos y las actividades económicas, que brinda soportes de accesibilidad, proximidad y cuidado a través de una infraestructura moderna de movilidad y transporte, con oferta segura de alimentos, vivienda, empleo, espacio público y equipamientos.


PLANEO
2026