

Recomendaciones al documento
de diagnóstico elaborado por la
Secretaría Distrital de Planeación
en el marco del proceso de
revisión general del POT de
Bogotá 2020.

Probogotá Región, Cámara de Comercio de Bogotá y
Camacol Bogotá Cundinamarca Agosto de 2020



Recomendaciones al documento de diagnóstico elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación en el marco del proceso de revisión general del POT de Bogotá 2020.

Probogotá Región, Cámara de Comercio de Bogotá y Camacol Bogotá Cundinamarca
Agosto de 2020

Introducción.

El pasado mes de abril la Secretaría Distrital de Planeación finalizó, según cronograma, el diagnóstico contenido en la etapa de formulación del proceso técnico de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, el cual fue presentado a gremios y organizaciones el 5 de mayo del año en curso en el marco de la estrategia de participación ciudadana adelantada por la Administración Distrital y que se desarrollará durante las etapas de formulación, concertación y aprobación mediante reuniones virtuales y soportada en tres momentos: i) Comprometer: Priorizar y proponer con corresponsabilidad ii) Vincular: Generar empatía a partir del conocimiento (diálogos pedagógicos y cercanos) y iii) Conocer: Informar sobre el diagnóstico, DTS, concertación de conceptos ante la CAR y el CTPD y socialización del Acuerdo.

La estrategia prevista para la revisión del POT, parte del estudio de tres (3) documentos: i) POT 190/2004: Plan de Ordenamiento Territorial vigente, el cual debe ser revisado por vencimiento de componentes de corto, mediano y largo plazo según la Ley 388 de 1997; ii) MEPOT 2013: Propuesta de modificación excepcional al POT, expedida mediante decreto por el entonces Alcalde Gustavo Petro, el cual fue demandado, suspendido y posteriormente declarado nulo en 2019; y iii) POT 2019: Proyecto de modificación del POT formulado, concertado y presentado por la administración del entonces Alcalde Enrique Peñalosa en 2019 para aprobación del Concejo de la ciudad, en donde fue votado negativamente en el mes de noviembre de dicho año.

De cada uno de estos documentos retoma temas estructurantes, así: del POT 190/2004: Las tres (3) estructuras de ordenamiento, el modelo de ocupación regional y la estrategia de ordenamiento distrital en lectura de ODS; de la MEPOT 2013: Los componentes de ordenamiento frente al cambio climático y de prevención del riesgo; y del POT 2019: El modelo de reparto de cargas y beneficios en lectura de revitalización, redensificación y desarrollo.

Además de lo anterior, suman los seis (6) temas estructurales para el proceso de revisión y ajuste al POT: Región, Estructura Ecológica Principal - EEP, Población, Movilidad, Revitalización y Sistema de Cuidado, a partir de la consolidación de un repositorio de información del POT 2019, de las conclusiones de la comisión ciudadana del POT y de la información entregada por Camacol B&C, Probogotá y Cámara de Comercio de Bogotá, entre otros.

Teniendo en cuenta lo anterior y de conformidad con la información suministrada por la Secretaría Distrital de Planeación, el proceso de revisión “*in house*” del POT, se encuentra

en socialización de diagnóstico y en paralelo avanza en la formulación. De lo anterior, resulta pertinente reconocer el trabajo realizado por la Administración Distrital con la incorporación de elementos innovadores a la propuesta de ordenamiento como:

1. Especial importancia al componente ambiental y a la necesidad de atender los desafíos de la agenda ambiental como el cambio climático y la gestión integral del riesgo, así como nuevas visiones sobre sostenibilidad ambiental y de defensa de los valores ambientales y ecosistémicos del territorio, como garantía de supervivencia y desarrollo.
2. La incorporación de los Parques Distritales Rurales a la Red de EEP, como espacios orientados a la recreación, esparcimiento y educación ambiental, sin olvidar la incorporación de actividades de ecoturismo aprovechando sosteniblemente el potencial con el que cuenta la zona rural de Bogotá.
3. Generar transformaciones urbanísticas alrededor de los sistemas de transporte.
4. Prioridad a los grandes proyectos urbanos, como es el caso del POZ Norte “Ciudad Lagos de Torca, como oportunidad para lograr la mezcla de usos y la generación de vivienda de todo tipo, incluida la vivienda VIS y VIP, con los soportes urbanos necesarios (entre ellos vías, parques y equipamientos), mejorando considerablemente las condiciones urbanísticas y de habitabilidad para la población, disminuyendo así en gran medida la segregación espacial y la inequidad social.
5. La intención de sumar como reto para la política de equipamientos la creación en la revisión del POT del Sistema Distrital del Cuidado, propuesto en el Plan de Desarrollo Distrital, donde los equipamientos, son los elementos esenciales que permitirán fortalecer los procesos de corresponsabilidad entre el Distrito, la comunidad, las familias y el sector privado.
6. La detallada caracterización de los diferentes grupos sociales y el enfoque de diversidad e inclusión que quiere desarrollar el POT para el sistema de cuidado.

No obstante de los importantes avances evidenciados, el presente documento tiene como objetivo contribuir al proceso de construcción colectiva, presentando un conjunto de consideraciones y recomendaciones a partir de la revisión y análisis del documento de diagnóstico (publicado en la página web de la Secretaría Distrital de Planeación), que contribuyan a la discusión de la ciudad en relación con la herramienta de planeación que definirá el modelo a desarrollar en los próximos 12 años.

TOMO I: REGIÓN. Las dinámicas regionales o de ciudad región.

Este documento presenta la concepción regional prevista en el Decreto 190/04 que busca consolidar un modelo de región Bogotá-Cundinamarca, la visión regional del POT y menciona los objetivos y en tres (3) apartados diferentes: los objetivos territoriales, las políticas generales del Distrito y el componente regional en la estrategia de ordenamiento territorial.

En ese sentido, el documento evalúa el cumplimiento de los objetivos propuestos, analiza y hace un balance de las políticas generales con perspectiva regional de Ordenamiento Territorial del POT vigente, las estrategias de ordenamiento territorial con perspectiva regional, indicando el estado normativo e institucional de la dimensión regional en materia de ordenamiento territorial, se hace un balance de los hitos de integración en los últimos 65 años y las acciones de integración regional del POT; el componente de los Planes Distritales de Desarrollo de los últimos tres periodos de gobierno, los recientes convenios interadministrativos con municipios de la Sabana y los programas y proyectos implementados desde Bogotá.

Ante lo anterior, es importante realizar las siguientes observaciones y recomendaciones:

La estructura del documento parece tener dos objetivos, por un lado, evaluar los resultados del instrumento que se va a revisar y por otro, establecer un diagnóstico de las condiciones del territorio de la región de Bogotá-Cundinamarca, lo cual, consideramos resulta inconveniente por las siguientes razones:

- Si se van a analizar los resultados del Decreto 190/04 lo ideal es que se contraste con la ejecución de este. Es decir, señalar cuántas de las estrategias, planes y demás instrumentos se implementaron a nivel regional. Y si no se ejecutaron lo importante para la formulación de un nuevo POT es entender por qué, y qué medidas sirvieron y cuáles no.
- En varios apartados por la necesidad de tener que describir lo dispuesto en el POT vigente, se usan largas citas y explicaciones, que poco tienen que ver con la descripción de las condiciones del territorio que se esperan de un diagnóstico.
- El diagnóstico de un territorio no se puede hacer con base en los objetivos de un Decreto porque se pierde gran parte de la perspectiva de análisis. Las cifras y datos presentados no obedecen a una visión general del territorio y un análisis global, sino, sólo a las que tienen relación con las disposiciones del POT. Por ende, es un diagnóstico poco profundo, que no corresponde a lo que se espera de la capacidad técnica de una ciudad como Bogotá.

En los apartes donde el documento profundiza, como es el caso de los avances de las operaciones estratégicas de integración nacional e internacional, la información está desactualizada, la Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado – Engativá – Aeropuerto Guaymaral, ya fue aprobada a través del Decreto 824 del 26 de diciembre del

2019. Por lo anterior, es importante contar con información que responda a la situación actual de la ciudad y la región en esta etapa de diagnóstico del POT, .

Dentro del diagnóstico se menciona que la falta de una institucionalidad regional imposibilita que se puedan llevar a cabo concertaciones en el uso del suelo, proyectos regionales y consolidar un modelo de ciudad región sostenible. El documento menciona que el Proyecto de Acto Legislativo para crear la Región Bogotá-Cundinamarca que modifica el Art. 306 Constitucional. Al respecto, es importante aclarar que la Reforma Constitucional promovida por la administración es al artículo 325.

El diagnóstico regional no tiene en cuenta el análisis de la población con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 incorporados en el tomo de población, ni la cartografía que se ha generado en los últimos años y que reflejan distintas realidades del territorio.

La administración Distrital avanzó en una agenda regional desarrollando varias consultorías como: El Modelo de Ocupación Económica del Territorio, elaborado en el marco de un convenio con la CCB, la Gobernación de Cundinamarca, la secretaría Distrital de Planeación, la Cámara de comercio de Facatativá y la Universidad del Rosario; La Visión 2036, iniciativa de la Gobernación de Cundinamarca, el cual contiene lineamientos de ordenamiento territorial para el departamento; que deberían conformar la batería de datos del diagnóstico. Sin embargo, solo se ve enmarcado en el estudio de Huella Urbana.

Es importante que el nuevo POT incorpore la visión construida en el marco del Comité de Integración Territorial - CIT[1] *“En el 2030, el área de influencia del CIT será una región reconocida en el ámbito nacional e internacional por la integración y optimización de las potencialidades de cada municipio, en torno a un desarrollo ambiental y alimentario sustentable, planificada estratégicamente, con una institucionalidad sólida en torno a una economía de servicios, agroindustrial, turística, industrial y logística, que nos permita ser competitivos, tecnificados e innovadores. Con una sociedad comprometida con la generación de su identidad y arraigo cultural, participativa y consciente de su corresponsabilidad social. Con un sistema de movilidad y transporte interconectado y articulado para toda la región. Logrando así mayor calidad de vida, reflejada en el bienestar y felicidad de su población”*.

Además, los avances de la agenda regional concertada y los proyectos que se deriven de allí, así como también, los proyectos acordados en el marco del CIT en temas ambientales, movilidad, equipamiento, servicios públicos:

- **En materia ambiental:** Consolidar la estructura ecológica regional (EER) que integre los corredores ecológicos viales y de cuerpos de agua, de toda la Sabana de Bogotá, desde Facatativá hasta los cerros orientales. También, dar cumplimiento de la Sentencia del Río Bogotá, a partir de los proyectos de descontaminación y recuperación del río y alrededores y lineamientos para protección de suelos, así como el manejo de Cuencas Alta, Media y Baja del Río Bogotá.

- **En conectividad regional:** Incluir los proyectos del Regiotram del centro y norte, el Transmilenio hasta Sibaté y Siberia, la construcción de una terminal intermodal para occidente que integre el Regiotram, Transmilenio y los buses intermunicipales. Así mismo, la continuidad de vías de Bogotá hacia la región tales como: la Autopista Norte, Carrera séptima, Avenida Ciudad de Cali y Avenida Boyacá. Finalmente, la ampliación construcción de la Calle 63 hacia el occidente, la construcción de ciclo-infraestructura entre Bogotá y los municipios vecinos, entre otros.
- **En equipamientos regionales:** Incorporar proyectos tales como: el centro de acopio y distribución de alimentos para Bogotá y la Sabana, la construcción de un nodo logístico de abastecimiento de productos alimenticios en oriente en el municipio de Choachí y la plataforma logística en Soacha.
- **En servicios públicos:** Definir las áreas para la disposición final de residuos sólidos de carácter regional, el proyecto eléctrico Nueva Esperanza y la planta de transformación de residuos sólidos en energía Bogotá - Zipaquirá.

Asimismo, es importante incorporar la visión concertada de ordenamiento territorial y los proyectos priorizados en el marco del Plan Estratégico Chía, Cajicá, Zipaquirá a 2051, así como las orientaciones del Plan Estratégico de Soacha, Sibaté, y la Visión de Ordenamiento a 2051 de Bogotá – Región:

- **PEDR- Chía, Cajicá y Zipaquirá:** Preservar y programar la ronda hidráulica del Río Bogotá a través de una red de parques metropolitanos sobre el eje del río, los cuales proveerán experiencias contemplativas, educativas y recreativas. Por otra parte, preservar y agregar valor a la agricultura de la subregión y, finalmente, promover una movilidad continua, segura y sostenible a partir de una red de ciclorrutas integradoras de la sabana.
- **PEDR- Soacha y Sibaté:** Consolidar proyectos de desarrollo urbano, crecimiento económico, calidad ambiental e identidades locales sobre tres corredores de movilidad y transporte municipales: ALO Sur, Autopista Norte y la Circunvalar del Sur.

Finalmente, se sugiere incorporar las iniciativas de descentralización de Corabastos y de los servicios de valorización de residuos sólidos en 3 zonas de la región capital.

[1] Actualmente conformado por 26 municipios de la Sabana y donde la Cámara de Comercio de Bogotá ejerce la Secretaría Técnica de dicha instancia.

TOMO II: POBLACIÓN

Este tomo tiene como objetivo establecer las bases y datos objetivos para la revisión del POT y su vigencia de 12 años. Para su desarrollo se tiene en cuenta los datos derivados del Censo DANE 2018, su población distrital (urbana y rural) y la de los 10 municipios del primer anillo, así como la tendencia de inmigración venezolana (que no sigue tendencias históricas), el componente de crecimiento vegetativo de la población y el tamaño de los hogares en los que la media difiere de la moda.

Vale la pena resaltar que la actual administración realizó un convenio el 6 de abril de 2020, con el DANE para que sea esta entidad quien realice las proyecciones a 2033 que den marco a las decisiones de ordenamiento territorial. Estas estimaciones serán parte de la formulación y del documento técnico de soporte del POT y serán compartidas con la ciudadanía.

Teniendo en cuenta esto, las entidades recomiendan incorporar en el POT las siguientes consideraciones:

Censo poblacional 2018

Los resultados del DANE muestran una disminución en la tasa de crecimiento de la población bogotana pues pasó de crecer 1,95% anual entre 1993 - 2005 a crecer 0,62% anual entre 2005 - 2018 (periodo intercensal). No obstante, las proyecciones de población evidencian que para el periodo 2020-2035 la tasa de crecimiento de población será de 0,8%, mayor que en el periodo intercensal y el mayor aumento se dará en el grupo de edades entre 35 a 55 años (686.963 más que en 2020). Cabe señalar que este grupo de la población es sujeto de un crédito hipotecario y que es un potencial comprador de vivienda.

La demanda por vivienda de la población de más escasos recursos muchas veces no puede satisfacerse dentro de la ciudad por lo que se ve obligada a migrar hacia municipios vecinos donde la oferta y el precio (factores estrechamente relacionados entre sí) sí les permiten el acceso a una solución de vivienda, manteniendo la cercanía con la ciudad, manteniendo la cercanía con la ciudad donde la mayoría de estas personas son empujadas o comercializan algún producto o servicio»

Concluir que la desaceleración en el crecimiento de la población bogotana en el periodo intercensal resultará automáticamente en una menor demanda de vivienda en los próximos años es desacertado. Las proyecciones publicadas por el DANE hacen ver que en el periodo de vigencia del POT (12 años) la tasa de crecimiento de la población será mayor que en el periodo intercensal, además de esto, es necesario tener en cuenta, el déficit habitacional actual y los patrones actuales de composición de los hogares, los cuales son factores que generarán una presión importante en la demanda de vivienda.

Modelo de ocupación territorial

En el diagnóstico se expone que el crecimiento de los municipios de la sabana no puede asociarse directamente con Bogotá; sin embargo, al observar en las ventas de vivienda en Cundinamarca comparado con Bogotá en los últimos 12 años, se infiere que muchos hogares bogotanos, principalmente los hogares menos favorecidos, no lograron reunir los recursos para pagar una vivienda en Bogotá y tuvieron que migrar a municipios de la sabana. Hoy en día estos hogares conmutan miles de horas al año para llegar a sus lugares de trabajo afectando su calidad de vida y aumentando las emisiones de CO₂ asociadas al transporte. Entendemos la baja habilitación de suelo como la principal razón de este fenómeno en la capital no ha permitido tener una oferta suficiente de vivienda respecto a las necesidades de los ciudadanos.

Adicional a lo anterior, es necesario incorporar en el análisis la dinámica regional en la cual se encuentra inmersa Bogotá D.C para revisar la necesidad de habilitación de suelo.

Composición de los hogares y déficit de vivienda

Además del crecimiento vegetativo de la población, a la hora de estimar las necesidades de vivienda se deben tener en cuenta otros fenómenos como son: la recomposición en el tamaño de los hogares, el déficit de vivienda, la vivienda informal y la expulsión de la población más vulnerable hacia los municipios circunvecinos. Respecto a la composición de los hogares, hay suficiente evidencia de que los hogares ahora tienen un menor número de integrantes y que esta tendencia se intensificará en los próximos años. Entre más bajo sea este valor, mayor es la necesidad de vivienda.

Respecto al déficit de vivienda, el Censo de Población y Vivienda de 2018 estimó en 96.947 unidades el déficit cuantitativo de vivienda en 2018. De acuerdo con el tomo 3 del diagnóstico del POT publicado por la Secretaría de Planeación *“La producción de vivienda formal en Bogotá ha estado rezagada respecto a la formación de hogares. Con base en los datos del Censo de Población y Vivienda 2018, en la ciudad se habrían conformado cerca de 682 mil hogares en el periodo 2005-2018 (52 mil anuales). En contraste, siguiendo las cifras del Censo de Edificaciones del DANE la producción de vivienda, medida a través de las iniciaciones, habría alcanzado las 499.710 de unidades (38 mil anuales) lo cual supone un déficit en la producción de 182 mil viviendas en el periodo intercensal.”* Esto indica que hay 14 mil hogares anuales no cubiertos por el mercado habitacional formal que deben sumarse al déficit histórico de casi 97 mil unidades calculado por el DANE para el año 2018.

Complementariedad uso de suelo residencial y no residencial

Es importante en el modelo de ciudad tener en cuenta que el crecimiento de la población demandará no sólo nuevas viviendas, sino también servicios y usos complementarios que garanticen un crecimiento sostenible de la ciudad, esto implica que al momento de disponer de suelos se deba tener en cuenta las áreas de especial valor ambiental que deben ser protegidas, conservadas y preservadas.

Ocupaciones informales del suelo

Entre 2000 y 2015, mediante procesos informales, se han ocupado 1.537 hectáreas en la ciudad. Con corte a marzo de 2020, la Secretaría Distrital de Hábitat reportó 25.801 ocupaciones informales, de las cuales el 45% se encuentran en suelo urbano, el 41.4% en suelo rural, y el 13.6% en suelo de expansión. Las localidades con un mayor número de ocupaciones en suelo rural son Ciudad Bolívar y Usaquén con 7.351 y 1.859 ocupaciones respectivamente.

El distrito deberá tener en cuenta el déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda para la promoción de una oferta adecuada que garantice el acceso a sectores más vulnerables de la población, a partir de la articulación de medidas de planeación, gestión y financiación. De lo contrario, continuarán consolidándose ocupaciones sobre sectores de valor ecosistémico, o condiciones de riesgo que no solo ponen en peligro al ecosistema, sino también a la población.

TOMO III: ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y EL COMPONENTE RURAL. Bases de ordenamiento del territorio.

El documento describe de manera sucinta los retos que enfrentamos como sociedad, los cuales requieren pensar, acordar, y actuar de manera decidida e integral en dinámicas y problemáticas como: los crecientes problemas de salubridad; los dramáticos, palpables e irreversibles efectos del cambio climático; la precariedad socioeconómica; las dinámicas poblacionales y dinámicas actuales; las problemáticas de movilidad para superar el “trancón” de los bogotanos y de los habitantes de la región, la necesaria revitalización urbana como estrategia de desarrollo sostenible y una agenda suprarregional que permita consolidar acuerdos básicos con entidades con las que compartimos el territorio. A continuación, algunas recomendaciones al respecto:

Reserva Forestal protectora Bosque Oriental de Bogotá

Sobre las Áreas protegidas de orden distrital, en lo referente a la descripción de los Cerros Orientales se recomienda, actualizar el POT con las disposiciones y regulaciones derivadas del Consejo de Estado expedido el 5 de noviembre de 2005. El cual se ha pronunciado mediante fallos que inciden en el desarrollo urbanístico y que procuran la conservación, transformación o recuperación del medio ambiente.

La Resolución 463 de 2005 tiene el rango de determinante de superior jerarquía del POT en los términos del numeral 1° literal c) del artículo 10 de la Ley 388 de 1997, en ese sentido la nueva propuesta de revisión general del POT debe considerar que el perímetro urbano de la ciudad corresponda al perímetro de la reserva, de tal manera que en cumplimiento del fallo del Consejo de Estado sea posible reconocer el área de Consolidación del Borde Urbano y así mismo permitir la armonización normativa con el Plan de Manejo del Área de Ocupación Pública Prioritaria - AOPP (Decreto 485 de 2015), que por demás se encuentra incluido como una meta del programa “Bogotá protectora de sus recursos naturales” del Plan de Desarrollo Distrital con asignación de recursos y presupuesto para la ejecución de acciones y programas que permitan materializar la implementación que por más de 5 años ha estado detenida. Es imperativo que la revisión general del POT analice la pertinencia de mantener vigente la Resolución de la SDP No. 228 de 2015.

Es decir que en la revisión general del POT deben observarse los resultados de los estudios y conceptos técnicos realizados para efectos del planeamiento territorial, por lo cual consideramos clave incluir el estudio técnico realizado por la Secretaría Distrital de Planeación sobre el Área de Ocupación Pública Prioritaria de Cerros Orientales.

Parques

El documento de diagnóstico 2020 menciona que los Parques Urbanos tienen una organización jerárquica y trabajan en red para garantizar el cubrimiento de toda la ciudad. En la práctica no está funcionando así. Es preciso entonces promover la conformación de esa Red para fortalecer sus servicios ecosistémicos y mejorar las condiciones de algunas

zonas de la ciudad que actualmente tienen bajos índices de espacio público y sus habitantes no participan de los beneficios sociales y de salud que ellos brindan.

Se propone revisar la posibilidad de incorporar los parques vecinales o zonales y de bolsillo o de barrio a la Estructura Ecológica Principal, como elementos de conectividad con las áreas más grandes, lo cual permitirá el flujo de las aves dentro de dicha estructura y espacios de cohesión social. Además, incluir en el diagnóstico el estado en que se encuentran los parques; su mantenimiento, vegetación, equipamientos, seguridad, para poder actuar de manera efectiva en el marco del nuevo POT.

Corredores ecológicos

El documento describe cuatro tipos de corredores ecológicos: de ronda, viales, de borde y regionales. En la descripción de los Corredores Ecológicos de Ronda debe tenerse en cuenta la reglamentación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS y actualizar la metodología para el alinderamiento de las áreas de ronda, indicar escala de priorización para su aplicación en el distrito, así como armonizar el lenguaje asociado a la ZMPA.

Para la implementación y gestión de estos corredores es indispensable definir las competencias entre la SDA, la EAAB, el IDRD y el IDU, para efectos del mantenimiento de franja acuática y terrestre y la adecuación de áreas naturales y de las actividades permitidas en ZMPA relacionadas con el uso responsable de estos espacios. Adicionalmente se sugiere revisar las zonas de ZMPA en donde hoy se encuentran senderos, ciclorrutas y vías con el fin de aclarar competencias de adecuación, mantenimiento y norma aplicable.

Riesgos por inundación y Zona de Manejo y Preservación Ambiental Río Bogotá.

La revisión general del POT debe reconocer las obras de adecuación hidráulica realizadas en el Río Bogotá y con ello las variación de las condiciones del riesgo; los estudios y conceptos técnicos emitidos por el IDIGER de referencia CT- 8174 del 2017 actualizado mediante concepto CT-8423 de 2018, y CT- 8253 del 2017, expedidos para la actualización del plano normativo de amenaza por inundación por desbordamiento para Bogotá según lo establecido en el Decreto 1807 de 2014 en los tramos correspondientes; respetar las disposiciones normativas emitidas por la SDP y por la CAR vigentes en materia de amenaza por riesgo de inundación y de Zona de manejo y preservación ambiental (ZMPA) del Río Bogotá; incluir los conceptos y estudios técnicos emitidos por la EAAB radicados ante la CAR con número 20191100161 del 3 de enero de 2019, así como los resultados y recomendaciones emitidos por estas últimas entidades por cuanto tienen plenos efectos jurídicos en su aplicación; así como, los pronunciamientos realizados por competencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca - sección cuarta - subsección B en Autos Judiciales del 26 y 29 de noviembre de 2019, emitidos por el despacho de la Magistrada Nelly Yolanda Villamizar, dentro de la audiencia de verificación al cumplimiento a otra de las órdenes del fallo del 28 de marzo de 2014.

Cabe anotar que la vigencia de estos está determinada por las condiciones hidráulicas evaluadas para establecer la amenaza de inundación por desbordamiento, que está soportada en la funcionalidad de las obras de adecuación realizadas por la CAR.

Riesgos por remoción en masa

La revisión general del POT, debe reconocer los productos cartográficos y documentales emitidos por el IDIGER mediante oficio 1-2018-05981 de febrero de 2018 frente a la amenaza por movimientos en masa incluyendo los niveles geográficos de “Amenaza movimientos en masa urbano”, “Amenaza movimientos en masa rural” y “Amenaza movimientos en masa centro poblado”, con los cuales se identificaron, delimitaron y zonificaron las condiciones de amenaza y riesgo existentes y potenciales en el Distrito Capital.

Perspectiva ambiental en el manejo de residuos sólidos

Se recomienda incluir en el diagnóstico el estado del relleno sanitario Doña Juana, que permita conocer su estado actual, condiciones de funcionamiento, con el fin de establecer las medidas para su manejo y modernización. Al respecto consideramos indispensable que Bogotá avance en la revisión de nuevas alternativas de procesamiento de residuos y generación de una cadena de valor.

Residuos de construcción y demolición

En el diagnóstico se ratifica la importancia de la localización y la reglamentación de las áreas de gestión integral de RCD, con el fin de fomentar su aprovechamiento, para lo cual se podrían tener en cuenta las zonas consideradas como pasivo minero, entre otras, que cumplan las condiciones para este uso, incluyendo las acciones de mitigación.

Es importante que el nuevo POT defina lineamientos y criterios para su aprovechamiento y zonas en diferentes áreas de la ciudad para su disposición final, teniendo en cuenta las obras públicas que se desarrollarán a futuro.

Calidad del Agua

Bogotá se enfrenta actualmente con decisiones desarticuladas a nivel regional en materia de la calidad del agua. Se han presentado retrasos en el tratamiento de aguas residuales o garantía de oferta para toda la cuenca hídrica del Río Bogotá. Estos retos requieren de esquemas que permitan fortalecer los proyectos que se realizan desde el punto de vista técnico y financiero. Ante lo anterior, se recomienda:

- Implementar un Sistema de Seguimiento a la Calidad del recurso hídrico y sus factores de impacto mediante la ejecución de Programas de Monitoreo, lo cual requiere fortalecer las redes de monitoreo existentes, a fin de garantizar la continuidad y periodicidad en la ejecución de dichos programas de manera consecuente con las necesidades propias de la ciudad y la región.

- Contar con una instancia administrativa de nivel regional que permita controlar, monitorear y tomar decisiones con las entidades encargadas de la prestación de servicios públicos a nivel regional.

Calidad del aire

El monitoreo de la calidad del aire se puede complementar con la implementación del “Piloto de Transporte Limpio” que adelantan los gremios, academia y otros actores públicos y privados.

Con este “piloto” se busca levantar una línea base de información sobre el desempeño logístico, emisiones de material particulado y gases de efecto invernadero de los vehículos de la flota de carga de la ciudad. Esto con el fin de estudiar el impacto de algunas medidas priorizadas como eco-conducción, mantenimiento preventivo cubicaje, y eventualmente, reconversión tecnológica.

Adicionalmente se sugiere incorporar al modelo urbano, el sistema de transporte multimodal con tecnologías limpias, la creación de nuevas centralidades para reducir los viajes y definir medidas de disminución de emisiones.

TOMO IV: MOVILIDAD. Bogotá región estructura funcional y de servicios.

El documento analiza la política de movilidad del POT vigente, Decreto 190 de 2004 y las directrices del Plan Maestro de Movilidad, Decreto 319 de 2006 y revisa el estado de cada uno de los componentes del subsistema de transporte compuesto por Metro, Transmilenio y Tren de Cercanías y del subsistema vial compuesto por las distintas tipologías de malla vial.

Como primera observación, el documento omite la MEPOT de 2013 y la revisión general del 2019, procesos en donde se hicieron importantes propuestas para la movilidad de la ciudad. En ese sentido:

- Pierde la oportunidad de evaluar propuestas de ubicación de futuros proyectos de cable, priorización de nuevos corredores troncales, proyectos de trenes de cercanías y extensiones o nuevas fases de la red de transporte masivo Metro.
- No evalúa las propuestas del subsistema vial, donde podría hacer consideraciones sobre las necesidades de una malla vial de integración regional más robusta, corredores de carga, y priorización de proyectos de la malla vial arterial, intermedia y local.
- No menciona la oportunidad de articular el Aeropuerto El Dorado de Bogotá con el sistema de movilidad y transporte, el cual es indispensable como principal equipamiento de conexión de la ciudad región con el mundo.
- No aborda el transporte de carga y la infraestructura logística que requiere la ciudad y la región, ni tampoco, las dificultades de última milla de cargue y descargue de mercancías, tema esencial para el desarrollo empresarial.

En general, el documento se limita a indicar el estado de los proyectos del subsistema de transporte y vial, sin tomar posición sobre la pertinencia de estos, excepto en lo referente a la red de corredores troncales, donde sugiere replantear la priorización de corredores BRT a la luz de la incorporación del modo férreo.

Con respecto a la política de movilidad, vemos de manera positiva en este apartado que se mencionan los siguientes temas que no tuvieron cabida en el Decreto 190 de 2004, y que ahora son precisos para construir una política de movilidad con visión a los siguientes 12 años:

- Un robusto componente TOD y de gestión de la demanda.
- Un sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios para financiar distintos proyectos de infraestructura vial.

- El concepto de revitalización urbana, que permite la renovación de piezas urbanas.
- Enfatizar los modos de movilidad alternativos como componentes esenciales del subsistema de transporte.
- La priorización de los modos férreos para el transporte de carga y mercancías.
- La necesidad de que el POT indique cómo debe darse la integración física entre los distintos modos de transporte de la ciudad.
- La incorporación de la “Visión Cero” para la construcción de la malla vial.
- La incorporación de mecanismos de financiación alternativos dentro del POT

Observaciones sobre los distintos componentes del Subsistema de Transporte.

Red de transporte masivo - Metro: El documento se limita a hacer un resumen de la propuesta de metro del Decreto 190 de 2004, y posteriormente enuncia los pasos que ha dado la ciudad para llegar a la contratación de la PLMB. Como parte del proceso de revisión documental, se omite los avances que se han dado para contratar los estudios, diseños y construcción de la extensión de la PLMB hasta Suba y Engativá. Finalmente, vemos que no hay esbozo de cuáles podrían ser las futuras líneas de metro.

Tren de Cercanías: Si bien el documento menciona los detalles del proceso de contratación y características del proyecto Regiotram de Occidente, omite por completo los avances que se están dando para la contratación de los estudios, diseños, y construcción del tren de cercanías del norte, que conectará a Bogotá con Zipaquirá. El documento menciona los proyectos planteados en el artículo 193 del Decreto 190 de 2004, donde se encuentra los dos proyectos anteriormente mencionado, además de un tren de cercanías entre La Caro y Suesca, pero omite el interés de esta administración de construir un tren sobre el antiguo corredor férreo del sur, conectando el municipio de Soacha con Bogotá.

Transporte Público Colectivo: Vemos oportuno el esbozo de estrategias para el fortalecimiento del SITP, como la localización de patios permanentes para los buses del sistema zonal y complementario, así como la aplicación de criterios de accesibilidad universal en los paraderos, y la futura definición de carriles preferenciales.

Red de Corredores Troncales: Si bien, es positiva la transición de un sistema estructurante de transporte soportado en BRT a la llamada “red de metros”, consideramos que no puede perderse de vista los importantes proyectos que se deben ejecutar en este componente:

- Troncales alimentadoras de la PLMB como la Av. 68 y la Av. Ciudad de Cali.

- Dotar al occidente de Bogotá de transporte público masivo, a través de la extensión de la Av. Ciudad de Cali hacia el norte, conectándola con la futura extensión de la PLMB, y hacia el sur, llevándola al municipio de Soacha, generando una nueva alternativa de movilidad para este municipio de la Sabana, descongestionando el corredor de la NQS.

El documento menciona las troncales priorizadas en el Decreto 190 de 2004, entre las que se encuentra la Carrera 7ª. Si bien se sabe que la actual administración no pretende hacer la obra, tampoco se da luces sobre qué va a suceder con este importante corredor de movilidad.

Red de estacionamientos: El documento presenta un exhaustivo diagnóstico sobre la situación de los estacionamientos tanto en el Decreto 190 de 2004 como en el Plan Maestro de Movilidad. Dentro de las conclusiones, se sugiere implementar cupos máximos de estacionamiento fuera de vía. Al respecto, se sugiere la incorporación de máximos y mínimos de estacionamientos privados residenciales para vehículos, los cuales estarán determinados por la proximidad de la vivienda a estaciones de transporte público masivo, buscando así ofrecer una oferta razonable de estacionamientos privados mientras se incentiva el uso de transporte público. Además, un mínimo de estacionamientos para toda la ciudad, indistintamente del área de vivienda o distancia a transporte público, siendo este 0.5 estacionamientos por edificio.

Transporte por Cable: Recogiendo los comentarios realizados en las observaciones generales, consideramos que al no evaluarse el proceso de MEPOT y el proyecto de acuerdo del 2019, se pierde la oportunidad de discutir la pertinencia de los trazados sugeridos en estos documentos. A su vez, este documento omite los avances que se están haciendo para la construcción del Cable de San Cristóbal, y sus futuras expansiones. En ese sentido, se recomienda tener en cuenta los trazados propuestos en los documentos mencionados.

Terminales de Carga: Vemos con agrado que la propuesta de POT sea la de impulsar la conformación de un sistema de abastecimiento regional, donde se facilite la gestión y construcción de nodos logísticos para la operación del transporte de carga. Es importante que el diagnóstico del POT actualice la información relacionada con los movimientos de carga y pasajeros del Aeropuerto El Dorado, teniendo en cuenta que dicho aeropuerto es un Hub y ocupa el primer puesto en movimiento de carga y el tercer puesto en movimiento de pasajeros en América Latina. En ese sentido, se sugiere avanzar en proyectos estratégicos de largo plazo como:

- La descentralización de la logística de abasto en el norte, occidente y sur de la Sabana, asociado a los grandes corredores viales de mayor flujo de carga.
- A su vez, incentivar el transporte férreo de carga, consolidando un nuevo nodo logístico de distribución para Bogotá a la altura del Kilómetro 5 del corredor férreo.
- Impulsar operaciones como el Distrito Aeroportuario, un proyecto que busca consolidar una plataforma logística alrededor del Aeropuerto El Dorado.

- Generar la intermodalidad en el Aeropuerto El Dorado, con el fin de mejorar su accesibilidad y reducir los tiempos de viajes tanto para el transporte de carga como de pasajeros, a través de la construcción del ramal del Regiotram al Aeropuerto, de una estación intermodal y de nuevas alternativas de acceso como la calle 63 y 22/24 hasta la Devisab.
- Definir una política de carga urbana en el marco de la mezcla de usos que, hoy se da en la ciudad, así como también, establecer los corredores de carga urbana y regional, las zonas de cargue y descargue de mercancía, la ubicación de infraestructuras logísticas que permitan mejorar la movilidad de la carga y la distribución de bienes y servicios desde y hacia la ciudad.
- Generar una Zona de Actividad Logística – ZAL – en la calle 80 o calle 13, en la autopista norte y autopista sur.
- Definir zonas destinadas para actividad industrial y al desarrollo de procesos de transformación de materias primas, insumos y productos al interior de la ciudad, con el fin de acercar la demanda y la cadena de entrega.
- Desarrollar centros de consolidación de carga urbana, en la cual se localicen bodegas de almacenamiento y una transformación menor como empacado.
- Definir y promover las bahías de descargue, plataformas de cross-docking, parqueaderos para vehículos de transporte de carga.
- Definir y desarrollar corredores logísticos urbanos, los cuales también permitan la conectividad con los diferentes municipios circundantes.
- Establecer instrumentos de gestión del suelo y de financiación (plusvalía, valorización, impuestos, contribuciones, APP, entre otros) que permitan el desarrollo de infraestructura logística necesaria para el transporte de carga en la ciudad.

Transporte en bicicleta: Consideramos que el diagnóstico queda incompleto al no evaluar las distintas tipologías de ciclorrutas que hay en Bogotá, y cómo estas afectan a la seguridad no solo de ciclistas, sino de los peatones. Al respecto, se sugiere la prescripción de bici carriles en vez de ciclo rutas, repartiendo de manera más equitativa el espacio en vía, y disminuyendo los conflictos viales entre peatón y ciclista.

Por otra parte, el documento omite el análisis de las exigencias generales de estacionamientos para bicicletas, descritas en el anexo 4 del Decreto 190 de 2004. Al respecto, se sugiere:

- Garantizar mayor seguridad y accesibilidad a los bici usuarios, prescribiendo que en todo nuevo proyecto se localice el espacio de estacionamiento de bicicletas en superficie, fácil y directamente accesible desde la calle.

- Aumente el número mínimo de espacios de parqueo disponibles, con el ánimo de proveer mayor espacio de estacionamiento de bicicletas en usos residenciales, refiriéndose lo estipulado por la Guía de ciclo infraestructura para ciudades colombianas del Ministerio de Transporte.

En términos generales es importante que el diagnóstico del POT evidencie la generación de incentivos que contribuyan y faciliten el desarrollo de la infraestructura de recarga en edificios de vivienda, oficinas, centros comerciales, parqueaderos y grandes superficies, a través de beneficios como una mayor edificabilidad. Además, señalar la localización de electrolineras e infraestructura para recarga urbana e interurbana en el territorio y definir lineamientos e incentivos para su ubicación.

TOMO V: REVITALIZACIÓN. Modelo de Ocupación Territorial, Estructuras de Ordenamiento, Programas e Instrumentos.

El documento de diagnóstico del POT frente al tema de revitalización, contiene una aproximación al concepto de revitalización, un análisis del modelo de ocupación territorial, así como la revisión de las tres estructuras del plan: i) estructura ecológica principal, ii) estructura funcional y de servicios y iii) estructura socioeconómica y espacial haciendo énfasis en las centralidades y operaciones estratégicas propuestas en el POT vigente, identificando los avances de dicho POT, y los aportes de la MEPOT y la propuesta del POT del 2019, las instancias, competencias e intersecciones y el estado normativo y jurídico. Así mismo, la revisión de manera más detallada los programas de Patrimonio Cultural incluyendo el análisis a los planes de manejo y protección, vivienda de interés social, mejoramiento integral, renovación urbana y producción ecoeficiente.

También dicho documento, realiza una revisión a los instrumentos de planeación haciendo énfasis en los planes parciales y planes zonales, a los instrumentos de gestión con enfoque al porcentaje de suelo para la vivienda VIS y VIP y a los instrumentos de financiación.

Ante lo anterior, es importante realizar las siguientes observaciones y recomendaciones:

Concepto de revitalización y antecedentes.

El documento de diagnóstico plantea la revitalización como un concepto que busca devolver la vitalidad urbana a sectores que la han perdido por disminución o ausencia de alguna de las características territoriales, lo cual implica un proceso de participación importante para su identificación. En ese sentido, es necesario tener claridad de cómo se van a llevar a cabo esos procesos de participación, su alcance e incidencia en el desarrollo de los proyectos, y qué entidad va a liderar dichos procesos.

En este sentido, es importante mencionar que la revitalización no es un tratamiento urbanístico en el marco del POT, según la Ley 388 de 1997. Por lo tanto, y en el entendido que este concepto de intervención integral pretende incorporar la recuperación física del territorio en términos, ambientales económicos y sociales, aplicables de manera transversal en los 4 tratamientos establecidos en dicha Ley (Renovación Urbana, Consolidación, Mejoramiento Integral y Conservación), es importante que el nuevo POT señale los lineamientos y reglas de juego claras para las intervenciones tanto del sector público como del privado en dichos tratamientos, lo anterior articulado a la normatividad expedida por el Gobierno Nacional.

En el mismo apartado el documento compila, algunas apreciaciones de las comunidades sobre los procesos de renovación urbana como: la expulsión de los habitantes, precios de suelo injustos, bajos porcentajes de acuerdo con los proyectos que no se ajustan a las necesidades de las comunidades, desconfianza en las decisiones de la administración para establecer áreas de implementación de proyectos y el cumplimiento de acuerdos con los

gestores y variabilidad de las políticas acorde a las líneas de gobierno. Las afirmaciones aquí planteadas implican la toma de decisiones contundentes en materia de ordenamiento nacional y distrital, en lo relacionado con procesos de enajenación, la incorporación de incentivos adicionales para el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social en Renovación Urbana y mecanismos efectivos para la participación de los propietarios en los negocios inmobiliarios derivados de la renovación. Así las cosas, los procesos de renovación urbana, si bien incorporan una serie de variables físicas, económicas, ambientales y sociales, el éxito de los mismos es poner en equilibrio la toma de decisiones relacionadas con la intervención de tal forma que garanticen su viabilidad y equilibrio financiero.

Así mismo, menciona la necesidad de *“gestionar proyectos de revitalización urbana alrededor de los sistemas de transporte”* y *“apuestas del programa la vinculación de los escenarios deportivos como referente de revitalización urbana y de competitividad”*, visión que compartimos, ya que es necesario generar transformaciones urbanísticas alrededor de los sistemas de transporte y de estadios como Techo y el Campin, áreas localizadas estratégicamente en la ciudad, que requiere un esfuerzo adicional en la generación de un marco normativo sólido que garantice dicha transformación.

Modelo de ocupación territorial

Teniendo en cuenta la generalidad del concepto de revitalización, el documento de diagnóstico aborda elementos de la estructura normativa como la Estructura Ecológica Principal, las Estructura Socioeconómica y Espacial y la Estructura Funcional y de Servicios, retoma tres tipos de instrumentos (planeación, gestión y financiación) para asegurar la construcción del modelo de ciudad propuesto, el cual a pesar de mencionarse repetidamente no se presenta de manera clara y no profundiza en el análisis del modelo a desarrollar en el nuevo POT

Consideramos fundamental que este modelo de ciudad contribuya a consolidar y fortalecer la economía y la productividad, mejorar la movilidad con menores tiempos de desplazamiento, y elevar la generación de empleo, ingresos y la calidad de vida. Para ello es necesario que el nuevo POT facilite y promueva la localización de las empresas y el desarrollo de la actividad productiva, mediante normas claras que fortalezcan y consoliden los tejidos productivos del territorio, facilite la localización y gestión de la actividad productiva y mezcla de usos, con una infraestructura soporte robusta, bajo una visión de competitividad global que promueva los cambios tecnológicos y la innovación.

También, es importante que el modelo de ciudad incorpore las necesidades y requerimientos territoriales de la estrategia de especialización inteligente en cuanto a nuevas actividades económicas y habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas e infraestructura de soporte como equipamientos, conectividad, entre otros, que permita la consolidación de la vocación productiva en el territorio y así fortalecer dicha estrategia en la ciudad y la región.

Es esencial para la construcción de este modelo, promover una distribución territorial más equilibrada de las actividades económicas, facilitando su localización en otras áreas de la ciudad y fortaleciendo la permanencia de las empresas existentes en los territorios.

Estructuras de soporte

Equipamientos: Es importante que el nuevo POT presente una estrategia para la localización de equipamientos en la ciudad, especialmente en zonas deficitarias, con el fin de acercar los servicios urbanos a las zonas residenciales. Así mismo, es fundamental tener claridad sobre el crecimiento poblacional futuro, con el fin de poder proyectar la infraestructura requerida para los servicios educativos, de salud, de cultura, bienestar social, entre otros, tanto en la ciudad construida o consolidada, como en las zonas de expansión.

También, es importante flexibilizar las normas urbanísticas para la localización de nuevos equipamientos de educación y salud, así como también, para facilitar la ampliación de la infraestructura existente en la ciudad. Lo anterior, con el fin de reducir el déficit de camas y mejorar la atención en salud de la población en la ciudad, los municipios y departamentos vecinos, situación que se ha evidenciado en el marco de esta emergencia de salud generada por el COVID 19.

Servicios públicos: Es fundamental para el desarrollo de la ciudad de los próximos 12 años tener claridad sobre la capacidad de soporte de las infraestructuras y sus proyecciones futuras, con el fin de definir los topes de la densificación que se podría dar en la ciudad construida en el marco del modelo de ciudad a proponer en el nuevo POT. Así mismo, se recomienda incorporar las intervenciones integrales dispuestas por la EAAB con miras a garantizar el abastecimiento, tratamiento de aguas y protección de las fuentes hídricas, así como la armonización de programas y proyectos con las decisiones de POT.

Estructura Socio Económica y Espacial: Es importante definir zonas especializadas en vocaciones productivas y establecer lineamientos que faciliten e incentiven el desarrollo de usos complementarios que contribuyan a potenciar dicha vocación en sectores como Corferias con el desarrollo de eventos, congresos y convenciones, de servicios financieros en el entorno de la calle 72, industrias culturales y creativas en el Bronx y en el barrio San Felipe, entre otros.

Así mismo, es necesario promover el desarrollo de actividades asociadas al conocimiento a la ciencia, la tecnología y la innovación, que contribuyan a la consolidación de las áreas y nichos de la estrategia de especialización inteligente en zonas de oportunidad como Anillo de innovación y el entorno del Aeropuerto El Dorado.

También, es indispensable que el nuevo POT promueva la mezcla de usos del suelo y en el marco de ella defina las acciones de mitigación de impactos entre los usos existentes y con los nuevos que lleguen al territorio y defina el responsable de dicha mitigación y el procedimiento para su realización.

Operaciones estratégicas: El documento plantea un Modelo de Ordenamiento Territorial que articule las grandes intervenciones de escala regional y metropolitana, y concretarse en las escalas intermedia o zonal y en la escala local. Ante lo anterior, es necesario que las reglamentaciones futuras incorporen prioridades, tiempos y responsables de los procesos de planeación en las diferentes escalas, así como también, indicar los incentivos normativos e instrumentos de gestión y financiación previstos para esos desarrollos.

El diagnóstico del POT resalta que *“los grandes proyectos urbanos, como es el caso del POZ Norte “Ciudad Lagos de Torca”, representan una oportunidad para lograr la mezcla de usos y la generación de vivienda de todo tipo, incluida la vivienda VIS y VIP, con los soportes urbanos necesarios (entre ellos vías, parques y equipamientos), mejorando considerablemente las condiciones urbanísticas y de habitabilidad para la población, disminuyendo así en gran medida la segregación espacial y la inequidad social”*. Sin embargo, es importante que el nuevo POT facilite la localización de actividades productivas en esos desarrollos con el fin de acercar los empleos a las viviendas y con ello reducir las necesidades de transporte hacia el centro de la ciudad.

Programa de mejoramiento integral de barrios

El mejoramiento integral de barrios en Bogotá reporta uno de los principales retos, en el entendido que pese las apuestas para el control y vigilancia de las ocupaciones ilegales, continúan creciendo en su mayoría asociadas a áreas con valores ambientales o con condiciones de riesgo, en tal sentido los programas de reasentamiento, legalización, titulación y mejoramiento de entorno y vivienda que pretenden mejorar las condiciones de vida de estas comunidades vulnerables pese a los esfuerzos nunca serán suficientes. En tal sentido se sugiere incorporar al POT elementos que permitan:

- Mayor control sobre las ocupaciones ilegales y la incorporación de estrategias que impidan la reocupación de áreas reasentadas.
- Revisión y ajuste del programa de reasentamiento en particular lo relacionado con las soluciones transitorias.
- Activar programas de mejoramiento de entornos y vivienda a partir de análisis de déficits territoriales para potenciar la efectividad de los mismos y con una mirada integral que incorporen procesos de formación, apropiación del territorio y dotación de soporte urbano.
- Revisar la posibilidad de hacer efectivos subsidios asociados al reforzamiento estructural y al reconocimiento de viviendas de origen informal.
- Coordinar con la nación procesos de titulación masivos que permitan elevar el poder adquisitivo de los propietarios y generar nuevas dinámicas económicas a partir de la vivienda.

- Hacer efectivo el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los procesos de legalización como reasentamientos, áreas de cesión destinadas a zonas verdes o equipamientos.

Programa de Renovación Urbana

La renovación urbana por su parte, pese a los considerables esfuerzos por viabilizar técnica, jurídica, social y financieramente la ejecución de planes parciales de este tipo, las cifras reportadas en el balance de los instrumentos de planificación son el reflejo de las complejidades asociadas a su gestión, como la generación de vivienda VIS/VIP, gestión de suelo y definición de áreas de oportunidad. En ese sentido, se recomienda la incorporación de un análisis más profundo sobre el desarrollo de este tratamiento, aplicación de instrumentos y las limitantes para su ejecución que permitan establecer decisiones de ordenamiento que viabilicen proyectos acordes a las necesidades del territorio.

En el marco del concepto de revitalización, es importante que el nuevo POT defina el rol, los lineamientos y estrategias para el tratamiento de renovación urbana y sus modalidades de reactivación y redesarrollo, así como también, es esencial generar reglas claras y duraderas en el tiempo que contribuyan a la seguridad jurídica de las inversiones realizadas por los privados en este tipo de proyectos, especialmente en los de redesarrollo a través del instrumento plan parcial. Así mismo, es importante que los esfuerzos de la administración distrital y los privados se concentre en los planes parciales aprobados y se generen garantías para que trasciendan las administraciones y con ello lograr los resultados esperados de este tipo de proyectos.

Además, es indispensable fortalecer la relación entre la movilidad y la renovación urbana, y para ello es necesario facilitar los procesos de transformación en las áreas aledañas de los actuales y futuros corredores de transporte masivo (Troncales de TransMilenio por la Calle 26, Avenida Boyacá, 68, Ciudad de Cali, Metro, Regiotram, entre otros), con un enfoque de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible – DOTS.

Finalmente, es necesario que el nuevo POT fortalezca los procesos de participación ciudadana desde las fases iniciales de la renovación urbana, con el fin de promover el conocimiento y valoración de los aportes de saberes locales que tienen los empresarios y la comunidad, para la construcción del diagnóstico, la toma de decisiones sobre el diseño y formulación del proyecto de renovación urbana a ejecutar. Sin embargo, es importante establecer las condiciones y reglas claras de dicha participación, como se mencionó anteriormente.

Instrumentos de planeación, gestión y financiación

Se presenta un análisis de instrumentos de planificación como planes parciales y zonales dejando de lado otros instrumentos de superior jerarquía que deben ser incorporados al POT como los PEMP y POMCA. No es clara la estrategia normativa a implementar en el

nuevo POT ya que no se mencionan instrumentos de planeación local como UPZ, Planes de implantación y de regularización, entre otros. En caso de continuar con la planeación en cascada, es preciso definir contenidos mínimos, tiempos y responsables, con el fin de generar claridad frente a lo que se pretende con dicha reglamentación. Así mismo, es fundamental la coordinación interinstitucional para la reglamentación de dichos instrumentos con el fin de evitar contradicciones o vacíos jurídicos entre ellos.

Se recomienda que el nuevo POT incorpore y desarrolle instrumentos de captura de valor en áreas estratégicas como el entorno del metro de Bogotá y el Regiotram de occidente, que contribuyan a financiar la operación de dichos sistemas de transporte, instrumentos como TIF, derechos reales de superficie, transferencias de derechos, entre otros.

En conclusión, resulta estratégico para la concreción del modelo de ciudad planteado, la disposición de un abanico de instrumentos de planeación, gestión y financiación que permitan la ejecución de proyectos estratégicos en la ciudad, en el entendido que dichos proyectos consolidan el modelo planteado.

TOMO VI: SISTEMA DEL CUIDADO. Hacia la territorialización del sistema del cuidado, estructura funcional y de servicios.

Esta política identifica principalmente una apuesta en la localización de equipamientos nuevos en la ciudad desde la conformación de una red y la implantación en el territorio de equipamientos nuevos jerarquizados en diferentes escalas urbanísticas, no obstante deja de lado el análisis cuantitativo y cualitativo de los equipamientos existentes.

Equipamientos: El documento recoge los principales obstáculos para la dotación de nuevos equipamientos y la regulación de los existentes, dentro de los cuales podemos resaltar la gestión del suelo y la falta de diagnóstico. Al respecto, nos permitimos realizar algunas recomendaciones para ser incluidas en el nuevo POT:

- Permitir que los equipamientos combinen servicios y articular el sistema de equipamientos con el sistema de movilidad y transporte, para que la distribución de equipamientos esté en la proximidad del sistema de transporte masivo.
- Reforzar la propuesta de red de equipamientos regional con el fin de lograr el objetivo de desconcentrar servicios que pueden ser prestados a menores costos en las otras ciudades de la región.
- Definir con más detalle la política territorial de equipamientos para que aquellos de alta jerarquía y escala metropolitana se prioricen por estrategias territoriales y no por políticas sectoriales.
- Crear el banco de suelo unificado para predios públicos, con información centralizada.
- Desarrollos normativos necesarios para que la generación de suelo para equipamientos en planes parciales den respuesta a los criterios de déficit y densidad poblacional proyectada.
- Simplificación normativa para promover la localización de equipamientos en la ciudad, respondiendo a criterios de déficits, escala y accesibilidad. Así como también, para facilitar la ampliación de la infraestructura existente en los territorios.

Dotación de servicios públicos domiciliarios: Al respecto el diagnóstico, plantea puntos relevantes relacionados con la efectiva prestación de los servicios públicos tanto en suelo urbano como rural, la necesidad de incorporar políticas de uso eficiente, desarrollo de una política de cultura ciudadana para el manejo y disposición de residuos sólidos, así como la incorporación de nuevas tecnologías. Al respecto, para dar cumplimiento a las políticas y estrategias de ciudad inteligente, el POT debe contemplar la reglamentación necesaria para la adecuada inserción y localización de nuevas infraestructuras de telecomunicación articuladas a las redes de servicios públicos de la ciudad (antenas, líneas de alta tensión, líneas subterráneas, entre otros) así como los instrumentos de gestión y financiación necesarios para su construcción que claramente defina la responsabilidad de cada entidad relacionada.

Recuperación y manejo del espacio público: Con relación al componente de espacio público el documento de diagnóstico, establece la necesidad de crear estrategias diferenciales consecuentes con los déficits de espacio público existente actualmente en las localidades, propendiendo por una mayor generación de áreas verdes, no sólo por norma de los tratamientos urbanísticos sino aprovechando los mecanismos de gestión y financiación existentes y en el marco de los proyectos y programas de revitalización. Al respecto nos permitimos recomendar:

- Desarrollar un sistema de información centralizado y metodología unificada de clasificación, medición, verificación de la producción y el estado de mantenimiento del Espacio Público y simplificar los instrumentos de gestión, financiación, producción y operación del mismo, definiendo las competencias de cada institución relacionada.
- Incluir dentro de las estrategias de generación de Espacio Público, diferenciadas por localidad y consecuentes con los déficits, mecanismos en función de la densidad poblacional actual y proyectada.

Políticas poblacionales y sectoriales: Es destacable la caracterización de los diferentes grupos sociales y el enfoque de diversidad e inclusión que quiere desarrollar el POT. Sin embargo, teniendo en cuenta el objetivo del POT como instrumento de planificación territorial, es importante asociar las políticas públicas de los distintos grupos sociales a propuestas territorializables y espacializables, o a necesidades de dotación de equipamientos concretas, con la finalidad de poderse materializar a través de la norma urbana y de los instrumentos de gestión y financiación que define el POT.

TOMO VII: COVID 19

El documento de diagnóstico realiza análisis en temas de movilidad privado y público y la localización económica bajo el Covid 19, aglomeraciones de empleo y acceso al espacio público y evidencia los avances realizados por la ciudad en el marco de la pandemia. Así mismo, plantea seis (6) temas a analizar para apoyar la reactivación económica y social:

1. Retos en movilidad, especialmente frente al uso de transporte masivo, la seguridad de medios alternativos como las bicicletas (avance en la red de infraestructura para ciclistas de la ciudad y la consolidación de ciclocarriles transitorios), la movilidad peatonal y la micromovilidad.
2. Cantidad y acceso al espacio público de calidad, especialmente para caminar y de parques cercanos a las viviendas, arborización y su relación con la calidad del aire.
3. Provisión de usos complementarios cercanos a la vivienda, en especial de comercio y servicios bancarios y posibles impactos en zonas de aglomeración económica.
4. Nuevos escenarios frente a la vivienda: subdimensionamiento de los “paga diarios” y vivienda y en general de la calidad de la vivienda y los soportes urbanísticos y el reconocimiento de pobreza oculta.
5. Inversiones (y priorización) necesarias para tener equipamientos de salud aptos para enfrentarse a pandemias.
6. Posible contribución de instrumentos de financiación asociados al ordenamiento territorial frente a la nueva situación fiscal de la ciudad y del sector inmobiliario (cargas y beneficios).

Frente a dichos temas, y de acuerdo al análisis realizado por la Administración Distrital en el marco del avance del Covid 19, consideramos importante realizar las siguientes recomendaciones:

- Trabajar en un modelo de Transporte urbano sostenible para la ciudad-región que base la movilidad en el uso de la bicicleta y el transporte público, logrando una convivencia armoniosa, un cambio positivo en los hábitos de movilidad y una distribución equitativa del espacio en el territorio.
- Seguir focalizando los esfuerzos de la ciudad en consolidar la llamada red de metros y a la construcción de nuevos cables, es un buen camino en el mediano y largo plazo. Pero en estos momentos de crisis, es fundamental que la ciudad migre a escenarios de movilidad donde se cumplan los estándares de salud pública, sin generar pérdidas adicionales de productividad. Durante la coyuntura actual no se puede seguir tolerando que los automóviles y motocicletas –que solo mueven el 20 % de los viajes– continúen ocupando la mayor parte del espacio disponible en las vías, impactando negativamente en la seguridad de los biciusuarios y en la velocidad del transporte público. Por eso, vemos de manera positiva los proyectos

orientados a la red ciclorutas, promoviendo el uso de modos sostenibles, mejorando la repartición en vía de distintos modos de transporte, y descongestionando el sistema de transporte masivo.

- Fortalecer y consolidar las actividades económicas localizadas en la ciudad y facilitar la localización nuevas empresas en el territorio, con el fin de acercar los empleos a la vivienda y con ello disminuir los viajes y tiempos de desplazamientos de los ciudadanos y empresarios.
- Flexibilizar las normas urbanísticas que permitan fortalecer y ampliar los equipamientos existentes de salud principalmente, así como también, facilitar su localización en la ciudad y principalmente en áreas deficitarias, situación que se ha visto evidenciada en el marco de esta pandemia que actualmente vive el país.
- Frente a la generación de espacio público, es importante que el diagnóstico del POT incluya los indicadores de espacio público total en la ciudad (DADEP 2019), en los cuales se evidencia que las localidades que presenta menores indicadores de espacio público total son: Rafael Uribe Uribe con 13,10 m²/hab, Kennedy 17,0 m²/hab, San Cristóbal 17,5 m²/hab y Bosa 17,0 m²/hab y en ese sentido, es importante que el nuevo POT defina lineamientos para generar espacio público a través del reparto de cargas y beneficios en los sectores deficitarios y mantener y mejorar los indicadores de espacio público principalmente de las localidades con indicadores altos como son: Chapinero con 39,6 m²/hab, Teusaquillo 46,1 m²/hab, Barrios Unidos 45,0 m²/hab, Santa Fe 29,6 m²/hab, Los Mártires 33,8 m²/hab y Puente Aranda 30,4 m²/hab.
- Señalar en el POT los instrumentos de captura de valor que le permitirán a la ciudad financiar el desarrollo de los proyectos propuestos, así como generar incentivos normativos para la ampliación y localización de nuevos equipamientos de salud en la ciudad.

Para finalizar, una vez revisados los siete (7) tomos de diagnóstico es recordar la importancia de armonizar la propuesta de POT con las normas nacionales expedidas con posterioridad al POT vigente, en lo referente a: ruralidad, sismoresistencia, gestión del riesgo, patrimonio, construcción sostenible, entre otras y solicitar actualizar la información plasmada en los documentos de diagnóstico del POT, con el contenido y profundidad de la información de diagnóstico socializada a los gremios el 5 de mayo del año en curso, por parte de la Secretaría de Planeación Distrital.