

#SOYEMPRESARIO



Observaciones y Recomendaciones al Proyecto de Acuerdo del POT de Bogotá - versión CTPD

Cámara de Comercio de Bogotá

Nicolás Uribe Rueda
Presidente Ejecutivo

Ana María Fergusson Talero
Vicepresidente de Articulación Público – Privada

Juliana Márquez Pérez
Directora de Gestión Pública y Ciudadana

Ana María Henao González
Coordinadora de Ordenamiento Territorial
Dirección de Gestión Pública y Ciudadana

Contenido

1.	Introducción.....	3
2.	Aspectos a resaltar de la propuesta del POT de Bogotá versión CTPD: Una mirada desde el sector empresarial de la ciudad	6
3.	Observaciones y recomendaciones al Proyecto de POT de Bogotá versión CTPD.....	7
3.1	Retos y objetivos del POT.....	7
3.2	Integración regional.....	9
3.3	Estructuras del POT.....	12
3.4	Estructura socioeconómica y cultural	13
3.5	Estructura funcional y del cuidado.....	17
3.5.1	Equipamientos.....	17
3.5.2	Transporte aéreo	22
3.5.3	Transporte de carga y logística	23
3.5.4	Transporte sostenible	25
3.5.5	Servicios públicos.....	26
3.6	Estructura integradora del Patrimonio.....	29
3.7	Norma urbana	30
3.8	Actuaciones estratégicas.....	47
3.9	Contenido programático	49
3.10	Seguridad Jurídica.....	54

1. Introducción

La Cámara de Comercio de Bogotá ha venido acompañando en los últimos años a la Administración Distrital en la formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá a través de la formulación de recomendaciones y propuestas, con base en las necesidades de nuestros empresarios, con el fin de contribuir al fortalecimiento empresarial, a la seguridad jurídica y a la generación de un entorno competitivo.

En el marco del proceso de revisión del POT se adelantó un documento de “Recomendaciones al Diagnóstico elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación en el marco del proceso de revisión general del POT de Bogotá 2020” elaborado en alianza con ProBogotá y Camacol y entregado a la Administración Distrital el 8 de septiembre del 2020, el cual contiene recomendaciones en temas de población, estructura ecológica principal, renovación urbana, sistema de cuidado, integración regional y movilidad.

Posteriormente en la fase de formulación y con el apoyo del sector empresarial se realizaron distintos escenarios de socialización con nuestros empresarios y se presentó a la Secretaría Distrital de Planeación – SDP el documento de “Recomendaciones de los empresarios al POT de Bogotá”, el cual fue entregado el 14 de abril a la Administración Distrital. Dichas recomendaciones estuvieron enfocadas a potenciar las áreas estratégicas propuestas en el POT, a mantener y fortalecer las actividades industriales, a consolidar los clústeres existentes en la ciudad, así como a aumentar la inclusión productiva en los procesos de renovación urbana, a promover las Áreas de Desarrollo Naranja y el turismo y a facilitar la localización de los equipamientos en la ciudad, entre otros.

Una vez radicado por la Administración Distrital el proyecto de Acuerdo de revisión del POT ante las autoridades ambientales el pasado 3 de mayo, el equipo técnico de la CCB inició el análisis a dicho proyecto y coordinó y recogió sugerencias y recomendaciones tanto del sector empresarial de la ciudad en los cuales participaron alrededor de 100 empresarios como de un grupo de expertos, las cuales quedaron consignadas en el documento “Observaciones y Recomendaciones al Proyecto de Acuerdo de Acuerdo del POT de Bogotá – versión CAR” el cual fue radicado a la SDP el 25 de junio de 2021.

Dichas recomendaciones están enfocadas a consolidar y fortalecer los clústeres y la vocación productiva en el marco de la Estrategia de Especialización inteligente; aportar a los componentes del transporte de carga y logística en cuanto a definir los corredores logísticos y la localización de la infraestructura; realizar modelaciones urbanísticas, arquitectónicas, económicas y financieras para revisar las cargas urbanísticas con el fin de garantizar los cierres financieros de los proyectos que se desarrollen en la ciudad y que concretan el modelo de ocupación, en el marco de la norma urbana propuesta. Además, incluir y prioriza el desarrollo del entorno de la primera línea del metro de Bogotá como una actuación estratégica, con el

fin de generar las condiciones para la atracción de la inversión y el desarrollo de proyectos productivos y desarrollar una norma pertinente, coherente y suficiente para que los actores de la ciudad la entiendan, la implementen y se puedan tramitar las licencias, lo cual contribuya a la seguridad jurídica para atraer y retener la inversión en la ciudad.

Finalmente, el 12 de julio de 2021 la Administración Distrital radicó el proyecto de Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial – POT ante el Consejo Territorial de Planeación Distrital - CTPD para iniciar el proceso de consulta ciudadana. A partir de ese momento, la Cámara de Comercio de Bogotá realizó el análisis del proyecto de Acuerdo - versión entregada al CTPD, su cartografía y anexos y con base en ello elaboró este documento de “Observaciones y Recomendaciones al Proyecto de Acuerdo del POT versión CTPD”, con el fin de aportar a la construcción colectiva de este instrumento de planeación tan importante para para reactivación económica, el desarrollo empresarial, la productividad y competitividad de la ciudad.

Es de resaltar que el proyecto de POT le apuesta a contribuir a las apuestas de la Comisión Regional de Competitividad. Sin embargo, es necesario reconocer e incluir los clústeres existentes en la ciudad y generar condiciones normativas e incentivos para su fortalecimiento y consolidación, así como también, definir estrategias e instrumentos para la consolidación de las zonas industriales y las 14 áreas de desarrollo naranja propuestas en dicho instrumento.

Además, es necesario incorporar otros modos de transporte de carga tales como el férreo, bicicletas, vehículos eléctricos, articulados al componente vial y a los corredores de transporte de pasajeros, a futuras plataformas e infraestructuras logísticas, con el fin de contribuir a la intermodalidad y multimodalidad. Así mismo, definir las zonas para la consolidación y desconsolidación de carga y estrategias para su distribución en la ciudad, respondiendo a los nuevos esquemas de comercio electrónico.

De igual manera, es fundamental generar condiciones normativas para que los equipamientos de salud existentes puedan crecer en los predios contiguos con el fin de minimizar el déficit de camas en la ciudad y la región; también es importante revisar la exigencia de incluir servicios sociales en primer piso para no sacrificar el servicio de urgencias. Así como también, es necesario realizar simulaciones o modelaciones urbanísticas, arquitectónicas, económicas y financieras con el fin de revisar las cargas urbanísticas (espacio público, servicios públicos, entre otras) y las acciones de mitigación que se están exigiendo, con el fin de garantizar el cierre financiero de los proyectos de equipamientos en especial, los de salud y de ser el caso, incrementar los índices de ocupación y construcción, junto con la altura resultante, para permitir que las acciones de mitigación no impliquen disminuir o eliminar áreas asistenciales o de servicios.

Igualmente, en el marco de la mezcla de usos y primeros pisos activos propuesta en el POT, que la CCB comparte, es necesario revisar las acciones de mitigación para que efectivamente mitiguen los impactos entre usos, evitando problemas de convivencia y cargas adicionales para los empresarios. Además, generar acciones de mitigación de impactos diferenciales para los

proyectos nuevos y para la ampliación de infraestructuras existentes y flexibilizar los usos del suelo definidos en el POT para que puedan incorporarse las nuevas actividades que surjan relacionadas con los cambios tecnológicos, dado que esta norma es para los próximos 14 años.

También, para definir la norma urbana es indispensable realizar simulaciones o modelaciones urbanísticas, arquitectónicas, económicas y financieras para revisar las cargas urbanísticas que se están exigiendo en el marco de la mezcla de usos, con el fin de garantizar el cierre financiero de los proyectos y asegurar que estos proyectos se puedan ejecutar en la ciudad.

Finalmente es preciso señalar que, para impulsar la reactivación económica, el desarrollo y fortalecimiento del tejido empresarial y la competitividad de la ciudad, es fundamental contar con la seguridad jurídica del POT y para ello es necesario desarrollar una norma urbana pertinente, coherente y suficiente para todos los actores, dar celeridad a la reglamentación posterior y revisar la propuesta de incluir toda la norma urbanística en el POT, este último debido a las dificultades y tiempos que toma la modificación de este tipo de instrumentos.

2. Aspectos a resaltar de la propuesta del POT de Bogotá versión CTPD: Una mirada desde el sector empresarial de la ciudad

- La visión de un territorio sostenible, que recupera su río y los demás elementos de estructura ecológica principal, y que se compromete a mitigar los impactos del cambio climático con decisiones sobre movilidad, manejo de espacio público permeable, construcciones sostenibles, cambio en el modelo de gestión de residuos sólidos, entre otros aspectos.
- La propuesta de ordenamiento territorial está enfocada a promover la reactivación económica y la creación de riqueza y empleo, que se traducen en las apuestas de movilidad, logística, proyectos y actuaciones estratégicas (en las que se incluyen usos para actividades económicas) y en la conservación y fortalecimiento de las actividades industriales de la ciudad, así como la atracción de industria 4.0 y el desarrollo de parques industriales ecoeficientes.
- El concepto de ciudad integrada a la región que incluye aspectos estratégicos de movilidad, logística, abastecimiento, servicios públicos, estructura ambiental; también recoge gran parte de los acuerdos que se han concertado con los municipios en el marco del Comité de Integración Territorial -CIT y con los municipios de la cuenca del río Bogotá.
- El fortalecimiento y consolidación de las zonas de aglomeración especializada, la consolidación de las áreas de desarrollo naranja o distritos creativos y de ciencia, tecnología e innovación, la inclusión del clúster de salud o de servicios médicos y hospitalarios, el ecosistema de educación superior, la transformación del entorno del Aeropuerto El Dorado, el desarrollo del turismo en la ciudad y la región, entre otros, que contribuyen a las apuestas de la Comisión Regional de Competitividad.
- La mezcla de usos en la ciudad que permite el desarrollo de actividades económicas en la mayor parte de los sectores y busca disminuir los desplazamientos y sus impactos ambientales negativos sobre la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.
- La Inclusión de transporte de carga y la logística, así como el transporte aéreo en el sistema de movilidad, lo anterior teniendo en cuenta la importancia del Aeropuerto El Dorado como la puerta de conexión de la ciudad y la región con el mundo.

- La flexibilización de la norma para la localización de los usos dotacionales en toda la ciudad, en especial los de salud con el fin de potenciar estos servicios y reducir el déficit de camas.
- La estrategia de generar una red nodos de equipamientos, combinación o mezcla de servicios en equipamientos en la estructura funcional y del cuidado, así como el reconocimiento de los equipamientos existentes en la ciudad.
- La movilidad que propone el POT se integra con la región, incluyendo proyectos específicos de cables, líneas 3 del metro, conexiones viales, los centros de intercambio modal en todas las entradas de Bogotá. También plantea que los corredores de transporte sean verdes, que los sistemas de transporte utilicen tecnologías limpias y, la inclusión de la ciclo-Alameda de Medio Milenio, que busca consolidar el modo de transporte en bicicleta, que atraviesa la ciudad desde el Tunal hasta el Río Bogotá en el Norte. Lo anterior, buscando descongestionar las vías urbanas de Bogotá, mejorar la movilidad de los pasajeros, incrementar la productividad de la ciudad, reducir la contaminación atmosférica, e incidir una mejor calidad de vida de los bogotanos.

3. Observaciones y recomendaciones al Proyecto de POT de Bogotá versión CTPD

A partir del análisis y revisión general del Proyecto de Acuerdo socializado por la Administración Distrital el 12 de julio del presente año, en este capítulo se incluyen las observaciones y recomendaciones de ajuste al Proyecto de POT de Bogotá, puntualizando los distintos temas.

3.1 Retos y objetivos del POT

El POT en el artículo 2 plantea 5 desafíos, en el artículo 3 plantea 7 políticas de largo plazo y en el artículo 5 propone 7 objetivos de largo plazo, que la CCB comparte:

Retos:

- El desafío regional: Consolidar una gobernanza regional eficiente y responsable, que garantice la sostenibilidad ambiental, el desarrollo social y la competitividad.

- El desafío económico: Promover la reactivación económica del Distrito Capital para la creación de más empleos y de mayor valor agregado, garantizando la generación de riqueza e ingresos para la ciudad y la ciudadanía.
- El desafío de la solidaridad: Hacer de Bogotá una ciudad cuidadora, resolviendo los desequilibrios en las posibilidades que ofrecen los diversos territorios de la ciudad para el acceso a viviendas y empleos dignos.
- El desafío ambiental: Responder, con sentido de urgencia, a la emergencia climática y de pandemia para mejorar el entorno de vida y promover la salud y el bienestar de la ciudadanía.
- El desafío identitario, de gobernanza y administración local: Ordenar los territorios para la vida de proximidad y con mayor corresponsabilidad entre sus autoridades y sus habitantes en relación con el espacio urbano y rural.

Políticas de largo plazo:

- Política Ambiental y de Protección de Recursos Naturales, orientada a establecer las medidas para la protección del ambiente, la conservación y manejo de los recursos naturales, en el Distrito Capital.
- Política de Población y Poblamiento en el contexto de la emergencia climática y postpandemia, a través de la cual el POT busca la articulación e implementación de acciones que aumenten la resiliencia, controlando el crecimiento de la huella ecológica de Bogotá y adoptando acciones a partir de la correcta identificación, caracterización y gestión de riesgo.
- Política de ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo, orientada a incluir las medidas y lineamientos urbanísticos que controlan la ocupación del suelo destinado al desarrollo urbano, evitando su expansión sobre los suelos de vocación rural o de importancia ambiental y propendiendo por el desarrollo sostenible del territorio Distrital.
- Política de Desarrollo Económico y Competitividad, la cual busca mejorar la capacidad que tiene el Distrito Capital para crear, atraer y mantener el mejor capital humano y empresarial en actividades generadoras de empleo y de valor agregado, reactivando la economía, formalizándola y especializándola.
- Política de Identidad, Confianza, Gobernanza y Administración para el Desarrollo Local, enfocada a fortalecer el arraigo y la identificación de las y los bogotanos con su ciudad,

promoviendo la consolidación de las identidades urbanas y rurales que se desarrollan en el territorio.

- Política de protección de moradores, orientada a establecer las medidas y lineamientos urbanísticos que limiten el desplazamiento de los tejidos socioeconómicos presentes en el territorio en razón de las decisiones de ordenamiento territorial que promueven su desarrollo o su protección.
- Política de Integración regional, la cual busca consolidar acuerdos regionales, para el desarrollo sostenible de la región, mediante arreglos institucionales apropiados y compromisos bilaterales o multilaterales, que garanticen oportunidades para todos y todas.

Objetivos de largo plazo:

- Proteger la estructura ecológica principal y los paisajes bogotanos y generar las condiciones de una relación más armoniosa y sostenible de la ciudad con su entorno rural.
- Incrementar la capacidad de resiliencia del territorio frente a la ocurrencia de desastres y derivados de la variabilidad y del cambio climático.
- Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales.
- Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad.
- Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos.
- Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador
- Alcanzar el Desarrollo Rural Sostenible.

La CCB recomienda que las estrategias, proyectos, instrumentos y normas urbanísticas, se deben encaminar a concretar estos objetivos y retos propuestos, porque en el articulado no se evidencia tal desarrollo, en especial en el componente económico.

3.2 Integración regional

En el artículo 32 del POT se plantean 16 elementos regionales del modelo de ocupación con los cuales el POT busca concretar los desafíos regionales, algunos de los cuales fueron acordados en el marco del Comité de Integración Territorial, instancia de concertación y

trabajo conjunto para abordar temas tales como la armonización de los planes de ordenamiento territorial:

- Consolidación de los paisajes bogotanos, a través de las áreas protegidas, la Reserva Thomas Van Der Hammen, los complejos de páramos, los corredores montañosos, las reservas forestales y los ríos y humedales que comparte con la región circundante.
- Organización de las formas de relación entre el espacio construido de Bogotá y el Río Bogotá, como elemento integrador del conjunto de municipios vecinos, atendiendo los lineamientos del Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica del Río Bogotá.
- Fortalecimiento y desarrollo de los corredores de integración regional: Carrera 7, Autopista Norte, Avenida Suba-Cota, Calle 80, Calle 63, Calle 13, ALO Sur y Centro, Autopista Sur y Salida al Llano.
- Construcción de los sistemas maestros de colectores, interceptores y plantas de descontaminación de aguas residuales domésticas del Distrito (ampliación PTAR Salitre, estación elevadora, PTAR Canoas).
- Mejoramiento de la capacidad vial de los accesos a Bogotá y de los servicios asociados al transporte.
- Inserción urbana del Regiotram del Norte y de Occidente en el tejido urbano de Bogotá, aprovechando las oportunidades de revitalización urbana.
- Construcción del metro hasta Soacha, y conexión con el sistema férreo al occidente y norte de la ciudad - red consolidada de transporte férreo regional.
- Construcción de cables hasta Soacha, como estrategia de integración de la demanda de transporte en dicho municipio, en la red de transporte de alta de capacidad de Bogotá.
- Construcción de cable en La Calera con especial aptitud turística y recreativa, disminuyendo la presión de tráfico que tiene la vía Bogotá-La Calera.
- Organización del funcionamiento logístico regional, a través del Anillo Logístico de occidente, que se consolida mediante dos Actuaciones Urbanas Estratégicas. Consolidación del circuito de infraestructura para el transporte de carga que conforman la ALO, la 63 extendida hasta el Río Bogotá, la Calle 80, la 13 ampliada y

consolidada como corredor de alta capacidad de transporte y la Avenida Boyacá, que conecta este anillo logístico.

- Construcción de la perimetral del Sur en territorio bogotano.
- Construcción y operación de los Complejos de Intercambio Modal.
- Conexión de los grandes servicios metropolitanos con la red estructurante de transporte férreo
- Desconcentración del sistema de abastecimiento alimentario.
- Reverdecimiento y la renaturalización del suelo urbano bogotano, fomentando la restauración de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, para disminuir la huella de carbono de Bogotá.
- Fortalecimiento del Sistema de Servicios Públicos con perspectiva de satisfacer la demanda regional en términos de abastecimiento de agua potable, energía, telecomunicaciones, y de organizar un mejor modelo de gestión de los residuos sólidos entre municipios, con criterios de sostenibilidad y en atención a la emergencia climática.

Sin embargo, la CCB recomienda revisar y ajustar las decisiones sobre actuaciones estratégicas y proyectos de movilidad para impulsar e incorporar el proyecto del sistema aeroportuario regional que incluye los Aeropuertos El Dorado I y II y Guaymaral, así como la articulación y conexión entre ellos. También se deben revisar tales disposiciones para impulsar la actividad turística que es estratégica para la ciudad – región.

De otra parte, es necesario incluir la ciclorruta Soacha – Bogotá - Chía para articularla y darle continuidad a la prevista entre Chía – Cajicá y Zipaquirá; igualmente es necesario articular los parques previstos sobre el río Bogotá con los parques definidos hasta Zipaquirá, proyectos regionales priorizados en el marco del Plan Estratégico de Chía, Cajicá y Zipaquirá – PECCZ. También se deben articular las decisiones sobre logística y abastecimiento de la ciudad con las infraestructuras para el abastecimiento alimentario que se ha propuesto y priorizado en el Plan Estratégico de Soacha y Sibaté. Estos instrumentos de planeación supramunicipal son un avance en la gestión conjunta de los municipios y se constituyen en insumos para la consolidación de la Región Metropolitana.

Finalmente, es indispensable garantizar la conectividad con la región a través de la Avenida Longitudinal de Occidente, la Avenida Boyacá y la Calle 63; sobre esta última la entidad hace un llamado a revisar la propuesta del POT en el contenido programático que la define como un corredor verde. Así mismo, se debe articular la infraestructura para el transporte de carga

y logística a nivel regional y definir las soluciones de las intersecciones de los proyectos regionales como los Regiotram de occidente y del norte con otros modos de transporte de la ciudad como TransMilenio en la Carrera 30, Av. 68, entre otros.

3.3 Estructuras del POT

El POT en el artículo 39 contempla 4 estructuras territoriales, las cuales se desarrollan en los artículos 40 y subsiguientes, 79 y subsiguientes, 91 y subsiguientes y 101 y subsiguientes:

- **Estructura ecológica principal:** estructura ordenadora del territorio y garante de los equilibrios ecosistémicos, para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental regional.
- **Estructura integradora de patrimonio:** es la estructura que integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio.
- **Estructura funcional y del cuidado:** es soporte del territorio y garante del derecho a la ciudad para todas las personas, ya que de esta depende la accesibilidad a sus servicios, la conectividad entre los diversos territorios de Bogotá y fuera de Bogotá, la prestación de todos los servicios de inclusión y cuidado, y el goce y disfrute del espacio público.
- **Estructura socioeconómica y cultural:** reconoce las ventajas competitivas de la economía bogotana y busca potenciarlas, cualificando las zonas de aglomeración económica existentes y asegurando la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de empresas generadoras de altos niveles de valor agregado, de innovación y de empleos formales y de calidad. Esto teniendo en cuenta la evolución de las actividades de producción (en particular de las industrias 4.0) y contribuyendo a las apuestas de la Comisión Regional de Competitividad e Innovación y la Comisión de Integración Territorial para la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca.

Sin embargo, las estrategias y proyectos planteados en el contenido programático sobre el programa de territorios productivos y competitivos artículo 656, no dan claridad al logro de los propósitos planteados en la estructura socioeconómica y cultural descrita anteriormente. Por lo anterior, la CCB recomienda definir estrategias, instrumentos y proyectos para la consolidación de la industria existente y las nuevas industrias como la 4.0 más allá de la infraestructura vial, la transformación del borde aeroportuario y la conformación del anillo logístico de occidente. Así como también, para cualificar zonas de aglomeración económicas existentes tales como: La Candelaria, Usaquén, entre otros.

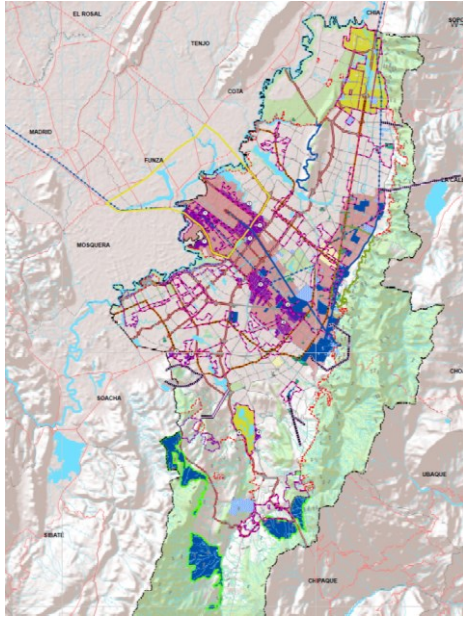
3.4 Estructura socioeconómica y cultural

- El POT en el artículo 101 señala que esta estructura está conformada por áreas definidas según su tipo y función en la estructura, dimensión y vocación tales como las áreas de servicios metropolitanos, estructurantes y proximidad”, cuyos componentes se encuentran desarrollados en el artículo 103 al cual nos vamos a referir más adelante. Sin embargo, la CCB recomienda definir normas específicas e incentivos que contribuyan a la consolidación de dichas áreas en el marco de la función propuesta en esta estructura.

- En el artículo 102 el POT plantea 9 estrategias, de las cuales la CCB resalta los siguientes:
 - Fortalecimiento de las áreas de aglomeración diversificada de Bogotá, a través de estrategias de conectividad verde e inteligente (áreas que corresponden predominantemente al Corredor Centro - Oriental, Corredor de la 26 y Avenida El Dorado, Corredor Avenida Caracas al norte y autopista norte), aprovechando las tecnologías digitales y de conectividad.
 - Fortalecimiento de las zonas de aglomeración especializada que constituyen nodos económicos fundamentales de sus entornos territoriales y le dan su carácter y vocación productiva (zonas consolidadas como por ejemplo El Restrepo, el 12 de octubre, el 7 de agosto, el Ricaurte, Unilago, etc.).
 - Consolidación del Anillo Logístico de Occidente, con la transformación de los bordes aeroportuarios para usos económicos asociados y la consolidación de las entradas de Bogotá.
 - Consolidación de las zonas industriales de Bogotá, orientadas al incremento de la productividad, generación de mayor valor agregado y modernización en general. Estas pueden ser, entre otras, industrias 4.0, creativas y culturales o de crecimiento verde.
 - Consolidación de distritos creativos espontáneos o inducidos que promuevan la confluencia de capital humano altamente especializado e innovador que generen nuevos modelos productivos, de negocio y de mercado.
 - Promoción de la ciudad como destino turístico inteligente, sostenible, de salud y de negocios que promueva el desarrollo económico social y cultural y reconozca el patrimonio local.
 - Promoción de actividades económicas en las áreas de actividad estructurante alrededor de las Áreas de Integración Modal (AIM), con particular énfasis en aquellas ubicadas en Unidades de planeamiento local - UPL deficitarias en empleos, para aumentar la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración con enfoque diferencial, territorial y de género.
 - Fortalecimiento del tejido productivo local y tradicional en la proximidad de áreas residenciales para promover una mayor inclusión socioeconómica a partir de la desconcentración de servicios y el empleo cercano, en condiciones de equidad y oportunidad con enfoque diferencial, territorial y de género.

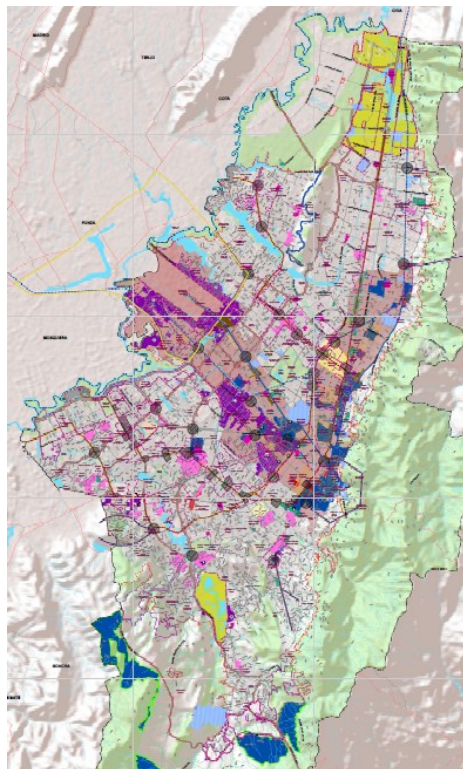
- Impulso a formas de producción rural sostenible, compatible con los medios de vida e identidad campesina y con la funcionalidad ecosistémica de los paisajes bogotanos, que aumente la interacción entre los territorios rurales y el área urbana y que concreten la simbiosis de la cultura y la naturaleza en áreas de importancia ecosistémica y paisajística.
- En el artículo 103 el POT plantea los elementos de la estructura, de los cuales la CCB resalta los siguientes:
 - Elementos del área de Servicios Metropolitanos: Borde aeroportuario, Anillo Logístico de Occidente, Zonas Industriales (Puente Aranda, entrada del Sur, Reverdecer del Sur, Fontibón – Engativá, Parque Empresarial San Benito), Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación, Ecosistema de Educación Superior - Grandes Campus Universitarios, Clúster de servicios médicos y hospitalarios (incluye el complejo San Juan de Dios) y Parques y equipamientos de escala metropolitana para eventos culturales, de portivos y ferias.
 - Elementos del área Estructurante:
 - Gran Ecosistema Económico y Productivo que contiene las economías de aglomeración diversificada y especializadas (Eje de servicios empresariales de la Avenida del Dorado, los centros financieros y de servicios empresariales, Áreas de Desarrollo Naranja)
 - Economías de aglomeración con énfasis de especialización (corazones productivos de escala urbana consolidados -El Restrepo, el 12 de octubre, el 7 de agosto, el Ricaurte, Unilago, etc.-, clústers de comercio masivo -San Andresitos, San Victorino y Gran San, UniLago, La Alquería – Venecia, etc.-, grandes Centros Comerciales, sectores de producción artesanal, Clúster Hotelero, Clusterización de actividades productivas especializadas alrededor de los patio -talleres del metro, centralidades económicas y de vivienda Lagos de Torca y Reverdecer del Sur y Zonas de Interés Turístico (Corredores inteligentes de turismo y los Paisajes Sostenibles)
 - Infraestructura estratégica de escala distrital y sus áreas de influencia (Centralidades económicas y de vivienda Lagos de Torca y Reverdecer del Sur, Viviendas en zona de influencia de grandes infraestructuras, Cables e infraestructura con especial vocación turística - Usaquén, San Diego y Las Cruces, y Ciclo-Alameda del Medio Milenio -, Áreas de Integración Multimodal).
 - Elementos del área de Proximidad: Calles comerciales y corredores verdes de proximidad (Tejido económico local - corredores en vías secundarias), Centros de Abastecimiento y Plazas de mercado de Bogotá, Plazas fundacionales y Corazones productivos de escala local y artesanal.

Lo anterior, se puede observar en los siguientes mapas, los cuales que hace relación a dicha estructura.



EXISTENTE		PROYECTO	ESTRATEGIAS Y PROYECTOS
[Icono verde]		[Icono azul]	ESEC-1: Fortalecimiento de las áreas de aglomeración diversificada de Bogotá, a través de estrategias de conectividad y tecnologías digitales (áreas que corresponden predominantemente al Corredor Centro-Oriental, Corredor de la Avenida El Dorado y Corredor de la Avenida Caracas con la Autopista Norte).
[Icono verde]		[Icono azul]	Cluster de servicios médicos y hospitalarios Ecosistema de educación superior
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	ESEC-2: Fortalecimiento de las zonas de aglomeración especializada que constituyen nodos económicos fundamentales de sus entornos territoriales y le dan su carácter y vocación productiva (zonas consolidadas como El Restrepo, el 12 de octubre, el 7 de agosto, el Ricaurte, Uribe, etc.).
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	Sectores de aglomeración económica especializada de producción artesanal Gran ecosistema económico, productivo, verde e inteligente
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	ESEC-3: Consolidación del Anillo Logístico de Occidente, con la transformación de los bordes aeroportuarios para usos económicos asociados y la consolidación de las entradas de Bogotá.
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	Anillo logístico de occidente (1)
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-4: Consolidación de las zonas industriales de Bogotá, orientadas al incremento de la productividad, generación de mayor valor agregado y modernización en general. Estas pueden ser, entre otras, Industriales 4.0, creativas y culturales o de crecimiento verde.
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial de Fontibón-Engativá
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial de Puente Aranda
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial de la entrada sur
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial Reverdecer Sur
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-6: Promoción de la ciudad como destino turístico inteligente, sostenible y de salud y negocios que promueva el desarrollo económico social y cultural y reconozca el patrimonio local.
[Icono morado]		[Icono morado]	Zonas de interés turístico (incluye corredores inteligentes de turismo)
[Icono morado]		[Icono morado]	Paisajes sostenibles
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-7: Promoción de actividades económicas en las áreas de actividad estructurante alrededor de las Áreas de Integración Modal (AIM), con particular énfasis en aquellas Unidades de Planeamiento Local (UPL) deficiencias en empleos, para aumentar la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración con enfoque diferencial, territorial y de género.
[Icono morado]		[Icono morado]	Centralidades económicas y vivienda Lagos de Torca y Reverdecer sur

Fuente: SDP. Mapa cg-6 estructura socioeconómica y cultural POT de Bogotá, julio 2021.



EXISTENTE		PROYECTO	ESTRATEGIAS Y PROYECTOS
[Icono verde]		[Icono azul]	ESEC-1: Fortalecimiento de las áreas de aglomeración diversificada de Bogotá, a través de estrategias de conectividad y tecnologías digitales (áreas que corresponden predominantemente al Corredor Centro-Oriental, Corredor de la Avenida El Dorado y Corredor de la Avenida Caracas con la Autopista Norte).
[Icono verde]		[Icono azul]	Centros financieros Eje de servicios empresariales de la Avenida El Dorado Cluster de servicios médicos y hospitalarios Ecosistema de educación superior
[Icono verde]		[Icono azul]	Diseño de Ciencia, Tecnología e Innovación Complejo San Juan de Dios
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	ESEC-2: Fortalecimiento de las zonas de aglomeración especializada que constituyen nodos económicos fundamentales de sus entornos territoriales y le dan su carácter y vocación productiva (zonas consolidadas como El Restrepo, el 12 de octubre, el 7 de agosto, el Ricaurte, Uribe, etc.).
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	Grandes centros comerciales Cluster de comercio masivo Sectores de aglomeración económica especializada de producción artesanal Conzonas productivas de escala urbana Gran ecosistema económico, productivo, verde e inteligente Cluster hotelero
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	Cluster de actividades alrededor de los patios talleres del metro
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	ESEC-3: Consolidación del Anillo Logístico de Occidente, con la transformación de los bordes aeroportuarios para usos económicos asociados y la consolidación de las entradas de Bogotá.
[Icono amarillo]		[Icono rojo]	Anillo logístico de occidente
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-4: Consolidación de las zonas industriales de Bogotá, orientadas al incremento de la productividad, generación de mayor valor agregado y modernización en general. Estas pueden ser, entre otras, Industriales 4.0, creativas y culturales o de crecimiento verde.
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial de Fontibón-Engativá
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial de Puente Aranda
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial de la entrada sur
[Icono morado]		[Icono morado]	Zona industrial Reverdecer Sur
[Icono morado]		[Icono morado]	Parque Empresarial San Benito
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-5: Consolidación de distritos creativos espontáneos o inducidos que promuevan la confluencia de capital humano altamente especializado e innovador que generen nuevos modelos productivos, de negocio y de mercado.
[Icono morado]		[Icono morado]	Consolidación de las Áreas de Desarrollo Naranja
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-6: Promoción de la ciudad como destino turístico inteligente, sostenible y de salud y negocios que promueva el desarrollo económico social y cultural y reconozca el patrimonio local.
[Icono morado]		[Icono morado]	Zonas de interés turístico (incluye corredores inteligentes de turismo)
[Icono morado]		[Icono morado]	Paisajes sostenibles
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-7: Promoción de actividades económicas en las áreas de actividad estructurante alrededor de las Áreas de Integración Modal (AIM), con particular énfasis en aquellas Unidades de Planeamiento Local (UPL) deficiencias en empleos, para aumentar la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración con enfoque diferencial, territorial y de género.
[Icono morado]		[Icono morado]	Centralidades económicas y vivienda Lagos de Torca y Reverdecer Sur
[Icono morado]		[Icono morado]	Área de Integración multimodal
[Icono morado]		[Icono morado]	ESEC-8: Fortalecimiento del tejido productivo local y tradicional en la proximidad de áreas restructuradas para promover una mayor inclusión socioeconómica a partir de la desconcentración de servicios y el empleo cercano, en condiciones de equidad y oportunidad con enfoque diferencial, territorial y de género.
[Icono morado]		[Icono morado]	Centros de Abastecimiento Plazas de mercado

Fuente: SDP. Mapa cu-6 estructura socioeconómica y cultural POT de Bogotá, julio 2021.

- En el artículo 101 el POT hace referencia a la estructura socioeconómico y cultural definiéndola como aquella que “reconoce las ventajas competitivas de la economía bogotana y busca potenciarlas, cualificando las zonas de aglomeración económica existentes y asegurando la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de empresas generadoras de altos niveles de valor agregado, de innovación y de empleos formales y de calidad. Esto teniendo en cuenta la evolución de las actividades de producción (en particular de las industrias 4.0) y contribuyendo a las apuestas de la Comisión Regional de Competitividad y la Comisión de Integración Territorial para la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca”. Ante lo anterior, la CCB recomienda, generar las condiciones normativas e incentivos para consolidar y fortalecer las empresas generadoras de valor agregado basadas en innovación relacionadas con la Estrategia de Especialización Inteligente – vocación productiva de la ciudad y la región

Aunque la estrategia de especialización inteligente se menciona en el artículo 34 “elementos locales del modelo de ocupación territorial”, no se desarrolla en las apuestas y proyectos de la estructura socioeconómica y cultural. Por ello la CCB recomienda, incluir de manera expresa dicha estrategia en la estructura socioeconómica y cultural. Así mismo, generar los lineamientos y condiciones normativas para la localización de nuevas empresas relacionadas con las áreas y nichos de dicha estrategia, como por ejemplo: farmacogenética o biocosmética en el área de biopolo o música como potenciadora de la economía naranja en el área de región creativa, entre otros, teniendo en cuenta el estudio de la espacialización o territorialización de la estrategia de especialización inteligente adelantada en alianza con la Secretaría Distrital de Planeación y otros aliados en el 2018.

Así mismo, recomienda la flexibilización normativa para incorporar nuevas actividades que se puedan generar por cambios tecnológicos en los próximos 14 años, lo anterior en el marco de la vocación productiva de la ciudad – EEI, apuesta de la Comisión Regional de Competitividad. Además, apoyar la gestión social por parte del Distrito a cambio de generación de suelo para usos relacionados con la estrategia de especialización inteligente, con el fin de contribuir a su desarrollo y consolidación en la ciudad.

- Frente a los clústeres, la CCB recomienda no solo proponer el desarrollo de clústeres de comercio, hotelero, de salud y la clusterización de actividades productivas especializadas alrededor de los patio - talleres del metro, entre otros, sino también, reconocer e incluir los clústeres existentes en la ciudad, tales como:
 - Eventos, congresos y convenciones en el entorno de Corferias
 - Joyería y bisutería en la Candelaria y Chapinero
 - Gastronomía y música en el centro, centro internacional, zona T y G, Usaquén.

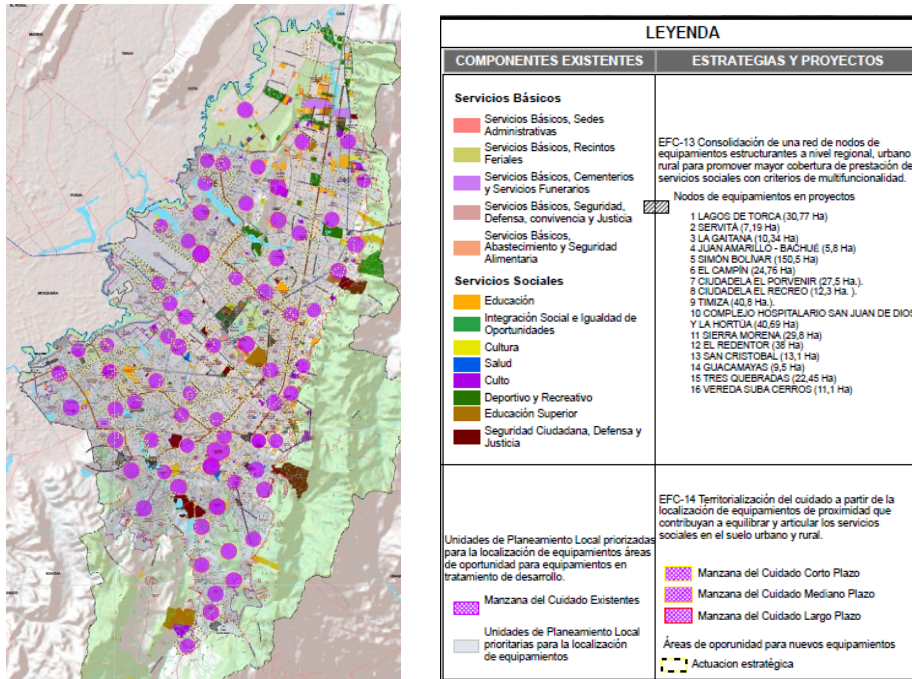
Además, recomienda implementar estrategias y condiciones normativas para la generación, consolidación y fortalecimiento de los clústeres en la ciudad, con incentivos

en asociatividad o de localización empresarial. Para ello propone incluir en el POT instrumentos e incentivos a la asociatividad empresarial para la integración de capitales (asociada a proyectos compartidos que generen economías de escala), la integración inmobiliaria (incentivos normativos para englobes de predios que contribuyan a localizar nuevas actividades productivas y a fortalecer las actividades existentes en el territorio), la generación de suelo, mediante negociación de cargas urbanísticas a cambio de acciones que contribuyan a cumplir objetivos para la reactivación y el desarrollo económico.

- Tanto en el articulado como en la cartografía el POT establece estrategias y proyectos para la consolidación de las zonas industriales en Bogotá y de los distritos creativos espontáneos o inducidos, sin embargo, no define las condiciones para ello. Por lo anterior, la CCB recomienda definir y desarrollar dichas condiciones, así como plantear mecanismos e instrumentos que contribuyan a la consolidación no solo de las zonas industriales, sino también, de las 14 áreas de desarrollo naranja planteadas en el contenido programático en el artículo 656, estas últimas enmarcadas en promover las industrias creativas y culturales en la ciudad.
- Finalmente, en cuanto al turismo recomienda no solo promover proyectos como los planteados en el contenido programático artículo 656, sino también, generar las condiciones para promover, consolidar y desarrollar las tipologías de turismo identificadas en ciudad tales como: cultural, religioso, eventos y convenciones, gastronomía y de naturaleza, entre otros y articularlo a la región.

3.5 Estructura funcional y del cuidado

3.5.1 Equipamientos



Fuente: SDP. Mapa CU-4.3 Sistema servicios sociales del cuidado y básicos POT de Bogotá, julio 2021.

- El artículo 172 establece los lineamientos del sistema de servicios sociales, del cuidado y servicios básicos a partir de principios de “accesibilidad, disponibilidad, diversidad, inclusión universal y seguridad propuestos para buscar obtener un equilibrio territorial en la oferta de prestación de servicios” de los cuales se resalta los nodos de equipamientos y manzanas de cuidado. El artículo 173 indica las acciones de articulación de los lineamientos del sistema, entre ellas permitiendo la combinación y mezcla de servicios, el desarrollo multifuncional de los equipamientos, entre otros. Ante lo anterior, la CCB recomienda dar claridad sobre los conceptos de mezcla de usos, combinación y mezcla de servicios, multifuncionalidad, nodo de equipamientos y manzanas de cuidado, servicios sociales, equipamientos y uso dotacional, los cuales podrían generar confusión para su aplicación e implementación.

Además, aunque el POT cuenta con un glosario, la entidad recomienda que en el articulado se incluyan las definiciones esenciales que contribuyan a facilitar la aplicación de dichos conceptos y con ello el desarrollo de proyectos.

- Así mismo, el artículo 175 permiten la localización de los equipamientos en todas las áreas de actividad del suelo urbano, lo cual la CCB comparte. Además, en el parágrafo 3 de dicho artículo indica que “el uso de los equipamientos señalados en el Mapa n.º CU-4.3 “Sistema de Servicios sociales, del Cuidado y Básicos”, se entenderán reconocidos urbanísticamente y podrán albergar servicios sociales, de cuidado y básicos”. Además, el artículo 178 establece las condiciones de edificabilidad y volumetría de los equipamientos existentes

indicando que “los equipamientos construidos a la entrada en vigencia del presente Plan se reconocerán con las condiciones de edificabilidad y volumetría existentes, para los cuales no se haya adoptado Plan de Regularización y Manejo”. Ante lo anterior, la entidad recomienda generar en el marco del POT las condiciones normativas para la ampliación de los equipamientos existentes y que son reconocidos en esta propuesta del POT, principalmente para los equipamientos de salud, con el fin de crecer en los predios contiguos y con ello minimizar el déficit de camas en la ciudad y la región.

- Este mismo artículo para los equipamientos nuevos señala que “para los equipamientos nuevos la edificabilidad y volumetría se desarrollará según las siguientes situaciones: a. En equipamientos que se localicen en cesiones urbanísticas destinadas a equipamientos o usos dotacionales, área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, manzanas completas, o en predios o globos de terreno superiores a 5000 m², la altura máxima será la resultante de aplicar las normas comunes a todos los tratamientos sobre volumetría del presente Plan, sin someterse a las disposiciones del tratamiento urbanístico en el que se localice”. Sin embargo, en el artículo 267 que hace referencia a las condiciones generales aplicables a todos los tratamientos urbanísticos en relación con la ocupación y edificabilidad aplicable a los proyectos de equipamientos indica que “en todos los tratamientos, las actuaciones urbanísticas que desarrollen únicamente usos relacionados con la prestación de servicios sociales, del cuidado y básicos, y sus servicios complementarios y anexos, se regirán por las condiciones y restricciones de ocupación y edificabilidad definidas en el capítulo del Sistema de Servicios Sociales, del Cuidado y Servicios Básicos”. Ante lo anterior, la entidad recomienda generar una norma urbanística clara y suficiente para el desarrollo de este tipo de proyectos en la ciudad, en especial de salud que por efecto de la pandemia se requieren hoy en la ciudad.

Además, realizar simulaciones o modelaciones urbanísticas, arquitectónicas, económicas y financieras con el fin de revisar las cargas urbanísticas (espacio público, servicios públicos, entre otras) y las acciones de mitigación que se están exigiendo, con el fin de garantizar el cierre financiero de los proyectos de equipamientos en especial, los de salud y de ser el caso, incrementar los índices de ocupación y construcción, junto con la altura resultante, para permitir que las acciones de mitigación no impliquen disminuir o eliminar áreas asistenciales o de servicios.

También, recomienda facilitar los enlaces peatonales entre equipamientos, con el fin de evitar que las ambulancias deban desplazarse entre los edificios y generar un servicio oportuno.

- Ese mismo artículo mencionado anteriormente, es decir, el 178 indica que “los equipamientos, edificios o espacios que alberguen servicios sociales, de cuidado y servicios básicos, que no superen los porcentajes o proporción de mezcla definidos en el artículo

“Condiciones de mezcla de uso en edificaciones con uso dotacional” quedan exentos del pago de obligaciones urbanísticas en dinero y vip”. Además, el artículo 179 establece “las condiciones de mezcla de uso en edificaciones con uso dotacional”, indicando según la categoría del equipamiento unos porcentajes entre el 50% y 70% del área de primer piso de las edificaciones destinadas a servicios sociales. Ante lo anterior, la entidad recomienda revisar la exigencia de estos porcentajes de servicios sociales en primer piso principalmente para los equipamientos de salud, ya que dichas áreas podrían ser destinadas al servicio de urgencias y con ello quedar exentos de cargas urbanísticas y prestar un mejor servicio a los bogotanos.

- Ese mismo artículo indica según la categoría del equipamiento unos porcentajes entre 20 y 30 del área construida para mezclar con otros usos. En ese sentido, la CCB considera necesario que el POT defina los usos complementarios que se pueden mezclar con los equipamientos; en ese sentido, se propone la mezcla del uso dotacional de cultura con actividades económicas relacionadas con el entretenimiento y generar los lineamientos para su desarrollo.
- Así mismo, el POT genere las condiciones para promover el desarrollo de equipamientos de salud y educación por manzana con usos complementarios en dicha manzana y en las manzanas aledañas, con el fin de prestar un mejor servicio a la ciudad y la región. Así mismo, recomienda establecer las condiciones cuando hay mezcla de equipamientos con usos complementarios.
- Igualmente, para los equipamientos de salud los empresarios han manifestado la necesidad de incluir usos complementarios como parqueaderos, hoteles, cafeterías, restaurantes, floristerías, venta de prendas de hospitalización, ortopedia, centros educativos, consultorios, entre otros, los cuales son diferentes de otros servicios. De igual manera, la entidad recomienda permitir el uso hospitalario en sótanos, para lavanderías, servicios de rayos X, entre otros, con el fin de prestar un mejor servicio a los ciudadanos.
- Por otro lado, el POT plantea en el artículo 251 la mitigación de impactos ambientales enfocadas a temas de “ruido, emisiones atmosféricas por fuentes fijas, emisiones de olores ofensivos e impactos hacia la estructura ecológica principal”. Además, en el artículo 256 establece la mitigación de impactos urbanísticos para los usos dotacionales relacionadas con movilidad, espacio público y entorno aplican tanto para los proyectos nuevos como para la ampliación de los existentes. Ante lo anterior, la CCB recomienda diferenciar la aplicación de dichas acciones de mitigación, ya que estas acciones podrían limitar la ampliación de los equipamientos en especial los existentes de salud de más de 2.000 m², teniendo en cuenta que dichas infraestructuras ya están construidas y realizar las intervenciones podrían afectar el servicio. Además, podrían desincentivar dichas

ampliaciones y con ello no se lograría generación de nuevas camas que hoy la ciudad y la región requieren.

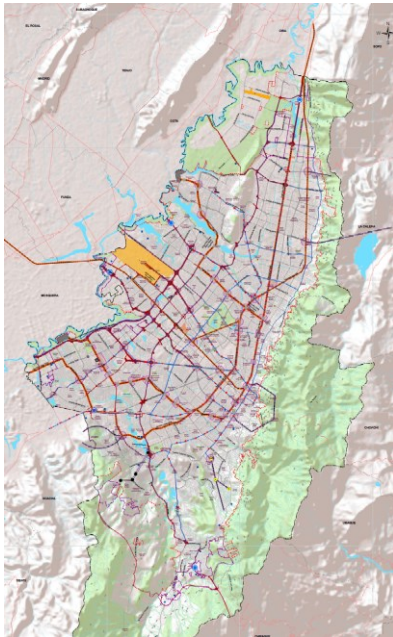
- El artículo 175 en el párrafo 1 establece que “previo a la solicitud de licenciamiento urbanístico o del acto de reconocimiento de equipamientos Tipo 3 y a la solicitud del Plan Especial de Mitigación de Impactos para los equipamientos singulares, el interesado deberá solicitar concepto respecto de la viabilidad de localización y desarrollo del equipamiento ante la entidad cabeza del sector administrativo al que pertenezca el servicio”. Además, en ese mismo párrafo indica que “las entidades cabeza de sector contarán con tres (3) meses, a partir de la entrada en vigencia del presente Plan, para reglamentar los procedimientos que requieran para la emisión de los conceptos de localización”. Ante lo anterior, la CCB recomienda facilitar y agilizar los trámites para el desarrollo de equipamientos de salud y de educación en la ciudad de más de 15.000 m² ya que lo anterior, limita la inversión en este tipo de proyectos en la ciudad una vez expedido el POT de la ciudad.
- El artículo 585 define el plan especial de mitigación de impactos urbanísticos y señala los casos en los que aplicaría dicho instrumento de planeación, de los cuales se resalta lo indicado en el numeral 2 donde se hace mención a los “Proyectos de desarrollo de nodos de equipamientos en suelo urbano y rural”. Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar la pertinencia de la exigencia del plan de mitigación de impactos para dichos nodos, ya que como se mencionó anteriormente el POT plantea y promueve los nodos de equipamientos en la ciudad.
- El artículo 176 hace referencia a los estándares de calidad espacial para los equipamientos, indicando que “las entidades responsables de la prestación o regulación del respectivo servicio social, formularán y adoptarán, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, los estándares de calidad espacial acordes con las necesidades del servicio o conjunto de servicios según su competencia, acotados a las condiciones espaciales producto de la aplicación de la edificabilidad y volumetría prevista para el proyecto que le sean aplicables, los cuales deben ser articulados con las políticas públicas vigentes, y en armonía con las disposiciones contenidas en el presente Plan”. Ante lo anterior, la CCB recomienda dar celeridad a dicha reglamentación para la realización de proyectos en la ciudad.

Así mismo, articular las disposiciones frente a los diferentes equipamientos con el fin de contribuir al desarrollo de nodos de equipamientos y a equipamientos multifuncionales propuestos en el POT. De igual manera, recomienda articular dichos estándares con las normas que reglamentará el plan maestro del sistema de servicios sociales, de cuidado y servicios básicos.

componentes tanto en el suelo urbano como en el rural. Sin embargo, la CCB recomienda generar lineamientos y proyectos que contribuyan a su articulación en el territorio, ejemplo: la conexión del Aeropuerto El Dorado con Guaymaral.

- También, definir lineamientos y estrategias para el desarrollo del entorno del Aeropuerto El Dorado - AED en el marco del Distrito Aeroportuario aprobado en el 2019, en el cual se plantea la localización de actividades económicas relacionadas con la vocación productiva de la ciudad y la región y donde la Administración Distrital con los actores privados, los alcaldes de los municipios vecinos y la Nación firmó un pacto para su implementación como un proyecto estratégico regional.

3.5.3 Transporte de carga y logística



LEYENDA	
ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA	ESTRATEGIAS Y PROYECTOS
RED DEL SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS URBANO -RURAL - REGIONAL	
Infraestructura de Corredores de Transporte Público	
Conexión de alta capacidad Avenida Simón Bolívar Avenida Amaluz Avenida Calle 20 Avenida Ciudad de Cali Avenida Ciudad de Cali 100 Avenida Ciudad de Cali Avenida Ciudad de Cali Avenida El Pardo Avenida Guaymaral	Construcción de una red nueva y de conexiones de alta capacidad para garantizar la conectividad de alta capacidad del territorio urbano, urbano-rural y regional. Conexión de alta capacidad - Nuevas líneas Línea entre La Esperanza - Calle 100 (Guaymaral a Guaymaral - Guaymaral) Línea entre La Esperanza - Calle 100 (Guaymaral - Calle 100) Línea entre La Esperanza - Calle 100 (Calle 100 - Calle 100) Conexión de alta capacidad Conexión de alta capacidad
Conexión de alta capacidad	Construcción de conexiones de alta capacidad para mejorar las condiciones de conectividad y movilidad de alta capacidad y del sistema de transporte y la prestación. Conexión de alta capacidad Calle entre Calle 100 y Calle 100 (Calle 100 - Calle 100) Calle entre Calle 100 y Calle 100 (Calle 100 - Calle 100) Calle entre Calle 100 y Calle 100 (Calle 100 - Calle 100) Calle entre Calle 100 y Calle 100 (Calle 100 - Calle 100) Calle entre Calle 100 y Calle 100 (Calle 100 - Calle 100)
Infraestructura de soporte	
Polos y Puntos 1. Ciudad 2. Troncal 3. Ciudad 4. Ciudad 5. Ciudad 6. Ciudad 7. Ciudad 8. Ciudad 9. Ciudad 10. Ciudad 11. Ciudad 12. Ciudad 13. Ciudad 14. Ciudad 15. Ciudad 16. Ciudad 17. Ciudad 18. Ciudad 19. Ciudad 20. Ciudad	Construcción de las áreas y redes de integración móvil para optimizar el acceso, la conectividad, la movilidad y el transporte que contribuyan al mejoramiento del nivel de actividad de la ciudad para la prestación de servicios locales. Conexión de integración móvil Calle Norte Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100 Calle Ciudad de Cali 100
RED DE TRANSPORTE DE CARGA Y PARA LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA	
Corredores de carga	
Construcción de redes y conexiones de integración para mejorar la conectividad y la movilidad logística y de carga. Conexiones de carga	
RED PARA EL TRANSPORTE AÉREO	
Compuerta aeroportuario aeropuerto El Dorado Terminales de pasajeros Infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo Integración logística	

Fuente: SDP. Mapa CU-4.4.1 Red del Sistema de Transporte POT de Bogotá, julio 2021.

- El POT incorpora el transporte de carga y la logística en el sistema de movilidad, propuesta que la CCB comparte. En el artículo 94 numeral 4 describe dicha red y en el artículo 171 señala que dicha red está compuesta por: Corredores de Carga, la infraestructura logística especializada y las áreas de Actividad Logística para el abastecimiento y la distribución. Frente a los corredores de carga, define en el contenido programático artículo 656, 20 corredores de carga y logística dentro de los cuales se encuentra la Av. Boyacá, la ALO centro, la Av. La Esperanza desde la Boyacá hasta la Av. TAM, la Carrera 103 desde la Calle 26 hasta la calle 13 y la Calle 63. Frente a este último, la CCB recomienda definir la vocación

de dicha vía, ya que en el contenido programático en mención la calle 63 está señalada como un corredor de alta capacidad de transporte de pasajeros, un corredor verde, como un corredor logístico y hace parte del programa de calles completas. Así mismo, recomienda incluir dicha vía en el anillo logístico de occidente, ya que en la cartografía donde se indica este anillo esa vía no se menciona y se considera fundamental para articular la principal plataforma logística el Aeropuerto El Dorado con la ciudad y con la región.

- Adicionalmente, la entidad recomienda incorporar otros modos de transporte de carga tales como el modo férreo, bicicletas, vehículos eléctricos, entre otros y articularlos al componente vial y a los corredores de transporte de pasajeros, a futuras plataformas e infraestructuras logísticas, con el fin de contribuir a la intermodalidad y multimodalidad.
- Así mismo, definir zonas para la consolidación y desconsolidación de carga y estrategias para su distribución en la ciudad respondiendo a los nuevos esquemas de comercio electrónico y al surgimiento de nuevas tecnologías, así como también, incluir en el POT los pilotos que adelanta la Secretaría de Movilidad.
- Además, habilitar espacios no convencionales de manera transitorios o permanentes tales como: parqueaderos, zonas debajo de los puentes vehiculares, entre otras, como zonas de consolidación y desconsolidación de carga con énfasis en última milla y con ello contribuir a la ciudad de 15 minutos o de proximidad propuesto en el POT.
- En los corredores estratégicos, la entidad recomienda que el POT genere un banco de tierras para la localización de infraestructura que a futuro requiera la ciudad en el marco del concepto de uso eficiente de suelo para el desarrollo logístico.
- Por otro lado, el párrafo del artículo 171, el cual hace referencia a la red de transporte de carga y para la actividad logística, señala que “La localización e identificación de los trazados de los corredores de carga conforman anillos y circuitos logísticos; así como su demarcación en el presente Plan es indicativo y podrá complementarse, ajustarse o precisarse por la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de la sustitución de fuentes de energía para el transporte de carga y el modelo de ocupación como respuesta a las necesidades de abastecimiento del Distrito capital”. En ese sentido, la entidad recomienda, establecer el plazo para la definición de estos elementos ya que el POT debe concebir la logística como el instrumento que posibilita la prestación de servicios esenciales en la ciudad y la región como la salud (logística hospitalaria), la canasta familiar (seguridad alimentaria) y el transporte de carga y de pasajeros.

- En el numeral 5 del artículo 155, condiciones de diseño para las franjas funcionales, el POT señala las condiciones para la franja vehicular mixta e indica en el literal g lo siguiente: “El cargue y descargue de mercancías puede ser permitido en calles de las mallas arterial, intermedia y local en los lugares, horarios y con las condiciones que definas las normas de tránsito y/o la Secretaría Distrital de Movilidad o la entidad competente”. Por lo anterior, la CCB recomienda definir la localización de dichas áreas en el marco de un modelo de mezcla de usos y de primero pisos activos propuesto en este instrumento de planeación.
- Finalmente, definir zonas o estaciones de gestión de domicilios y domiciliarios y generar las condiciones de sanidad y operación que requiere esta actividad en la ciudad, ya que este servicio aporta a la reactivación económica y a la generación de empleo dos objetivos propuestos por el POT.

3.5.4 Transporte sostenible



LEYENDA	
ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA	ESTRATEGIAS Y PRIORIDADES
RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA	
— Red de Cicloinfraestructura (micromovilidad)	Impulso a la micromovilidad como una alternativa de transporte urbano y rural
	— Corredor verde
	●●●● Ciclo-Alameda
	— Red de Cicloinfraestructura (micromovilidad)

Fuente: SDP. Mapa CU-4.4.2 Sistema espacio público movilidad red cicloinfraestructura POT de Bogotá, julio 2021.

- El POT plantea la prelación del peatón y los modos de transporte sostenible en la ciudad. En el artículo 231 propone como estrategia de intervención los corredores verdes y en los

proyectos estructurantes del contenido programático artículo 647 propone como meta la construcción de 32 de estos corredores construidos en la ciudad. Si bien es cierto que la CCB comparte las orientaciones sobre transporte sostenible del POT, recomienda incorporar el desarrollo del entorno de dichos corredores con el fin de generar proyectos urbanos integrales en la ciudad.

- Además, la entidad recomienda revisar y ajustar los proyectos de corredores verdes del contenido programático, ya que algunos de ellos se desarrollarán donde ya se han construido troncales de TransMilenio que hoy están en buenas condiciones físicas y operativas, como por ejemplo la avenida Caracas desde la calle 7 hasta el centro internacional, la Avenida Jiménez desde la circunvalar hasta la carrera 19, Calle 26 desde la intersección de la Avenida Jiménez y el paseo pie de monte (Avenida de los Cerros) hasta la Avenida Caraca, Carrera 10 desde la Avenida Comuneros hasta la calle 26, entre otras

Así mismo, se debe tener en cuenta el transporte de carga en el diseño de los corredores verdes, con el fin de dar soluciones de última milla en el marco de la obra y de después de la misma, ya que en casos como en el entorno de la carrera 7ª se ubican alrededor de 94.000 empresas (Buffer de 500 m. CCB. 2019).

- También, la entidad recomienda revisar la propuesta del corredor verde de Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), teniendo en cuenta que está en obra y la ciudad avanza en un proyecto sobre el borde occidental que incluye esta obra que es fundamental para conectar el Aeropuerto El Dorado con la ciudad y con la región.
- Además, la CCB recomienda plantear soluciones concretas en las intersecciones que contribuyan a la seguridad del peatón en relación con otros modos de transporte; si éstas están enmarcadas en los manuales y cartillas previstos en el POT, se deben establecer los lineamientos, directrices y tiempos para su reglamentación.

3.5.5 Servicios públicos

- En el artículo 217 el POT señala los lineamientos para las estaciones de recarga para vehículos eléctricos tanto en espacio privado como en el espacio público. A lo anterior, la CCB recomienda acordar en la región la localización de dicha infraestructura en la escala intermunicipal y definir lineamientos e incentivos para su ubicación.
- El artículo 218 del POT define las preinstalaciones para la recarga de vehículos, señalando las condiciones para su instalación. Sin embargo, con el fin de promover dicha

infraestructura en la ciudad, la CCB recomienda generar incentivos que faciliten la construcción de la infraestructura de recarga en edificios de vivienda, oficinas, centros comerciales, parqueaderos y grandes superficies, a través de beneficios como una mayor edificabilidad.

- La entidad considera además que se deben incluir lineamientos para el desarrollo de la infraestructura de recarga de energía en el POT tales como: electrolinerías, parqueaderos con cargue de energía, infraestructura de recarga de energía en el uso residencial y de otros usos, los cuales contribuyen con el mejoramiento de la calidad del aire en la ciudad y con la sostenibilidad ambiental de la ciudad.
- En el artículo 221 el POT señala los principios orientadores del sistema de las tecnologías de la información y las comunicaciones y en el numeral 1 indica “Construcción de un modelo de ciudad y territorio inteligente” y aunque señala los diferentes escenarios para promover la construcción del ecosistema digital de las tecnologías de la información y las comunicaciones en gobierno, movilidad, alumbrado público, servicios públicos, energía inteligente entre otros, no es claro los lineamientos para su articulación. Por lo anterior, la CCB recomienda, generar lineamientos, estrategias y proyectos para convertir a Bogotá en una ciudad inteligente, así mismo que los proyectos o acciones puntuales que surjan en este tema, se articule con la iniciativa Clúster de Software y TI de Bogotá ya que cuenta con capacidades empresariales locales que pueden apoyar la construcción y ejecución de estas iniciativas.

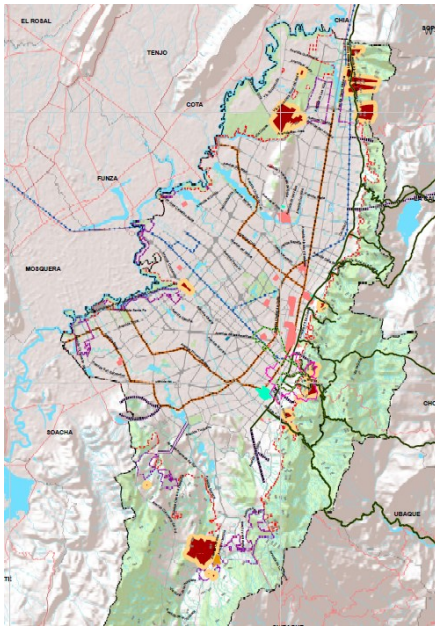
En este mismo artículo, en el numeral 2 el POT señala “Conectividad y nuevos desarrollos. Todos los proyectos que se desarrollen en la ciudad de Bogotá deben incluir en sus diseños una solución TIC que contemple una infraestructura sustentable, sostenible y necesaria”, sin mayor desarrollo. Ante lo anterior, la entidad recomienda definir los lineamientos y condiciones para incorporarlos en el desarrollo de los proyectos y así dar cumplimiento a lo allí establecido.

- En el marco de la pandemia que hoy vive la ciudad, es necesario definir políticas, estrategias y proyectos de corto plazo que garanticen el servicio de internet y con ello contribuyan a mejorar la conectividad de las empresas y a la reactivación económica, mientras se reglamenta el plan maestro de servicios públicos y TIC, el cual tiene un plazo no mayor a 1 año de adoptado el POT.
- En los artículos 198 y 199 se defienden las plantas de tratamientos y aprovechamiento de biogás y de tratamiento térmico más allá de prohibir su localización en la EEP, no se identifican parámetros para su localización, es decir, podrían estar localizadas en suelo urbano y rural. También se plantea que debe dejarse un aislamiento contra equipamientos

de salud y educación, pero no precisa la distancia ni los parámetros para establecerla. Por tanto, la CCB recomienda precisar las condiciones de localización, así como definir los parámetros de aislamiento y hacer referencia a las normas nacionales y técnicas que regulan estas materias.

- En el artículo 202 se definen las estaciones de clasificación y aprovechamiento de residuos sólidos (ECA) y el artículo 203 incorpora dos predios actuales para su localización y se encarga a la SDP para reglamentar la localización de acuerdo con los estudios de compatibilidad de usos del suelo presentado por la UAESP; es decir, el POT no establece parámetros para orientar su localización. Teniendo en cuenta que este es un tema estratégico y muy sensible para la ciudadanía, la entidad recomienda incluir tales lineamientos en el POT.
- Las definiciones y normas para la localización de equipamientos para el manejo de los residuos sólidos se establecen en los artículos 204 (cuartelillos), 205 (puntos limpios), 207 (plantas de tratamiento y aprovechamiento de RCD), 209 (puntos verdes), 210 (plantas o parques de almacenamiento) y 211 (puntos de la tierra), sin embargo, estos usos no se incluyen en la norma correspondiente a los usos del suelo. Por lo anterior la CCB recomienda armonizar y aclarar estas normas para que sean aplicables en el territorio.

3.6 Estructura integradora del Patrimonio



LEYENDA	
ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA	ESTRATEGIAS Y PROYECTOS
PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL Parque Arqueológico El Carmen Bien de Interés Cultural (BIC) Delineación proyectada PEMP CIB Sector de Interés Cultural - SIC Área de protección de bienes de interés cultural (APBIC)	Calificación parque arqueológico y cultural El Carmen Zona de Influencia Plan Especial de Manejo y Protección Centros Históricos de Bogotá - PEMP CIB
PATRIMONIO NATURAL Estructura Ecológica Principal Caminos de Interés Histórico	Atribución de los caminos históricos para su reconocimiento y conexión con la ciudad
INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN Plan especial de manejo y protección	Ejecución de proyectos definidos en PEMP u otros instrumentos de planeación y gestión de los patrimonios en el marco de los patrimonios material, inmaterial y natural

Fuente: SDP. Mapa cg-4 estructura integradora de patrimonios POT de Bogotá, julio 2021.

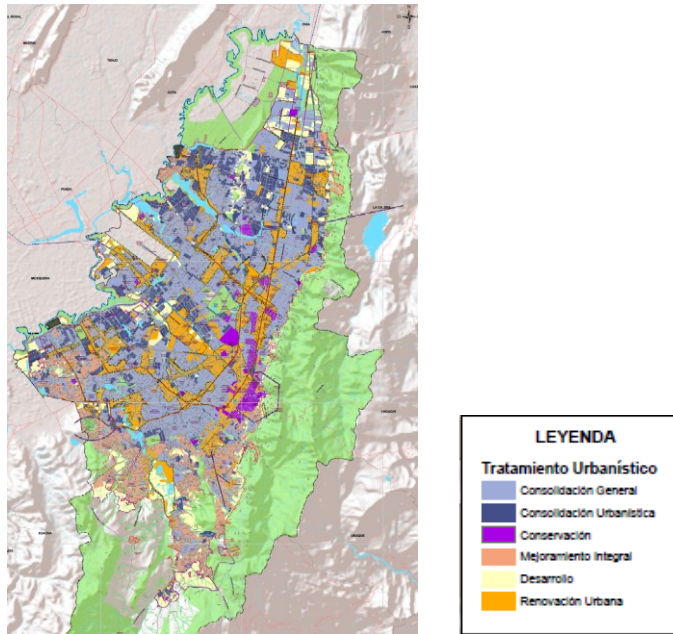
- El POT plantea en el artículo 80 los componentes de la estructura integradora de patrimonio, los elementos del patrimonio cultural material, inmaterial, los elementos de la estructura ecológica principal, arqueológico y paleontológico, sin embargo en el párrafo de dicho artículo señala que “se entenderán los nuevos patrimonios, como aquellos elementos que resulten de la articulación de la gestión pública y la sociedad civil en cuanto a procesos e intervenciones que reconocen dinámicas de transformación urbana o rural con significación cultural como referentes de valor, que inauguran momentos emblemáticos para la memoria del territorio”. Ante lo anterior, la CCB recomienda establecer los criterios y procedimientos para el reconocimiento de esos nuevos patrimonios futuros de la ciudad.
- El artículo 86 del POT establece que “El área de protección visual patrimonial corresponde a 100 metros lineales a partir del límite de los Bienes de interés cultural del grupo urbano y del grupo arquitectónico Nivel 1”. Ante lo anterior, la CCB recomienda definir el alcance, objeto, beneficios o restricciones que dicha área de influencia pueda generar en el entorno de estos bienes, ya que podría generarse un desincentivo para el desarrollo de proyectos en dicho entorno.
- Así mismo, este artículo señala que “estas áreas mantendrán el régimen normativo establecido por el tratamiento urbanístico en que se encuentren localizadas”. Además,

indica que “las intervenciones que se adelanten deberán cumplir con las siguientes condiciones: 3. Las disposiciones para las características y localización de la publicidad visual exterior que para el efecto establezca la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, en coordinación con la Secretaría Distrital de Ambiente”. Ante lo anterior, la entidad recomienda que dichas características y la localización de la publicidad no se reglamente en el marco de este instrumento de planeación. Además, es importante mencionar que la publicidad exterior visual hace parte de las industrias creativas y culturales que promueve el proyecto de acuerdo del POT de Bogotá.

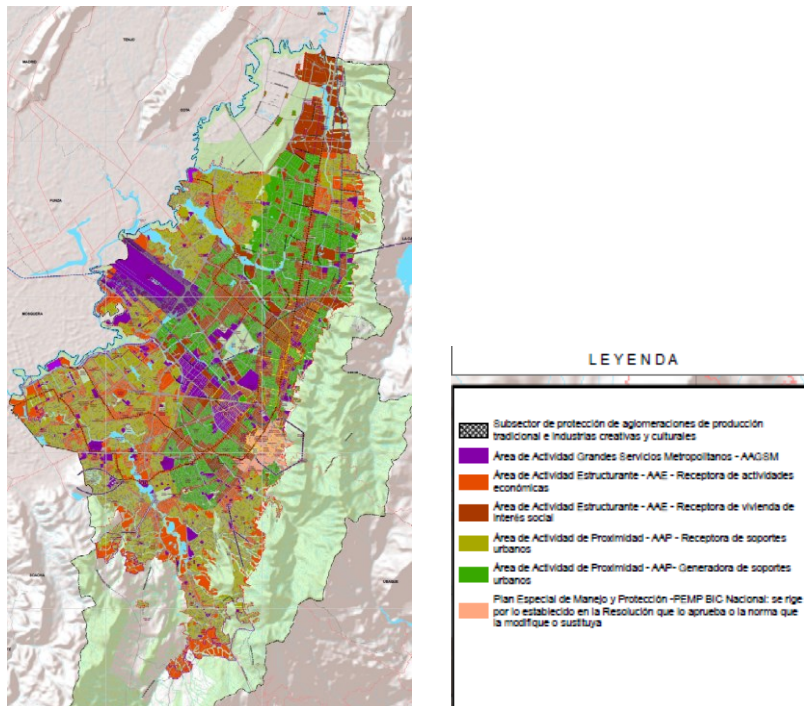
- En el artículo 87 el POT propone visuales representativas para la apreciación de los componentes de la estructura integradora de patrimonio, sin embargo en el párrafo de dicho artículo señala que “ los conos de visibilidad son de Perspectiva, el cual corresponde al cono de visibilidad trazado a partir de un ángulo oblicuo, en cuyo caso, el área urbana o rural que cuenta con alto valor se enmarca entre los 1 y los 90 grados de apertura medidos desde el punto de observación y de panorámica el cual corresponde al trazado a partir de un ángulo plano o llano, en cuyo caso, el área urbana o rural que cuenta con alto valor se enmarca entre los 91 y los 180 grados de apertura medidos desde el punto de observación”. Por lo anterior, la entidad recomienda que el POT dar claridad a lo que se busca con dichos conos, indicando su alcance y sus beneficios ya que como se mencionó anteriormente, estos pueden desincentivar el desarrollo de los proyectos inmobiliarios en los entornos de los Bienes de Interés Cultural – BIC.

3.7 Norma urbana

- La norma urbana establecida en el POT propone mezcla de usos, incluye tratamientos, áreas de actividad, usos del suelo, edificabilidad, cargas urbanísticas (cesiones de suelo para parques, equipamientos, infraestructura de servicios públicos, vías y porcentajes de VIS y VIP) e instrumentos planeación, gestión y financiación, para el desarrollo de los proyectos que concretan el modelo de ocupación. Sin embargo, la CCB recomienda definir los tratamientos y área de actividad de acuerdo a la norma nacional (decreto nacional 1232 de 2020 y 1077 de 2015).



Fuente: SDP. Mapa CU-5.1 Tratamientos urbanísticos POT de Bogotá, julio 2021.



Fuente: SDP. Mapa CU-5.2 Áreas de actividad y usos del suelo POT de Bogotá, julio 2021.

- El artículo 247 del POT define las áreas de actividad sobre las cuales se presentan las siguientes observaciones:

- El área de actividad de grandes servicios metropolitanos corresponde a áreas de usos industriales y equipamientos de gran envergadura como el entorno inmediato del Aeropuerto El Dorado. Ante lo anterior, la CCB recomienda incluir estrategias e instrumentos que contribuyan a la consolidación y fortalecimiento de esas áreas industriales. Además, generar las condiciones normativas para la localización y desarrollo de los parques industriales ecoeficientes. Así como también, generar condiciones para la localización de actividades relacionadas con la vocación productiva de la ciudad, en el marco de la Estrategia de Especialización Inteligente.
- En las áreas de actividad estructurante receptoras de actividades económicas, que corresponden a áreas de oportunidad como los corredores de transporte masivo, Toberín, entorno del Aeropuerto El Dorado y sur de la ciudad, la entidad recomienda incorporar estrategias, mecanismos e incentivos que contribuyan a garantizar e incentivar la localización las actividades económicas y el empleo en dichos territorios.
- En las áreas de actividad estructurante receptoras de vivienda de interés social, el POT propone localizar la vivienda VIS y VIP en la ciudad construida que cuenta con soportes urbanos y en el marco de ello establece un área mínima de 42 m², el cumplimiento de cargas urbanísticas (servicios públicos, espacio público, construcción sostenible, equipamientos, entre otros). Teniendo en cuenta lo anterior, la CCB recomienda realizar modelaciones arquitectónicas, urbanísticas, económicas y financieras, con el fin de garantizar el cierre financiero de estos proyectos y asegurar su ejecución en la ciudad evitando que las soluciones de este tipo de vivienda se desplacen a otros municipios. Así mismo, plantear los equipamientos necesarios que requiere esta población para acceder a los servicios de educación, salud, etc., en dichas áreas.

Por otro lado, recomienda, para las modelaciones propuestas anteriormente, tener en cuenta el valor del suelo en la ciudad construida, las cargas urbanísticas, las condiciones normativas, así como el límite del precio final de estas soluciones de vivienda definido por las normas nacionales (decreto nacional 583 de 2017 “Por medio del cual modifica parcialmente el Decreto 1077 de 2015 - Decreto único reglamentario del sector vivienda, ciudad y territorio. Decreto 075 de 2013- en lo relacionado con el valor de la VIS y VIP en programas de renovación urbana, el alcance y las modalidades de licencias urbanísticas) y que no puede exceder los 135 smlmv; límite para la aplicación del subsidio familiar de vivienda y los beneficios o incentivos que se establezcan para la adquisición de VIS o VIP”.

- Finalmente, la entidad recomienda que la ciudad cuente con estudios y modelaciones urbanísticas y financieras que soporten las decisiones frente al crecimiento de la ciudad tanto en áreas de expansión como en áreas de renovación urbana.

- Sobre las áreas de actividad de proximidad generadoras y receptoras de soportes urbanos, que corresponden a las áreas de borde en mejoramiento integral, la CCB recomienda indicar cómo, dónde y la forma en la cual se van a generar los soportes urbanos de estas zonas deficitarias. Además, en los instrumentos de gestión se deben precisar el cómo se van a ejecutar y definir los responsables de dichos proyectos en esos territorios.
- En el artículo 243 el POT señala los usos del suelo permitidos en Bogotá, tales como:

Residencial	Unifamiliares, bifamiliares o multifamiliares.
Dotacional	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios sociales (educación, integración social, igualdad de oportunidades, salud, cultura, culto, recreación y deporte, participación social ciudadana, seguridad ciudadana, defensa y justicia, culto y bienestar y cuidado animal) - Servicios básicos (abastecimiento de alimentos, seguridad, defensa, convivencia y justicia, administración pública, cementerios y servicios funerarios, servicio de apoyo a la producción y al desarrollo rural y servicios del cuidado).
Comerciales y de servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Básicos (intercambio de bienes y servicios, parqueadero, servicios profesionales, técnicos, alimentarios, de hospedaje, de entretenimiento y juegos localizados de suerte y azar y superficies destinadas al almacenamiento y bodegaje). - Servicio al automóvil (venta de bienes y prestación de servicios relacionados con los vehículos de transporte y maquinaria). - Servicios especiales (expendio de bebidas embriagantes para el consumo dentro del establecimiento, estancia por horas en residencias o moteles, establecimientos previstos para el encuentro sexual, la proyección de contenido sexual explícito no apto para menores de edad, la prestación de servicios donde se ejecuten música o ruidos y los servicios de entretenimiento nocturno). - Logísticos (almacenamiento, bodegaje, clasificación, limpieza y/o distribución de carga y/o mercancía. Incluye los estacionamientos asociados al uso)
Industriales	<ul style="list-style-type: none"> - Producción tradicional (actividades creativas de producción de objetos, realizadas con predominio manual y auxiliadas en algunos casos con maquinarias simples, obteniendo un resultado final individualizado. Su producción genera bajo impacto ambiental y urbanístico, y el puntaje de calificación es de 0). - Industria transformadora – liviana (actividades que generan nulo o bajo impacto urbanístico, ambiental y/o a la salud pública), mediana (actividades que generan un mediano impacto urbanístico, ambiental y/o a la salud pública. Incluye las bodegas

	<p>privadas de reciclaje, cuya actividad principal corresponde al almacenamiento, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos no peligrosos, que no hacen parte de la prestación del servicio público de aseo que desarrollen o no procesos de pre - transformación o transformación) e industria pesada (actividades que generan un alto impacto urbanístico, ambiental y/o a la salud pública. Incluye las bodegas privadas de reciclaje, cuya actividad principal corresponde al almacenamiento, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos no peligrosos, que no hacen parte de la prestación del servicio público de aseo, que desarrollen procesos de pre - transformación o transformación.)</p>
Logísticos	<p>Bodegaje, maquila o reacondicionamiento de productos o de materiales, consolidación y desconsolidación de carga, locales de almacenamiento y bodegaje asociados a comercios y servicios, locales receptores de mercancías o materiales no destinados a ser comercializados a los particulares en dichos locales, bodegas privadas de reciclaje (almacenamiento, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos no peligrosos).</p>

- Ante lo anterior, la CCB recomienda flexibilizar los usos del suelo para incorporar nuevas actividades relacionadas con los cambios tecnológicos como los parques científicos y tecnológicos, laboratorios de pruebas, centro de diseño, centro de innovación, entre otros.
- Asimismo, definir lineamientos para los usos que se pueden mezclar, por ejemplo, el uso dotacional de cultura con actividades económicas relacionadas con el entretenimiento, el uso dotacional de salud con hoteles y parqueaderos, el uso dotacional de educación con papelerías y restaurantes, entre otros.
- Por otro lado, revisar la decisión de excluir del suelo urbano las plantas de beneficio y los nuevos cementerios tal como lo establece el parágrafo 4 del artículo 245 y el artículo 175, cuyas soluciones deben darse al interior de la ciudad, más aún en el marco de esta pandemia. Además, generar las condiciones normativas para la ampliación y permanencia de estos existentes en la ciudad.
- El POT plantea la localización del abastecimiento alimentario en la periferia articulado a la región. Sin embargo, la CCB recomienda definir la localización de estas actividades en escalas urbana y de proximidad o locales que aporten a la cadena y con ello evitar el desabastecimiento alimentario en contingencias (paro, desastres naturales, entre otros).
- El artículo 249 señala los usos del suelo permitidos por área de actividad así:

USO		ÁREA DE ACTIVIDAD								
		PROXIMIDAD			ESTRUCTURANTE			GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS		
RESIDENCIAL	Unifamiliar – Bifamiliar*	P			C			R 14		
	Multifamiliar*	P 1			C 1	C 1 MI	R 2, 10		R 2, 10 MI	
USO		Área construida en el uso en m2 (por predio)								
		Hasta 100	Mayor a 100 y hasta 500	Mayor a 500 y hasta 2000	Hasta 100	Mayor a 100 y hasta 500	Mayor a 500	Hasta 100	Mayor a 100 y hasta 500	Mayor a 500
COMERCIO Y SERVICIOS	COMERCIO Y SERVICIOS BÁSICOS	C	C 3	C 4	P	P	P 5 MI	P 10	P 10	P 5, 10 MI
	SERVICIOS AL AUTOMÓVIL	C 4, 6			P 6	P 3, 6	P 4, 6 MI	P 6	P 3, 6	P 4, 6 MI
	SERVICIOS ESPECIALES	R 8			C	C 4, 7	C 4, 7 MI	P 7	P 7	P 7 MI
	LOGÍSTICOS	R 3	R 8		C	C	C 4 MI	P	P	P MI
	SERVICIOS ESPECIALIZADOS*	C 1, 8, 15			C 1, 15			C 2, 10, 15		
INDUSTRIAL	PRODUCCIÓN ARTESANAL	C 9, 11, 12	C 9, 11, 12	C 9, 11, 12	C 9, 11	C 9, 11	C 9, 11 MI	C 9, 11	C 9, 11	C 9, 11 MI
	INDUSTRIA LIVIANA	C 11, 12	C 3, 11, 12	C 4, 11, 12	C 11	C 11	C 11	P 11	P 11	P 11

- Frente a lo anterior, la entidad recomienda definir los servicios especializados, indicar como se pueden localizar en el territorio y las condiciones de su desarrollo en la ciudad, lo anterior, debido a que este uso no se menciona ni se indica en los usos de comercio y servicios.
- En las notas señaladas en el cuadro anterior, se establecen condiciones para el desarrollo de los usos del suelo en el área de actividad, en algunos casos dichas condiciones establece trámites adicionales como por ejemplo la 10 y la 11:

CONDICIONES:	
1	Los usos residenciales multifamiliares y los servicios especializados, deben garantizar uso de comercio y servicios básicos y/o dotacional en el piso de acceso, que generen actividad en relación con el espacio público, según las especificaciones de cada tratamiento.
2	El uso residencial se permite en proyectos que destinen al uso dotacional o industrial la mayor área construida, bien sea de la sustitución total del área dotacional o industrial preexistente o de la resultante de la aplicación del índice base del tratamiento en la que se localice el predio. La edificabilidad requerida para el uso residencial y/o de servicios especializados deberá ser obtenida por compra de derechos de edificabilidad otorgados a los Bienes de interés cultural o de los suelos destinados a albergar los proyectos estructurantes de la Estructura Ecológica Principal en los 4 bordes urbano-rurales. En todo caso deben localizarse por fuera de la zona de influencia aeroportuaria del Aeropuerto El Dorado, identificada en el mapa de Áreas de Actividad.
3	Se permite en predios con frente a vías de la malla vial arterial construida, frente vías de la malla vial intermedia y en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados.
4	Se permite en predios con frente a vías de la malla vial arterial construida y en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados.
5	Se permiten hasta en un área construida de 4.000 m ² los usos de comercio y servicios. Proyectos con área construida en uso de comercio y servicios mayor a 4.000 m ² y hasta 15.000 m ² únicamente cuando tengan acceso directo o mediante enlaces peatonales con las estaciones de transporte masivo. Cuando superen 15.000 m ² de área construida, además del acceso directo o mediante enlaces peatonales con las estaciones de transporte masivo, deben destinar el 10% del área construida a servicios del cuidado y organizar la oferta alrededor de áreas privadas afectas al uso público que den continuidad o conecten con el entramado vial perimetral, a modo de espacio comercial a cielo abierto.
6	Las estaciones de servicio y Centros de Diagnóstico Automotriz de clasificación C y D, se permiten en predios con frente sobre vías la malla vial arterial construida.
7	Estos establecimientos se permiten a una distancia mínima de 200 m de los predios en los cuales existan equipamientos que presten servicios de educación formal y/o salud; esta distancia mínima se mide desde los linderos prediales que contienen alguno de los equipamientos aquí señalados. La distancia señalada no aplica en los usos que se desarrollan en las manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados.
8	Se permite en predios con frente a vías de la malla vial arterial construida.
9	En los predios que hacen parte de las áreas señaladas en el mapa de Áreas de actividad del presente Plan, como "Subsector de protección de aglomeraciones de producción tradicional e industrias creativas y culturales", los proyectos en predios que presenten áreas construidas existentes destinadas producción artesanal a la fecha en entrada en vigencia del presente Plan, deben mantener o restituir dichas áreas, garantizando su localización en el nivel de acceso, con el objeto de garantizar la permanencia del uso y su relación con el espacio público.
10	Los proyectos residenciales, dotacionales de equipamientos de educación o salud, o que incluyan el uso comercial y de servicios relacionados con servicios de hospedaje o de servicios habitacionales, requieren de concepto previo favorable de la Secretaría Distrital de Ambiente para su implantación, debido a su incompatibilidad con la Industria Pesada.
11	Dentro del proceso de implantación o reconocimiento de cualquier industria en la ciudad, el interesado deberá auto declarar ante las autoridades ambientales y sanitarias la elección de cada uno de los aspectos relacionados con el ejercicio de la actividad industrial que se desea implantar o reconocer, así como el tipo de industria aplicable, conforme a lo definido en el presente artículo. En caso del reconocimiento de las industrias existentes, la auto declaración deberá contener las caracterizaciones por cada componente evaluado. Para la implantación de nueva industria, donde ésta sea permitida, se deberá describir la tecnología utilizada, procesos y las caracterizaciones presuntivas de cada componente evaluado. En caso de que en la auto declaración el tipo de industria sea liviana, no se requiere concepto previo al proceso de licenciamiento, y las autoridades harán control posterior a la localización. De lo contrario se deberá obtener concepto previo.

- Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar la nota 9 que establece que “en los predios que hacen parte de las áreas señaladas en el mapa de Áreas de actividad del presente Plan, como “Subsector de protección de aglomeraciones de producción tradicional e industrias creativas y culturales”, los proyectos en predios que presenten áreas construidas existentes destinadas producción artesanal a la fecha en entrada en vigencia del presente Plan, deben mantener o restituir dichas áreas, garantizando su localización en el nivel de acceso, con el objeto de garantizar la permanencia del uso y su relación con el espacio público”, ya que dicho subsector no se menciona en los mapas de la estructura socioeconómica y cultural.
- Además, revisar la solicitud de conceptos u otros trámites como los mencionados en las notas 10 y 11, con el fin de agilizar la localización de las actividades económicas en el marco de la simplificación de los tramites y la reactivación económica que promueve el POT.
- Frente a la clasificación de los usos industriales el parágrafo 3 del artículo 245 indica que “previo a la solicitud de licenciamiento urbanístico o del acto de reconocimiento de

cualquier industria en la ciudad, el interesado deberá auto declarar ante las autoridades ambientales y sanitarias la elección de cada uno de los aspectos relacionados con el ejercicio de la actividad industrial que se desea implantar o reconocer, así como el tipo de industria aplicable, conforme a lo definido en el presente artículo. En caso del reconocimiento de las industrias existentes, la auto declaración deberá contener las caracterizaciones por cada componente evaluado; y para la implantación de nueva industria se deberá describir la tecnología utilizada, procesos y las caracterizaciones presuntivas de cada componente evaluado”. Ante esta exigencia, la entidad recomienda revisar dicha disposición con el fin de no generar trámites adicionales y a los cuales no se les ha definido los tiempos de respuesta.

- En cuanto a la mitigación de impactos el POT plantea en el artículo 251 la mitigación de impactos ambientales enfocadas a temas de “ruido, emisiones atmosféricas por fuentes fijas, emisiones de olores ofensivos e impactos hacia la estructura ecológica principal”. Además, en el artículo 256 establece la mitigación de impactos urbanísticos para los usos dotacionales, comercio y servicio, industria y residencial relacionadas con movilidad, espacio público y entorno, las cuales aplican tanto para los proyectos nuevos como para la ampliación de las infraestructuras existentes. Ante lo anterior, la CCB recomienda diferenciar la aplicación de dichas acciones de mitigación, ya que estas acciones podrían desincentivar la ampliación de las infraestructuras existentes, por las limitantes que tiene la ciudad construida.

PRINCIPIOS RECTORES	No	ACCIÓN DE MITIGACIÓN	ID	CONDICIONES TÉCNICAS
1. Continuidad funcional de los modos de movilidad 3. Consolidación de entornos vitales	1	PLAZOLETAS DE TRANSICIÓN Construcción de áreas de transición funcional entre el espacio público y el privado, destinado al tránsito y permanencia de peatones, garantizando su conectividad con la estructura urbana de la ciudad. (estas áreas hacen parte de las áreas privadas afectas al uso público definidas en el sistema del espacio público y reencuentro)	A	CONDICIÓN DE TAMAÑO – Uso dotacional, proyectos nuevos y de ampliaciones: El tamaño del espacio de transición, dependerá de la aplicación del indicador del 0,90 m ² por peatón en momentos de mayor afluencia
			B	CONDICIÓN DE TAMAÑO – Uso de comercio y servicios, proyectos nuevos: El tamaño del espacio de transición, será el resultado del área que resulte mayor entre el 5% del área construida propuesta o el 8% del área útil del predio.
			C	CONDICIÓN DE TAMAÑO – Uso de comercio y servicios, proyectos de ampliaciones: El tamaño del espacio de transición en comercios y servicios con un área total construida de ventas mayor a 2,000 m ² , ya sea individual o aglomerada, deberá ser de mínimo el 5% del área construida a ampliar. La anterior área, deberá adicional a los espacios libres existentes, que en todo caso deben ser iguales o mayores al 3% del área útil del predio.
			D	CONDICIÓN DE LOCALIZACIÓN – Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: El espacio de transición deberá localizarse de manera conexa y directa a los accesos y salidas peatonales de manera proporcional al flujo peatonal que el acceso o salida genere.
			E	CONDICIÓN DE LOCALIZACIÓN – Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: El espacio de transición deberá localizarse de manera articulada en términos funcionales y formales con los elementos del espacio público circundante. Deberá tener acceso directo desde los elementos del espacio público. Para terrenos inclinados o proyectos con diferentes niveles se podrán utilizar soluciones en diferentes niveles, garantizando siempre el tránsito libre de personas entre el espacio público y el área de transición de manera funcional y accesible.
			F	CONDICIÓN DE LOCALIZACIÓN – Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: La localización de las áreas de transición y su relación con lotes vecinos, deberá corresponder con el anexo gráfico y en todo caso cumplir con lineamientos para plazoletas descritos en el capítulo de renaturalización y reverdecimiento del sistema de espacio público y reencuentro.
			G	CONDICIÓN FÍSICA - Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: En el marco de la política de reverdecimiento de Bogotá, el espacio de transición podrá contemplar un diseño paisajístico que permita la implementación de elementos naturales (arbolización y pradiación), en un máximo del 20% de la superficie total del área de transición, según los criterios establecidos en el capítulo de renaturalización y reverdecimiento del sistema de espacio público y reencuentro. No obstante, esta zona de transición no deberá obstruir la aglomeración y tránsito libre de personas, el resto de la superficie, deberá ser dura, con un diseño unificado e integrado con el espacio público circundante, que garantice la continuidad visual, formal, funcional y de circulación a nivel del peatón con los elementos del espacio público circundante.
			H	CONDICIÓN FÍSICA - Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: El área de transición debe ser descubierta, salvo que se requiera cubrir parcialmente para efectos de la protección de los peatones máximo hasta el 30% del espacio de transición; dicha cubierta se debe construir con elementos livianos y transparentes como marquesinas o elementos similares. En todo caso, las luces permitidas entre los apoyos estructurales deberán ser las mínimas requeridas por el diseño estructural y debe generar una altura libre mínima de cinco (5) metros. Solo para el caso de las ampliaciones y luego de demostrar la imposibilidad de generar este espacio de transición abierto específicamente para Bienes de interés cultural, Sectores de interés cultural y en sectores antiguos consolidados, SI, se podrá proponer un área de transición en el primer piso de una edificación, cumpliendo las condiciones técnicas A, C, D, E, G, I. Lo anterior deberá ser verificado por el curador urbano, para la expedición de la licencia.
			I	CONDICIÓN DE ACTIVIDAD - Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: El objetivo de esta área de transición es única y exclusivo para la aglomeración de usuarios dentro del predio y tránsito libre de peatones, por lo tanto, no se deberán realizar eventos, localización de estructuras móviles y/o actividades complementarias al uso principal sobre estas áreas de transición. Debajo de estas áreas se pueden desarrollar sótanos
			J	CONDICIÓN DE ACTIVIDAD - Uso dotacional, comercio y servicios, proyectos nuevos y de ampliaciones: Se podrán utilizar medidas de eficiencia del agua, como superficies permeables, adoquines ecológicos y demás elementos que permitan el almacenamiento y direccionamiento del agua lluvia, lo anterior, sin interrumpir el objetivo principal del área de transición en cuanto a la aglomeración de usuarios al interior del predio y tránsito libre de peatones.
			K	NOTA: El área construida a licenciar, base del cálculo del área privada afecta al uso público, en licencias de construcción en la modalidad de ampliación corresponde al área ampliada y en licencias de construcción en la modalidad de obra nueva corresponde a la totalidad del área a construir.

- Además, recomienda revisar dichas acciones para que efectivamente mitiguen los impactos entre usos, en el marco de la mezcla de usos y primeros pisos activos propuestos en el POT, con el fin de evitar los problemas de convivencia y que dichas acciones se conviertan en cargas adicionales para los empresarios. Ejemplo: La adecuación, rehabilitación y/o construcción del espacio público circundante a la edificación a implantarse. Por tanto, la CCB propone incorporar en el POT en el programa de ejecución el desarrollo de proyectos de construcción o rehabilitación de espacio público por manzanas o zonas, dando prioridad a los sectores que lo requieran.

1. Continuidad funcional de los modos de movilidad 3. Consolidación de entornos vitales	2	ANDENES Adecuación y/o rehabilitación y/o construcción del espacio público circundante a la edificación a implantarse, garantizando la fluidez, protección y continuidad de la movilidad activa (peatones y ciclo usuarios) a sus principales puntos de atracción.	A	CONDICIÓN ESTRATÉGICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: Estas intervenciones deberán contemplar las políticas, estrategias, programas, proyectos y lineamientos en relación con el espacio público, determinados por este Plan de Ordenamiento Territorial.
			B	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: Estas intervenciones deberán cumplir con lo establecido por el manual de espacio público para la movilidad descrito en el sistema de movilidad y cumplir con las condiciones descritas en este Plan de Ordenamiento Territorial, en términos de licencias de intervención del espacio público.
			C	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: Estas intervenciones deberán garantizar la continuidad y conectividad entre los accesos de la construcción y/o espacio que desarrolla el uso y los elementos de la estructura funcional y del cuidado de la ciudad como parques, estaciones de transporte, equipamientos, comercios y servicios. Para equipamientos, el desarrollo de estos andenes deberá ser principalmente sobre el frene de manzana completo que contenga el acceso peatonal.

En cuanto a las acciones de mitigación para la operación completa al interior, en específico la C que hace referencia a “La maniobra de los vehículos se deberá realizarse dentro del predio, sin generar colas sobre el espacio público y/o vías públicas”, la cual aplica para todos los usos y tipos, se podría aplicar a los proyectos nuevos, sin embargo para las edificaciones existentes que hoy no cumplen, la entidad recomienda revisar dicha

disposición y generar nuevas condiciones, las cuales sean diferenciadas con el fin de no desincentivar procesos de adecuación y ampliación de edificaciones para el desarrollo de usos productivos en el marco de la propuesta de mezcla de usos en el POT.

1. Continuidad funcional de los modos de movilidad 2. Operación funcional sin impacto en el espacio público	4	OPERACIÓN COMPLETA AL INTERIOR Destinación de áreas operativas y funcionales para cargue y descargue, acumulación de vehículos, parqueo temporal y maniobrabilidad vehicular, con operación completa al interior de la edificación o espacio que desarrolla el uso, que no obstruya la función del espacio público.	A	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: En todo caso, durante el tiempo de operación del proyecto se debe garantizar el buen estado de las vías circundantes del predio, sin perjuicio de lo que determine el estudio de tránsito o estudio de demanda y atención de usuarios, según sea el caso
			B	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: Las áreas de maniobra, servidumbre de circulación y rampas de estacionamiento de las áreas ampliadas o nuevas a construir, deben cumplir con lo señalado en el artículo 99 del Decreto Distrital 1108 de 2000 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
			C	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: La maniobra de los vehículos se deberá realizar dentro del predio, sin generar colas sobre el espacio público y/o vías públicas.
			D	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: Los puntos de control de acceso y la capacidad de colas de vehículos que ingresan al estacionamiento de los espacios y/o edificaciones que desarrollan el uso, deben ubicarse al interior del predio.
			E	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: No se permite en ningún caso generar bahías de estacionamiento anexas a la vía pública.
			F	CONDICIÓN FÍSICA - Para todos los usos, proyectos nuevos o ampliaciones a los que le sea aplicable esta acción de mitigación: Cuando el Estudio de movilidad lo contemple, se podrán aprobar soluciones de movilidad planteando la utilización del espacio público a través de túneles, vías deprimidas, entre otras. En estos casos, se deberá obtener la correspondiente licencia de intervención y ocupación del espacio público o celebrar el convenio correspondiente con la autoridad administradora del espacio público. En todo caso la circulación peatonal predominará y deberá tener prelación.

- En el artículo 252 se establecen las acciones de mitigación ambiental, según el tipo de uso:

Cód.	DOTACIONAL		COMERCIO Y SERVICIOS		INDUSTRIAL			RESIDENCIAL Proyectos de vivienda multifamiliar en Área de Actividad Estructurante
	Bajo impacto ambiental	Alto impacto ambiental	Bajo impacto ambiental	Alto impacto ambiental	Liviana	Mediana	Pesada	
1A	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
1B	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO
1C	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO
2A	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO
2B	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO
3A	NO	NO	NO	NO	SI	SI	SI	NO
3B	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	NO
4A	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

- Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar la aplicación de dichas acciones, en el marco de la mezcla de usos, ya que esto no es claro en el POT.
- En el artículo 258 que hace referencia a las acciones de mitigación por uso indica en el literal a que “a los usos dotacional, comercio y servicios e industria tipo 1, no se les aplican las acciones de mitigación de impactos urbanísticos”, lo cual la CCB comparte porque facilita el desarrollo de proyectos en la ciudad. Sin embargo, en el literal c señala que “las acciones de mitigación 3A, 3B, 3D, 3E, 4A, 4B, 4C, 4D y 4E, le aplican a todos los tipos de y por lo tanto no se incluyen en el cuadro”. Ante lo anterior la CCB recomienda revisar ya que dichas condiciones son contradictorias:

		DOTACIONAL	COMERCIO Y SERVICIOS	INDUSTRIA	RESIDENCIAL
No	ID	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 2 y Tipo 3	
1	A	SI	NO	NO	NO
	B	NO	SI		
		DOTACIONAL	COMERCIO Y SERVICIOS	INDUSTRIA	RESIDENCIAL
No	ID	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 2 y Tipo 3	
	C	SI			
	D				
	E				
	F				
	G				
	H				
	I				
	J				
	K				
	A				
B					
C					
3	C		NO		
4	F				NO

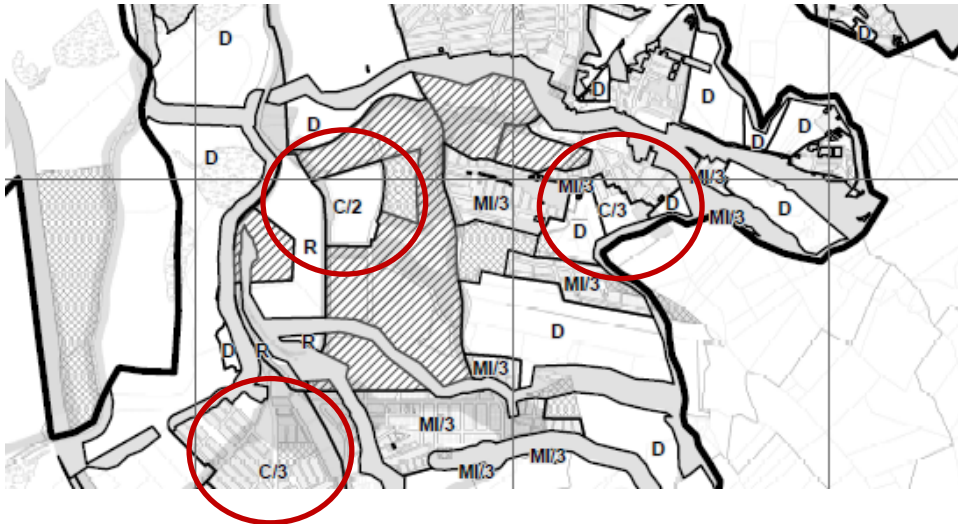
- Por otro lado, como se puede observar en el cuadro anterior, en algunos usos no es claro si se requiere o no la aplicación de dichas acciones de mitigación para los usos mayores a 2.000 m², ante lo anterior la CCB recomienda dar claridad en la aplicación o no de dichas acciones. Además, indicar cómo se aplicarían las acciones de mitigación en el marco de la mezcla de usos en un proyecto.
- También, recomienda incorporar en un solo cuadro todas las acciones de mitigación y condiciones para su localización o ampliación con el fin de facilitar su aplicación e implementación en el desarrollo de los proyectos, porque como se evidencia en este documento, dichas condiciones pasan de un artículo a otro más adelante por ejemplo del artículo 252 acciones de mitigación ambiental, según tipo de uso al artículo 256 mitigación de impactos urbanísticos.
- Por otro lado, el artículo 259 establece la exigencia de los estudios de movilidad bien sea de análisis estratégico, de transporte y tránsito y de demanda y atención de usuarios, los cuales “deben ser desarrollados aplica a equipamientos y proyectos sujetos a instrumentos de planeamiento del territorio, así como a usos de comercio y servicios, industria y proyectos de vivienda según su tipo”, además señala que “el procedimiento, requisitos y plazos para aprobación de los Estudios de Movilidad serán reglamentados por la Secretaría Distrital de Movilidad dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, definiendo su alcance de acuerdo con lo establecido en la presente revisión de POT”. En ese sentido, la CCB recomienda revisar dicha exigencia ya que mientras se reglamenta genera incertidumbre y desincentiva el desarrollo de los proyectos en la ciudad mientras se avanza en las reglamentaciones posteriores.

En el párrafo 4 de ese mismo artículo se menciona que “los usos dotacionales, comercio y servicios e industria tipo 2, deberán desarrollar Estudio de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU) y presentar ante la Secretaría Distrital de Movilidad y solicitar concepto

técnico de la Secretaría Distrital de Ambiente y de la entidad cabeza de sector”. Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar la exigencia del concepto técnico a la Secretaría y entidades cabezas de sector para los proyectos con los usos mencionados mayores a 2.000 m², ya que genera un trámite adicional para el desarrollo de los proyectos en la ciudad, sin indicar el contenido mínimo que deben tener estos conceptos y los tiempos de respuesta por parte de las entidades.

- Frente a la edificabilidad y altura máxima en los tratamientos, es preciso que el POT defina una norma clara, suficiente y coherente, cosa que no sucede en el proyecto de Acuerdo donde hay contradicciones y vacíos para su aplicación como se evidencia a continuación:
 - El artículo 261 señala que “la edificabilidad máxima aplicable a las actuaciones urbanísticas en los diferentes tratamientos es la resultante de la aplicación del conjunto de incentivos y obligaciones urbanísticas, las normas volumétricas y de altura máxima y las restricciones de densidad establecidas de manera particular y diferenciada para cada uno de los sectores de edificabilidad representados en el mapa n.º CU-5.4 “Edificabilidad máxima”, que forman parte integral del presente Plan”. Sin embargo, dicho mapa no se encuentra publicado en la página web de la SDP. Además, según lo señalado en el artículo 692 documentos del plan en el numeral 5 señala la cartografía el mapa CU-5.4 hace referencia a la “Edificabilidad en tratamiento de consolidación”, mapa que tampoco se encuentra publicado en la página web de la SDP.
 - El artículo 329 establece las normas de edificabilidad aplicables al tratamiento urbanístico de consolidación en la modalidad de consolidación general, sin embargo, en el numeral 2 se indica que “la altura máxima en pisos que puede alcanzar el sector normativo señalado bajo esta modalidad es la señalada en los mapas CU-5.4.2 a CU-5.4.32 – Edificabilidad máxima a nivel de Unidad de Planeamiento Local, que forma parte del presente Plan. La aplicación de la altura máxima en pisos está condicionada a las determinantes señaladas en las normas comunes para tratamientos de este capítulo”. Sin embargo, no se menciona el mapa CU-5.4 “Edificabilidad en tratamiento de consolidación”, mapa que como se mencionó anterior hace parte del plan y no está publicado en la página web de la SDP.
 - Por otro lado, la entidad recomienda aclarar el alcance de la Unidad de Planeamiento Local, ya que en el POT se incluye en los instrumentos de planeación, sin embargo, su alcance según lo indicado en el artículo 559 las “Las Unidades de Planeamiento Local no definen normas urbanísticas ni establecerán condiciones adicionales a las definidas en el presente Plan para el desarrollo de proyectos o intervenciones.”, lo cual es contradictorio a lo señalado en el artículo 329 que indica la altura máxima en pisos en el mapa de sectores bajo este instrumento.

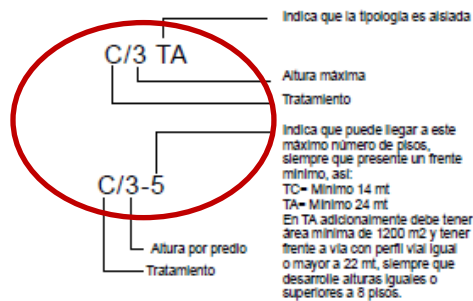
- Además, recomienda revisar los mapas CU-5.4.2 a CU-5.4.32 – Edificabilidad máxima a nivel de Unidad de Planeamiento Local, ya que se evidencian vacíos, ejemplo el mapa CU-5.4.5 edificabilidad UPL 5, que según lo indicado en las condiciones generales la altura máxima señalado en este mapa es de 3 a 5 pisos cumpliendo con las condiciones generales señaladas en la leyenda del mismo, sin embargo, ¿qué pasa con la C/2 que aparece en dicho mapa?



CONSIDERACIONES GENERALES

TRATAMIENTO	SIGLAS
CONSOLIDACIÓN	C
CONSERVACIÓN	CO
RENOVACIÓN URBANA	R
DESARROLLO	D
MEJORAMIENTO INTEGRAL	MI
TIPOLOGÍA	
TIPOLOGÍA AISLADA	TA

Nota: Cuando no se indique TA, la tipología es continua



- Frente a las normas para estacionamientos asociados a los usos del suelo el POT plantea lo siguiente:

Área de actividad	EXIGIDO	OPCIONAL	
	% área mínima destinada para estacionamientos sobre el índice construcción efectivo del proyecto	% área máxima destinada para estacionamientos sobre el índice de construcción efectivo del proyecto	% área adicional destinada para estacionamiento sujeta a pago compensatorio calculado sobre el índice de construcción efectivo del proyecto
Estructurante Receptora de vivienda de interés social (No deficitaria)	Solo exigencia de mínima para proyectos multifamiliares VIP: 5 %. Estas áreas deben hacer parte de las zonas comunes del proyecto.	Hasta el 10% del área construida del proyecto	Hasta el 10% del área construida del proyecto
Estructurante Receptora de actividades económicas (Deficitaria)	Solo exigencia mínima para proyectos multifamiliares VIS y/o VIP: 8 %. Estas áreas deben hacer parte de las zonas comunes del proyecto.	Hasta el 15%	Hasta el 10%
Proximidad Generadora de soportes urbanos (No deficitaria)	Exigencia mínima para los usos dotacionales, comerciales y de servicios que superen 5000 m2 de área construida del proyecto y para el uso residencial multifamiliar: 5%. En proyectos VIS y VIP sometidos al régimen de propiedad horizontal, las áreas destinadas a estacionamientos se deben localizar en las zonas comunes.	Hasta el 15%	Hasta el 5%
Proximidad Receptora de soportes urbanos (Deficitaria)	Exigencia de mínima para los usos dotacionales, comerciales y de servicios que superen 5000 m2 de área construida del proyecto: 5%. Exigencia de mínima para el uso residencial multifamiliar: 8%. En proyectos VIS y VIP sometidos al régimen de propiedad horizontal, las áreas destinadas a estacionamientos se deben localizar en las zonas comunes.	Hasta el 20%	Hasta el 10%
Grandes servicios metropolitanos	No se exige un mínimo de área destinada a estacionamientos	Hasta el 20%	Hasta el 10%

Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar los porcentajes mínimos y máximos por uso, principalmente en los equipamientos de salud, ya que los usuarios de los mismos utilizan como medio de transporte para llegar o salir de dichos equipamientos el vehículo particular y los taxis y no en transporte público.

- Finalmente, frente a los tratamientos urbanísticos, en especial el tratamiento de renovación urbana, la entidad nuevamente hace un llamado para agilizar los trámites, generar incentivos normativos, un rol más activo del sector público apoyando la gestión social y de suelo, para que dichos proyectos contribuyan no solo al desarrollo de proyectos de vivienda VIP, VIS y no VIS, sino también, a proyectos productivos para promover la reactivación económica y la generación de empleo.

- En cuanto a los instrumentos, el POT plantea los siguientes:

<p>Planeación</p>	<p>Superior Jerarquía: Planes de Manejo Ambiental (PMA), Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP y los planes formulados por la Región Metropolitana Bogotá– Cundinamarca o cualquier otra instancia asociativa de la que haga parte Bogotá.</p> <p>Primer nivel: Plan Maestro de Movilidad, Plan Maestro de Servicios públicos y TIC y Plan Maestro del sistema de servicios sociales, de cuidado y servicios básicos, Unidad de Planeamiento local y Unidades de Planeamiento Rural.</p> <p>Segundo nivel: Actuaciones Estratégicas, Planes Parciales, Legalización Urbanística, Formalización Urbanística, Plan de Intervención para el Mejoramiento Integral del Hábitat (PIMI-HÁBITAT), Plan Especial de Mitigación de Impactos y Plan para los Patrimonios Vitales.</p>
<p>Gestión y financiación</p>	<p>Reajuste de terrenos, Integración inmobiliaria, Cooperación entre partícipes, Unidades de actuación urbanística, Unidades de gestión urbanística, Obligaciones urbanísticas, Edificabilidades básicas y adicionales condicionadas al cumplimiento de obligaciones urbanísticas o a la adquisición de derechos de construcción transferibles, Transferencia de derechos de construcción y desarrollo, Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción, Expropiación precedida de las etapas de enajenación voluntaria o negociación directa, Anuncio de proyectos u obras, Bancos de tierra o inmobiliarios, Derecho de preferencia, Declaratoria de desarrollo, construcción y uso prioritarios, sujeta a venta forzosa en pública subasta, Acuerdos de conservación y de restauración ambiental, Contribución de valorización, Participación en plusvalías, Aprovechamiento económico del espacio público, Explotación económica de la infraestructura pública, Derecho real de superficie y Titularización de ingresos tributarios futuros – TIRF.</p>

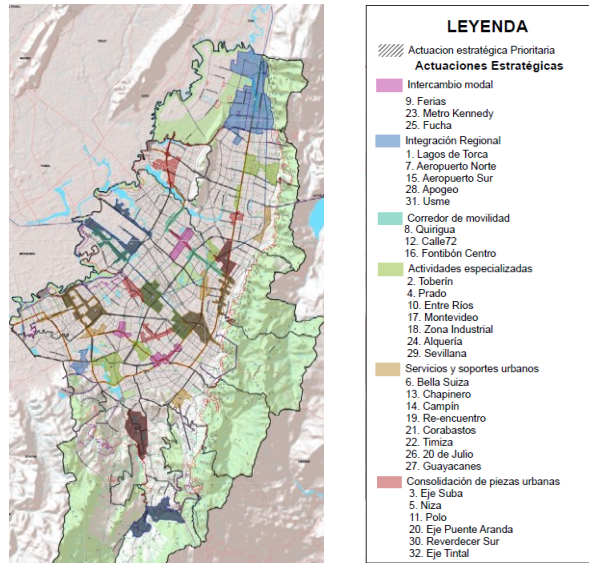
- Como puede observarse, a pesar de lo anunciado por la Administración Distrital, se conserva un gran número de instrumentos de planeación, que pueden aumentar teniendo en cuenta que el parágrafo del artículo 552 establece que “son instrumentos de planeación las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital”. Es decir, no hay certeza sobre los instrumentos que van a existir para la implementación del POT en el futuro lo que genera inseguridad jurídica en las actuaciones urbanísticas, el desarrollo de proyectos e inversiones en la ciudad.

Por lo anterior, la CCB recomienda revisar nuevamente la oportunidad y necesidad de incluir tantos instrumentos de planeación. Además, considera necesario incorporar en los instrumentos de planeación de superior Jerarquía el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca hidrográfica del Río Bogotá, ya que el POT no lo menciona.

- El artículo 551 le da facultades a la Secretaría Distrital de Planeación por un año a partir de la entrada en vigencia del POT, para su ajuste y “puesta en conformidad del POT con cualquier instrumento de superior jerarquía que implique su ajuste”, incluyendo “los planes formulados por la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca o cualquier otra instancia asociativa de la que haga parte Bogotá a la que el Distrito Capital haya reconocido autoridad en alguna materia”. La CCB recomienda revisar y eliminar esta disposición toda vez que cualquier norma de la Región Metropolitana o de la RAPE sobre los asuntos de su competencia podrían modificar el POT sin cumplir las condiciones y trámites establecidos en la Ley 388 de 1997 para su modificación.
- Igualmente, es importante revisar la exigencia del plan especial de mitigación de impactos, para los nodos de equipamientos en suelo urbano y rural, ya que en el contenido programático en el programa territorios para la vitalidad y el cuidado se proponen como meta 16 nodos de equipamientos conformados en el suelo urbano y 10 nodos de equipamientos rurales construidos, lo cual podría desincentivar el desarrollo de estos.
- Igualmente, revisar el alcance de los siguientes planes mencionados en el articulado del POT, ya que no están incorporados en el cuadro anterior como instrumentos de planeación, gestión y/o financiación. Así como también, aclarar si son trámites adicionales antes del proceso de licenciamiento y definir cómo funcionan y cómo se articulan al modelo de ciudad:
 - Plan de Acción climática
 - plan de Intervenciones Prioritarias
 - Plan de Recuperación y Restauración Ambiental
 - Plan de Manejo Arqueológico de Bogotá
 - plan de implementación de los Bosques Urbanos
 - Plan de Movilidad Sostenible y Segura
 - Plan Vecinos
 - Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos – PGIRS
- También, es importante diferenciar los instrumentos de gestión de los de financiación, ejemplo de ello los acuerdos de conservación y restauración ambiental. Además, frente a este instrumento se sugiere revisar su alcance y cómo se aplica ya que no está incorporado en la Ley 388 de 1997, ni en normas nacionales ambientales o de gestión urbana. Además, es necesario revisar la oferta preferente de vivienda de interés social y vivienda social prioritario a favor de la Secretaría de Hábitat, toda vez que sólo la Ley puede incluir un derecho de preferencia que es una restricción a la actividad económica de construcción y enajenación de inmuebles, así como del derecho de la transferencia de propiedad.

- En cuanto a los Bancos de tierras o inmobiliarios como instrumento de gestión, en el artículo 616 la Administración Distrital pide facultades extraordinarias para crear entidades que cumplan estas funciones en el ámbito local y regional, funciones que son competencia de la ERU. Dado que este es un tema de reestructuración administrativa que debe cumplir los requisitos definidos en el Estatuto Orgánico de Bogotá y el servicio civil, la CCB recomienda revisar si es pertinente esta autorización en el marco del POT.
- Frente a los instrumentos de gestión, la CCB recomienda en el marco de instrumentos creados en la Ley tales como integración inmobiliaria, reajuste de suelos y cooperación entre partícipes, asociarlos a la generación o mejoramiento de áreas económicas para generar incentivos adicionales: mayor edificabilidad por desarrollos mediante la integración inmobiliaria y por mayores porcentajes en usos asociados a la innovación y el conocimiento, por generación de suelo para actividades relacionadas con servicios de intercambio tecnológico, abastecimiento, capacitación y demás soportes para el desarrollo a las unidades productivas, en el marco de los distritos de innovación.
- Para los instrumentos de financiación, la CCB recomienda revisar su alcance y cómo se aplican, así como aclarar los casos en que se implementarán los pagos derivados de obligaciones urbanísticas por edificabilidad y las transferencias de derecho de construcción y desarrollo y aquellos en que se aplicará la participación en plusvalía para evitar dobles cobros por el mismo hecho generador.
- Así mismo, recomienda que el POT no solo defina los instrumentos, sino que indique en qué proyectos, actuaciones estratégicas, tratamientos y ámbitos se deben implementar para concretar el modelo de ordenamiento propuesto, ejemplo de ello la titularización de ingresos tributarios futuros -TIRF.
- El POT establece como instrumento de financiación el aprovechamiento económico del espacio público y como figuras para la retribución de dicho aprovechamiento menciona los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial –DEMOS (artículos 629, 630 y 631). La entidad recomienda que los DEMOS se utilicen para, además del aprovechamiento económico del espacio público, como un instrumento de gestión para el mejoramiento urbano y la implementación de pactos por el desarrollo económico, de manera que puedan ser gestionados desde lo territorial y lo económico con el fin de generar economías de escala y promover la asociatividad empresarial en aras de un mejoramiento del entorno para los negocios que allí se ubican.
- Por último, recomienda definir los soportes territoriales, los programas, los proyectos, las actuaciones, las actividades y las metas de los componentes urbano y rural contenidos en el POT que se van a financiar y gestionar con estos instrumentos.

3.8 Actuaciones estratégicas



Fuente: SDP. Mapa cg-7 actuaciones estratégicas POT de Bogotá, julio 2021.

- El POT en el artículo 543 plantea 32 actuaciones en 6 tipologías (Actividades especializadas, Consolidación de piezas urbanas, Corredor de movilidad, Integración Regional, Intercambio modal y Servicios y soportes urbanos), sin embargo, dichas actuaciones estratégicas se adoptarán “dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las AE del grupo 2 deberán adoptarse como máximo en el mediano plazo y las del grupo 3 como máximo en el largo plazo”. Además, la CCB recomienda dar celeridad a la reglamentación de las Actuaciones Estratégicas, las cuales serán dinamizadoras del desarrollo en la ciudad.
- En el corto plazo, es decir en 18 meses, se adoptarán 13 actuaciones estratégicas: Lagos de Torca, entorno del aeropuerto El Dorado - AED, Polo, Chapinero, Fontibón Centro, Montevideo, Zona Industrial, Reencuentro, Corabastos, Reverdecir del Sur, Usme y ciudadela Educativa y del Cuidado. Sin embargo, teniendo en cuenta la experiencia en la celeridad de adopción de este tipo de instrumentos en la ciudad, la CCB recomienda, priorizar en el marco del grupo 1 algunas de ellas que contribuyan a la reactivación económica y a la generación de empleo en la ciudad tales como el entorno del Aeropuerto, zona industrial, Reencuentro, Corabastos y Montevideo.
- Además, recomienda incorporar en los procesos de transformación de las Actuaciones Estratégicas las actividades económicas existentes en el territorio para consolidarlas y fortalecerlas, evitando pérdidas de empleo.
- También, incluir y priorizar el desarrollo del entorno de la primera línea del metro de Bogotá no sólo Metro - Kennedy como una actuación estratégica, con el fin de generar

las condiciones para la atracción de la inversión y el desarrollo de proyectos productivos en la ciudad.

- Así mismo recomienda articular las Actuaciones Estratégicas del entorno del Aeropuerto El Dorado con el Distrito Aeroportuario, incorporando actividades relacionadas con la actividad aeroportuaria, logística y la Estrategia de Especialización Inteligente.
- En Lagos de Torca y reverdecer de sur, la entidad recomienda generar las condiciones para localizar además de la vivienda, actividades productivas y de logística, equipamientos entre otros, que contribuyan a la consolidación del modelo de ocupación propuesto.
- Por otro lado, definir el rol y las inversiones que va a liderar el distrito para concretar las Actuaciones Estratégicas, así como también, incluir las 14 Áreas de Desarrollo Naranja - ADN y el Distrito de ciencia, tecnología e información propuestos en el contenido programático en el marco de estas áreas de oportunidad que contribuirán a concretar el modelo de ocupación planteado en el POT.
- El POT también indica en el artículo 540 los lineamientos generales para la formulación de las Actuaciones Estratégicas, sin embargo, en el numeral 6 señala que “los predios que hacen parte de las AE definidas en el grupo 1 sólo podrán desarrollar el Índice Base de edificabilidad asignado en el presente Plan según su tratamiento, hasta que se adopte el instrumento de AE. Los predios que hacen parte de las AE definidas en el grupo 2 y 3, sólo podrán desarrollar un Índice de construcción de máximo 3, hasta que se adopte la AE”. Ante lo anterior y la experiencia de la ciudad en la celeridad de adoptar instrumentos como este, la CCB recomienda revisar dicha decisión, ya que en estas zonas se podría generar un desincentivo en el desarrollo de proyectos mientras se adoptan dichas áreas. Ejemplo: el entorno del aeropuerto El Dorado que lleva 20 años a la espera de la reglamentación de la operación estratégicas y las unidades de planeamiento zonal.
- Por último, para la gestión y ejecución de las Actuaciones Estratégicas el POT en el artículo 549 indica que “la Gestión, financiación y ejecución de las AE estará a cargo de cualquiera de los operadores urbanos del Distrito o de sociedades de economía mixta o de patrimonios autónomos que se creen para tal fin, con participación de cualquiera de los operadores urbanos del Distrito”. En ese sentido, la entidad recomienda revisar y evaluar la necesidad de crear más operadores dado que la ERU es la entidad distrital encargada de este tipo de actuaciones y el POT le asigna en parágrafo de dicho artículo especialmente algunas: Mártires, Montevideo, chapinero, zona franca, Engativá, Fontibón, zona industrial, reencuentro y Usme .

Frente a lo anterior, la entidad recomienda revisar las actuaciones estratégicas mencionadas en dicho párrafo y que fueron asignadas a la ERU ya que la AE Mártires y Zona Franca no se encuentran en el listado ni en el mapa.

También es necesario establecer, en los instrumentos de financiación, cómo funcionarían los fondos cuenta y definir lineamientos para la inversión de estos recursos, ya que en el artículo 545 no se mencionan.

- En términos generales falta desarrollo de los instrumentos de gestión y financiación, no es claro que gestionan ni que financian estos instrumentos, con algunas pocas excepciones. Adicionalmente se establece en el articulado que se desarrollarán mediante decretos y dado que estos son contenidos estructurales del POT, la CCB considera que es indispensable incluir estos temas en el Acuerdo.

3.9 Contenido programático

- El POT en el artículo 656 propone un programa de territorios productivos y competitivos, el cual incluye objetivos, metas y proyectos estratégicos que la CCB comparte, sin embargo, recomienda definir las estrategias y lineamientos para su desarrollo:

1. Subprograma de Conformación de anillos y corredores de carga y logística de integración regional	Tiene como objetivo la consolidación del Anillo Logístico de Occidente, con la transformación de los bordes aeroportuarios para usos económicos asociados y la consolidación de las entradas de Bogotá, adicionalmente, y asociado a los corredores de carga y logístico se espera la consolidación de las zonas industriales de Bogotá, orientadas al incremento de la productividad, generación de mayor valor agregado y modernización en general. Estas pueden ser, entre otras, industrias 4.0, creativas y culturales o de crecimiento verde. La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector, será el responsable de la coordinación en la planeación y estructuración de este subprograma, el cual deberá ser ejecutado por las entidades competentes en articulación con la Secretaría de Desarrollo Económico	
	Indicador	Número de zonas industriales conectadas por corredores de carga y logística de integración regional
	Meta	5 zonas industriales conectadas por 20 corredores de carga y logística de integración regional
Proyectos Estructurantes:	Estrategias de intervención	
	Conectividad y fortalecimiento de las zonas industriales de Fontibón, de la entrada sur, reverdecer sur	
	Recualificación física y revitalización productiva de la Zona Industrial de Puente Aranda	
	Proyectos	
	Transformación del borde aeroportuario y conformación del Anillo Logístico de Occidente	
	20 Corredores Logísticos	
	Avenida Agoberto Mejía Desde la Avenida Manuel Cepeda Vargas hasta la Avenida Bosa y Avenida Bosa desde Avenida Agoberto Mejía hasta la Avenida del Sur	
Avenida Autopista al Llano desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida Circunvalar del Sur		
Avenida Boyacá Desde la Avenida Paseo de los Libertadores hasta la Autopista al Llano		
Avenida Centenario desde Avenida Batallón Caldas y Avenida de las Américas hasta límite del Distrito con los municipios de Funza y Mosquera		

Avenida Circunvalar del Sur desde la Autopista al Llano hasta el límite del distrito con el municipio de Soacha
Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Medellín (CI 80) hasta el límite del Distrito con Soacha
Avenida Cota Desde la Avenida San José hasta el límite del Distrito
Avenida de las Américas desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida Agoberto Mejía
Avenida del Sur desde la Avenida Boyacá hasta el límite del Distrito
Avenida El Dorado Jorge Eliecer Gaitán desde la Avenida Ciudad de Cali hasta el Aeropuerto el Dorado
Avenida El TAM desde Avenida La Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento hasta la Avenida Centenario, calle 13
Avenida José Celestino Mutis (CI 63) desde Avenida Boyacá hasta límite del Distrito
Avenida La Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida El TAM
Avenida Longitudinal de Occidente ALO desde Avenida Medellín (CI 80) hasta límite del Distrito con el municipio de Soacha
Avenida Manuel Cepeda Vargas desde la Avenida Agoberto Mejía hasta la Avenida Longitudinal de Occidente ALO
Avenida Medellín (CI 80) desde la Avenida Boyacá hasta el límite del Distrito
Avenida Paseo de los Libertadores desde la Avenida San José hasta el límite del Distrito
Avenida San José (CI 170) desde la Avenida Paseo de los Libertadores hasta la Avenida Cota
Avenida Villavicencio desde Avenida Agoberto Mejía hasta Avenida Boyacá
Carrera 103 desde Avenida el Dorado Jorge Eliecer Gaitán hasta la Avenida la Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento
Malla vial regional
Avenida Autopista al Llano desde Avenida Boyacá hasta límite del Distrito con el municipio de Chipaque
Avenida Boyacá desde Avenida Guaymaral hasta Avenida Paseo de los Libertadores
Avenida Boyacá desde vía Ciudad de Cali hasta Avenida Autopista al Llano
Avenida Centenario desde Avenida Batallón Caldas y Avenida de las Américas hasta límite del Distrito con los municipios de Funza y Mosquera
Avenida Circunvalar del Sur desde límite del distrito con el municipio de Soacha en el sector de Cerro Seco hasta Avenida Autopista al Llano (incluye intersecciones)
Avenida Cota desde Avenida San José (CI 170) hasta límite del Distrito con municipio de Cota (incluye intersecciones)
Avenida de las Américas y Manuel Cepeda Vargas desde Avenida Boyacá hasta Avenida Longitudinal de Occidente ALO (incluye intersecciones)
Avenida de Los Cerros desde la intersección de las Avenidas Fucha y Primero de Mayo hasta Avenida Autopista del Llano (incluye intersecciones)
Avenida El Dorado Jorge Eliecer Gaitán desde Avenida Longitudinal de Occidente ALO hasta Aeropuerto El Dorado (incluye intersecciones)
Avenida José Celestino Mutis (CI 63) desde Carrera 122 hasta límite del Distrito con el municipio de Funza (incluye intersecciones)
Avenida La Esperanza Luis Carlos Galán Sarmiento desde Avenida Longitudinal de Occidente ALO hasta Avenida El TAM (incluye intersecciones)
Avenida Longitudinal de Occidente ALO desde Avenida Medellín (CI 80) hasta límite del Distrito con el municipio de Soacha (Sector Canoas) en su cruce con el Río Bogotá (incluye intersecciones)
Avenida Medellín (CI 80) desde Avenida Longitudinal de Occidente ALO hasta límite del Distrito con municipio de Cota (incluye intersecciones)
Avenida Paseo de los Libertadores desde la Avenida San José hasta el límite del Distrito con Chía
Avenida San José (CI 170) desde Avenida Paseo de los Libertadores hasta Avenida Cota

	Salida a Choachí desde Avenida de los Cerros hasta el límite del distrito con el municipio de Choachí
	Salida a la Calera desde límite del distrito con el municipio de la Calera hasta conexión con Avenida de los Cerros en la calle 89 y brazo conexión con Calle 100 (incluye intersecciones)
2. Subprograma Bogotá para el turista	Tiene como propósito la promoción de la ciudad como destino turístico inteligente, sostenible y de negocios que promueva el desarrollo económico social y cultural y reconozca el patrimonio local. El Instituto Distrital de Turismo en articulación con la Secretaría de Desarrollo Económico en coordinación con las entidades competentes serán los encargados de ejecución de este subprograma
	Indicador Proyecto ejecutados para promocionar y fortalecer el turismo
	Meta 15 proyectos ejecutados alrededor de Bogotá para el Turista 10 proyectos turísticos especiales ejecutados
Proyectos Estructurantes:	Estrategias de intervención
	Corredores inteligentes de turismo, Cables turísticos, Gastronomía turística, Clúster hotelero, Desarrollo turístico del borde sur
	Desarrollo del Turismo de naturaleza y comunitario
	Desarrollo turístico del borde sur
	Promoción y fortalecimiento de proyectos Turísticos Especiales
3. Subprograma de promoción de actividades productivas, generación de empleo e ingresos	Tiene como propósitos los de fortalecer las áreas de aglomeración diversificada de Bogotá, a través de estrategias de conectividad verde e inteligente, las zonas de aglomeración especializada que constituyen nodos económicos fundamentales de sus entornos territoriales y le dan su carácter y vocación productiva; la consolidación de distritos creativos espontáneos o inducidos que promuevan la confluencia de capital humano altamente especializado e innovador que generen nuevos modelos productivos, de negocio y de mercado y la promoción de actividades económicas en las áreas de actividad estructurante de las UPL deficitarias en empleos, para aumentar la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración con enfoque diferencial, territorial y de género. La Secretaría de Desarrollo Económico en articulación con las entidades competentes será la encargada de liderar este subprogramas.
	Indicador Proyectos ejecutados para la promoción de actividades productivas
	Meta 2 centralidades económicas consolidadas 8 proyectos de consolidación de clústeres económicos 2 proyectos de escala regional para incrementar la competitividad que incluyan áreas de desarrollo naranja, zonas de interés turístico o el ecosistema de salud y educación 800.000 metros cuadrados de área construida en usos económicos (anuales) Consolidación de 15 Distritos Creativos
Proyectos Estructurantes:	Estrategias de intervención
	Actividades económicas en áreas de desarrollo naranja y Clúster empresarial cultural
	Chapinero Verde e Inteligente, principal área de aglomeración económica diversificada de Colombia
	Clusterización de actividades productivas especializadas alrededor de los patio-talleres del metro, como garantía de aprovechamiento de las nuevas oportunidades laborales que genera la construcción y operación de las infraestructuras de transporte férreo masivo
	Desconcentración del abastecimiento alimentario en centros especializados de escala metropolitana: Corabastos, Codabas, El ensueño, Usme
	Fortalecimiento de los Clúster de producción tradicional
	Fortalecimiento de los clústeres de servicios médicos y hospitalarios, para la creación de nuevas camas hospitalarias en Bogotá
	Fortalecimiento del ecosistema de Educación Superior – Grandes Campus Universitarios, para la creación de nuevos cupos universitarios que preparen los talentos del presente y futuro

Fortalecimiento y cualificación de parques y equipamientos para eventos culturales, deportivos y ferias
Proyectos
Bronx Distrito Creativo
Construcción del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación
Distrito Aeroportuario – Puerta de Teja
Distrito Creativo San Felipe
Distrito de ciencia, tecnología e información
Distrito Creativo Centro
Distrito Creativo Chapinero
Distrito Creativo de la 85
Distrito Creativo La Playa
Distrito Creativo Teusaquillo
Distrito Creativo Usaquén
Distrito Creativo Parque de la 93
Distrito Creativo Centro Internacional
Distrito Creativo Fontibón
Distrito Creativo El Campin
Distrito Creativo La Castellana

- Frente a proyectos de transporte masivo incluidos en el contenido programático del POT se resaltan los siguientes que tienen impacto sobre la competitividad de la ciudad región:
 - 3 líneas de Metro: La PLMB y su extensión Centro – Usaquén – Toberín – Calle 200, segunda línea de metro Centro - Engativá – Suba y tercera línea de metro (Avenidas Santafé - Bosa - Villavicencio - Jorge Gaitán Cortés - NQS 92) factibilidad Soacha-Bosa- Ciudad Bolívar- Centro.
 - Corredores de alta capacidad: Avenida José Celestino Mutis (CI 63) desde Avenida carrera 13 hasta río Bogotá, Avenida de las Américas desde Avenida NQS (AK 30) hasta Puente Aranda, Avenida El Dorado Jorge Eliecer Gaitán (CI 26) desde Portal El Dorado hasta Aeropuerto El Dorado, Avenida Longitudinal de Occidente ALO desde Avenida Centenario (AC 17) hasta Avenida Medellín (CI 80), Avenida Longitudinal de Occidente ALO desde Avenida Centenario (AC 17) hasta límite del Distrito con el municipio de Soacha, Avenida Medellín (Avenida Troncal Calle 80) desde Portal 80 hasta Limite Distrito municipio de Cota, Avenida San José (CI 170) desde Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7) hasta Avenida Cota, entre otras
 - El Regiotram de Occidente y del Norte y Ramal férreo Regiotram occidente – aeropuerto.
 - La construcción de 7 cables: Reencuentro-Monserrate - Santa Fe, San Cristóbal (ramal Juan Rey) de la Victoria a Juan Rey, San Cristóbal Altamira, Soacha Ciudadela Sucre -Sierra Morena fase II, Tres Esquinas - (Potosí-Sierra Morena) Soacha Cuzucá Sierra Morena- fase I, Usaquén - San Rafael - La Calera-Calle 134, Usaquén El Codito.

- En cuanto a los proyectos del programa de hábitat sostenible y productivo se resaltan los siguientes que tienen impacto sobre la competitividad de la ciudad región:
 - Ciudad Lagos de Torca
 - Centralidad Reverdecer del Sur
 - Revitalización de Los Mártires
 - Revitalización zona de Reencuentro
 - Revitalización de la ALO
 - Revitalización 20 de Julio y entorno del cable aéreo San Cristóbal
 - Ciudadela Educativa y del Cuidado (entre Juan Amarillo y la Conejera)
 - Revitalización zona las Ferias

Para asegurar la implementación de los proyectos señalados, la CCB recomienda definir los proyectos estratégicos para el corto, el mediano y el largo plazo, así como el alcance de los mismos, de forma tal que se facilite la incorporación y ejecución de los mismos en el programa de ejecución de los planes de desarrollo de las siguientes administraciones, en cumplimiento a lo establecido en la Ley 388 de 1997.

- Además, la entidad recomienda incluir, priorizar y promover proyectos que le apuesten e impulsen la reactivación económica, ejemplo: consolidación de los clústeres existentes en la ciudad, así como incluir proyectos de ampliación y construcción de nuevas vías de acceso a Bogotá y el desarrollo de plataformas logísticas, infraestructuras necesarias para la competitividad, el abastecimiento y la reactivación económica de la ciudad.
- Finalmente en el anexo 07 indicadores de seguimiento y evaluación para el objetivo 5 “Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos” del POT, la CCB recomienda, incorporar indicadores de seguimiento para medir la reactivación económica de la ciudad en el marco de este instrumento de planeación para los próximos 14 años, tales como número de empresas nuevas localizadas en la ciudad, número de empresas que conforman los clústeres definidos en la propuesta del POT y número de empresas que fortalecen los clústeres existentes en la ciudad, número de empresas relacionadas con la vocación productiva de la ciudad o la Estrategia de Especialización Inteligente de la ciudad y la región en el marco de contribuir a las apuestas de la Comisión Regional de Competitividad e innovación, objetivo planteado en la estructura socioeconómica y cultural.

3.10 Seguridad Jurídica

- En el articulado, el POT señala que serán objeto de reglamentación los siguientes temas:
 - Manuales y cartillas: Construcción de Parques, Plazas y Plazoletas, Coberturas Vegetales, coberturas verdes, espacio público, calles, calles completas, mobiliario urbano, mimetización y camuflaje, alumbrado público, espacio público patrimonial, entre otros.
 - Planes maestros de movilidad, servicios públicos y TIC y del sistema de servicios sociales, de cuidado y servicios básicos.
 - Las actuaciones estratégicas y actuaciones estratégicas para el desarrollo sostenible
 - Las disposiciones de eourbanismo y construcción sostenible y sus respectivos incentivos.
 - El procedimiento de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas.
 - Los valores de referencia de obra pública para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas
 - La liquidación y recaudo de pagos compensatorio de cargas urbanísticas y la destinación de los recursos.
 - El procedimiento para la devolución de los pagos compensatorios en dinero de las obligaciones urbanísticas en el marco de los incentivos para apoyar la reactivación económica.
 - Política de Incentivos para el desarrollo de planes, programas o proyectos de renovación y revitalización destinada a garantizar una vivienda digna y adecuada a los propietarios y moradores originales de los sectores, y a proteger las actividades económicas y productivas existentes.
 - Incentivos a la implementación de medidas de eourbanismo y construcción sostenible.
 - Transferencia de certificados de derechos de construcción y desarrollo.
 - La actualización de los mapas normativos de amenaza, de acuerdo con la cartografía y documentos técnicos de soporte que presente el IDIGER.
 - Incorporación de los resultados de los estudios detallados de riesgos

- Sustracción e incorporación de áreas declaradas como suelo de protección por riesgo
- Nuevas Reservas Naturales de la Sociedad Civil como parte de la Estructura Ecológica Principal.
- Nuevos parques de borde
- Zonas urbanas por un mejor aire
- El proceso de planeación participativa que permita caracterizar las estructuras de ordenamiento de cada UPL.
- La regulación de antejardines y el mapa de exigencia de dimensionamiento de los antejardines para las diferentes áreas de la ciudad.
- Actualizaciones con base en estudios técnicos de cartografías como los elementos del sistema hídrico, cuerpos hídricos artificiales, entre otros.

Ante esta situación, la CCB recomienda definir el contenido mínimo, los tiempos y los responsables según el caso. Además, dar celeridad a dicha reglamentación. También, definir los tiempos para los procedimientos y reglamentos y la articulación de dicha reglamentación con el fin de generar intervenciones integrales en el territorio.

- Por otro lado, el POT plantea temas, que no son claros en su alcance, objetivo y desarrollo o los menciona en el articulado o en la cartografía, pero no se evidencian, por ejemplo:
 - Normas urbanísticas aplicables a las construcciones vecinas y colindantes con áreas de la Estructura Ecológica Principal.
 - Área de protección visual, los conos de visibilidad y la inclusión del tema de publicidad exterior visual en el POT (patrimonio)
 - No hay incentivos para la reactivación económica.
 - No es claro el papel de las Unidades de Planeamiento Local como instrumento de planeación si no define normas, sin embargo, en el tratamiento de consolidación señala la edificabilidad.
 - No se publicó en la página web de la SDP el mapa C.U.5.4 Edificabilidad en el tratamiento de consolidación y con ello no se definió temas esenciales para el desarrollo de la ciudad construida.

- Revisar si la norma es suficiente para derogar totalmente las UPZ
- No es claro el rol de la Actuación Estratégica como instrumento de planeación, dado que se puede adoptar a través de otros instrumentos de planeación.
- Señala y define una serie de instrumentos de planeación, sin embargo, en el párrafo del artículo 552 establece que “En general son instrumentos de planeación las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital”. Es decir, no hay certeza de los instrumentos que van a existir para la implementación del POT.
- No es claro el alcance de los acuerdos de conservación y restauración ambiental como instrumento de gestión o financiación.
- En el régimen de transición se derogaron las UPZ y las normas planteadas en el POT no son suficientes, claras y concordantes para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios en la ciudad construida.
- Del mismo modo, para generar seguridad jurídica la CCB recomienda tener en cuenta lo siguiente:
 - Realizar las modelaciones arquitectónicas, urbanísticas, económicas y financieras que garanticen el cierre financiero de los proyectos en el en el marco de la mezcla de usos y con ello afinar la norma.
 - Desarrollar incentivos que contribuyan de manera efectiva a la reactivación económica.
 - Generar estrategias e instrumentos que permitan que la consolidación de la industria y las 14 Áreas de Desarrollo Naranja planteadas en el POT.
 - Desarrollar una norma ser pertinente, coherente y suficiente para que los actores de la ciudad la entiendan, la puedan implementar y se puedan tramitar las licencias.
 - Definir el papel de las Unidades de Planeamiento Local.
 - Revisar la propuesta de incluir toda la norma urbanística en el POT, teniendo en cuenta las dificultades de adelantar procesos de revisión y modificación de estos instrumentos de planeación.
 - Revisar qué pasa con los decretos de las normas comunes de las UPZ o los de incorporación al tratamiento de renovación urbana de los corredores de transporte

masivo de la NQS, Calle 80, Calle 13, Avenida las Américas, Avenida Suba, entorno de la primera línea del metro de Bogotá, entre otros (Decretos 621 de 2016, 804 del 2018, 843 y 823 del 2019). Estos últimos teniendo en cuenta que algunos proyectos se desarrollan en el marco del instrumento de plan parcial y que para su formulación se requieren estudios de soporte que toman tiempo en su elaboración ¿Qué pasa con esos procesos?

- Desarrollar incentivos y mecanismos para la gestión público- privada en el desarrollo de proyectos de vivienda y otros usos en tratamiento de renovación urbana.
- Plantear indicadores de seguimiento que contribuyan a la reactivación económica y al desarrollo empresarial.
- Incorporar las definiciones esenciales deben estar en el POT y no en un glosario anexo.
- Incluir normas para garantizar actividades económicas 24 horas, programa establecido en el Plan de Desarrollo Distrital.
- Racionalizar los trámites y procedimientos con el fin de facilitar el desarrollo de los proyectos en la ciudad, en ese sentido, revisar la pertinencia solicitar por ejemplo el concepto de viabilidad de localización y desarrollo de equipamientos o la autodeclaración del uso industrial.
- Garantizar los servicios públicos en el marco del modelo de ocupación propuesto y la edificabilidad planteada ya que su enfoque es en la ciudad construida.
- El POT requiere un lenguaje sencillo y cercano a los empresarios para su implementación.