

# Observaciones y recomendaciones del sector empresarial al POT de Bogotá

Tus sueños son nuestra empresa



Cámara de Comercio de Bogotá

Mónica de Greiff  
Presidente Ejecutiva

Patricia González Ávila  
Vicepresidente de Articulación Público – Privada

Genoveva Pombo Fog  
Directora de Gestión Pública y Ciudadana

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

## Contenido

<b>1. Introducción.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Objetivo .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Proyecto de Acuerdo de la revisión general del POT .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1 Políticas, objetivos y estrategias .....</b>	<b>5</b>
<b>3.2 Modelo de ocupación del territorio.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3 Estructura ambiental y de espacio público.....</b>	<b>13</b>
<b>3.4 Estructura funcional y de soporte.....</b>	<b>16</b>
<b>3.5 Estructura social y económica.....</b>	<b>21</b>
<b>3.6 Estrategia Normativa.....</b>	<b>26</b>
<b>3.7 Instrumentos de planeación, gestión y financiación.....</b>	<b>36</b>
<b>3.8 Ecourbanismo y construcción sostenible.....</b>	<b>40</b>
<b>3.9 Actuaciones Urbanas Integrales.....</b>	<b>41</b>
<b>3.10 Comentarios finales.....</b>	<b>42</b>

## 1. Introducción

La Cámara de Comercio de Bogotá, como entidad que representa al sector empresarial de la ciudad y la región y como un valioso actor del diálogo cívico, ha contribuido durante 141 años al fortalecimiento empresarial, a la seguridad jurídica y a la generación de un entorno competitivo.

Bogotá es la mayor concentración urbana y económica del país con más de 498 mil empresas, genera más de la cuarta parte del PIB nacional y se ha venido consolidando entre las ciudades más atractivas de América Latina para hacer negocios y vivir, lo cual hoy nos plantea el reto de crear las condiciones territoriales para la dinamización del crecimiento y la generación de empleo, ingresos y calidad de vida para los próximos 12 años.

Atendiendo a las necesidades y expectativas del desarrollo productivo y empresarial de Bogotá y la región, la Cámara de Comercio de Bogotá para contribuir a la revisión y análisis del proyecto de Acuerdo de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá versión entregada al Consejo Territorial de Planeación Distrital - CTPD el 14 de junio de 2019, instancia de participación de la cual la entidad hace parte desde hace más de un año en representación de los gremios económicos, realiza este documento de observaciones y recomendaciones al POT de la ciudad, con el fin de aportar a la construcción colectiva de este instrumento de planeación tan importante para Bogotá.

Dentro de las observaciones y recomendaciones a la propuesta del POT de Bogotá se resalta la importancia de favorecer la consolidación y fortalecimiento de actividades existentes en la ciudad y no sólo atraer actividades de alto valor como lo plantea la política de competitividad del plan.

Además, en el marco de la mezcla de usos propuesta que la CCB comparte, es necesario que las acciones de mitigación de impactos esten orientadas a resolver los conflictos de convivencia entre usos y no sólo a cumplir unos requisitos urbanísticos y ambientales. En ese sentido, es necesario generar claridad sobre las exigencias a los particulares para mitigar los conflictos.

Así mismo, es fundamental que los equipamientos de salud y educación puedan localizarse en toda la ciudad y que los existentes puedan ampliar sus infraestructuras en el entorno con el fin de prestar un mejor servicio a los Bogotanos. Así mismo, es importante establecer un régimen de mitigación de impactos diferenciado para los usos dotacionales existentes, ya que son infraestructuras consolidadas y difícilmente modificables dada la naturaleza de los servicios que prestan y los niveles de ocupación que presentan actualmente.

En el caso de los servicios y comercios el cumplimiento de acciones de mitigación de impactos son un requisito para la expedición de las licencias, motivaciones que pueden ser de difícil cumplimiento, teniendo en cuenta que el 88% de las empresas de la ciudad son microempresas.

También, es indispensable simplificar la estructura normativa del POT, ya que está compuesta por zonas urbanas homogéneas con 24 categorías, 4 áreas de actividad con 15 categorías, 70 categorías de usos del suelo que se pueden mezclar, una homologación de usos del suelo con 468 códigos CIU, 21 tipos de acciones de mitigación de impactos, 5 tratamientos urbanísticos con 13 modalidades, entre otros, los cuales deben ser revisados por los empresarios para localizar sus inversiones en la ciudad.

Además, es necesario, precisar las condiciones para la localización de la infraestructura para la logística, así como también, utilizar la red férrea y vial articulada con el aeropuerto con el fin de generar un sistema intermodal para el manejo y transporte de carga y mercancía en la ciudad que contribuya a dar solución a las necesidades y demandas logísticas actuales y futuras. Además, incluir la figura de asociación público privada – APP para el desarrollo de infraestructura hasta en un perfil V4 o de 25 metros de ancho máximo, para vías secundarias, bulevares y vías colectoras.

Finalmente, los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS, deben ser instrumentos que contribuya al mejoramiento urbano y a la generación de pactos por el desarrollo económico, con el fin de generar economías de escala y promover la asociatividad empresarial en aras de un mejoramiento del entorno para los negocios.

Por lo anterior, la Cámara de Comercio de Bogotá elabora este documento como un insumo del sector empresarial en el marco de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, que aporta a la elaboración del concepto que el Consejo Territorial de Planeación Distrital – CTPD rendirá en los próximos días.

## 2. Objetivo

Presentar al Consejo Territorial de Planeación Distrital – CTPD las observaciones y recomendaciones del sector empresarial al proyecto de Acuerdo de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá versión entregada al CTPD el 14 de junio de 2019, como un insumo para la elaboración del concepto que dicha instancia de participación realizará a este instrumento de planeación para Bogotá para los próximos 12 años.

## 3. Proyecto de Acuerdo de la revisión general del POT

### 3.1 Políticas, objetivos y estrategias

En el numeral 4 del artículo 9 estrategias de la política de ecoeficiencia, el POT propone dos modelos de ciudad, el primero denso a través de la renovación urbana y el segundo compacto a través del desarrollo de las áreas de expansión de la ciudad. Ante lo anterior, la entidad considera fundamental que la ciudad garantice la capacidad de la infraestructura vial y de servicios públicos para promover la renovación urbana en los corredores de transporte masivo u otras zonas como Alameda Entreparques, el centro de la ciudad, entre otros. Además, realice modelaciones urbanísticas a los diferentes tratamientos urbanísticos (consolidación, mejoramiento integral, renovación urbana, conservación y desarrollo) con el fin de incorporar el máximo de edificabilidad para el desarrollo inmobiliario en función de esa capacidad de soporte.

Frente al segundo modelo, la entidad considera importante incorporar en los instrumentos que lo desarrollan el componente económico, con el fin de facilitar la localización de actividades relacionadas con la vocación productiva de la ciudad, Estrategia de Especialización Inteligente, en esas áreas de expansión. Lo anterior, con el fin de acercar los empleos a la vivienda y con ello disminuir los tiempos de desplazamiento de los Bogotanos.

La política de equidad en el artículo 10 hace referencia “al acceso y disfrute democrático, igualitario y con calidad a las infraestructuras de servicios y equipamientos”, en sus objetivos específicos en el artículo 12 plantea la necesidad de “generar equipamientos sociales, básicos y complementarios inclusivos que provean servicios sociales a todos los grupos de población sin discriminación...”. En línea con los postulados de la política, en el tema de equipamientos de uso dotacional en salud, se recomienda que el POT sea más explícito en la necesidad de resolver el déficit de camas hospitalarias que actualmente presenta la ciudad, con un índice de 1,7 camas por cada 1.000 habitantes versus la recomendación de la OMS de 4,75 camas por cada 1.000 habitantes y ante lo anterior la necesidad de una estrategia que no solo busque “recuperar, adecuar y mantener los equipamientos existentes

en el Distrito”, sino también generar las condiciones normativas para ampliar sus infraestructuras en el territorio bien sea en la manzana donde se encuentran actualmente, como, en las manzanas adyacentes. Esto mismo, se propone para los equipamientos educativos que requieren de ampliación.

El artículo 14 del POT define la Política de competitividad como “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 alto valor agregado”. Sin embargo, la Cámara de Comercio de Bogotá recomienda a la Administración Distrital incorporar en dicha política la consolidación y fortalecimiento de las actividades económicas existentes en el territorio que hoy son las generadoras de empleo en la ciudad.

El artículo 15 establece el objetivo estratégico de la política de competitividad, el cual consiste en “lograr que para el año 2031, Bogotá haya generado las condiciones necesarias para que las empresas localizadas en su territorio incrementen la productividad, al apropiar las ventajas únicas que el Distrito Capital les ofrece en términos de generación y cualificación del capital humano, disponibilidad de tecnología, factores de producción, entornos físicos, institucionales y calidad de vida”. En ese sentido, la entidad recomienda incorporar la innovación como un factor necesario para generar valor agregado a la actividad económica de la ciudad.

El artículo 16 y 17, establece los objetivos específicos y estrategias de la política de competitividad, las cuales se mencionan a continuación:

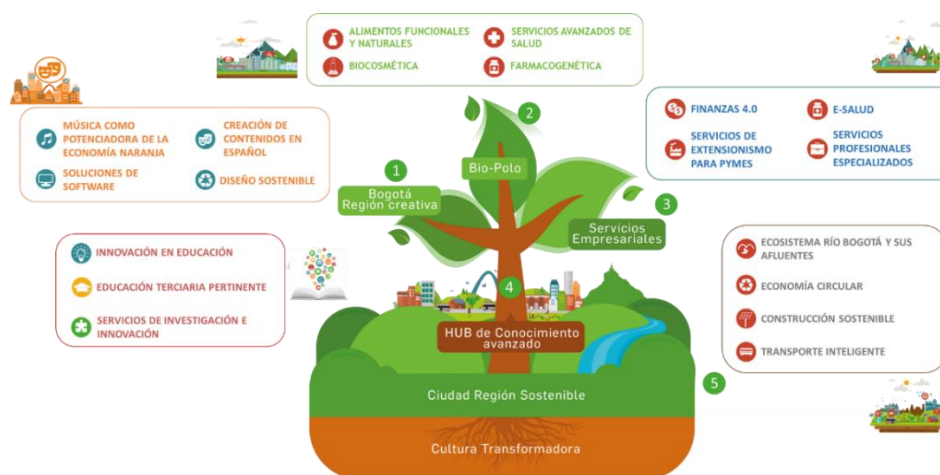
- I) Para “optimizar los tiempos y la seguridad de desplazamiento de las personas y las mercancías en beneficio de los ciudadanos y de las empresas”, se resaltan las siguientes estrategias:
  - i) “Promover la mezcla responsable de usos para minimizar los desplazamientos, dinamizando la Ciudad con una adecuada mitigación de impactos”. Como se mencionará más adelante en la estrategia normativa, la mezcla de usos es necesaria en la ciudad porque permitirá consolidar y fortalecer las actividades económicas existentes hoy en el territorio y generará la atracción de nuevas actividades. Sin embargo, las acciones de mitigación están más enfocadas a cumplir requisitos urbanísticos y ambientales que a mitigar los impactos que las actividades económicas generan sobre los usos residenciales.
  - ii) “Estructurar un sistema efectivo de logística y abastecimiento”. Aunque el POT incorpora el tema de carga y logística en el artículo 136, definición y componentes del subsistema de transporte de carga y logística, se recomienda definir y desarrollar todos sus componentes, en especial los centros de distribución de escala Regional – CEDIS y la Unidad de Logística Avanzada

Urbana y Zonal– ULA, los cuales solo son mencionados. Adicionalmente precisar la localización de las zonas de actividad de carga (terminales de carga y zona de abastecimientos).

iii) “Promover el desarrollo de infraestructura aeroportuaria de manera articulada con el entorno urbano, incrementado la conectividad regional”. Ante lo anterior, la CCB recomienda incluir esta zona como una actuación urbana integral prioritaria en el POT, la cual ha sido objeto de estudios desde el año 2003 y es un área de oportunidad estratégica para la localización de actividades económicas relacionadas con la actividad aeroportuaria y con la vocación productiva de la ciudad y la región, en el marco de la estrategia de especialización inteligente.

II) Para “promover la localización de actividades económicas estratégicas para el Distrito Capital asociadas a la cultura, turismo, innovación y conocimiento bajo el marco de la especialización inteligente y la industria naranja”, el POT propone estrategias dentro de las cuales se resaltan las siguientes:

i) “Generar incentivos en la norma urbanística e instrumentos para la localización de actividades económicas estratégicas e innovadoras, bajo el marco de la especialización inteligente”. Aunque el POT plantea la Estrategia de Especialización Inteligente como un eje central del ordenamiento territorial, su articulación todavía sigue siendo débil, ya que el POT se centra en la clasificación de los usos del suelo, dos distritos de innovación, diez áreas de desarrollo naranja y una zonas de interés turístico. Ante lo anterior, la entidad recomienda que sean involucrados en los documentos y cartografías las 5 áreas de especialización (Biopolo, Bogotá Región Creativa, Servicios Empresariales, Hub del Conocimiento y Bogotá Región Sostenible) y sus 19 nichos y que sus políticas, estrategias, programas y proyectos genere respuestas espaciales y normas particulares que contribuyan a fortalecer la vocación productiva de la ciudad y la región.



Fuente: Comisión Regional de Competitividad de Bogotá Cundinamarca – Secretaría Técnica CCB (2017).



En ese sentido, recomienda generar coherencia entre los objetivos, las directrices del plan y las consideraciones específicas y normativas, que de no presentarse afectaría el desarrollo empresarial. Así como también, articular con la política nacional TIC y de economía naranja, el Conpes de competitividad, entre otros, con las disposiciones planteadas en el POT.

Para el área de Biopolo, la entidad propone focalizar la inversión pública para el desarrollo de infraestructura de conectividad que contribuyan a acercar los insumos producidos en la región para su transformación y generación de valor en la ciudad. Además, en la clasificación de los usos del suelo incorporar actividades económicas relacionadas con la farmacogenética, biocosmética, laboratorios de pruebas para productos veterinarios, alimentos, aseo, farmacéuticos, químicos (materia prima), entre otros, actividades económicas que hacen parte de dicha área de especialización y que no se evidencia en el anexo 8 usos del suelo de urbano y de expansión.

Para la región creativa, la CCB propone desarrollar incentivos normativos que contribuyan a facilitar la localización de actividades económicas relacionadas con las industrias culturales, creativas y de contenido en el marco de los distritos especializados o áreas de desarrollo naranja propuestos en el proyecto de Acuerdo del POT.

Para el Hub de conocimiento, la entidad propone delimitar polígonos de conocimiento en áreas de influencia de zonas universitarias y empresariales que permitan articular las empresas y la academia o centros de investigación y desarrollo y generar Incentivos normativos a la localización de estas actividades en dichas áreas de la ciudad.

Para los Servicios empresariales, desarrollar incentivos a localización de las empresas relacionadas con esta área de especialización en zonas periféricas de la ciudad, mediante mezcla de usos y mayor edificabilidad u otro mecanismo normativo.

Para la Región sostenible, propone promover el uso de energías renovables, el desarrollo de parques logísticos o sitios de distribución asociados a corredores de integración regional (cadena logística y de abastecimiento) y la cadena de reciclaje en la ciudad. Frente a este último, la entidad propone incorporar la estrategia de logística inversa con respecto al tema de residuos en beneficio de la sostenibilidad ambiental del territorio. Para ello propone habilitar suelo para la localización de residuos de construcción y demolición RCD, ya que el POT solo plantea uno (Cantarrana B). Así mismo dentro de la ciudad permitir la localización de plantas de compostaje y en el cuadro de usos del suelo revisar todas las restricciones impuestas para la localización de bodegas de reciclaje, ya que esta va en contravía de la política de economía circular.

También, la CCB propone promover la conformación de parques tecnológicos dentro de los polígonos delimitados como distritos de innovación y en dichos lugares exigir un porcentaje de

usos asociados a la innovación y conocimiento y desde la Administración Distrital apoyarlos en la adquisición o gestión de suelo y gestión social, para su desarrollo en la ciudad. Así mismo generar incentivos para la construcción de equipamientos comunes especializados y complementarios a estas actividades, mediante renovación urbana y la reinversión de plusvalías en desarrollo del entorno.

- ii) “Proveer de infraestructuras necesarias para el desarrollo de actividades económicas asociadas a la cultura, al patrimonio cultura, la innovación y el conocimiento”. Frente a lo anterior, la CCB recomienda facilitar localización de actividades culturales, de innovación y de conocimiento en la ciudad, lo cual no se evidencia en las normas específicas del articulado como se podrá observar más adelante en la estructura social y económica y en la estrategia normativa.

Frente al tema de innovación, el POT solo plantea dos distritos de innovación uno en Alameda Entreparkes y otro en Puente Aranda, ante lo anterior, la entidad recomienda incorporar incentivos normativos (usos del suelo y edificabilidad), así como también, definir los instrumentos de planeación, gestión y financiación para el desarrollo de este tipo de proyectos en la ciudad.

En cuanto a los equipamientos de cultura y conocimiento, la CCB recomienda revisar la estrategia normativa, ya que el anexo 8 cuadro de usos del suelo urbano y de expansión limita su localización en las áreas de actividad residencial AAR2 y AAR3. En cuanto al patrimonio cultural, recomienda articular con mayor claridad el POT con los PEMP de la ciudad y principalmente con el del centro histórico, aprobado en el mes de abril del presente año.

- iii) “Fomentar el fortalecimiento y el crecimiento de hospitales y universidades”, estrategia que la entidad comparte. Sin embargo, en las áreas de actividad AAR2 y AAR3 del anexo 8 cuadro de usos del suelo urbano y de expansión no es posible ni implantar, ni ampliar las infraestructuras de los usos dotacionales de salud de escala urbana existentes en la ciudad. Por lo anterior, la CCB recomienda modificar el cuadro de usos urbano y de expansión como estaba planteado en la versión del 20 de noviembre del 2018 que si lo permitía. Así como también, generar estrategias e incentivos normativos que contribuyan a incrementar la capacidad asistencial y de servicio en los equipamientos tanto de salud como de educación.



turísticas. Así como también, incluir criterios de calidad y sostenibilidad en la prestación de servicios turísticos, desarrollo de proyectos de señalización turística peatonal, fortalecimiento de la estrategia de gestión para el aprovechamiento económico del espacio público en estas zonas, puesta en marcha de puntos de Información turística y la re identificación, localización y delimitaciones de nuevas zonas en la ciudad.

- III) Para “fortalecer la capacidad de Bogotá de atraer y mantener inversiones en su territorio” el POT propone estrategias dentro de las cuales se resalta “simplificar las normas urbanísticas para facilitar su aplicación”. Sin embargo, como se mencionará más adelante, aunque la Administración Distrital realizó un esfuerzo por construir una estrategia normativa sencilla, dicho propósito no se logra en el articulado porque son varios los componentes a revisar entre ellos: las áreas de actividad, los tratamientos, las zonas urbanas homogéneas, los usos del suelo en el anexo 8, mezcla de usos del suelo dotacionales en el anexo 14, los anexos 12 y 13 mitigación de impactos de los usos residenciales, comercio y servicios, industrial y dotacionales, los anexos 15 y 16 gráficos de edificabilidad y cuadro normativo por tratamiento urbanísticos, el anexo 11 cuadros de correspondencia de usos del suelo urbano, de expansión y rural, con las actividades económicas CIU. Ante lo anterior, se recomienda revisar la pertinencia de este último anexo 11 ya que no todas las actividades económicas están mencionadas allí. Ejemplo: algunas actividades económicas relacionadas con la sección H transporte y almacenamiento o las notarías o curadurías urbanas que no se encuentran en el código CIU. Su aplicación podría ser indicativa, más no taxativa dentro de la estrategia normativa.
- IV) Para “consolidar a Bogotá como una ciudad y territorio inteligente”, el POT propone las siguientes estrategias: i) Promover la infraestructura para el despliegue de servicio de tecnologías de información y telecomunicaciones; ii) Involucrar elementos tecnológicos en la movilidad y el transporte; iii) Incorporar infraestructuras tecnológicas necesarias para lograr hogares conectados e inteligentes y iv) Utilizar el mobiliario de la ciudad para desplegar tecnología que permita optimizar la prestación de los servicios públicos. Sin embargo, el componente de ciudad inteligente en el POT será objeto de reglamentación posterior a través del Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC. Ante lo anterior, la CCB propone reglamentar las acciones que requiere Bogotá como una ciudad inteligente en un decreto independiente donde se desarrolle el tema más allá de los servicios públicos y las tecnologías de la información y comunicación y no en el marco del plan maestro mencionado. Así mismo, propone incluir en el POT proyectos de corto, mediano y largo plazo que contribuyan a este propósito.

### 3.2 Modelo de ocupación del territorio

El artículo 22 indica los hechos regionales y en el numeral 2 señala que " Se consideran hechos regionales relacionados con la Estructura Funcional y de Soporte, los siguientes: 2.1. La infraestructura para el abastecimiento, distribución y tratamiento del recurso hídrico en la Región, así como aquellas que permiten el vertimiento de las aguas residuales. 2.2. El sistema de gestión integral de residuos sólidos en la Región. 2.3. La infraestructura nacional y regional de suministro del sistema energía y gas. 2.4. El sistema de movilidad regional y la infraestructura aeroportuaria. 2.5. El sistema de logística para el abastecimiento de mercancías como alimentos, materias primas, bienes de consumo, entre otros". Ante lo anterior, la CCB recomienda incorporar un numeral 2.6, relacionado con la infraestructura tecnológica y de telecomunicaciones en la región, que permita mantener de manera sostenida un relacionamiento más cercano entre el campo y la ciudad. En ese sentido, la entidad considera que este tipo de infraestructura darían mayor estabilidad a la dinámica natural de relacionamiento entre la ciudad y la región.

En el artículo 24 se hace referencia a los lineamientos para la articulación de Bogotá con la región, en el numeral 2, se menciona que "Los de acuerdos regionales que el Distrito Capital suscriba con las entidades territoriales tendrán en consideración las disposiciones del presente Título y los siguientes objetivos enmarcados bajo las políticas de ecoeficiencia, competitividad, equidad y gobernanza". Ante lo anterior, la CCB recomienda incorporar dentro de los criterios a tener en cuenta para la suscripción de acuerdos regionales entre el Distrito Capital y las Entidades Territoriales, el concepto de "vocación productiva y dinámica agroindustrial del territorio". Lo anterior, permitiría focalizar los esfuerzos y facilitar la articulación institucional con actores públicos y privados del departamento y del país.

En ese mismo artículo en el numeral 2.2. competitividad, el POT plantea "participar en la formulación de una visión de ordenamiento territorial que tenga como eje regional al Río Bogotá compartida con los municipios y el Departamento de Cundinamarca". En ese sentido, la entidad propone incorporar en la visión de ordenamiento territorial a formular a partir del POT, la visión construida en el marco del CIT "En el 2030, el área de influencia del CIT será una región reconocida en el ámbito nacional e internacional por la integración y optimización de las potencialidades de cada municipio, en torno a un desarrollo ambiental y alimentario sustentable, planificada estratégicamente, con una institucionalidad sólida en torno a una economía de servicios, agroindustrial, turística, industrial y logística, que nos permita ser competitivos, tecnificados e innovadores. Con una sociedad comprometida con la generación de su identidad y arraigo cultural, participativa y consciente de su corresponsabilidad social. Con un sistema de movilidad y transporte interconectado y articulado para toda la región. Logrando así mayor calidad de vida, reflejada en el bienestar y felicidad de su población".

Además, incorporar los proyectos acordados en el marco del CIT en el anexo 7 “proyectos y programas” en temas los siguientes temas:

- Ambientales: consolidar la estructura ecológica regional (EER) que integre los corredores ecológicos viales y de cuerpos de agua, de toda la Sabana de Bogotá, desde Facatativá hasta los cerros orientales. También, dar cumplimiento a la Sentencia del Río Bogotá, a partir de los proyectos de descontaminación y recuperación del río y alrededores y lineamientos para protección de suelos, así como el manejo de Cuencas Alta, Media y Baja del Río Bogotá.
- Conectividad regional: Regiotram del centro y norte, el Transmilenio hasta Sibaté y Siberia, la construcción de una terminal intermodal para occidente que integre el Regiotram, Transmilenio y los buses intermunicipales. Así mismo, la continuidad de vías de Bogotá hacia la región tales como: la Autopista Norte – Chía, Carrera séptima – Chía, Avenida Ciudad de Cali – Chía, Avenida Boyacá – Chía, Calle 170 – Cota – La Calera y Calle 127–Cota. Finalmente, la ampliación de la Vía Bogotá – Choachí y su conexión con la Perimetral de Oriente y construcción de la Calle 63 hasta el Aeropuerto ElDorado II, la construcción de ciclo-infraestructura entre Bogotá y los municipios y la recuperación del corredor y dinamización del tren turístico de la Sabana.
- Equipamientos regionales: el centro de acopio y distribución de alimentos para Bogotá y la Sabana, la construcción de un nodo logístico de abastecimiento de productos alimenticios en oriente en el municipio de Choachí y la plataforma logística en Soacha. Así como también, la creación de Sena regional de Chía y sedes de universidades en Chía – Cajicá - Zipaquirá, el Centro de ciencia, tecnología e innovación de Cajicá, el Centro de Educación Superior en Funza para Sabana Occidente y la terminal de transportes en Soacha, Zipaquirá y La Calera.
- Servicios públicos: definir las áreas para la disposición final de residuos sólidos de carácter regional, el proyecto eléctrico Nueva Esperanza y la planta de transformación de residuos sólidos en energía Bogotá - Zipaquirá.

### **3.3 Estructura ambiental y de espacio público.**

La estructura ambiental y de espacio público en la propuesta de POT está conformada por: i) la estructura ecológica principal, ii) el sistema de espacio público de permanencia, iii) el sistema de espacio público de circulación y iv) el sistema de drenaje sostenible. Las áreas de dicha estructura son: i) áreas protegidas del orden nacional y regional, ii) áreas protegidas del orden distrital, iii) corredores ecológicos, iv) parques y zonas verdes recreativas, v) plazas y plazoletas, vi) franjas funcionales del perfil vial y vii) áreas y elementos arquitectónicos privados afectos al uso público. Los elementos complementarios son: i) vegetación natural e intervenida, ii) mobiliario, iii)



señalización, iv) monumentos conmemorativos y objetos artísticos, v) infraestructuras complementarias, vi) construcciones temporales y vii) edificaciones de soporte al espacio público.

Sin embargo, para la intervención en la estructura ambiental y de espacio público se requiere la reglamentación de: planes de manejo, manual de parques y plazas, manuales de diseño de espacio público, manual de calles completas, plan director, manuales de paisaje urbano, entre otros. En ese sentido, la CCB recomienda en artículo 320 el cual hace referencia al sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación del POT incorporar un mecanismo de coordinación y articulación de dicha reglamentación con el fin de evitar vacíos y contradicciones entre normas.

El POT en el artículo 29 que hace referencia al suelo de protección y en el parágrafo 2 indica que “el Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica del Río Bogotá, ajustado y actualizado mediante Resolución Conjunta 0957 de 2019, fue incorporado como determinante en la revisión general del presente Plan y precisado con los estudios básicos de riesgos realizados conforme con los lineamientos determinados en el Decreto Nacional 1077 de 2015”. Ante lo anterior, la CCB recomienda a la Administración Distrital articular las decisiones de dicho plan con el POT, lo anterior con el fin de evitar incongruencias tanto cartográficas como normativas y con ello generar condiciones de seguridad jurídica a intervenciones y desarrollos que sobre el entorno del río Bogotá el POT plantea, principalmente en el marco del proyecto territorial estratégico de crecimiento Ciudad Río.

El POT en el artículo 32 establece las medidas de ordenamiento territorial para la mitigación de Gases de Efecto Invernadero – GEI, específicamente en el numeral 4 para la construcción sostenible señala “la promoción del uso eficiente del recurso hídrico y energético, la gestión de residuos y la movilidad sostenible en edificaciones nuevas, incluyendo la reglamentación que sea necesaria para el efecto”. Ante lo anterior, la CCB recomienda, incluir mecanismos, acciones e incentivos para la promoción de la construcción sostenible en nuevas edificaciones en todos los tratamientos urbanísticos planteados en la estrategia normativa.

El artículo 43 menciona los lineamientos generales de urbanismo y construcción sostenible, dentro los cuales señala entre otros, “la gestión integral y uso eficiente del recurso hídrico para el desarrollo del sistema de drenaje sostenible, la eficiencia energética e hídrica en edificaciones, la gestión integral de residuos y el aprovechamiento de los residuos sólidos y la infraestructura y promoción del sistema de movilidad sostenible y bajo en carbono del distrito”. Ante lo anterior, la entidad propone incorporar como lineamiento la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos para las edificaciones.

En ese mismo artículo en el numeral 6 se establece como lineamientos “incentivos para la implementación de medidas y criterios de construcción sostenible que la Política de Ecurbanismo y Construcción Sostenible determina”. Sin embargo, en el articulado no lo desarrolla. Ante lo anterior, la CCB propone incorporar los incentivos para promover la construcción sostenible con el

fin de reducir el GEI, así como también, los proyectos previstos por parte del Distrito para la implementación de las medidas en temas de construcción sostenible e incluir proyectos relacionados con la gestión integral de residuos y el aprovechamiento de los residuos sólidos, principalmente de demolición.

Los artículos 67 y 68 establecen los grados y perfiles de naturalidad con el fin de construir senderos, ciclorrutas, plazoletas e infraestructura para el disfrute de la población de los componentes de la estructura ambiental y de espacio público. En ese sentido y con el fin de proteger los ecosistemas de la ciudad y de la región, la entidad recomienda elaborar estudios previos como prerrequisito para aprobar intervenciones en dicha estructura, con el fin de evaluar y establecer la carga máxima que los componentes de la estructura ambiental y de espacio público puedan soportar.

Teniendo en cuenta que el espacio público en la propuesta de POT va de fachada a fachada (calles completas) y que el antejardín hace parte de dicho espacio, la CCB recomienda precisar las competencias de las entidades en intervenciones o aprovechamientos que sobre este se generen en la ciudad, ya que el antejardín hace parte de dos estructuras la ambiental y de espacio público y la funcional y de soporte (perfil vial) y en el anexo 6 “armonización de competencias de las entidades distritales relacionadas con la estructura ambiental y de espacio público y el subsistema vial” no se menciona.

Lo anterior, se evidencia en el artículo 378 que hace referencia a las transformaciones en el antejardín en las actuaciones urbanísticas de obra nueva, en el cual establece que “en los sectores con tratamientos urbanísticos de consolidación y renovación urbana la franja de antejardín existente debe ser cedida a título gratuito al Distrito como bien de uso público”. Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar dicha disposición ya que se convierte en una carga adicional para los empresarios que van a localizarse en esos territorios. Si la decisión de la Administración es mantenerla, propone indicar en el POT el procedimiento y los tiempos para la entrega de dicho antejardín.

El artículo 105 hace referencia a la localización de la publicidad exterior visual, el cual establece las condiciones y limitaciones para su localización, ejemplo de ello es el numeral 1.6 que indica que “sólo se podrá instalar un aviso por fachada y culata cuya dimensión será determinada por los estudios técnicos que desarrolle la Secretaría Distrital de Ambiente, en ningún caso se podrá exceder los 24 m2 para los avisos en culata. En área de actividad residencial AA-R1, solo podrá instalarse un aviso por fachada de predio, cuya dimensión no podrá superar 2 m2”. Ante lo anterior, la entidad recomienda revisar dicho artículo, ya que lo allí mencionado es contradictorio con el objetivo de promover comercio y servicios en el primer piso en toda la ciudad.

El párrafo 1 del artículo en mención, establece que “la Secretaría Distrital de Ambiente, en el marco de sus funciones y competencias, deberá reglamentar y establecer las condiciones de ubicación, instalación y exhibición de la publicidad exterior visual a la que se refiere el presente



artículo”. En ese sentido, la CCB recomienda indicar en el POT los contenidos mínimos y fijar los tiempos de dicha reglamentación. Frente a los contenidos mínimos propone la generación de espacios de participación con las empresas que hace parte de esta industria, con el fin de conocer los estudios de soporte de las acciones y medidas a tomar por parte del Distrito, así como, el impacto que las mismas generarán en dicha industria.

El parágrafo 2 del mismo artículo indica que “Salvo en los paneles publicitarios, exceptúese de las prohibiciones consagradas en el numeral 1 de este artículo a la Publicidad Exterior Visual que se instale en virtud de los contratos de concesión que incluyan mobiliario urbano asociado al sistema de transporte público y/o módulos simples de venta u otros módulos con fines culturales, deportivos, institucionales o turísticos, entre otros, autorizados por el Distrito Capital”. Ante lo anterior, la CCB reitera revisar dicho artículo, ya que genera un desequilibrio con los demás empresarios de esta industria y va en contravía de lo planteado en la política de competitividad del POT que como se mencionó anteriormente “busca promover la localización de actividades económicas asociadas a la estrategia de especialización inteligente y a la industria naranja”.

### **3.4 Estructura funcional y de soporte.**

Esta estructura está conformada por el sistema de movilidad y el sistema de servicios públicos. Sin embargo, los componentes del sistema de movilidad son descriptivos, es decir, indican en qué consiste el subsistema vial, el subsistema de transporte (subsistema de transporte no motorizado, subsistema de transporte público de pasajeros, subsistema de transporte de carga y logística y subsistema de ordenamiento de estacionamientos) y el subsistema de tráfico inteligente, pero no los desarrolla, ya que dichos subsistemas son objeto de reglamentación a través de instrumentos como el Plan de Movilidad, manual de diseño geométrico de vías urbanas de Bogotá, manual de calles completas, entre otros. Ante lo anterior, la entidad recomienda a la Administración Distrital establecer los lineamientos o condiciones mínimas que debe contener tanto el plan como los manuales, los cuales permitirá realizar las intervenciones en el territorio.

En el artículo 112 que hace referencia a la clasificación, tipología y sección del subsistema vial, indica que las vías expresas definidas en el artículo 109 podrán generarse en las vías con secciones V0 a V3. No obstante lo anterior, se debe tener presente la realidad en términos de infraestructura de la ciudad, la cual no avanza en los tiempos y costos requeridos, por tal razón la CCB propone la utilización de instrumentos como las Asociaciones público privadas - APP para construir vías hasta con perfil V4, con el fin de desarrollar infraestructura vial y con ello generar conectividad en la ciudad.

En el artículo 115 el sistema distrital de gestión y conservación de la infraestructura busca “la planeación y ejecución de los programas y proyectos de construcción y conservación de la

infraestructura del subsistema vial y de transporte del Distrito”, por tal razón la CCB recomienda, que en el programa de ejecución se incorpore proyectos mantenimiento y rehabilitación de vías en zonas estratégicas de la ciudad, lo anterior, con el fin de no dejar avanzar el deterioro de dicha infraestructura de soporte en la ciudad construida y de mantener las condiciones de las nuevas vías a construir como parte de las cargas urbanísticas que los promotores inmobiliarios deben entregar a la ciudad tanto en zonas de renovación urbana, como en áreas de desarrollo. Así como también, incorporar proyectos de vías perimetrales que contribuyan a la integración con la región.

El artículo 117 define los componentes de la red de infraestructura para transporte no motorizado, la red de movilidad peatonal y la red de ciclo infraestructura. A su vez, en el artículo 120 define la tipología de la red de ciclo infraestructura la cual “es destinada para el uso extensivo de la bicicleta como medio alternativo de transporte”. Ante lo anterior, la CCB recomienda que en el anexo 7 se incorporen proyectos que den continuidad a la infraestructura existente para el uso de la bicicleta con el fin de generar una red como lo plantea el POT y articulado a otros modos de transporte. Al igual que se incluya infraestructura complementaria como señalización, mobiliario, entre otros, que contribuya a la seguridad de los bicisuarios en las intersecciones frente a otros medios de transporte.

El artículo 124 define la red de corredores de alta capacidad del SITP como “corredores o líneas que atienden modos de transporte masivo de alta capacidad o de mediana capacidad y alta eficiencia, flexibles o rígidos que están segregados de otros medios de transporte. Estos corredores serán operados principalmente por tecnologías de tipo BRT”. Frente a lo anterior, la CCB recomienda, que los nuevos proyectos troncales propuestos anexo 7 “proyectos y programas” alimenten el sistema Metro en desarrollo, en la medida que el mismo crezca y sus líneas se expandan por la ciudad.

En cuanto a la red férrea de integración regional el artículo 126 plantea que “estas líneas deberán estar articuladas con los demás componentes del SITP”, limitándose única y exclusivamente a ellas. La red férrea de la ciudad también puede ser usada en horarios nocturnos, por ejemplo, para el transporte de carga. En este sentido, la CCB recomienda que además de articularse con los componentes del SITP, se articulen también con los componentes del subsistema de transporte de carga necesarios para el intercambio de mercancías.

En el anexo 7 “proyectos y programas” plantea como proyectos estructurantes del sistema vial y de transporte una lista de vías, intersecciones, bicicorredores, troncales de Transmilenio, Metro de Bogotá, corredores férreos y cables. Ante lo anterior, la entidad recomienda incluir en el POT proyectos integrales que incorporen los diferentes modos de transporte, con el fin de promover la multimodalidad de la ciudad y en ese sentido, articule las troncales de Transmilenio, corredores férreos y cables, vías e intersecciones y bici corredores y la red de movilidad peatonal.

Por otro lado, el artículo 136 define los componentes del subsistema de transporte de carga y logística tales como: corredores de carga y mercancía, zonas de actividades de carga y zonas de

actividad industrial. Sin embargo, dicho subsistema será objeto de reglamentación por parte de la Secretaría de Movilidad a través del plan sectorial de manejo de mercancías. Ante lo anterior y teniendo en cuenta que el transporte de carga es fundamental para la competitividad de la ciudad y la región, la CCB propone que el POT incorpore una visión intermodal para el manejo y transporte de carga y mercancía articulando los sistemas férreos, viales y aeroportuarios.

Frente a los componentes propuestos, precise la localización de las zonas de actividad de carga: terminales de carga, zona de abastecimientos, entre otros. En ese mismo sentido, recomienda que definan los centros de distribución de escala Regional– CEDIS y la Unidad de Logística Avanzada Urbana y Zonal– ULA, así como también, se establezcan las condiciones para su ubicación y desarrollo en la ciudad, ya que el POT solo los menciona. Además, propone que se incorpore en dicho subsistema las Plataformas Logísticas, las cuales permiten dar respuesta a las nuevas dinámicas de transporte de carga en la ciudad.

El artículo en mención en los corredores de carga y mercancías incorpora “la utilización de las vías y estaciones ferroviarias como corredores logísticos para la movilización de carga y mercancía, tanto existentes y proyectadas, será armonizada por la Secretaría Distrital de Movilidad con los proyectos de transporte”, sin embargo, no lo desarrolla. Ante lo anterior, la CCB recomienda generar alternativas claras para llevar a cabo la articulación entre zonas de actividades de carga, zonas de actividad industrial, las plataformas multimodales con el componente vial y con el férreo, ya que el POT no lo desarrolla ni en el articulado, ni se evidencia en la cartografía.

Así mismo, propone generar nodos que faciliten el intercambio de mercancías entre diferentes tipos de vehículos y faciliten la distribución de última milla para comercios tradicionales. Los nodos pueden ser de diferentes tipos: i) Bahías y zonas de descargue: zonas exclusivas para descargues, que estén controladas con parquímetros; ii) Plataformas de cross docking temporales: ubicada en sitios de bajo uso en algunas franjas horarias, ejemplo: estadio o coliseo, centros comerciales, entre otros, se debe permitir el acceso a vehículos tipo TM, que realicen transbordo a vehículos más pequeños para distribución local. iii) Área y zonas de reparto de proximidad: para zonas de difícil circulación como el centro, ubicar parqueos donde se permita el transbordo a vehículos tipo triciclo y eléctricos.

En cuanto al artículo 137 se plantea la necesidad de adopción de un Plan Sectorial de Manejo de Mercancías, el cual se concibe como “un instrumento para la organización de la movilidad de vehículos destinados al transporte de mercancías, que tiene por objeto aliviar zonas críticas del Distrito Capital en las cuales se desarrollan maniobras de carga y descarga y que estén generando impactos negativos”. Ante lo anterior, la CCB propone que dicho plan incorpore políticas públicas acorde a las necesidades y demandas logísticas actuales y futuras, así como, a los desafíos generados por nuevos esquemas de comercio como el e-commerce, a los retos en materia de movilidad sostenible y calidad del aire y por el surgimiento de nuevas tecnologías para soluciones de última milla. Adicionalmente, propone que dicho plan incorpore lo siguiente:

- i) El mecanismo de reporte de movimiento de carga (Manifiesto de Origen Destino) del Ministerio de Transporte en el Registro Nacional Despachos de Carga por Carretera, para contar con información que permita tomar decisiones efectivas alrededor de la distribución urbana de mercancías en la ciudad.
- ii) La generación de mecanismos e incentivos para promover buenas prácticas de logística sostenible y colaborativa en las empresas de Bogotá, como programas de reconocimiento financiero y fiscal (deducciones) y la creación de sellos para compañías que incorporen vehículos con bajo impacto ambiental o iniciativas de cargue y descargue nocturno, de reducción de gases de efecto invernadero o de distribución compartida.
- iii) Estrategias para el análisis de cargue y descargue para Bogotá que permita identificar los requerimientos mínimos en términos de infraestructura, logística, seguridad y demás aspectos relevantes que igualmente debe prever la Administración Distrital, así como plantear acciones claras frente al receptor final, para la estandarización de procesos de cargue y descargue de mercancía, en las cuales se prevean medidas y prácticas colaborativas que garanticen la eficiencia en la entrega.

En cuanto a los estacionamientos, el artículo 141 hace referencia a las condiciones para el estacionamiento en vía, el artículo 142 al ordenamiento de estacionamiento público fuera de vía y el artículo 143 a los estacionamientos disuasorios fuera de vía. Ante lo anterior, la CCB propone que en dichos estacionamientos se contemple la instalación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en sitios estratégicos de la ciudad, lo anterior con el fin de promover la movilidad sostenible y mejorar las condiciones de calidad del aire en la ciudad.

Frente a los estacionamientos disuasorios fuera de vía los cuales “deben ubicarse próximos o dentro de las estaciones de transporte público (portales, centros de intercambio modal o terminales) para facilitar el transbordo e intermodalidad entre distintos modos de transporte”, la CCB recomienda indicar en el POT su localización y propone ante la dinámica de crecimiento de la ciudad hacia la periferia y municipios cercanos a Bogotá o del primer anillo, desarrollar dichos estacionamientos en estas zonas de la ciudad.

El artículo 144 señala los “componentes y definición del subsistema de tráfico inteligente”, dentro de los cuales se encuentra los centros de información sobre la operación del tráfico, el sistema de vigilancia de la operación del tráfico y centro de control del sistema de movilidad. Ante lo anterior, la entidad recomienda contemplar no solo la implementación de tecnologías de información tales como: sensores de detección de vehículos, cámaras de televisión, señalización dinámica, equipos de telecomunicaciones, sino también, incorporar big data e inteligencia artificial para el aprovechamiento de la información y generación de estrategias que contribuyan a mejorar la movilidad en la ciudad.

El centro de control del sistema de movilidad incluye “las instalaciones físicas, estacionamientos inteligentes y las tecnologías de apoyo a las entidades de control de la movilidad urbana para hacer efectivo el cobro por el uso de determinadas infraestructuras del sistema de movilidad, por congestión, por contaminación ambiental y/o accidentes de tránsito”. Ante lo anterior, la CCB propone en los estacionamientos inteligentes, se incluyan las electrolinerías con tecnologías de monitoreo.

Frente a la movilidad eléctrica, la CCB propone incorporarla como un instrumento que contribuya a promover la movilidad sostenible y las ciudades inteligentes y para ello plantea continuar con el modelo de taxis eléctricos, así como también, la generación de incentivos que contribuya y faciliten el desarrollo de la infraestructura de recarga en edificios de vivienda, oficinas, centros comerciales, parqueaderos y grandes superficies, a través de beneficios como una mayor edificabilidad. Lo anterior debido a que aunque el POT en los artículos 361 al 363 desarrolla el tema frente a las condiciones de localización de electrolinerías y de la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos, no menciona los incentivos para su promoción y localización en la ciudad.

Frente al sistema de servicios públicos, el cual es definido en el artículo 151, 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.

El artículo 153 establece que “las empresas de servicios públicos domiciliarios, las empresas prestadoras de las tecnologías de la información y las comunicaciones y los urbanizadores, deberán soterrar las redes de servicio de energía eléctrica, alumbrado público y las redes de las tecnologías de la información y las comunicaciones”, indicando unas prioridades según el tratamiento urbanística. Ante lo anterior, la CCB reitera su propuesta de incorporar en el programa de ejecución proyectos de corto, mediano y largo plazo que contribuyan al logro de esta apuesta por parte de las empresas de servicios públicos domiciliarios y las empresas prestadoras de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

El artículo 162 establece acciones estratégicas del sistema de residuos sólidos y artículo 163 define el subsistema de residuos sólidos ordinarios no aprovechables, temas que el POT desarrolla de manera general. Ante lo anterior, la entidad recomienda complementar las acciones propuestas como la de incentivar la implementación de proyectos y programas para el tratamiento de los desperdicios generados en los procesos productivos de los sectores relacionados con la industria de la moda, tales como textil y cuero, entre otros. Así mismo, propone incentivar la implementación de prácticas de economía circular, tanto para los desperdicios generados en la fuente (industria) como para la disposición final en el post-consumo.

Frente a los residuos hospitalarios en el artículo 169, el POT no hace referencia a la implementación de sistemas alternativos de tratamiento de los residuos, los cuales están autorizados por la

normatividad nacional vigente y se constituyen alternativas más seguras y de menor impacto ambiental. Ante lo anterior, la entidad recomienda incluirlos e incentivar su implementación en el POT de la ciudad.

En ese mismo artículo, el cual hace referencia al subsistema de residuos especiales, peligrosos y otros, en su desarrollo no se mencionan los neumáticos fuera de uso, los aparatos eléctricos y electrónicos, entre otros. Ante lo anterior, la CCB recomienda a la Administración Distrital revisar este tema y señalar en el POT los lineamientos y acciones necesarias que contribuyan al manejo adecuado de dichos residuos.

El artículo 170 hace referencia a los puntos verdes y puntos limpios y el artículo 472 señala las condiciones urbanísticas para la localización. Ante lo anterior, la CCB recomienda para su implementación, que en los planes parciales de desarrollo y de renovación urbana se exijan áreas mínimas, con el fin de promover estos puntos en los nuevos desarrollos de la ciudad. Para ello propone adicionar un párrafo en el artículo 472 que indique que se debe dejar para implantación de puntos limpios un área mínima de 2.000 m<sup>2</sup> para planes parciales de desarrollo y un área mínima de 1.000 m<sup>2</sup> para planes parciales de renovación urbana, las cuales serán descontarán de las cargas urbanísticas o serán compensarán con mayor edificabilidad.

El artículo 180 establece los lineamientos para la localización de infraestructuras asociadas a la Subsistema de Fuentes No Convencionales de Energía Renovable-FNCER, en el numeral 3 indica que “la Administración Distrital podrá generar incentivos a la autogeneración de energía, definida como la actividad realizada por personas naturales o jurídicas que producen energía eléctrica principalmente para atender sus propias necesidades” y en el numeral 4 indica “incentivos urbanísticos a una construcción sostenible integral: SUDS, FNCER”, Sin embargo, el POT no los desarrolla. Ante lo anterior, la CCB recomienda incluir la infraestructura pública (edificios públicos, colegios, etc.) como áreas priorizadas para la localización de infraestructuras asociadas a FNCER, así como, definir y desarrollar los incentivos asociados a la construcción sostenible integral.

El artículo 181 hace referencia al subsistema de Gas Natural Domiciliario, el cual es descriptivo y no indica las acciones a desarrollar. Ante lo anterior, la CCB recomienda para este subsistema y los demás que hacer parte del sistema de servicios públicos, desarrollar los contenidos necesarios que contribuyan a una planeación integral de la ciudad.

### **3.5 Estructura social y económica.**

Esta estructura está conformada por los tejidos residencial, tejido económico construido (tejido económico construido aglomerado y no aglomerado y las áreas estratégicas de oportunidad social y económica), el patrimonio cultural construido, el sistema de equipamientos (subsistema de

equipamientos sociales, básicos y complementarios) y las categorías de desarrollo restringido y áreas para la producción agrícola y ganadera y de explotación de recursos naturales en el suelo rural.

El artículo 188 hace referencia al Tejido Económico Construido y señala que “se identifican tres clases de tejido económico construido: el aglomerado, el no aglomerado, y las áreas estratégicas de oportunidad económica”. Frente al tejido económico construido no aglomerado menciona que “se integra por áreas de desborde de la actividad económica que según su dinámica de expansión pueden ser: áreas económicas irradiadas, áreas económicas ramificadas y áreas económicas dispersas”. Sin embargo, esta última no se desarrolla. Ante lo anterior, la entidad recomienda definir y desarrollar todos los componentes de dicha estructura, ya que son fundamentales para lograr al modelo de ciudad propuesto en el POT.

En el numeral 3 del artículo en mención establece que “las áreas estratégicas de oportunidad social y económica se clasifican en: áreas de oportunidad para el desarrollo de la economía naranja, distritos de innovación, zonas de interés turístico y ámbitos estratégicos de escala zonal”. Frente a las áreas de desarrollo naranja - ADN, las cuales el POT en su artículo 188 las define como “las áreas estratégicas de la ciudad donde existe vocación o potencial para la localización de actividades culturales y creativas, y sus encadenamientos”, la CCB recomienda actualizar la descripción de la localización de algunas ADN planteadas en el Documento Técnico de Soporte para que guarde relación con la delimitación real de los polígonos que aparecen en el Plano No. 18 “Estructura Social y Económica” y el Plano 42 “Áreas de Actividad”.

Adicionalmente, actualizar la nota de pie de página asociada a las vocaciones de las ADN planteadas en la “Tabla 126 Localización y vocación de las ADN” del DTS, puesto que, las actividades económicas relacionadas con las ADN se encuentran en la tabla 20 del anexo 11 “cuadros de correspondencia de usos del suelo urbano, de expansión y rural, con las actividades económicas CIU de acuerdo con la “Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas” elaborada por el DANE Revisión 4.0 adaptada para Colombia 2012”.

Así mismo, en el Plano No. 18 “Estructura Social y Económica” y el Plano 42 “Áreas de Actividad”, se ubica el polígono del ADN Parque 93, pero no aparece en la “Tabla 126 Localización y vocación de las ADN” en el DTS en mención, la cual requiere ser actualizada en su contenido. Frente a dicho plano fue eliminado el ADN de Fontibón, el cual debería guardar coherencia con los ADN del Plano 42 “Áreas de Actividad” donde sí aparece señalado. Ante lo anterior, la CCB recomienda incluirlo tal como estaba en el plano de la versión anterior del POT (20 de noviembre de 2018).

En cuanto a los Distritos de innovación, los cuales el POT en su artículo 188 los define como “las áreas que, por su localización estratégica o sus condiciones físicas particulares, tienen el potencial para la localización de actividades económicas de mayor valor agregado relacionadas con la ciencia, la tecnología y la información, localizados en sectores como Puente Aranda y en la Actuación Urbana Integral Alameda Entre Parques”. Sin embargo, los centros de desarrollo tecnológico y de ciencia,



tecnología e innovación, entre otros, no se evidencian en la estrategia normativa como usos del suelo.

Ante lo anterior, la CCB propone incluirlos en dicha estrategia, así como también, promover la conformación de parques tecnológicos dentro de los polígonos delimitados como distritos de innovación. En ese sentido, propone para el desarrollo de dichos parques, un porcentaje de usos asociados a la innovación y conocimiento y desde la Administración Distrital apoyarlos en la adquisición o gestión de suelo y gestión social. También, generar incentivos normativos (flexibilidad de usos y mayor edificabilidad) para la construcción de equipamientos comunes especializados y complementarios a estas actividades, mediante renovación urbana y la reinversión de plusvalías en desarrollo del entorno.

Frente a las Zonas de Interés Turístico – ZIT, el POT en el artículo 188 las define como “las áreas de oportunidad de la ciudad que concentran usos del suelo relacionados directamente con las actividades soporte para el desarrollo de la actividad turística, tales como servicios turísticos y complementarios, espacios públicos de permanencia, principalmente parques, plazas y plazoletas, y atractivos turísticos de jerarquía nacional e internacional”. Ante lo anterior, la CCB recomienda generar incentivos diferenciadores en las zonas de interés turístico para el desarrollo de estas actividades económicas frente a cualquier otra zona en la ciudad.

Ante lo anterior, y teniendo en cuenta que la estructura social y económica propuesta se desarrolla a través de distritos, la CCB recomienda incorporar el Distrito de Ferias, Eventos y Convenciones, en el entorno del recinto ferial Corferias y del centro de convenciones Ágora Bogotá, el cual requiere en su entorno actividades económicas relacionadas con el turismo de eventos, congresos y convenciones, con el fin de hacer atractiva la ciudad a nivel internacional en este tipo de turismo. Así mismo, incorporar el Distrito de ferias, eventos y convenciones en el listado de proyectos y programas del POT anexo 7, como un proyecto detonante que contribuya a la transformación de dicho territorio de gran importancia para la ciudad.

En la estructura social y económica artículo 188 y en el artículo 335 que hace referencia a los Distritos Creativos para el Desarrollo de la Economía Naranja – ADN- y Zonas de Interés Turístico – ZIT-, la CCB propone incluir los Distritos de Moda en zonas tradicionales como Chapinero, el Restrepo y el Centro de la ciudad, con el fin de generar oportunidades y condiciones que incentiven la comercialización de las marcas de Bogotá adicionales a los centros comerciales, cuyas condiciones por el número empresas en calles comerciales tienen el potencial para convertirse en dichos distritos, pero que requieren procesos de recuperación e intervenciones territoriales, orientadas a crear una experiencia de compra atractiva, que involucre conceptos de desarrollo urbano incluyente, con el fin de posicionar a Bogotá como una plataforma de moda, a través de estos distritos.



Además, propone incluir los Distritos Financieros y Empresariales de la Calle 72, Calle 26, Centro Internacional, entre otros, con el fin de fortalecer y consolidar las actividades económicas de servicios empresariales existentes en el territorio y atraer nuevas que contribuyan a posicionar a Bogotá como una ciudad de servicios a nivel internacional, teniendo en cuenta que de las 498 mil empresas ubicadas en la ciudad, el 48% corresponden al sector servicios.

El artículo 25 hace referencia al modelo de ocupación urbano y entre otros “propende por la ubicación estratégica y accesible a los servicios sociales”. El artículo 205 define el sistema de equipamientos el cual busca “garantizar una cobertura equilibrada y equitativa, superando los déficits existentes y previendo las demandas futuras” de la población, de tal forma que se genere un mejoramiento de la calidad de vida”. Ante lo anterior, la estrategia normativa no puede constituirse en una talanquera para la modernización o ampliación de los dotacionales existentes, menos si se tiene en cuenta los déficits descritos anteriormente en este documento en el caso de los equipamientos de salud.

Por ello, la CCB propone que las normas urbanísticas incentiven el mejoramiento continuo de los equipamientos existentes y su consolidación como enclaves productivos y de bienestar social. Así como también, que en dichas normas se definan de manera explícita los mecanismos mediante los cuales los usos dotacionales existentes pueden beneficiarse de los índices de ocupación y edificabilidad señalados en el articulado, incorporando un radio de intervención a nivel de manzana o de varias manzanas, de modo que se estimule la ampliación de sus infraestructuras y el mejoramiento de los equipamientos de salud y educación consolidados en la ciudad.

Aunque el POT en sus políticas, objetivos y estrategias señalan que facilita la localización de los equipamientos en la ciudad, el cuadro anexo No. 13 “Mitigación de impactos uso dotacional”, dificulta la ampliación de sus infraestructuras en el territorio. Ejemplo de ello es la exigencia de un área de transición para aglomeraciones de personas o que cuente con un carril adicional de acceso por acumulación de vehículos de acceso al interior del predio, entre otros, para los usos dotacionales existentes. Ante lo anterior, la entidad recomienda establecer un régimen de mitigación de impactos diferenciado para los usos dotacionales y aquellos que se desarrollan en inmuebles de interés cultural BIC, ya que son infraestructuras consolidadas y difícilmente modificables dada la naturaleza de los servicios que prestan y los niveles de ocupación que presentan actualmente.



contradicciones entre ellas y modificaciones de manera constante a la infraestructura de dichos dotacionales existentes en el territorio.

### 3.6 Estrategia Normativa

La estrategia normativa en el suelo urbano y de expansión urbana según lo establecido en el artículo 233 está compuesta por: el modelo de ocupación del territorio, las estructuras del territorio, la forma urbana y de ocupación de la ciudad – Zonas Urbanas Homogéneas, las áreas de actividad, los usos del suelo permitidos y su mitigación de impactos, los tratamientos urbanísticos, los sectores normativos y el código de norma urbana y las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ).

Aunque la propuesta de la estrategia normativa trató de simplificarse eliminando la asignación de norma a través de las UPZ como una política orientada a mejorar la competitividad, ésta es confusa y no facilita su comprensión, lo anterior debido a:

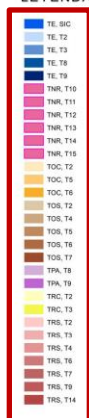
Primero, articula el modelo de ocupación y las estructuras del territorio a las cuales la entidad realizó recomendaciones y propuestas en los apartes anteriores.

Segundo, dicha estrategia contempla un nuevo concepto Zonas Urbanas Homogéneas (ZUH), según lo señalado en el artículo 234 hace referencia a la metodología de asignación de la norma urbanística general en el suelo urbano y de expansión urbana y en el cual las define como “la identificación de las zonas de la ciudad que presentan características análogas en cuanto a los trazados urbanos y las tipologías arquitectónicas”, estas son siete (7) con veinticuatro (24) categorías, cada una con una sigla:

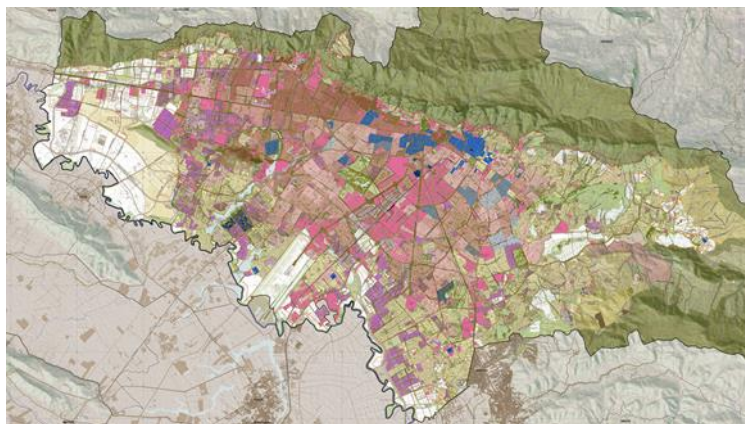
- TRS - Trazado Regular Simple, cinco (5) categorías
- TE - Trazado Especial, cinco (5) categorías
- TOS - Trazado Orgánico Simple, cuatro (4) categorías
- TPA - Trazado por Agrupación, dos (2) categorías
- TRC - Trazado Regular Complejo, una (1) categoría
- TOC - Trazado Orgánico Complejo, una (1) categoría
- TNR - Trazado no Residenciales, seis (6) categorías

Frente a la cartografía, el plano No. 41 que corresponde a las Zonas Urbanas Homogéneas, en la leyenda contiene 30 categorías y el articulado 24 categorías como se mencionó anteriormente. Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar la leyenda en el plano en mención, así como incorporar una gama de colores más diversa para facilitar la identificación de dicha categoría, su lectura y su comprensión.

LEYENDAS



TRAZADO  
 TRS - Trazado regular simple  
 TRC - Trazado regular complejo  
 TOS - Trazado orgánico simple  
 TOC - Trazado orgánico complejo  
 TE - Trazado Especial  
 TNR, T10  
 TNR - Trazado por agrupación  
 TNR, T11  
 TNR, T12  
 TNR, T13  
 TNR, T14  
 TNR, T15  
 TOC, T2  
 TOC, T5  
 TOC, T6  
 TOC, T7  
 TOC, T8  
 TOC, T9  
 TOC, T10  
 TOC, T11  
 TOC, T12  
 TOC, T13  
 TOC, T14  
 TOC, T15  
 TOC, T16  
 TOC, T17  
 TOC, T18  
 TOC, T19  
 TOC, T20  
 TOC, T21  
 TOC, T22  
 TOC, T23  
 TOC, T24  
 TOC, T25  
 TOC, T26  
 TOC, T27  
 TOC, T28  
 TOC, T29  
 TOC, T30  
 TOC, T31  
 TOC, T32  
 TOC, T33  
 TOC, T34  
 TOC, T35  
 TOC, T36  
 TOC, T37  
 TOC, T38  
 TOC, T39  
 TOC, T40  
 TOC, T41  
 TOC, T42  
 TOC, T43  
 TOC, T44  
 TOC, T45  
 TOC, T46  
 TOC, T47  
 TOC, T48  
 TOC, T49  
 TOC, T50  
 TOC, T51  
 TOC, T52  
 TOC, T53  
 TOC, T54  
 TOC, T55  
 TOC, T56  
 TOC, T57  
 TOC, T58  
 TOC, T59  
 TOC, T60  
 TOC, T61  
 TOC, T62  
 TOC, T63  
 TOC, T64  
 TOC, T65  
 TOC, T66  
 TOC, T67  
 TOC, T68  
 TOC, T69  
 TOC, T70  
 TOC, T71  
 TOC, T72  
 TOC, T73  
 TOC, T74  
 TOC, T75  
 TOC, T76  
 TOC, T77  
 TOC, T78  
 TOC, T79  
 TOC, T80  
 TOC, T81  
 TOC, T82  
 TOC, T83  
 TOC, T84  
 TOC, T85  
 TOC, T86  
 TOC, T87  
 TOC, T88  
 TOC, T89  
 TOC, T90  
 TOC, T91  
 TOC, T92  
 TOC, T93  
 TOC, T94  
 TOC, T95  
 TOC, T96  
 TOC, T97  
 TOC, T98  
 TOC, T99  
 TOC, T100



Tercero, en ese mismo artículo el POT propone cuatro (4) áreas de actividad con quince (15) categorías, las cuales “corresponden a los suelos que en razón de las dinámicas urbanas y su vocación socioeconómica se les asigna un determinado régimen de usos”, cada una con su respectiva sigla:

- AA- R - Áreas de Actividad Residencial, cuatro (4) categorías
- AA-M - Áreas de Actividad Múltiple, cinco (5) categorías
- AA-D - Áreas de Actividad Dotacional, dos (2) categorías
- AA-I - Área de Actividad Industrial, cuatro (4) categorías

El artículo 333 hace referencia al "Área de Actividad Industrial - AAI código AA-13 categoría Industrial en las Localidades de Puente Aranda y Fontibón e indica que “Corresponde a los sectores localizados en la localidad de Puente Aranda y al oriente de la Avenida Boyacá dentro de la Localidad de Fontibón, incluye un sector de "Distrito de Innovación" en el cual se incentiva el desarrollo de actividades señaladas en la Tabla 22 “Actividades Económicas CIU Industriales Estratégicas” contenida en el Anexo No. 11 “Correspondencias de Actividades Económicas CIU y usos del suelo”. Sin embargo, la tabla 22 hace referencia a las actividades económicas CIU industriales incompatibles con el uso residencial o área de actividad residencial en el suelo urbano y rural, lo cual genera confusión. En ese sentido, la CCB recomienda revisar la correspondencia de las tablas de los anexos con el articulado.

Cuarto, además los usos del suelo que es definido en el POT como la “destinación asignada al suelo de conformidad con las actividades que se pueden desarrollar”. Los usos pueden ser principales, complementarios, conexos y restringidos. Estos se clasifican en:

- R - Residencial, con tres (3) categorías: R1 - Vivienda Unifamiliar, R2 - Multifamiliar y R3 - Colectiva.
- CS - Comercio y Servicios, con treinta (30) categorías:

- CS - Comercio y Servicios Generales, seis (6) categorías
  - SAI - Servicios de Alto Impacto, nueve (9) categorías
  - SAR - Servicios Artísticos y Recreativos, cinco (5) categorías
  - ST - Servicios de Alojamiento Turístico, cuatro (4) categorías
  - SO - Servicios de oficinas, dos (2) categorías
  - SP - Servicios de parqueaderos
  - SL - Servicios de Logística, tres (3) categorías
- I - Industria, con cuatro (4) categorías: IA - Industria Artesanal, IP - Industria Pequeña, IM - Industria Mediana, IG - Industria Grande.
  - Equipamientos Sociales, con diecisiete (17) categorías:
    - ED – Educativo, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - SA – Salud, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - CT – Cultura, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - IB - Integración y Bienestar Social, tres (3) categorías, tres (3) escalas urbana, zonal y zonal especial
    - DE - Deportivos y Recreativos, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - PA - Participación Social, dos (2) categorías, dos (2) escalas urbana y zonal.
  - Equipamientos Básicos, con diez (10) categorías:
    - SJ - Seguridad Ciudadana, Convivencia y Justicia, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - AP - Administración Pública y Atención a la Ciudadanía, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - AB - Abastecimiento de Alimentos, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal
    - CE - Cementerios y Servicios Funerarios, una (1) categoría, escala urbana.
  - Equipamientos Complementarios, con siete (7) categorías
    - CU – Culto, tres (3) categorías, tres (3) escalas metropolitana, urbana y zonal.
    - RF - Recintos Feriales, cuatro (4) categorías, cuatro (4) escalas metropolitana, urbana, zonal y zonal.

De conformidad con estas clasificaciones, el POT presenta más de setenta (70) categorías de usos en el suelo urbano que se pueden mezclar. Todos los anteriores con una sigla, lo cual como se mencionó anteriormente dificulta su lectura, comprensión y aplicación. Ejemplo de ello es el anexo 14 que hace referencia a la mezcla de usos dotacionales.

Cuadro Anexo N°14 Mezcla de usos dotacionales			EDUCACIÓN	SALUD	INTEGRACIÓN SOCIAL	CULTURA	DEPORTIVOS Y RECREATIVOS	PARTICIPACIÓN SOCIAL	SEGURIDAD CIUDADANA	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	ABASTECIMIENTO	CULTIVO	RECINTOS PERIALES
USO	DEFINICIÓN	COD	ES1	ES2	SA1	SA2	SA3	SI1	SI2	SI3	SI4	SI5	SI6
DOTACIONAL	Son áreas edificadas destinadas a la formación intelectual, capacitación y la preparación de los individuos para su inserción en la sociedad.	EDUCACIÓN	X										
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la administración y prestación de servicios de salud, tales como instituciones prestadoras de servicios de salud (EPS) y las edificaciones que agrupan consultorios y al menos 1 de los siguientes servicios: radiología, odontología, fisioterapia.	SALUD		X									
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas al bienestar y la prestación de actividades de integración y comunidad social.	INTEGRACIÓN SOCIAL			X								
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la formación social de los habitantes y que en sus actividades desarrollan uno o más de los siguientes tipos de actividades recreativas:	CULTURA				X							
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	DEPORTIVOS Y RECREATIVOS					X						
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	PARTICIPACIÓN SOCIAL E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES						X					
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	SEGURIDAD CIUDADANA CONVIVENCIA Y JUSTICIA							X				
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y ATENCIÓN A LA CIUDADANO								X			
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS Y SEGURIDAD ALIMENTARIA									X		
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	CEMENTERIOS Y SERVICIOS FUNERARIOS										X	
	Son las edificaciones e instalaciones destinadas a la práctica de actividades deportivas, así como a las instalaciones deportivas con propósito recreativo.	RECINTOS PERIALES											X

Una vez revisado el cuadro anexo 8 de uso del suelo urbano y de expansión, la CCB propone incorporar actividades económicas relacionadas con los servicios de proveeduría del proceso productivo en la elaboración de las joyas que garanticen estándares de calidad y sostenibilidad tanto en el proceso como en los metales y materia prima que se requieren. Además, como se mencionó anteriormente, incorporar actividades económicas relacionadas con la farmacogenética, biocosmética, laboratorios de pruebas, parques tecnológicos, entre otros, ya que dicho anexo no las contempla.

Quinto, la propuesta normativa, contempla la relación entre las actividades económicas código CIU del registro mercantil y las categorías de uso del suelo, las cuales se definen en el anexo 11 “Cuadros de correspondencia de usos del suelo urbano, de expansión y rural, con las actividades económicas CIU de acuerdo con la “Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas” elaborada por el DANE Revisión 4.0 adaptada para Colombia 2012. Tablas 1 a 27”. Lo anterior dificulta también su lectura y comprensión, ya que la clasificación internacional CIU tiene en la actualidad 495 códigos los cuales incorporan múltiples actividades mercantiles en cada uno y dicho anexo incluye 468 códigos, lo que indica que hay actividades que no están incorporadas y/o no tienen la correspondencia del uso del suelo planteada en dicho anexo.

Ante lo anterior, la CCB recomienda eliminar este anexo o dejarlo como una referencia o incorporar todos los códigos CIU y generar otro mecanismo de asignación de usos para que las actividades económicas establecidas allí y las que no están en dicha clasificación internacional como por



ejemplo las curadurías urbanas y las notarías, no queden por fuera del ordenamiento y desarrollo territorial. Por ejemplo: los códigos CIU 4911 transporte férreo de pasajeros, 4912 transporte férreo de carga, 4921 transporte de pasajeros, 4922 transporte mixto, 4923 transporte de carga por carretera y 4930 transporte por tuberías, 5011 transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje, 5012 transporte de carga marítimo y de cabotaje, 5021 transporte fluvial de pasajeros, 5022 transporte fluvial de carga, 5111 transporte aéreo nacional de pasajeros, 5112 transporte aéreo internacional de pasajeros, 5121 transporte aéreo nacional de carga, 5122 transporte aéreo internacional de carga, 5514 alojamiento rural, 5519 otros tipos de alojamientos para visitantes, 5520 actividades de zonas de camping y parques para vehículos recreacionales, entre otras, no se encuentran indicados en dicho anexo.

Además, la CCB recomienda revisar e incorporar los códigos CIU que están relacionados en las tabla 22 y 23 que hacen referencia a “actividades económicas CIU industriales incompatibles con el uso residencial o el área de actividad residencial en suelo urbano y rural” y a “actividades económicas CIU incompatibles con el uso dotacional en el mismo predio o predios colindantes respectivamente”, ya que no se encuentran en las tablas de la 1 a la 19 donde se homologan los usos del suelo (comercio y servicios, industrias, dotacionales, entre otros) y en ese sentido, no es claro cómo se pueden localizar en el territorio. Dichos códigos CIU son: 3514 comercialización de energía eléctrica, 3600 captación, tratamiento y distribución de agua, 3700 evacuación y tratamiento de aguas residuales, 3812 recolección de desechos peligrosos, 3821 tratamiento y disposición de desechos no peligrosos, 3822 tratamiento y disposición de desechos peligrosos, 3900 actividades de saneamiento ambiental y otros servicios de gestión de desechos, entre otras.

Eso mismo sucede con el código CIU 5513 alojamiento en centros vacacionales, el cual se menciona solo en la tabla 25 que hace referencia a las “actividades económicas CIU incentivada en el Distrito de Innovación señalados en el plano No. 18 “Estructura Social y Económica””, pero no se indica en las tablas de la 1 a la 19 donde se homologan los usos del suelo (comercio y servicios, industrias, dotacionales, entre otros) y en ese sentido, no es claro cómo se pueden localizar en el territorio.

Así mismo, recomienda incorporar si se mantiene dicho anexo 11 como parte de la estrategia normativa, no solo los códigos CIU de las actividades económicas relacionadas con las áreas de desarrollo naranja - ADN y en los Distritos de Innovación, sino también, las actividades económicas relacionadas con las Zonas de interés turístico -ZIT con el fin de dar claridad a las actividades que pueden localizarse en dichos territorios en el marco de la estructura social y económica propuesta por el POT y los usos del suelo a los que corresponden.

En la tabla 25 del anexo en mención que hace referencia a las “actividades económicas CIU incentivada en el Distrito de Innovación establecidos en el plano No. 18 “Estructura Social y Económica””, se recomienda incorporar actividades económicas relacionadas con la cadena de valor cuyos códigos CIU se indican a continuación y que en dicho anexo están señalados en la tabla 24 “actividades económicas CIU industriales incompatibles con el uso dotacional en el mismo predio y

colindantes” y en otras tablas del mismo anexo: código CIU 26 Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos (fabricación de componentes y tableros electrónicos, fabricación de computadoras y de equipo periférico, fabricación de aparatos electrónicos de consumo, fabricación de equipo de medición, prueba, navegación y control, fabricación de relojes, fabricación de equipo de irradiación y equipo electrónico de uso médico y terapéutico, fabricación de instrumentos ópticos y equipo fotográfico y fabricación de medios magnéticos y ópticos para almacenamiento de datos). Así como tampoco, las actividades con código CIU 61 telecomunicaciones (actividades de telecomunicación satelital y otras actividades de telecomunicaciones), la actividades con código CIU 70 actividades de administración empresarial; actividades de consultoría de gestión (actividades de administración empresarial y actividades de consultaría de gestión) y los subsectores de nichos de la Estrategia de Especialización Inteligente que se apoyan en las TIC, con código CIU 66 actividades auxiliares de las actividades de servicios financieros (actividades auxiliares de las actividades de servicios financieros excepto las de seguros y pensiones, administración de mercados financieros, corretaje de valores y de contratos de productos básicos, otras actividades relacionadas con el mercado de valores, actividades de las casas de cambio, actividades de los profesionales de compra y venta de divisas, otras actividades auxiliares de las actividades de servicios financieros) y actividades de servicios auxiliares de los servicios de seguros y pensiones (actividades de agentes y corredores de seguros, evaluación de riesgos y daños, y otras actividades de servicios auxiliares, actividades de administración de fondos).

En el marco de la mezcla de usos, la CCB recomienda dar mayor claridad en relación con la aplicación de la normatividad para los tres tipos de tejido económico planteados en la estructura social y económica (aglomerado, no aglomerado y áreas estratégicas de oportunidad económica) del plan, así como también, para la microempresa o industria artesanal y familiar dispersa, ya que en la correspondencia de los usos del suelo y el código CIU del anexo 11 esto no es claro, porque se asocian las actividades con los usos de manera general sin precisar las categorías como es el caso de la industria y solo se identifican las actividades relacionadas con las áreas de desarrollo naranja – ADN y distrito de innovación y no las relacionadas con las zonas de interés turístico, como se señaló anteriormente, que hacen parte de las áreas estratégicas de oportunidad social y económica de la estructura en mención.

Teniendo en cuenta lo anterior, la CCB propone si se mantiene el anexo en mención, incorporar un párrafo en el articulado que en caso de inexactitud u omisión de un código CIU la Secretaría Distrital de Planeación aclarará y/o homologará el uso del suelo de dicho código en un término de no más de 10 días, lo anterior con el fin de facilitar la localización de actividades económicas en el territorio.

Finalmente, en cuanto al control y revisión de los códigos CIU, la entidad propone generar capacitaciones para su implementación a los ciudadanos, empresarios, curadores, inspectores de policía y alcaldías locales de la ciudad, con el fin de evitar desplazamientos y cierre de actividades económicas en la ciudad en el marco de su aplicación.



Sexto, el POT incorporó en el artículo 234 las acciones de mitigación de impactos como “el conjunto de acciones tendientes a garantizar que el desarrollo de los usos del suelo y su mezcla se genere en compatibilidad con el uso residencial y demás usos entre sí, buscando disminuir los efectos negativos en el territorio en procura de un mejoramiento del espacio urbano y de la calidad de vida de los habitantes”.

El artículo 365 y subsiguientes señalan los tipos de acciones de mitigación (AM): i) Mitigación de Impactos Urbanísticos (AM-U), los cuales se requieren para aprobación de la construcción y para el control del funcionamiento, según el uso del suelo, el cumplimiento de 21 tipos de acciones de adecuación física en temas de espacio público, movilidad-accesibilidad, movilidad de logística y localización y ii) Mitigación de Impactos Ambientales (AM-A), los cuales se requieren para aprobación de la construcción y para funcionamiento, según el uso del suelo, el cumplimiento de 10 tipos de medidas para evitar impactos negativos en temas de residuos, localización, funcionales y sanitarias.

Así mismo, el cuadro anexo 12 “Mitigación de Impactos usos residencial, comercio y servicios e industrial”, señala para todos los usos como una acción de mitigación de impactos urbanístico en el espacio público, la necesidad de “realizar la intervención del espacio público colindante”. Sin embargo, el proyecto de Acuerdo en el artículo 367 acciones de mitigación de impactos urbanísticos, numeral 1.1. la describe de la siguiente manera:

**Cuadro Anexo N°12**  
**Mitigación de impactos:**  
**Uso Residencial, Comercio y Servicios e Industrial**

CATEGORÍA DE USOS	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	AMBIENTAL					ACCIONES DE MITIGACIÓN																																																																																														
		RESIDUAL	COMERCIO	SERVICIOS	INDUSTRIAL	OTRO	ACCIONES DE MITIGACIÓN	ACCIONES DE MITIGACIÓN	ACCIONES DE MITIGACIÓN	ACCIONES DE MITIGACIÓN	ACCIONES DE MITIGACIÓN																																																																																										
RESIDENCIAL	Edificación de viviendas familiares adosadas o de vivienda a tres niveles	RS1	RS2	RS3	RS4	RS5	RS6	RS7	RS8	RS9	RS10	RS11	RS12	RS13	RS14	RS15	RS16	RS17	RS18	RS19	RS20	RS21	RS22	RS23	RS24	RS25	RS26	RS27	RS28	RS29	RS30	RS31	RS32	RS33	RS34	RS35	RS36	RS37	RS38	RS39	RS40	RS41	RS42	RS43	RS44	RS45	RS46	RS47	RS48	RS49	RS50	RS51	RS52	RS53	RS54	RS55	RS56	RS57	RS58	RS59	RS60	RS61	RS62	RS63	RS64	RS65	RS66	RS67	RS68	RS69	RS70	RS71	RS72	RS73	RS74	RS75	RS76	RS77	RS78	RS79	RS80	RS81	RS82	RS83	RS84	RS85	RS86	RS87	RS88	RS89	RS90	RS91	RS92	RS93	RS94	RS95	RS96	RS97	RS98	RS99	RS100

AM-U2	Intervención del espacio público colindante	En los casos en que el andén no cumpla con la norma vigente, las actuaciones urbanísticas en las modalidades de obra nueva y/o de adecuación, excepto cuando se trate de adecuaciones a CS1, se deberá adecuar, intervenir y dotar el espacio público localizado sobre la totalidad del frente o frentes del perímetro del predio, incorporando las especificaciones para diseño y construcción establecidas por el Manual “Calles de Bogotá” o las normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan así como las establecidas por el Decreto Reglamentario del Tratamiento de Conservación para el caso de los Sectores de Interés Cultural
-------	---	---

Ante lo anterior, la entidad recomienda revisar las acciones de mitigación, para que efectivamente mitiguen el impacto que los usos comerciales y de servicios e industriales generan en el entorno y en la convivencia con otros usos como el de vivienda y no generen sobre los empresarios y ciudadanos una carga adicional para el desarrollo de sus negocios. Lo anterior, teniendo en cuenta que el POT promueve y facilita la utilización del primer piso de las edificaciones o construcciones para comercio y servicios, política que la CCB comparte, sin embargo, con acciones de mitigación como la mencionada anteriormente y al ser un requisito para la expedición de las licencias, existe el riesgo de mayor informalidad por dificultades en el cumplimiento de este requisito, ya que no es claro el procedimiento técnico y la gestión institucional que debe realizar el privado para la construcción y entrega al distrito de dichas intervenciones en el territorio, ya que el POT no lo menciona.

Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar y explorar otras formas para construir, mejorar y adecuar los andenes y el espacio público de ciudad tales como la incorporación en el POT de proyectos de espacio público por manzanas o zonas que contribuyan al objetivo propuesto, dando prioridad a los sectores que lo requieran, con el fin de evitar construcciones o adecuaciones de andenes predio a predio.

Desde el punto de vista de gobernabilidad, la entidad propone construir un esquema de gobernanza frente a las propuestas del POT relacionadas con el control y la mitigación de impactos, especialmente en las actividades actuales que no cumplen con los estándares o condiciones y que podría generar conflictos en el territorio, con el fin de evitar el cierre de los negocios y las pérdidas de empleo en la ciudad.

En ese mismo sentido y ante la propuesta del cumplimiento de requerimientos urbanísticos y ambientales (acciones de mitigación de impactos) previos a expedición de la licencia de construcción en sus respectivas modalidades, la entidad recomienda establecer criterios de progresividad, incentivos o soportes como por ejemplo créditos blandos para adecuación y una estrategia territorial de priorización en áreas críticas o de interés para la aplicación de dicha norma urbanística. Así como también, generar estímulos especialmente en actividad económica existente que no cumplen con los procesos de adecuación o reconversión, lo anterior teniendo en cuenta que el 88% de las empresas de la ciudad son microempresas.

Sexto, los tratamientos urbanísticos son “el conjunto de determinaciones que atienden las características físicas del territorio que permiten identificar las condiciones para el manejo diferenciado de la norma urbanística, en los suelos urbano y de expansión urbana.”, estos son: conservación, consolidación, renovación urbana, mejoramiento integral y desarrollo, los cuales se dividen en modalidades con el fin de precisar la aplicación de la norma:

- Tratamiento de Conservación en las modalidades de Conservación urbanística Integral - CO1 y Conservación del Contexto - CO2.
- Tratamiento de Consolidación en las modalidades de Consolidación Básica - C1, Consolidación Máxima - C2 y Consolidación de Norma Original - C3.
- Tratamiento de Renovación Urbana en las modalidades de:
  - Reactivación: Corredores de la Red de Transporte Público Masivo - RU1, Corredores de Alta Capacidad del Sistema Metro - RU1M y Redensificación - RU2.
  - Redesarrollo: Sectores Estratégicos de Redesarrollo - RU3 y Áreas Industriales - RU4.
- El tratamiento de Mejoramiento Integral
- Tratamiento de Desarrollo en las modalidades de Desarrollo por Planes Parciales - D1 y Desarrollo sin Planes Parciales - D2.

Frente al tratamiento de renovación urbana, la entidad comparte esa necesidad de generar nuevas modalidades de intervención en el territorio, en ese sentido, recomienda que la renovación urbana en la modalidad de reactivación sobre los corredores de la red del transporte público masivo y el metro sean prioritarios para la ciudad con una acción más activa del sector público para generar y facilitar procesos de transformación de esos territorios, así como, generar condiciones e incentivos diferenciadores que contribuyan a su desarrollo, lo anterior, teniendo en cuenta que el modelo propuesto en el POT a través de ciudad norte, ciudad río, entre otros, abre la posibilidad de ejecutar proyectos inmobiliarios también en suelos de expansión.

Como lo indica el POT en su artículo 418 el tratamiento de renovación urbana está orientado a “transformar las estructuras urbanas existentes para densificar la ciudad de manera ordenada en función de los soportes urbanos, favorecer la mezcla de usos, generar espacios públicos suficientes y equipamientos de calidad, optimizar el uso del transporte público, poner en valor los componentes ambientales y patrimoniales de la ciudad y generar una oferta de vivienda acorde con las necesidades de la población objeto de la actuación”. En ese sentido, la entidad propone la consolidación y el fortalecimiento de los tejidos económicos ubicados en los territorios a transformar, ya que como se mencionó anteriormente el 88% de las empresas en la ciudad, son microempresas.

El POT propone en el artículo 419 diferentes modalidades del tratamiento urbanístico de renovación urbana, dentro de las cuales se resalta la renovación urbana sobre Corredores de Alta Capacidad del

Sistema Metro -RU1M el cual promueve “procesos de reurbanización en los sectores cercanos a las estaciones del sistema Metro mediante los cuales se modifique la distribución de los espacios públicos y privados, cualificando y ampliando el espacio público y generando áreas útiles propicias para el desarrollo de proyectos de usos múltiples de carácter público, privado o mixtos, de acuerdo con el potencial urbano que se genera con la implantación de la infraestructura del sistema”. En ese sentido, la CCB propone vincular en ese proceso de transformación las empresas ubicadas en ese territorio, con el fin de evitar su desplazamiento, ejemplo de ello es el número de empresas que se ubican en el entorno de la primera Línea del Metro: a 500 metros del corredor 37.128 empresas y a 100 metros 6.295 empresas.

Además, recomienda que para la transformación del entorno del proyecto anteriormente mencionado, la ciudad garantice la capacidad de soporte de la infraestructura vial y de servicios públicos para la definición de la edificabilidad adicional que será objeto de pago por parte de los desarrolladores inmobiliarios al fondo cuenta para el transporte público masivo e incorpore incentivos normativos e instrumentos de gestión para que dicha área sea prioritaria para su desarrollo y atractiva para la inversión privada con proyectos productivos.

Frente a los incentivos, el POT en el artículo 432 señala que “el Distrito reglamentará los incentivos para los proyectos de renovación urbana en ambas modalidades, los cuales promuevan la protección y vinculación de los propietarios y moradores originales de los predios localizados dentro del ámbito de aplicación de cada tipo de modalidad, a ser parte de los proyectos de renovación urbana” propuesta que la entidad comparte. Sin embargo, propone incorporar incentivos para que los empresarios permanezcan en el territorio, así como incentivos o compensaciones para las actividades económicas deben ser trasladadas, facilitando su inserción en las zonas receptoras. Además, propone incorporar en el POT los contenidos mínimos y plazos para expedir dicha reglamentación.

Aunque el POT plantea lineamientos para los tratamientos urbanísticos, las reglas del juego específicas para la consolidación, la renovación urbana, el desarrollo, el mejoramiento integral y conservación quedan pendientes de reglamentación posterior. En ese sentido, la CCB recomienda una vez aprobado el POT, dicha reglamentación se realice a la mayor brevedad, ya que esto permitirá realizar los proyectos e intervenciones en el territorio.

Séptimo, el POT en el artículo 233 señala los componentes de estrategia normativa y en ella son las UPZ. Sin embargo, en el artículo 234 el cual señala la metodología de asignación de la norma urbanística general en el suelo urbano y de expansión urbana dicha UPZ se menciona de la siguiente manera: “los sectores normativos son la división del suelo urbano resultante de la superposición de los tratamientos urbanísticos y las áreas de actividad sobre las zonas urbanas homogéneas, permitiendo identificar la norma urbanística aplicable. Los códigos de norma urbana se representarán mediante Unidades Planeamiento Zonal (UPZ)”, Ante lo anterior, la CCB propone eliminar la UPZ en el marco de la estrategia normativa, ya que genera confusión y como se puede

observar en el artículo 320 la UPZ tiene un rol en sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación de la siguiente manera:

“El Sistema de Monitoreo, Seguimiento y Evaluación corresponde al expediente distrital el cual está conformado por herramientas informáticas, documentos técnicos de soporte de indicadores e información territorial. Tiene como objetivo dar cuenta del cumplimiento de los objetivos, políticas y estrategias definidos en el POT, de forma global para todo el territorio y específica por Unidades de Planeamiento Zonal, así como de su programa de ejecución, fuentes de financiamiento e instrumentos, igualmente constituirá parte del soporte de las revisiones del POT”.

En el numeral 4 de dicho artículo menciona “unidades de planeamiento zonal: son divisiones del territorio que permiten el seguimiento y análisis de las dinámicas urbanas, las cuales se encuentran identificadas en el Plano No. 47 “Unidades de Planeamiento Zonal”, la UPZ hace parte del sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación del Plan.

### 3.7 Instrumentos de planeación, gestión y financiación

Instrumentos de planeación	
Primer nivel	Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes Distritales de Interés Cultural; Plan de Manejo para Áreas Protegidas del Orden Distrital, lineamientos ambientales para los Corredores Ecológicos; Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC; Plan de Movilidad; Plan Maestro de Equipamientos Sociales y Plan Maestro de Equipamientos Básicos y Plan de Ordenamiento Zonal.
Segundo nivel	Plan Estratégico Territorial; Plan Parcial; Unidad de Planificación Rural.
Tercer nivel	Plan de Mitigación de Impactos; Plan Especial de Equipamientos; Plan Director de Parques Metropolitanos; Legalización Urbanística y Formalización Urbanística

El POT plantea tres niveles de instrumentos de planeación, define cada instrumento y en algunos casos establece lineamientos para su contenido, sin embargo, la Unidad de Planificación Rural (puede ser formulado por la comunidad) aunque indica las vocaciones de cada unidad no incorpora dichos contenidos mínimos. Del mismo modo, se plantean instrumentos de planeación para reglamentación posterior sin establecer los tiempos para ello como es el caso de instrumentos que estarán a cargo de la Administración Distrital: Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural Distritales –PEMPD-, Plan de Ordenamiento Zonal – POZ, legalización y formalización urbanística (procedimiento), entre otros. En ese sentido, la entidad recomienda establecer contenidos mínimos de dichos instrumentos e indicar los tiempos o plazos para la

reglamentación, con el fin de generar claridad frente a las intervenciones que podrían desarrollarse en la implementación de dichos instrumentos.

Frente al Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC el artículo 244 indica que dicho plan contendrá entre otros lo siguiente “la definición y análisis de la cobertura de los servicios públicos domiciliarios y las TIC, incluyendo la implementación de nuevas tecnologías orientadas a alcanzar los objetivos de Ciudad inteligente”. Sin embargo, en el POT no se han mencionado dichos objetivos. Por lo anterior, la CCB nuevamente reitera la necesidad de desarrollar el tema de ciudades inteligentes en un decreto independiente. Sin embargo, de mantenerse la decisión de desarrollarlo a través de este plan maestro, propone profundizar y establecer un contenido mínimo de lo que se busca con una ciudad inteligente.

En cuanto al plan maestro de equipamientos sociales y básicos, el POT en los artículos 245 al 248 define los instrumentos y establece el alcance y el contenido mínimo. Ante lo anterior, la entidad recomienda subrayar la importancia del plan maestro de equipamientos sociales y básicos como una herramienta para reducir los déficits existentes y establecer estándares de cobertura acordes a los estándares internacionales. Además, recomienda que en los contenidos mínimos se incorporen incentivos sectoriales para lograr los objetivos asociados a tales estándares.

El artículo 251 hace referencia a los Planes Estratégicos Territoriales – PET y lo define como “aquel que tiene por objeto facilitar el desarrollo de proyectos territoriales estratégicos de cualificación, estructurantes siempre que se encuentren asociados a la Estructura Funcional y de Soporte y detonantes, mediante la determinación de condiciones excepcionales a las normas urbanísticas generales aplicables al sector normativo donde se localice el proyecto”. Ante lo anterior, la CCB recomienda incorporar en el programa de ejecución partidas sectoriales destinadas a este instrumento, ya los proyectos estructurantes están asociados a los corredores ecológicos y las infraestructuras de soporte y los proyectos detonantes responden a la demanda de equipamientos sociales y de espacio público según lo indicado en el anexo 7 “programas y proyectos”.

Dicho instrumento plantea dentro del proceso de aprobación su presentación ante el Consejo de Gobierno con el fin de dar viabilidad o no al mismo, lo que implica que su enfoque sea a proyectos de envergadura que no resuelven los problemas del tejido económico de la mayoría en la ciudad, es decir, de las microempresas. Ante lo anterior, la CCB recomienda que el plan estratégico territorial se implemente en intervenciones sobre tejido económico actual que tenga iniciativas de asociatividad empresarial como por ejemplo las calles comerciales, entre otros.

El POT menciona su articulación con otros instrumentos de planeación como es el caso del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Centro Histórico de la Ciudad, el cual fue aprobado en el mes de abril del presente año. Ante lo anterior, la entidad recomienda revisar las herramientas planteadas en dicho instrumento con el fin de incorporarlas en el POT. Ejemplo de ello es el denominado “Unidad de Paisaje” cuyo objetivo es entre otros, establecer lineamientos normativos

y territorializar los proyectos identificados en las intervenciones integrales, unidad que el POT menciona en el artículo 202 que hace referencia a los niveles permitidos de intervención del patrimonio, pero que no lo desarrolla. Lo anterior, teniendo en cuenta que el PEMP es un instrumento de superior jerarquía al POT.

#### Instrumentos de Gestión

Reparto equitativo de las cargas y de los beneficios	Unidad de actuación urbanística; Unidad de gestión y Plan manzana
Morfología urbana y la estructura predial	Reajuste de tierras; Integración inmobiliaria y Cooperación entre partícipes.
Adquisición de inmueble y predios	Anuncio del proyecto; Derecho de preferencia; Declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria; Enajenación voluntaria o expropiación administrativa y judicial; Concurrencia de terceros en los procesos de adquisición de inmuebles; Reservas para la ejecución de obras públicas; Afectaciones para la ejecución de obras públicas; Cesión de inmuebles entre entidades públicas y Cesión gratuita de franjas de terreno.

En cuanto a los instrumentos de gestión el POT los definen, pero no es claro cómo se articulan con los instrumentos de planeación, con la estrategia normativa, con el modelo, las estructuras y con los proyectos, sin embargo, en algunos casos son objeto de reglamentación posterior. Ejemplo de ello es el plan manzana que en el artículo 273 lo define como “el instrumento aplicable a manzanas que contengan Bienes Inmuebles de Interés Cultural con Niveles Permitidos de Intervención 1, 2 y 3”, el cual permite compensar la carga urbanística derivada de la conservación del BIC. La Administración Distrital reglamentará el instrumento de que trata el presente artículo”. Ante lo anterior, la CCB recomienda establecer los tiempos para su reglamentación, para que los empresarios puedan hacer uso de dicho instrumento y con ello realizar intervenciones en el territorio.

Frente a los instrumentos de gestión relacionados con la integración inmobiliaria, reajuste de suelos y cooperación entre partícipes asociados a la generación o mejoramiento de áreas económicas, la entidad recomienda generar incentivos adicionales tales como: mayor edificabilidad por desarrollos mediante la integración inmobiliaria, por mayores porcentajes en usos del suelo asociados a la innovación y 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.



### Instrumentos de Financiación

Fuentes no asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas	La Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de Hacienda Distrital definirán, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, la metodología y los mecanismos que orienten y prioricen los recursos provenientes de las fuentes de financiación no asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas determinadas por el Centro de Gobierno.
Fuentes de financiación asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas	Participación en el efecto plusvalía; contribución por valorización; pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad; derechos adicionales de construcción y desarrollo y sus títulos representativos; transferencia de derechos de construcción y desarrollo; aprovechamiento económico del espacio público; ingresos tributarios futuros – ITF; bonos y pagarés de reforma urbana y compensaciones ambientales.

En cuanto a los instrumentos de financiación, el POT los definen, pero no es claro cómo se articulan con los instrumentos de planeación y gestión, con la estrategia normativa propuesta en el plan, con el modelo, las estructuras y con los proyectos, por lo tanto, no es claro lo que van a financiar. En ese sentido, la CCB recomienda para la comprensión y aplicación de dichos instrumentos se articulen con toda la propuesta del POT y se precisen o definan aquellos que se mencionan como las compensaciones ambientales, pero no los desarrolla. También, indicar tiempos o plazos para la reglamentación de instrumentos tales como: Compensaciones de suelo por edificabilidad, Ingresos Tributarios Futuros – ITF, bonos y pagarés de reforma urbana, entre otros.

El artículo 300 hace referencia a los Ingresos Tributarios Futuros – ITF el cual señala que “la Administración Distrital podrá utilizar recursos provenientes del mayor valor que se recaude de los ingresos tributarios generados por la ejecución de proyectos estratégicos, de conformidad con la normatividad que regule la materia”, al igual que el artículo 301 que señala que los bonos y pagarés de reforma urbana “serán títulos a la orden libremente negociables, denominados en moneda nacional, y los pagarés serán títulos de deuda pública, sin garantía de la Nación, que podrá utilizar el Distrito como instrumentos de financiamiento de las acciones urbanísticas definidas en el presente Plan. El plazo, pagos, actualización, exigibilidad y beneficios serán reglamentados por la administración en concordancia con las autorizaciones otorgadas por el Concejo Distrital para los procesos de endeudamiento requeridos”. Ante lo anterior, la CCB propone establecer tiempos o plazos para dicha reglamentación, para que la ciudad pueda hacer uso de dichos ingresos y con ello desarrollar proyectos asociados a los programas planteados en el POT.

El POT en el artículo 303 crea el fondo cuenta el Transporte Público Masivo cuyos ingresos de “serán los provenientes del cumplimiento o compensación de las cargas derivadas de acciones o



actuaciones urbanísticas de renovación urbana localizadas al interior de los Polígonos Estaciones de Metro de Bogotá y del Área de influencia del Sistema Metro determinados en el Plano No. 43 “Tratamientos Urbanísticos”, incluyendo las rentas y rendimientos financieros que se generen con el cumplimiento o compensación de dichas cargas. Los recursos del fondo se destinarán exclusivamente a la financiación de programas y/o proyectos requeridos para la sostenibilidad, construcción y operación del Sistema de Transporte Masivo”. Ante lo anterior, la CCB recomienda que los recursos recaudados de este fondo cuenta, además de destinarse para el transporte masivo, también se destinen al mantenimiento de la malla vial de la ciudad y a la promoción de la movilidad eléctrica y su infraestructura.

Así mismo, la entidad recomienda realizar un análisis frente a los recursos recaudados de experiencias como fondos para el pago compensatorio de cesiones y parqueaderos en la ciudad, para que evitar que dichos recursos sean insuficientes para cumplir con los objetivos propuestos.

El POT establece en el artículo 299 el aprovechamiento económico del espacio público como un instrumento de financiación y en el párrafo 2 define “Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS, mediante los cuales se promuevan iniciativas privadas complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en territorios delimitados, que tengan por objeto el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de la ciudad. Esta figura jurídica pretende generar una sinergia entre la sociedad civil y la Administración Distrital se vinculen al cuidado y sostenibilidad del espacio público, a través de formas asociativas sin ánimo de lucro”. Ante lo anterior, la entidad recomienda que los DEMOS deben ir más allá del aprovechamiento de espacio público y evolucionar a un instrumento de gestión para el mejoramiento urbano y a la generación 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.

### **3.8 Ecourbanismo y construcción sostenible**

El artículo 393 plantea que “las nuevas edificaciones deben dar cumplimiento Resolución No. 549 de 2015 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el Decreto Distrital 566 de 2014 y la Resolución No. 1319 de 2015 de la Secretaría Distrital de Planeación o las normas que las modifiquen, sustituyan o complementen. Los decretos que reglamenten los tratamientos de desarrollo y renovación urbana establecerán los parámetros de urbanismo y construcción sostenible que se deben cumplir como requisito para acceder a la edificabilidad adicional tales como cubiertas vegetadas, porcentajes de superficies permeables, así como los incentivos que apliquen para la implementación de las medidas relacionadas con la eficiencia energética e hídrica”. Ante lo anterior,

la CCB recomienda indicar que para aquellas edificaciones nuevas que no cumplan con la resolución, serán objeto de sanciones las cuales serán reglamentadas en un plazo de 6 meses una vez aprobado el POT.

En cuanto a los incentivos el artículo 396 establece que “en los decretos reglamentarios de los tratamientos urbanísticos de Renovación Urbana, Desarrollo, Conservación y Consolidación así como en la reglamentación que se expida sobre Ecurbanismo y Construcción Sostenible, se podrán establecer incentivos que se podrán obtener por la implementación de porcentajes de ahorro en agua y energía adicionales y/o demás acciones de ecurbanismo y construcción sostenible para nuevas edificaciones y/o ampliaciones, modificaciones y/o adecuaciones en edificaciones existentes o nuevos desarrollos mediante licencias de urbanización”.

Ante lo anterior, la CCB recomienda definir el tipo de incentivos que serán otorgadas a las empresas que cumplan con lo descrito en el artículo en mención. Además, propone incluir acciones para incentivar las buenas prácticas de construcción sostenible. Por ejemplo: incluir en el artículo 354 que hace referencia a las cuotas de estacionamientos por tipo de uso, se incorpore infraestructura de recarga eléctrica para un porcentaje de la exigencia de parqueaderos, los cuales no se contabilizarían en el índice de construcción, entre otros.

### **3.9 Actuaciones Urbanas Integrales**

El POT plantea Actuaciones Urbanas Integrales en Ciudad Norte, Ciudad Río, Ciudad Usme, Ciudad Lagos del Tunjuelo, Pieza Centro y Alameda Entreparkes, las cuales serán desarrolladas a través de diferentes instrumentos de planeación. Ante lo anterior, la entidad recomienda establecer acciones, plazos y responsable con el fin de articular los diferentes componentes y con ello lograr su desarrollo y ejecución.

En la actuación urbana integral Alameda Entreparkes, la CCB propone la localización de los Distrito Científico, Tecnológico y de Innovación, en ese sentido se incorpore como un proyecto territorial detonante de manera explícita en dicha actuación, como un equipamiento colectivo cultural de escala metropolitana, así como también, en el plano No. 18 de la estructura social y económica, en los proyectos y programas de la política de competitividad y en el programa de ejecución, lo anterior, con el fin de garantizar su desarrollo en esta zona estratégica de la ciudad.

El Distrito adelantó en la administración anterior la operación estratégica del río Fucha y actualmente se encuentra formulando las operaciones estratégicas Aeropuerto El Dorado y Anillo de Innovación, sin embargo, en los proyectos territoriales estratégicos de cualificación del POT señalados en el artículo 309, solo se menciona el entorno del aeropuerto como un proyecto de renovación urbana. En ese sentido, la entidad recomienda que la zona del anillo de innovación y del

río Fucha se incorporen en dichos proyectos, ya que son áreas estratégicas para el desarrollo empresarial y han contado con insumos y participación de los empresarios en los procesos de formulación, los cuales tienen expectativas frente a los proyectos y normas que se planteen en dichas zonas.

### 3.10 Comentarios finales

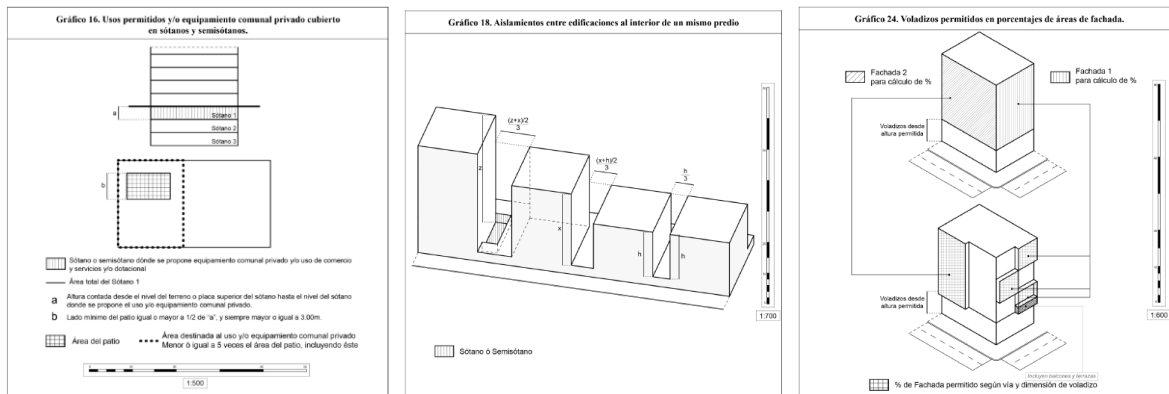
La Cámara de Comercio de Bogotá, recomienda para la comprensión y aplicación de la propuesta de POT lo siguiente:

Para la socialización y apropiación por parte de los ciudadanos y empresarios, un lenguaje menos técnico y más cercano a la comunidad, ejemplo de ello es la definición del área de influencia del metro, la cual será un área de oportunidad para la transformación de ese territorio y para el recaudo de recursos que contribuyan al desarrollo de programas y/o proyectos requeridos para la construcción, mantenimiento y funcionamiento del sistema de transporte público masivo. “Artículo 422. Área de influencia del Sistema Metro. El área de influencia del Sistema Metro corresponde al área que agrupa las manzanas cuyo centroide se encuentra al interior del polígono que reúne las distancias peatonales inferiores a 800 metros desde cada lindero predial a cada estación”.

En ese mismo sentido, el capítulo de normas comunes para los tratamientos urbanísticos, llegan a unos niveles de detalle que no son de fácil entendimiento y comprensión frente a temas como: los cerramientos, cubierta, alturas, habitabilidad, aislamientos y empates, culatas, voladizos, razón por la cual en esta nueva versión del POT se incluye el anexo 15 “Gráficos de la aplicación de norma urbanística de normas comunes y de edificabilidad de los tratamientos urbanísticos”. Sin embargo, gráficos como el 16, 18 y 24, que buscan dar claridad al tema o como la tabla 69 que se muestra a continuación, no logran dicho objetivo:

Localización sobre Espacio Público	% de área de fachada con voladizo		
	40%	60%	100%
Sobre espacios públicos con dimensiones menores a 16 metros.	1,20 metros	1,00 metros	0,80 metros
Sobre espacios públicos con dimensiones iguales o mayores a 16 metros y menores a 36 metros.	1,80 metros	1,40 metros	1,00 metros
Sobre espacios públicos con dimensiones mayores o iguales a 36 metros.	2,50 metros	2,00 metros	1,50 metros

Tabla 69. “Dimensiones máximas para voladizos en predios localizados en sectores con Tratamiento Urbanístico de Desarrollo o renovación urbana”



Lo mismo sucede con anexo No. 16 “Cuadros normativos por tratamiento urbanístico”, el cual también es nuevo en esta versión de POT y que indica en el numeral 1 las alturas permitidas para la modalidad C1 del tratamiento urbanístico y hace relación al artículo 409 y al artículo 411. Sin embargo, dichos artículos desarrollan el contenido del decreto reglamentario del tratamiento urbanístico de conservación y las modalidades del tratamiento urbanístico de consolidación. Ante lo anterior, la CCB recomienda revisar dicho anexo y el articulado para que las normas de edificabilidad correspondan al tratamiento correspondiente y con ello no se genere confusión en su lectura, comprensión y posterior aplicación.

Incorporar lineamientos o contenidos mínimos, así como fijar los plazos para la reglamentación de los siguientes instrumentos y mecanismos con el fin de generar seguridad jurídica en las inversiones de los empresarios de la ciudad: Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural Distritales –PEMPD-, Plan de Ordenamiento Zonal – POZ, entre otros.

Generar en la reglamentación normas claras y procedimientos que contribuyan a la localización y gestión de la actividad productiva, así como también, a la reducción de los costos de transacción y tiempos, garantizando la seguridad jurídica de las inversiones en la ciudad.

Frente a las metas para la política de competitividad planteado en el anexo 7 proyectos y programas, la entidad recomienda revisar, ya que son bajas para 4 años de gobierno frente a los retos que hoy tiene la ciudad, por ejemplo:

## POLÍTICA DE COMPETITIVIDAD

### 1.3.2 PROGRAMA DE CALLES COMERCIALES

#### Objetivo

Mejorar la accesibilidad y el desplazamiento de usuarios en las zonas de aglomeración con actividad económica, reforzando las dinámicas económicas y su conectividad con los tejidos urbanos circundantes a escala zonal.

#### Componentes

1. Recuperación del espacio público con ocupación indebida en zonas con aglomeración de actividad económica.
2. Adecuación de los perfiles de las calles en zonas con aglomeración de actividad económica para mejorar la accesibilidad y el desplazamiento de los usuarios,

#### METAS

##### Corto plazo:

- 4 calles comerciales intervenidas

##### Mediano plazo:

- 4 calles comerciales adicionales intervenidas

##### Largo Plazo:

- 4 calles comerciales adicionales intervenidas

Finalmente, frente a los indicadores para el seguimiento y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial planteados en el anexo 18, la CCB recomienda revisar los indicadores asociados a la política de competitividad, por ejemplo:

3. Competitividad	3.1 Optimizar los tiempos y la seguridad de desplazamiento de las personas y las mercancías en beneficio de los ciudadanos y de las empresas.	3.1.3 Estructurar un sistema efectivo de logística y abastecimiento.	Porcentaje de los nuevos establecimientos de transporte o carga, según nomenclatura CIU, desarrollados en las zonas indicadas en la estructura social y económica.
-------------------	---	--	--

Indicador que presentará dificultades, porque como se señaló anteriormente los códigos CIU 4911 transporte férreo de pasajeros, 4912 transporte férreo de carga, 4921 transporte de pasajeros, 4922 transporte mixto, 4923 transporte de carga por carretera y 4930 transporte por tuberías, 5011 transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje, 5012 transporte de carga marítimo y de cabotaje, 5021 transporte fluvial de pasajeros, 5022 transporte fluvial de carga, 5111 transporte aéreo nacional de pasajeros, 5112 transporte aéreo internacional de pasajeros, 5121 transporte aéreo nacional de carga, 5122 transporte aéreo internacional de carga, no se encuentran mencionados en el Anexo 11 “Cuadros de correspondencia de usos del suelo urbano, de expansión y rural, con las actividades económicas CIU de acuerdo con la “Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas” elaborada por el DANE Revisión 4.0 adaptada para Colombia 2012. Tablas 1 a 27”.

Ante lo anterior, propone incorporar indicadores asociados a cambios sustanciales derivados de acciones urbanísticas, así como también, incluir indicadores relacionados con desempeño económico como la generación de empleo, clusterización, productividad, entre otros.