

#SOYEMPRESARIA



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

Cámara de Comercio de Bogotá

Nicolás Uribe Rueda
Presidente Ejecutivo

Ana María Fergusson Talero
Vicepresidente de Articulación Público – Privada

Juliana Márquez Pérez
Directora de Gestión Pública y Ciudadana

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

Apoyo

David Monroy
Director de Gestión del Conocimiento

Juan Carlos González Vergara
Vicepresidente de Competitividad

Juan Gabriel Pérez
Director Ejecutivo de Invest in Bogotá

Contenido

1.	Introducción.....	3
2.	Balance de la propuesta del POT de Bogotá versión CAR: Una mirada desde el sector empresarial de la ciudad.....	5
2.1	Aspectos positivos.....	5
2.2	Principales retos.....	6
3.	Observaciones y recomendaciones al Proyecto de POT de Bogotá.....	8
3.1	Retos y objetivos del POT.....	8
3.2	Integración regional.....	9
3.3	Estructuras del POT.....	11
3.4	Estructura socioeconómica y cultural	12
3.5	Estructura funcional y del cuidado.....	16
3.5.1	Equipamientos.....	16
3.5.2	Transporte aéreo	19
3.5.3	Transporte de carga y logística	20
3.5.4	Transporte sostenible	22
3.5.5	Sistema de espacio público y peatonal.....	24
3.5.6	Servicios públicos.....	25
3.6	Estructura integradora del Patrimonio.....	27
3.7	Norma urbana	28
3.8	Actuaciones estratégicas.....	38
3.9	Contenido programático	41
3.10	Seguridad Jurídica.....	43
3.11	Consideraciones Adicionales	46

1. Introducción

La Cámara de Comercio de Bogotá - CCB, como representantes del sector empresarial de la ciudad, hemos acompañado en los últimos años a la Administración Distrital en la formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá con apoyo de los empresarios, a través de la formulación de recomendaciones, las cuales quedaron plasmadas en los documentos radicados a la Secretaría Distrital de Planeación, con el fin de contribuir 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 387 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 plantea el reto de crear las condiciones territoriales para la dinamización del crecimiento, la reactivación económica y la generación de empleo, ingresos y calidad de vida para los próximos catorce años, asuntos que sin duda dependen de las decisiones del Plan de Ordenamiento Territorial.

La Administración Distrital, el 3 de mayo de 2021, radicó el proyecto de Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial – POT ante la Corporación Autónoma Regional - CAR para iniciar el proceso de concertación ambiental. A partir de ese momento, la Cámara de Comercio de Bogotá realizó el análisis del proyecto de Acuerdo - versión entregada a la CAR, y desarrolló dos actividades de socialización y discusión del POT con alrededor de cincuenta empresarios de los diferentes sectores económicos (construcción, turismo, gastronomía, TIC, industrias culturales y creativas, salud, música, agropecuario y agroindustrial), con nuestras Filiales (Corporación Ambiental Empresarial – CAEM, Uniempresarial y Corferias) y con la Agencia de Promoción de Inversión - Invest in Bogotá, con el fin de aportar con propuestas al proyecto de POT de Bogotá.

Atendiendo a las necesidades y expectativas del desarrollo productivo y empresarial de Bogotá y la región, en el marco de la reactivación económica, se presenta este documento de Observaciones y Recomendaciones al Proyecto de Acuerdo del POT de la ciudad, con el fin de aportar a la construcción colectiva de este instrumento de planeación tan importante para Bogotá, el cual orientará, regulará y priorizará las inversiones y proyectos que los sectores público y privado desarrollen en el territorio durante los próximos catorce años. Estas observaciones y recomendaciones fueron previamente validadas y complementadas con los aportes de una mesa de expertos realizada en el mes de junio.

Es preciso señalar que el proyecto de POT reconoce las actividades económicas localizadas en la ciudad, con el fin de cualificarlas y potenciarlas, e incluye la Estrategia de Especialización Inteligente como la vocación productiva de la futura Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca. Sin embargo, es necesario generar condiciones normativas e incentivos diferenciales para el fortalecimiento y la consolidación de los clústeres nuevos y existentes, así

como para la localización y desarrollo de las actividades económicas relacionadas con la Estrategia de Especialización Inteligente -EEI en la ciudad.

Además, es necesario articular el POT con la Política Nacional Logística con el propósito de impulsar los corredores logísticos regionales a partir de la intermodalidad, definir y elevar los corredores viales a corredores logísticos estratégicos para la ciudad y habilitar, en el entorno de estos corredores logísticos, usos del suelo para la localización de la infraestructura logística especializada que contribuyan al abastecimiento y distribución de mercancías en la ciudad.

Así mismo, es fundamental generar condiciones normativas para que los equipamientos de salud existentes puedan crecer en los predios contiguos con el fin de minimizar el déficit de camas en la ciudad y la región; también es importante revisar la exigencia de incluir servicios sociales en primer piso para no sacrificar el servicio de urgencias. De igual manera, es necesario para estos equipamientos incrementar los índices de ocupación y construcción, junto con la altura resultante, para permitir que las acciones de mitigación no impliquen disminuir o eliminar áreas asistenciales o de servicios.

Además, en el marco de la mezcla de usos propuesta en el POT, que la CCB comparte, es necesario definir lineamientos para los usos que se pueden mezclar entre sí y que las acciones de mitigación de impactos estén orientadas a resolver los conflictos de convivencia entre tales usos y no sólo a cumplir unas condiciones de entorno; en ese sentido es necesario generar claridad sobre las exigencias a los particulares para mitigar dichos conflictos. Igualmente, se requiere revisar y flexibilizar los usos del suelo definidos en el POT para que puedan incorporarse las nuevas actividades que surjan relacionadas con los cambios tecnológicos, dado que esta norma va a estar vigente hasta el año 2035.

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

Finalmente es preciso señalar que, para impulsar la reactivación económica y generar las condiciones del desarrollo y fortalecimiento del tejido empresarial de la ciudad, es fundamental contar con la seguridad jurídica del POT y para ello es necesario desarrollar una norma urbana pertinente, coherente y suficiente para todos los actores, definir lineamientos claros para la reglamentación posterior y revisar el alcance de temas como las Unidades de Planeamiento Local, los conos de visibilidad y las zonas de influencia de los Bienes de Interés Cultural.

2. Balance de la propuesta del POT de Bogotá versión CAR: Una mirada desde el sector empresarial de la ciudad

2.1 Aspectos positivos

- La propuesta de ordenamiento territorial está enfocada a promover la reactivación económica y la creación de riqueza y empleo, que se traducen en las apuestas de movilidad, logística, proyectos y actuaciones urbanas estratégicas (en las que se incluyen usos para actividades económicas) y en la conservación y fortalecimiento de las actividades industriales de la ciudad, así como la atracción de industria 4.0.
- La visión de un territorio sostenible, que recupera su río y los demás elementos de estructura ecológica principal, y que se compromete a mitigar los impactos del cambio climático con decisiones sobre movilidad, manejo de espacio público permeable, construcciones sostenibles, cambio en el modelo de gestión de residuos sólidos, entre otros aspectos.
- El concepto de ciudad integrada a la región que incluye aspectos estratégicos de movilidad, logística, abastecimiento, servicios públicos, estructura ambiental; también recoge gran parte de los acuerdos que se han concertado con los municipios en el marco del Comité de Integración Territorial -CIT y con los municipios de la cuenca del río Bogotá.
- El reconocimiento de las actividades económicas localizadas en la ciudad, con el fin de cualificarlas y potenciarlas, así como la inclusión de la Estrategia de Especialización Inteligente como la vocación productiva de la futura Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca generadora de empleo y calidad de vida.
- La mezcla de usos en la ciudad que permite el desarrollo de actividades económicas en la mayor parte de los sectores y busca disminuir los desplazamientos y sus impactos ambientales negativos sobre la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.
- La Inclusión de transporte de carga y la logística, así como el transporte aéreo en el sistema de movilidad, lo anterior teniendo en cuenta la importancia del Aeropuerto El Dorado como la puerta de conexión de la ciudad y la región con el mundo.
- La flexibilización de la norma para la localización de los usos dotacionales en toda la ciudad, en especial los de salud con el fin de potenciar estos servicios y reducir el déficit de camas.

- La estrategia de generar una red nodos de equipamientos e hibridación o mezcla de servicios en equipamientos en la estructura funcional y del cuidado, así como el reconocimiento de los equipamientos existentes en la ciudad.
- La movilidad que propone el POT se integra con la región, incluyendo proyectos específicos de cables, líneas 3 y 4 del metro, conexiones viales, los centros de intercambio modal en todas las entradas de Bogotá. También plantea que los corredores de transporte sean verdes, que los sistemas de transporte utilicen tecnologías limpias y, la inclusión de la ciclo alameda de Medio Milenio, que busca consolidar el modo de transporte en bicicleta, que atraviesa la ciudad desde el Tunal hasta el Río Bogotá en el Norte. Lo anterior, buscando descongestionar las vías urbanas de Bogotá, mejorar la movilidad de los pasajeros, incrementar la productividad de la ciudad, reducir la contaminación atmosférica, e incidir una mejor calidad de vida de los bogotanos.

2.2 Principales retos

- A pesar de la visión global de la ciudad que se quiere construir a futuro, que el sector empresarial comparte, hay varios aspectos del POT que deben ser revisados teniendo en cuenta la realidad de la ciudad, tales como: la eliminación de los cerramientos de las viviendas sin tener en cuenta la inseguridad de la ciudad, el área de influencia de 100 metros de los inmuebles patrimoniales que limitan desarrollos en las construcciones vecinas y desincentivan el desarrollo de proyectos en este radio de influencia, la inclusión de una serie de normas en el componente general que podrían quedar en el componente urbano o desarrollarse en una norma complementaria, facilitando su revisión y ajuste sin tener que esperar una revisión general del POT y, que la experiencia ha demostrado ser difícil de concretar (tratamientos, normas para las construcciones sostenibles y estacionamientos de bicicletas, entre otros).
- El proyecto de Acuerdo analizado no es un documento de directrices y lineamientos para el ordenamiento, aprovechamiento y uso del territorio y tampoco define estándares claros para la formulación y licenciamiento de proyectos como sucede con las alturas de las edificaciones (depende de los vecinos); los proyectos estratégicos no están priorizados. Es decir, las normas urbanísticas incluidas en el POT se prestan a diversas interpretaciones, lo que genera inseguridad jurídica para el desarrollo de proyectos.
- Las áreas de actividad que se definen en el POT no se ajustan a lo establecido en el decreto nacional 1077 de 2015 (artículo 2.2.1.1) las cuales se refieren a la vocación y usos; la definición que se incluye en el POT se relaciona más con la forma de apropiación del territorio y sus escalas. Igual sucede con los tratamientos urbanísticos que no responden

a lo indicado en el decreto nacional 1232 de 2020 (ejemplo: revitalización no es un tratamiento, es una modalidad del tratamiento de renovación urbana).

- Se introducen las Unidades de Planeamiento Local - UPL que corresponden a las futuras localidades, de acuerdo con lo previsto en la Ley que modifica el Estatuto Orgánico de Bogotá. Sin embargo, no es claro el papel de las UPL en el ordenamiento territorial ¿es un instrumento normativo o es una escala territorial? Las normas incluidas en el POT sobre dichas UPL las define como un instrumento de planeación, lo cual es contradictorio y no es claro su rol en la estrategia normativa.
- No se tiene en cuenta que el ordenamiento territorial es un ejercicio de balance entre derechos y deberes urbanísticos que deben posibilitar el desarrollo rentable de los proyectos inmobiliarios. Se están imponiendo cargas urbanísticas en la ciudad construida para cesiones para espacio público, servicios públicos, porcentajes de vivienda de interés social – VIS y vivienda de interés prioritario - VIP, entre otros aspectos, lo que puede desincentivar la revitalización y la renovación de la ciudad y, por el contrario, consolidar la tendencia del desarrollo en la periferia y en los municipios vecinos.
- Se dejan muchos temas para reglamentación posterior, algunos de ellos sin plazo y casi todos sin criterios y lineamientos técnicos y normativos a los que debe ajustarse dicha reglamentación. Ejemplo de ello: el Plan Maestro de Movilidad, Plan Maestro de Servicios públicos y TIC, las Actuaciones Estratégicas, las normas urbanísticas aplicables a las construcciones vecinas y colindantes con áreas de la estructura ecológica principal -EEP, las acciones de mitigación, manuales y cartillas de diferentes temas. Para el sector empresarial no es claro cómo se van a articular dichas reglamentaciones y a responder al modelo de ciudad propuesto.
- Falta desarrollo de los instrumentos de gestión y financiación, no es claro qué gestionan ni qué financian estos instrumentos.
- Se excluyen del suelo urbano las plantas de beneficio y los nuevos cementerios, en ese sentido, ¿dónde se van a ubicar estos servicios? También plantea la descentralización del abastecimiento alimentario a la periferia y en el marco de la escala regional, que compartimos. Sin embargo, es necesario complementar esta estrategia con localización de infraestructuras para asegurar el abastecimiento alimentario al interior de las distintas zonas de la ciudad, dado que frente a una catástrofe o por los bloqueos, como los que se han evidenciado en los últimos días, los habitantes de Bogotá quedarían expuestos a problemas de seguridad alimentaria.

- Para los diferentes usos del suelo, el POT plantea unas acciones de mitigación, las cuales son iguales tanto para los usos nuevos que se localizarán en la ciudad como para los existentes. Así mismo, las acciones de mitigación están enfocadas a minimizar sus impactos en el entorno estableciendo unas cargas adicionales para el desarrollo de proyectos. En consecuencia, se considera que las normas establecidas en el POT no mitigan los impactos entre usos y sólo se convierten en una carga adicional para los empresarios: Ejemplo: la adecuación, rehabilitación y /o construcción del espacio público circundante a la edificación a implantarse.
- El Proyecto de Acuerdo que adopta el POT está en proceso de construcción, le falta mucho desarrollo para que sea más consistente entre los objetivos y retos y las propuestas concretas y la estrategia normativa. Ejemplo de ello, se evidencia en el tratamiento de consolidación que señala que la edificabilidad se encuentra indicada en el mapa de sectores normativos a nivel de Unidad de Planeamiento Local, que forma parte del presente Plan, sin embargo, dicho mapa no ha sido cargado en la página web de la SDP. Por otro lado, el POT no menciona la exigencia de parqueaderos para los diferentes usos de la ciudad.

3. Observaciones y recomendaciones al Proyecto de POT de Bogotá

A partir del análisis y revisión general del Proyecto de Acuerdo socializado por la Administración Distrital el 3 de mayo del presente año, del desarrollo de una mesa de expertos adelantada el 9 de junio y de las sesiones de trabajo con participación del sector empresarial, realizadas el 26 de mayo y 10 de junio del presente año, en este capítulo se incluyen las observaciones y recomendaciones de ajuste al Proyecto de POT de Bogotá, puntualizando los distintos temas.

3.1 Retos y objetivos del POT

El POT en el artículo 2 plantea 4 desafíos y en el artículo 8 propone 7 objetivos de largo plazo, que la CCB comparte:

Retos:

- El desafío regional: Consolidar una Región Metropolitana responsable, para garantizar atracción hacia la capital de Colombia y de su área de influencia;

- El desafío económico: Promover la reactivación económica del Distrito Capital para garantizar la creación de riqueza y de empleo;
- El desafío de la solidaridad: Desarrollar una Bogotá acogedora, solidaria y equilibrada, para responder a las necesidades habitacionales y de desarrollo de la ciudadanía;
- El desafío ambiental: Responder, con sentido de urgencia, a la crisis climática y de pandemia y mejorar el entorno de vida para promover la salud y el bienestar de los ciudadanos.

Objetivos de largo plazo:

- Proteger durablemente la estructura ecológica principal y el paisaje sabanero y generar las condiciones de una relación más armoniosa y sostenible de la ciudad con su entorno rural.
- Incrementar la capacidad de resiliencia del territorio frente a la ocurrencia de desastres y derivados de la variabilidad y del cambio climático.
- Mejorar el ambiente urbano y de los poblados rurales.
- Embellecer y revitalizar la ciudad, producir soluciones habitacionales a través de entornos urbanos y proyectos de calidad.
- Promover el dinamismo bogotano y estimular la reactivación económica y la creación de empleos.
- Reducir los desequilibrios y desigualdades para una Bogotá más solidaria y cuidadora.
- Alcanzar el Desarrollo Rural Sostenible.

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

3.2 Integración regional

En el artículo 4 del POT se plantean 13 desafíos de integración regional, de los cuales se resaltan los siguientes, que fueron acordados en el marco del Comité de Integración Territorial, instancia de concertación y trabajo conjunto para abordar temas tales como la armonización de los planes de ordenamiento territorial:

- Complementando y fortaleciendo los corredores de integración regional (Carrera 7, Autopista Norte, Avenida Suba Cota, Calle 80, Calle 63, Calle 13, ALO Sur y Centro, Autopista Sur y Salida al Llano) y mejorar las entradas de Bogotá.
- Ordenando el funcionamiento logístico regional, a través del Anillo Logístico de occidente, que se consolida a través de dos Actuaciones Estratégicas y que buscan potenciar el funcionamiento aeroportuario y sus actividades logísticas conexas, y consolidando el circuito de infraestructura para el transporte de carga que conforman

- la ALO, la Calle 63 extendida hasta el Río Bogotá, la Calle 80 con puentes ampliados sobre el río, la calle 13 ampliada y consolidada como corredor de alta capacidad de transporte y la Avenida Boyacá, que conecta este anillo logístico con el norte y el sur.
- Organizando las modalidades de inserción urbana del Regiotram del Norte y de Occidente en el tejido urbano de Bogotá y aprovechando las oportunidades de revitalización urbana y productiva de las áreas de la ciudad que el Regiotram tiene la aptitud de transformar.
 - Llevando el metro hasta Chía, Cota y Soacha, como estrategia de desarrollo regional orientado por el transporte férreo masivo, activando oportunidades de consolidación de los territorios de Chía, Cota y Soacha que quedarán servidos e integrados en esta red consolidada de transporte férreo regional y que tienen la potencialidad de generar nuevas viviendas, nuevas actividades económicas y nuevas oportunidades para potenciar el desarrollo agrícola de la zona rural de Mosquera.
 - Llevando cables hasta Soacha, como estrategia de integración de la demanda, muy alta, de transporte en dicho municipio, en la red de transporte de alta de capacidad de Bogotá, con el menor impacto ambiental.
 - Conectando a los bogotanos con una de sus principales fuentes de agua en la Calera – San Rafael- a través de un cable con especial aptitud turística y recreativa, y a los calerunos con Bogotá, disminuyendo la presión de tráfico que tiene la vía Bogotá-La Calera.
 - Organizando las formas de relación entre el espacio construido de Bogotá y el Río Bogotá, que garanticen la posibilidad del Río, en su tramo bogotano, de convertirse de nuevo en un elemento integrador del conjunto de municipios que lo bordean y, en particular, de las formas de relación de Bogotá con Chía, Cota, Funza y Mosquera.
 - Promoviendo la desconcentración del sistema de abastecimiento alimentario, por fuera de Bogotá.
 - Promoviendo el fortalecimiento del Sistema de Servicios Públicos, con perspectiva de satisfacer la demanda regional en términos de abastecimiento de agua potable, energía, telecomunicaciones, y de organizar un mejor modelo de gestión de los residuos sólidos entre municipios.

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

De otra parte, es necesario definir la ciclorruta Soacha – Bogotá - Chía para articularla y darle continuidad a la prevista entre Chía – Cajicá y Zipaquirá; igualmente es necesario articular los parques previstos sobre el río Bogotá con los parques definidos hasta Zipaquirá, proyectos regionales priorizados en el marco del Plan Estratégico de Chía, Cajicá y Zipaquirá – PECCZ.

También se deben articular las decisiones sobre logística y abastecimiento de la ciudad con las infraestructuras para el abastecimiento alimentario que se ha propuesto y priorizado en el Plan Estratégico de Soacha y Sibaté. Estos instrumentos de planeación supramunicipal son un avance en la gestión conjunta de los municipios y se constituyen en insumos para la consolidación de la Región Metropolitana.

Finalmente, es indispensable garantizar la conectividad con la región a través de la Avenida Longitudinal de Occidente, la Avenida Boyacá y la Calle 63; sobre esta última la entidad hace un llamado a revisar la propuesta del POT en el contenido programático que la define como corredor verde. Así mismo, se debe articular la infraestructura para el transporte de carga y logística a nivel regional y definir las intersecciones de los proyectos regionales como los Regiotram de occidente y del norte con otros modos de transporte de la ciudad como TransMilenio en la Carrera 30, Av. 68, entre otros.

3.3 Estructuras del POT

El POT en el artículo 13 contempla 4 estructuras territoriales, las cuales se desarrollan en los artículos 14 y subsiguientes, 94 y subsiguientes, 107 y subsiguientes y 116 y subsiguientes:

- **Estructura ecológica principal:** estructura ordenadora del territorio y garante de los equilibrios ecosistémicos, para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental regional.
- **Estructura integradora de patrimonio:** es la estructura que integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio.
- **Estructura funcional y del cuidado:** es soporte del territorio y garante del derecho a la ciudad (espacio público peatonal y para el encuentro, movilidad, sistema de cuidado y servicios públicos). En el desarrollo de esta estructura el POT busca: optimizar y completar las infraestructuras para la movilidad, promover modos de transporte limpios y sostenibles y optimizar el funcionamiento aeroportuario, entre otros.
- **Estructura socioeconómica y cultural:** reconoce las ventajas competitivas de la economía bogotana y busca potenciarlas, cualificando las zonas de aglomeración económica existentes y asegurando la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de empresas industriales, teniendo en cuenta la necesaria evolución de las actividades de producción en particular de las industrias 4.0 y contribuyendo así a la especialización inteligente de la futura Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca y al desarrollo del empleo de calidad

Sin embargo, las estrategias y proyectos planteados en el contenido programático del artículo 595, sobre el programa de territorios productivos y competitivos, no dan claridad al logro de los propósitos planteados en la estructura socioeconómica y cultural descrita anteriormente. Por lo anterior, la CCB recomienda definir estrategias y proyectos

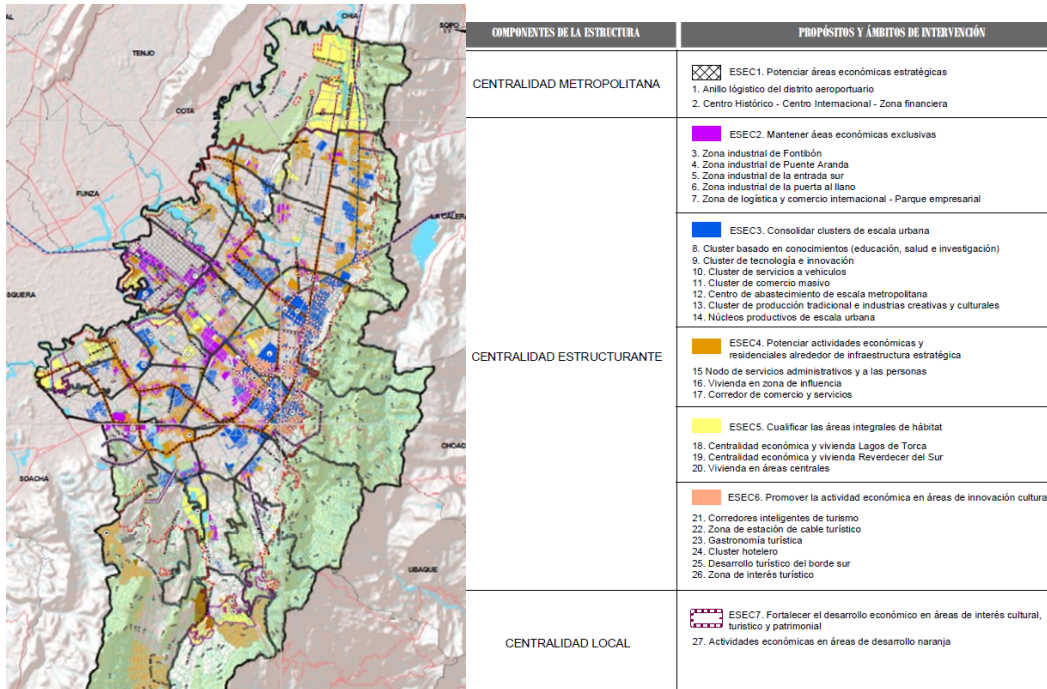
diferenciadores para la consolidación de la industria existente y las nuevas industrias como la 4.0.

3.4 Estructura socioeconómica y cultural

- El POT en el artículo 116 señala que esta estructura está conformada por “áreas de centralidad en escala, dimensión y según su vocación”, sin mayor desarrollo de sus componentes. Por lo anterior, la CCB recomienda definir las estrategias, incentivos y normas específicas que contribuyan a su consolidación.
- En el artículo 117 el POT plantea 18 propósitos, de los cuales la CCB resalta los siguientes:
 - Consolidación del Centro Histórico de Bogotá, como centro de gobierno nacional y distrital y para la localización de actividades de ciencia, tecnología e innovación, industrias culturales y creativas y principal atractor turístico de Bogotá.
 - Fortalecimiento de las áreas de aglomeración diversificada de Bogotá–Corredor Oriental, Corredor de la 26 y Avenida El Dorado- a través de estrategias de conectividad verde e inteligente.
 - Consolidación del Anillo Logístico de Occidente, con la transformación de los bordes aeroportuarios para usos económicos asociados y la consolidación de las entradas de Bogotá.
 - Consolidación de la Zona Industrial de Bogotá, para industrias 4.0, creativas y culturales y de producción industrial y tecnológico de alto valor agregado o relacionadas con el crecimiento verde.
 - Consolidación de los distritos creativos espontáneos o inducidos.
 - Consolidación del clúster hospitalario y universitario.
 - Fortalecimiento de las grandes infraestructuras para grandes eventos en Bogotá.
 - Consolidación de las centralidades administrativas locales existentes y futuras.
 - Fortalecimiento de los corazones productivos locales.
 - Reconocimiento de la importancia de las aglomeraciones especializadas y los tejidos artesanales locales y acciones normativas para su permanencia y fortalecimiento en el territorio.
 - Reconocimiento de los patrimonios locales (materiales e inmateriales) como destinos de turismo, cultura, recreación y deporte.
 - Fortalecimiento de las calles comerciales locales.
 - Fortalecimiento del tejido productivo local y tradicional en la proximidad de áreas residenciales para promover una mayor inclusión socioeconómica a partir de la desconcentración de servicios y el empleo cercano, en condiciones de equidad y oportunidad.
 - Aprovechamiento de la vivienda para el desarrollo de actividades productivas o complementarias al uso residencial en mejores condiciones de habitabilidad.

- En el artículo 120 se incluyen 19 proyectos, de los cuales se resaltan los siguientes por su importancia para el impulso de las actividades productivas de la ciudad:
 - Transformación del borde aeroportuario y conformación del Anillo Logístico de Occidente.
 - Fortalecimiento del ecosistema de Educación Superior– Grandes Campus Universitarios, para la creación de nuevos cupos universitarios que preparen los talentos del presente y futuro.
 - Fortalecimiento de los clústeres de servicios médicos y hospitalarios, para la creación de nuevas camas hospitalarias en Bogotá.
 - Fortalecimiento y cualificación de parques y equipamientos para eventos culturales, deportivos y ferias.
 - Clusterización de actividades productivas especializadas alrededor de los patio-talleres del metro, como garantía de aprovechamiento de las nuevas oportunidades laborales que genera la construcción y operación de las infraestructuras de transporte férreo masivo.
 - Desarrollo y consolidación de las Áreas de Desarrollo Naranja.
 - Construcción del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación.
 - Chapinero Verde e Inteligente, principal área de aglomeración económica diversificada de Colombia.
 - Recualificación física y revitalización productiva de la Zona Industrial de Puente Aranda.
 - Fortalecimiento de las plazas de mercado de Bogotá.
 - Fortalecimiento de las calles comerciales y corredores verdes de proximidad.
 - Cables e infraestructura con especial vocación turística: Usaquén, San Diego y Las Cruces y Ciclo-Alameda del Medio Milenio.

Pese a su importancia, estos proyectos no se incluyen en el mapa de la estructura socioeconómica y cultural que propone, en las centralidades, metropolitanas, estructurantes y de proximidad, potenciar áreas estratégicas de la ciudad (centro histórico, centro internacional y zona financiera y entorno del Aeropuerto El Dorado), mantener áreas económicas exclusivas como las zonas industriales (Fontibón, Puente Aranda, entrada sur, puerta al llano) y la zona logística y de comercio internacional (parque empresarial), consolidar clústeres de escala urbana (conocimiento, servicios a vehículos, comercio masivo, producción tradicional e industrias creativas y culturales), potenciar actividades económicas y residenciales a través de infraestructura estratégica (corredores de comercio y servicios) y promover el turismo (cables turísticos, clúster hotelero, zonas de interés turístico. En ese sentido, la CCB recomienda incluir en el articulado las propuestas definidas en el mapa e incorporar a dicho mapa los proyectos anteriormente mencionados.



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

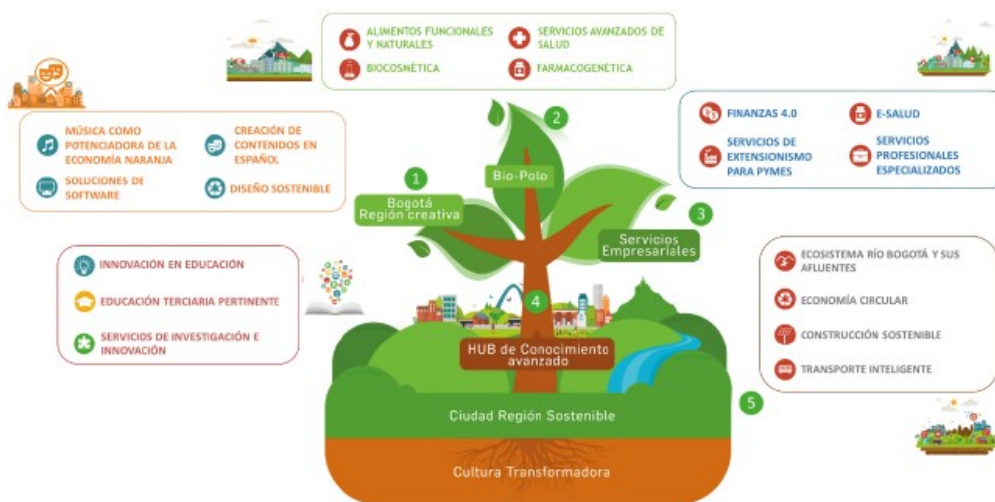
- Frente a la consolidación clústeres de escala urbana planteados en la cartografía, la CCB recomienda incluir los clústeres existentes que no se identifican en el mapa, tales como:
 - Eventos, congresos y convenciones en el entorno de Corferias
 - Joyería y bisutería en la Candelaria y Chapinero
 - Cuero, calzado y marroquinería en el Restrepo, San Benito y Barrios Unidos
 - Moda en la Alquería, San Victorino y la Zona Rosa
 - Salud en el norte de Bogotá en el norte Calle 94 a la Calle 127 con Autopista
 - Gastronomía y música en el centro, centro internacional, zona T y G, Usaquén.

Además, se deben generar las condiciones normativas e incentivos diferenciales para el fortalecimiento de los clústeres existentes y para la consolidación de nuevos clústeres en la ciudad, como por ejemplo el clúster de economía circular.

- Aunque la propuesta en la estructura socioeconómico y cultural menciona la Estrategia de Especialización Inteligente, la CCB recomienda generar las condiciones normativas e incentivos diferenciales para consolidar y fortalecer la EEI en la ciudad, así mismo, la flexibilización normativa para incorporar nuevas actividades que se puedan generar en los próximos 14 años.
 - Para el desarrollo del área de Biopolo y los nichos de especialización relacionados, se recomienda generar infraestructura de conectividad que contribuyan a acercar los

insumos producidos en la región y en el suelo rural para su transformación y generación de valor en la ciudad.

- Para la región creativa y los nichos de especialización relacionados, el POT debe desarrollar instrumentos o mecanismos normativos que contribuyan a facilitar y consolidar las actividades económicas relacionadas con las industrias culturales, creativas y de contenido en el marco de las 12 Áreas de Desarrollo Naranja creadas en el Decreto 280 de 2020.
- Para el Hub de conocimiento y los nichos de especialización relacionados, 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 el desarrollo de usos complementarios e incentivos normativos a la localización de estas actividades en dichas áreas de la ciudad.
- Para los Servicios empresariales y los nichos de especialización relacionados, se deben incluir incentivos y promover la localización de las empresas afines con esta área de especialización en zonas periféricas de la ciudad.
- Para la Región sostenible, es preciso definir los parques logísticos o infraestructura de distribución asociados a corredores de integración regional (cadena logística y de abastecimiento) y a la cadena de reciclaje.



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

También, es necesario implementar estrategias de construcción de clústeres con incentivos en asociatividad o de localización empresarial. Para ello propone incluir en el POT instrumentos e incentivos a la asociatividad empresarial para la integración de

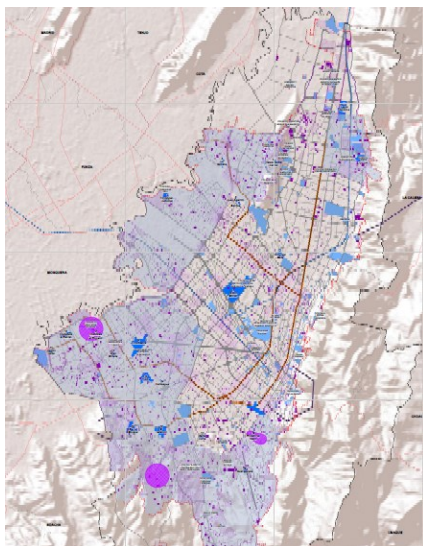
capitales (asociada a proyectos compartidos que generen economías de escala), la integración inmobiliaria (incentivos normativos para englobes de predios que contribuyan a localizar nuevas actividades productivas y a fortalecer las actividades existentes en el territorio), la generación de suelo, mediante negociación de cargas urbanísticas a cambio de acciones que contribuyan a cumplir objetivos de desarrollo económico y apoyo en la gestión social por parte del Distrito a cambio de generación de suelo para usos relacionados con la EEI, entre otros.

Así mismo, se recomienda que el POT defina zonas para la localización de parques tecnológicos o distritos de innovación donde se generen centros de desarrollos e investigación que incentiven el intercambio de información entre universidades y empresas.

Finalmente, se recomienda generar las condiciones para promover, consolidar y desarrollar las tipologías de turismo identificadas en ciudad (cultural, religioso, eventos, gastronomía y de naturaleza) y articularlo a la región. Frente al ecoturismo, se recomienda profundizar en los condicionantes para que este tipo de uso o de turismo sostenible se pueda promover y potenciar tanto en las zonas urbanas como rurales, garantizando la protección de las zonas.

3.5 Estructura funcional y del cuidado

3.5.1 Equipamientos



COMPONENTES EXISTENTES DEL SISTEMA	APUESTAS Y PROYECTOS
Equipamientos estructurantes	<p>EFC-13 Consolidación de una red de nodos de equipamientos estructurantes a nivel regional, urbano y rural para promover mayor cobertura de prestación de servicios sociales con criterios de multifuncionalidad.</p> <p>Nodos de equipamientos en proyectos integrales de vitalidad y cuidado</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 ENTRE RÍOS - MALTA (19,2 Ha.) 2 SIMÓN BOLÍVAR (150,3 Ha.) 3 JUAN AMBULLI-C- BACHUE (5,8 Ha.) 4 TOROQUEGUA - JABOQUE (12,8 Ha.) 5 LA GAITANA (10,3 Ha.) 6 VEREDA GUSA CERROS (11,1 Ha.) 7 SIERRA (21,9 Ha.) 8 CORABASTOS (86,3) 9 CIUDADELA EL PORVENIR (27,8 Ha.) 10 CIUDADELA EL RECREO (12,3 Ha.) 11 CAMPO VERDE (8,54 Ha.) 12 GRAN BRITANIA (12,2 Ha.) 13 TIMIZA (40,8 Ha.) 14 CARIBAGUA (2,7 Ha.) 15 SIERRA MORENA (27,8 Ha.) 16 EL RECREATOR (8 Ha.) 17 SANTA LUCÍA (14,8 Ha.) 18 PRIMO DE MAYO (13,1 Ha.) 19 GUACAMAYAS (9,2 Ha.) 20 TRES QUEBRADAS (22,45 Ha.) 21 LAGOS DE TORCA 22 COMPLEJO HOSPITALARIO SAN JUAN DE DIOS Y LA HORTIJA
Equipamientos de proximidad	<p>EFC-14 Aprovechamiento de suelo para la optimización e hibridación de servicios sociales y servicios básicos en equipamientos.</p> <p>Optimización de equipamientos</p>
Manzanas del Cuidado	<p>EFC-15 Territorialización del cuidado a partir de la localización de equipamientos de proximidad que contribuyan a equilibrar y articular los servicios sociales en el suelo urbano y rural.</p> <p>Manzanas del Cuidado en Zonas de Intercambio Modal</p> <p>Áreas de oportunidad para equipamientos en tratamiento de desarrollo</p>
Unidades de planeación local prioritarias para la localización de equipamientos	

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

- Los artículos 180 y subsiguientes permiten la localización de los equipamientos de cualquier escala en toda ciudad y plantea la mezcla de servicios en una sola edificación o por manzanas, el desarrollo de otras actividades complementarias (comercios, servicios y vivienda), el reconocimiento de equipamientos en bienes de usos público (espacio público y cesiones públicas) y el reconocimiento urbanístico de los equipamientos que se encuentran señalados en el Mapa No. CU-4.3, aspectos que la CCB comparte. Sin embargo, recomienda dar claridad sobre los conceptos de mezcla de usos, hibridación de equipamientos, multifuncionalidad, nodo de equipamientos y manzanas de cuidado, servicios sociales, equipamientos y uso dotacional que generan confusión para su implementación.

Es necesario que el POT genere las condiciones para promover el desarrollo de equipamientos privados de salud y educación por manzana con usos complementarios en dicha manzana y en las manzanas aledañas, con el fin de prestar un mejor servicio a la ciudad y la región. Así mismo, el plan debe establecer las condiciones cuando hay mezcla de equipamientos con usos complementarios.

- También, el POT debe generar las condiciones normativas para que los equipamientos de salud existentes puedan crecer en los predios contiguos, con el fin de minimizar el déficit de camas en la ciudad y la región.
- Se recomienda que, para definir la norma urbana, se realicen simulaciones o modelaciones urbanísticas, arquitectónicas, económicas y financieras con el fin de revisar las cargas urbanísticas (espacio público, servicios públicos, construcción sostenible) que se están exigiendo, con el fin de garantizar el cierre financiero de los proyectos de equipamientos en especial, los de salud.
- Se requiere que el POT defina los usos complementarios que se pueden mezclar con los equipamientos; en ese sentido, se propone la mezcla del uso dotacional de cultura con actividades económicas relacionadas con el entretenimiento y generar los lineamientos para su desarrollo.

Así mismo, para los equipamientos de salud los empresarios manifiestan la necesidad de incluir usos complementarios como parqueaderos, hoteles, cafeterías, restaurantes, floristerías, venta de prendas de hospitalización, ortopedia, centros educativos, consultorios, entre otros, los cuales son diferentes de otros servicios. Se requiere permitir el uso hospitalario en sótanos, para lavanderías, servicios de rayos X, entre otros.

- Es preciso que el POT defina la edificabilidad en toda la ciudad y que este tema no quede sujeto a reglamentaciones posteriores. La norma debe ser clara, suficiente y coherente,

cosa que no sucede en el proyecto de Acuerdo donde hay contradicciones y vacíos para su aplicación como se evidencia a continuación:

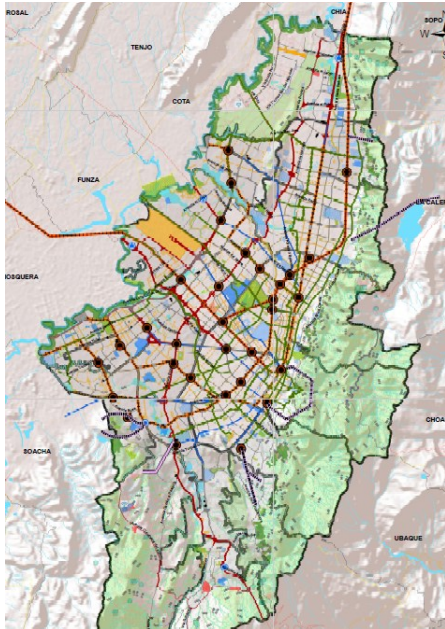
- El artículo 184 establece que “los índices de ocupación y de construcción se otorgarán según tratamiento urbanístico aplicable”.
- El artículo 330 define que “la altura máxima en pisos que puede alcanzar el sector normativo señalado bajo esta modalidad es la señalada en el mapa de sectores normativos a nivel de Unidad de Planeamiento Local, que forma parte del presente Plan”. El mencionado mapa no forma parte de la cartografía del Plan como se evidencia en el artículo 622 que relaciona los documentos que forman parte del POT.

Por otro lado, el POT plantea en el artículo 190 que “las acciones de mitigación relacionadas con la vialidad, movilidad y medio ambiente de todos los usos serán definidas por las entidades pertinentes en sus instrumentos respectivos, según el tipo de equipamiento”. Para evitar que la norma se estructure de manera sectorial y posiblemente contradictoria se recomienda coordinar y expedir una norma complementaria común para facilitar y agilizar el desarrollo de estos proyectos.

- Para los equipamientos de salud es necesario incrementar los índices de ocupación y construcción en todos los tratamientos, junto con la altura resultante, para permitir que las acciones de mitigación no impliquen sacrificios de áreas asistenciales. También se deben facilitar los enlaces peatonales entre equipamientos, con el fin de evitar que las ambulancias deban desplazarse entre los edificios y generar un servicio oportuno.
- Se necesita facilitar y agilizar los trámites para el desarrollo de equipamientos de salud y de educación en la ciudad, sin embargo, el POT genera un trámite adicional para los equipamientos nuevos mayores de 30.000 m² puesto que el artículo 180 establece un concepto previo, emitido por la entidad cabeza del sector al que pertenezca el servicio, para su localización y trámite de licencia urbanística. Además, la reglamentación de estos conceptos previos se expedirá 3 meses después a la aprobación del POT lo cual limita la inversión en este tipo de proyectos en la ciudad.
- Es indispensable promover y facilitar la localización de usos complementarios relacionados a los dotacionales de adulto mayor en la ciudad.
- El artículo 113 dispone las estrategias de multifuncionalidad de los equipamientos garantizando la accesibilidad universal de baños de uso público, ciclo parqueaderos y salas de lactancia, pero no establece la distribución de responsabilidades de los administradores

de los distintos servicios distritales y tampoco plantea las directrices para la reglamentación posterior a fin de evitar duplicidad de actividades e inversiones que conlleve a posibles detrimentos patrimoniales. Además, es necesario precisar la forma en que se garantizará el cumplimiento de estas normas ante la curaduría urbana para la obtención de la licencia urbanística correspondiente.

3.5.2 Transporte aéreo



RED DEL SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS URBANO –RURAL - REGIONAL	
Infraestructura de Corredores de Transporte Público	
<ul style="list-style-type: none"> Construcción de alta capacidad Avenida Gaitán Avenida Boyacá Avenida Caracas Avenida Caracas - Páramo Tunjuna Carretera 10 Avenida Norte Quito Sur Calle 6 Avenida Arce Avenida Jiménez Calle 20 	<p>Construcción de una red de líneas y de conexiones de alta capacidad para garantizar la prestación eficiente de servicios del transporte público, urbano, rural y regional.</p> <ul style="list-style-type: none"> Construcción de alta capacidad: Avenidas Linea metro 2 Calle 6 - Engelke - Calle Linea metro 3 Calle 6 - Ciudad Bolívar - Centro Construcción de soporte Construcción de alta capacidad
<ul style="list-style-type: none"> Construcción de cable aéreo 	<p>Construcción de conexiones de cable aéreo para mejorar las condiciones de conectividad y accesibilidad de difícil acceso y con valores ambientales y de patrimonio.</p> <ul style="list-style-type: none"> Conexiones de cable aéreo Cable aéreo San Cristóbal Alberto Cable aéreo San Cristóbal Alberto - Páramo Juan Ray Cable aéreo Alto de Capatzen Cable aéreo Tiro Escuderos - Camacelli Cable aéreo Ciudad Bolívar - Avenida Rafael Uribe Uribe y Mosquera Cable aéreo Linea metro El Dorado Cable aéreo San Rafael y La Cumbre
Infraestructura de soporte	
<ul style="list-style-type: none"> Parques y Formas 11. Doble 12. Triple 13. Carril 14. Carril 15. Carril 16. Carril 17. Carril 18. Carril 19. Carril 20. Carril 21. Carril 22. Carril 23. Carril 24. Carril 25. Carril 	<p>Construcción de las zonas y redes de interconexión modal para optimizar viajes, la accesibilidad, conectividad al transporte que contribuya al aprovechamiento eficiente del suelo de acuerdo al Plan de Infraestructura para la transformación de ciudades sostenibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> Complejo de Integración Modal CMU Norte CMU Occidente Calle 50 CMU Occidente Calle 13 CMU Tiro Escuderos CMU El Dorado Área de Integración Intermodal Área Intermodal Área de alta capacidad Área de alta capacidad Área de alta capacidad
RED DE TRANSPORTE DE CARGA Y PARA LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA	
Corredores de carga	
<ul style="list-style-type: none"> Construcción de carga 	<p>Confirmación de obras y conexiones de integración para darle continuidad a la fibra regional, logística y de carga.</p> <ul style="list-style-type: none"> Construcción de carga
RED PARA EL TRANSPORTE AÉREO	
<ul style="list-style-type: none"> Complejo aeroportuario aeropuerto El Dorado Asistencia de Loguaparam Infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo Infraestructura Aeroportuario 	<p>Fundamentación de la red para el transporte aéreo para la competitividad y la conectividad nacional e internacional.</p> <p>Establecer el soporte territorial para la operación del transporte aéreo, urbano, rural y regional.</p>

Fuente: SDP. Mapa CU-4.4.2 Red del Sistema de Transporte POT de Bogotá, mayo 2021.

- El POT incorpora el transporte aéreo en el sistema de movilidad, propuesta que la CCB comparte, sin embargo, señala en el artículo 175 que dicha red está compuesta por: el complejo Aeroportuario del Aeropuerto el Dorado, el Aeródromo de Guaymaral y la infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo de larga distancia, urbano, rural y regional, sin generar un mayor desarrollo de dichos componentes. Por lo anterior, la CCB recomienda definir cada componente y articularlos y conectarlos con el suelo rural, ejemplo: la conexión del Aeropuerto El Dorado con Guaymaral.

Además, recomienda articular el POT con el Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado - AED que incluye a Guaymaral e incorporar, en los proyectos, el anillo vial propuesto por la ALO centro, la Calle 63 y la Avenida La Esperanza. Así mismo, incluir en los proyectos el ramal del Regiotram de occidente al Aeropuerto El Dorado, ya que es la principal plataforma logística de carga a nivel de Latinoamérica.

- El POT incorpora el transporte de carga y la logística en el sistema de movilidad, propuesta que la CCB comparte, sin embargo, señala en el artículo 176 que dicha red está compuesta por: Corredores de Carga, la infraestructura logística especializada y las áreas de Actividad Logística para el abastecimiento y la distribución, sin generar un mayor desarrollo de dichos componentes. Teniendo en cuenta lo anterior, la CCB recomienda definir y articular sus componentes.

Es preciso articular el POT con la Política Nacional Logística para impulsar los corredores logísticos regionales a partir de la intermodalidad.

También, se deben identificar los corredores viales logísticos estratégicos para la ciudad y la Nación, tales como: la ALO Centro, la Autopista Sur, la Calle 63, la Calle 80, la Avenida Boyacá y la Circunvalar de Oriente, entre otros. Además, debe incluir y dar celeridad al proyecto de Calle 13 como el corredor logístico más importante para la ciudad y la región, ya que por dicha vía transita el 25% de la carga que pasa por el Distrito Capital con un promedio 6.500 vehículos de carga saliendo y 6.700 entrando en días hábiles.

- Con el propósito de generar la conectividad para el transporte de carga, la CCB recomienda articular los corredores de carga previstos en el suelo rural (Carrera 7, la autopista al Llano, la Av. Suba – Cota, Av. Circunvalar de Sur, vía Bogotá – La Calera y Bogotá – Choachí, entre otros) con los corredores de carga a definir en el suelo urbano.
- De igual manera, habilitar, en el entorno de estos corredores logísticos, usos del suelo que contribuyan a la localización de la infraestructura logística especializada, así como reservar suelo en áreas de expansión para la construcción futura de estas infraestructuras.
- Adicionalmente, la entidad recomienda que el POT incluya la localización de las infraestructuras logísticas especializadas para el abastecimiento, la consolidación y desconsolidación de carga para su distribución y las plataformas de intercambio modal, las cuales deben estar articuladas a los corredores férreos de la ciudad y la región.

De igual forma, generar lineamientos para la localización de infraestructura para la distribución de última milla urbana y local, lo anterior dando respuesta a los desafíos de nuevos esquemas de comercio electrónico y al surgimiento de nuevas tecnologías, así como incluir en el POT los pilotos que adelanta la Secretaría de Movilidad, con relación a fortalecer la distribución de última milla, por ejemplo, el piloto e-commerce.

Así mismo, la entidad recomienda habilitar espacios no convencionales (partes bajas de los puentes vehiculares, parqueaderos, lockers, entre otros) para adoptar plataformas

logísticas urbanas de cross-docking (desconsolidación y consolidación de carga) e intercambio modal, con el fin de dinamizar la distribución de última milla.

- El párrafo del artículo 176, el cual hace referencia a la red de transporte de carga y para la actividad logística, señala que “La localización e identificación de los trazados de los corredores de carga conforman anillos y circuitos logísticos; así como su demarcación en el presente Plan es indicativo y podrá complementarse, ajustarse o precisarse por la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de la sustitución de fuentes de energía para el transporte de carga y el modelo de ocupación como respuesta a las necesidades de abastecimiento del Distrito capital”. En ese sentido, la entidad recomienda, establecer el plazo para la definición de estos elementos ya que el POT debe concebir la logística como el instrumento que posibilita la prestación de servicios esenciales en la ciudad y la región como la salud (logística hospitalaria), la canasta familiar (seguridad alimentaria) y el transporte de carga y de pasajeros.
- En el numeral 5 del artículo 157, lineamientos de diseño para las franjas funcionales, el POT señala los lineamientos para las franjas dinámicas mixtas e indica en el literal f lo siguiente: “El cargue y descargue de mercancías puede ser permitido en calles de las mallas arterial, intermedia y de proximidad en los lugares, horarios y con las condiciones que definas las normas de tránsito y/o la Secretaría Distrital de Movilidad o la entidad competente”. Por lo anterior, la CCB recomienda definir la localización de dichas áreas en el marco de un modelo de mezcla de usos y de primero pisos activos propuesto en este instrumento de planeación.
- Así mismo, debe definir las zonas para el parqueo de los vehículos y personas que operan como domiciliarios y la infraestructura que requiere esta actividad y que en el marco de la pandemia ha sido generadora de empleo y será necesaria para la reactivación económica, dos objetivos propuestos en por el POT.

3.5.4 Transporte sostenible

- El POT plantea la prelación del peatón y los modos de transporte sostenible en la ciudad y en el artículo 159 propone como estrategia de intervención los corredores verdes y en los proyectos estructurantes del contenido programático propone como meta la construcción de 27 de estos corredores. Si bien es cierto que la CCB comparte las orientaciones sobre transporte sostenible del POT, recomienda incorporar el desarrollo del entorno de dichos corredores con el fin de generar proyectos urbanos integrales en la ciudad.

Subprograma red de corredores verdes	Tiene como objetivo la conformación de una red de corredores verdes para consolidar dinámicas de movilidad de bajas emisiones y entornos vitales. La Secretaría Movilidad en coordinación con entidades competentes, será el responsable de la ejecución de este subprograma. Indicador: Número de corredores verdes construidos Meta: 27 corredores verdes construidos
Proyectos Estructurantes:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Calle 7 desde la carrera 10 hasta la Avenida de los Cerros (Circunvalar) 2. Avenida Jiménez desde el paseo pie de monte en la Avenida de los Cerros (Circunvalar) hasta la carrera 19 3. Carrera 7 desde la calle 7 a la Av Comunereros 4. Avenida Comunereros, desde la carrera 10 hasta la Avenida de los Cerros (Circunvalar) 5. Carrera 10 desde la Avenida Comunereros hasta la calle 26 6. Avenida Caracas desde la calle 7 hasta el centro internacional, 7. Paseo Pie de Monte (Avenida de los Cerros circunvalar) entre la Avenida Comunereros hasta empalmar con el cruce del Inicio del corredor verde de la Avenida Jiménez 8. Calle 26 desde la intersección de la Avenida Jiménez y el paseo pie de monte (Avenida de los Cerros), hasta la Avenida Caracas 9. Carrera 7 desde la Avenida Comunereros hasta calle 28 sur 10. Alberto Lleras Camargo (Corredor Verde AK 7) desde Calle 26 hasta Avenida El Polo (AC 200)
	<ol style="list-style-type: none"> 11. Ciclo Alameda del Medio Milenio inicia en el parque Tunal y termina en la calle 128 por Avenida Paseo de los Libertadores- ajustar la longitud 12. Corredor Férreo del Sur 13. Avenida San José (Cl 170) desde la Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7) hasta Avenida Cali 14. Av. Cota entre Av. San José (Cl. 170) y límite del Distrito 15. Avenida José Celestino Mutis (Cl. 63) desde Carrera 13 hasta límite del distrito con el municipio de Funza. 16. Avenida Batallón Caldas desde la Avenida José Celestino Mutis hasta Avenida Primero de Mayo 17. Avenida La Esmeralda desde Avenida Calle 68 hasta Calle 13 18. Avenida Pablo VI (Calle 53) desde la Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7) hasta Avenida La Constitución 19. Calle 129 desde Avenida Paseo Los Libertadores hasta Avenida Boyacá 20. Calle 140 Desde Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7) hasta autopista norte 21. Avenida Ciudad Montes Desde el Río Fucha hasta Avenida Comunereros 22. Calle 31 sur (Canal Albina) Desde el Río Fucha hasta Carrera 13 23. Calle 32 Desde Cra 13 - Mariscal Sucre Parkway Canal Arzobispo 24. Avenida Chile (Cl 72) desde Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7) hasta Carrera 110G 25. Carrera 11 Desde Calle 127 hasta Calle 64 26. Ciclo alameda el Porvenir - Soacha Fontibón Tramos hasta conectar con Soacha 27. Corredor férreo de Occidente- tramo Paloquemao hasta la Estación de la Sabana calle

- Además, la entidad recomienda revisar y ajustar los proyectos de corredores verdes del contenido programático, ya que algunos de ellos se desarrollarán donde ya se han construido troncales de TransMilenio que hoy están en buenas condiciones físicas y operativas.

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

- También, la entidad recomienda revisar la propuesta del corredor verde de Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), teniendo en cuenta que está en obra y la ciudad avanza en un proyecto sobre el borde occidental que incluye esta obra que es fundamental para conectar el Aeropuerto El Dorado con la ciudad y con la región.
- En el marco de esa estrategia de intervención de corredores verdes, planteado en el artículo 159, el POT propone 8 acciones y en una de ellas es la maximización de los viajes cero emisiones; para ello plantea, entre otras, la “implementación de infraestructura que permita establecer zonas de recarga de vehículos eléctricos para promover el uso de vehículos de tecnologías eléctricas e híbridos enchufables” A lo anterior, la CCB

recomienda definir la localización para la construcción e instalación de subestaciones y de las infraestructuras de recarga de energía para el transporte tanto público como privado, así como también acordar en la región la localización de dicha infraestructura en la escala intermunicipal.

- En el artículo 156 el POT plantea una estrategia de calles completas y para su intervención propone unas franjas de circulación, ciclo infraestructura, circulación para el transporte de alta y media capacidad, vehicular mixta, paisajismo y para la calidad urbana, áreas privadas afectas al uso público. Con el fin de articular y coordinar las intervenciones en la ciudad, la entidad recomienda dar claridad frente a los responsables de cada una de estas franjas.
- Además, la CCB recomienda plantear soluciones concretas en las intersecciones que contribuyan a la seguridad del peatón en relación con otros modos de transporte; si éstas están enmarcadas en los manuales y cartillas previstos en el POT, se deben establecer los lineamientos, directrices y tiempos para su reglamentación.

3.5.5 Sistema de espacio público y peatonal

- El numeral 3 del artículo 109 del POT define 3 la infraestructura peatonal como el “conjunto de elementos de la calle que permiten la correcta circulación y permanencia del peatón, incluyendo el mobiliario y el paisajismo que en ella se encuentren (...)”, sin definir el alcance de paisajismo y señalar la diferencia con el concepto de paisaje urbano.
- El numeral 5 de este mismo artículo define los elementos de bienes privados afectos al uso público como el “conjunto de soluciones arquitectónicas por medio de las cuales se resuelve la relación entre las construcciones del dominio privado y los bienes públicos construidos. Corresponden entre otros, a las fachadas, culatas, cubiertas, terrazas de edificaciones, antejardines, y demás áreas privadas afectas al uso público, que hacen parte del paisaje urbano, aportando con sus condiciones y características a consolidar la imagen del espacio público”.

Teniendo en cuenta lo anterior, la CCB recomienda aclarar los conceptos de paisajismo y paisaje urbano y precisar si dentro de los elementos de bienes privados afectos al uso público se incluye los avisos y la publicidad exterior visual, toda vez que según los acuerdos del Concejo se vincula dicha publicidad dentro del concepto del paisaje. En ese sentido, es importante señalar que la regulación de la publicidad exterior visual dista de la regulación de los elementos constitutivos del paisaje urbano.

Por otro lado, también es importante mencionar que la publicidad exterior visual hace parte de las industrias creativas y culturales que promueve el proyecto de acuerdo del POT de Bogotá. En ese sentido se recomienda aclarar y revisar el tema.

3.5.6 Servicios públicos

- El artículo 226 del POT define las preinstalaciones para la recarga de vehículos, señalando las condiciones para su instalación. Sin embargo, con el fin de promover dicha infraestructura en la ciudad, la CCB recomienda generar incentivos que faciliten la construcción de la infraestructura de recarga en edificios de vivienda, oficinas, centros comerciales, parqueaderos y grandes superficies, a través de beneficios como una mayor edificabilidad.
- La entidad considera además que se deben incluir lineamientos para el desarrollo de la infraestructura de recarga de energía en el POT tales como: electrolinerías, parqueaderos con cargue de energía, infraestructura de recarga de energía en el uso residencial y de otros usos, los cuales contribuyen con el mejoramiento de la calidad del aire en la ciudad y con la sostenibilidad ambiental de la ciudad.

Además, señalar la localización de electrolinerías e infraestructura para recarga urbana e interurbana en el territorio y definir lineamientos e incentivos para su ubicación.

- En el artículo 229 el POT señala los principios orientadores del sistema de las tecnologías de la información y las comunicaciones y en el numeral 1 indica “Construcción de un Territorio Inteligente - Infraestructura TIC”, sin embargo, no lo desarrolla. Por lo anterior, la CCB recomienda, que los proyectos o acciones puntuales que surjan en este tema, se articule con la iniciativa Clúster de Software y TI de Bogotá ya que cuenta con capacidades empresariales locales que pueden apoyar la construcción y ejecución de estas iniciativas.

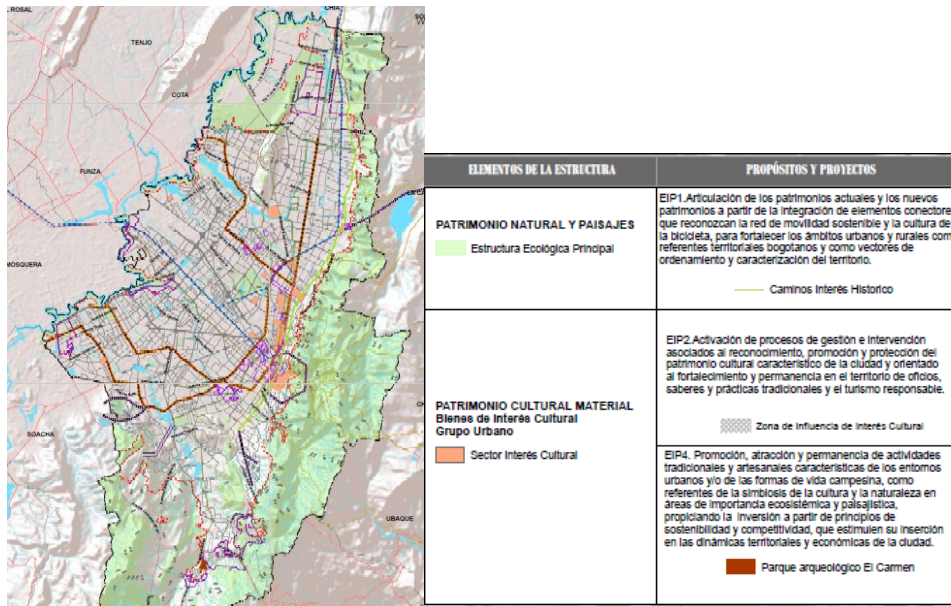
En este mismo artículo, en el numeral 2 el POT señala “Conectividad y nuevos desarrollos. Todos los proyectos que se desarrollen en la ciudad de Bogotá deben incluir en sus diseños una solución TIC que contemple una infraestructura sustentable, sostenible y necesaria”, sin definir los lineamientos y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

- En el marco de la pandemia que hoy vive la ciudad, es necesario definir políticas, estrategias y proyectos de corto plazo que garanticen el servicio de internet y con ello contribuyan a mejorar la conectividad de las empresas y a la reactivación económica, mientras se reglamenta el plan maestro de servicios públicos y TIC, el cual tiene un plazo no mayor a 1 año de adoptado el POT.
- Por otro lado, la entidad recomienda establecer en el POT los lineamientos para la localización de la infraestructura tecnológica que permita posicionar a Bogotá como una ciudad inteligente (Smart city), con intervenciones en alumbrado público, semaforización,

medidores inteligentes, lo cual requiere de políticas y de la articulación de actores públicos y privados que contribuyan a la promoción y desarrollo de dicha tecnología.

- En los artículos 208, 209 y 210 se defienden las plantas de tratamientos y aprovechamiento de biogás, de tratamiento térmico y plantas de aprovechamiento de residuos orgánicos y/o plantas de compostaje y más allá de prohibir su localización en la EEP, no se identifican parámetros para su localización, es decir, podrían estar localizadas en suelo urbano y rural. También se plantea que debe dejarse un aislamiento contra equipamientos de salud y educación, pero no precisa la distancia ni los parámetros para establecerla. Por tanto, la CCB recomienda precisar las condiciones de localización, así como definir los parámetros de aislamiento.
- En el artículo 212 se definen las estaciones de clasificación y aprovechamiento de residuos sólidos dejando encargada a la SDP para reglamentar la localización de acuerdo con los estudios de compatibilidad de usos del suelo presentado por la UAESP; es decir, el POT no establece parámetros para orientar su localización. Teniendo en cuenta que este es un tema estratégico y muy sensible para la ciudadanía, la entidad recomienda incluir tales lineamientos en el POT.
- Las definiciones y normas para la localización de equipamientos para el manejo de los residuos sólidos se establecen en los artículos 214 (cuartelillos), 215 (puntos limpios), 217 (plantas de tratamiento y aprovechamiento de RCD), 219 (puntos verdes), 220 (plantas o parques de almacenamiento), 221 (puntos de la tierra), 225 (estaciones de recarga de vehículos eléctricos), sin embargo, estos usos no se incluyen en la norma correspondiente a los usos del suelo. Por lo anterior la CCB recomienda armonizar y aclarar estas normas para que sean aplicables en el territorio, así mismo revisar el cierre financiero de los proyectos teniendo en cuenta estas exigencias por usos.

3.6 Estructura integradora del Patrimonio



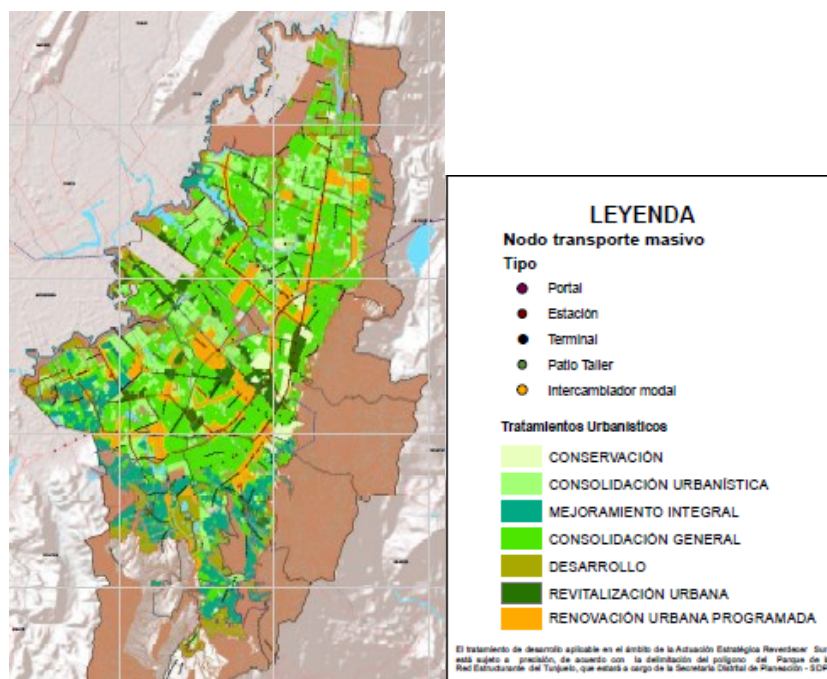
Fuente: SDP. Mapa cg-4 estructura integradora de patrimonios POT de Bogotá, mayo 2021.

- El POT plantea en el artículo 95 los componentes de la estructura integradora de patrimonio, los elementos del patrimonio cultural material, inmaterial, natural y los nuevos patrimonios bogotanos, estos últimos reconociendo las dinámicas de transformación urbana que se puedan generar en la ciudad, que la CCB comparte. Sin embargo, recomienda establecer los criterios para el reconocimiento de esos nuevos patrimonios futuros de la ciudad.
- El artículo 100 del POT establece que “Los Bienes de Interés Cultural del grupo urbano y del grupo arquitectónico del nivel de intervención 1 y los inmuebles con categoría de intervención de Conservación Integral tendrán una Zona de Influencia que se define en el presente Plan”, dicha área es de 100 metros del BIC. Ante esta situación, la CCB recomienda definir el alcance, objeto, beneficios o restricciones que dicha área de influencia pueda generar en el entorno de estos bienes, ya que podría generarse un desincentivo para el desarrollo de proyectos en dicho entorno.
- En el artículo 101 el POT propone unos conos de visibilidad como criterio de protección y disfrute de los componentes de la estructura integradora de patrimonios, los cuales serán definidos por las entidades que conforman el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural. Además, en el párrafo 2 de dicho artículo señala “en el área protegida del cono de visibilidad de largo alcance, demarcada en el Mapa de la Estructura Integradora de Patrimonios, la Secretaría Distrital de Planeación podrá definir restricciones a las alturas definidas en el Mapa de Alturas Máximas Permitidas de este Plan”. Por lo anterior, la

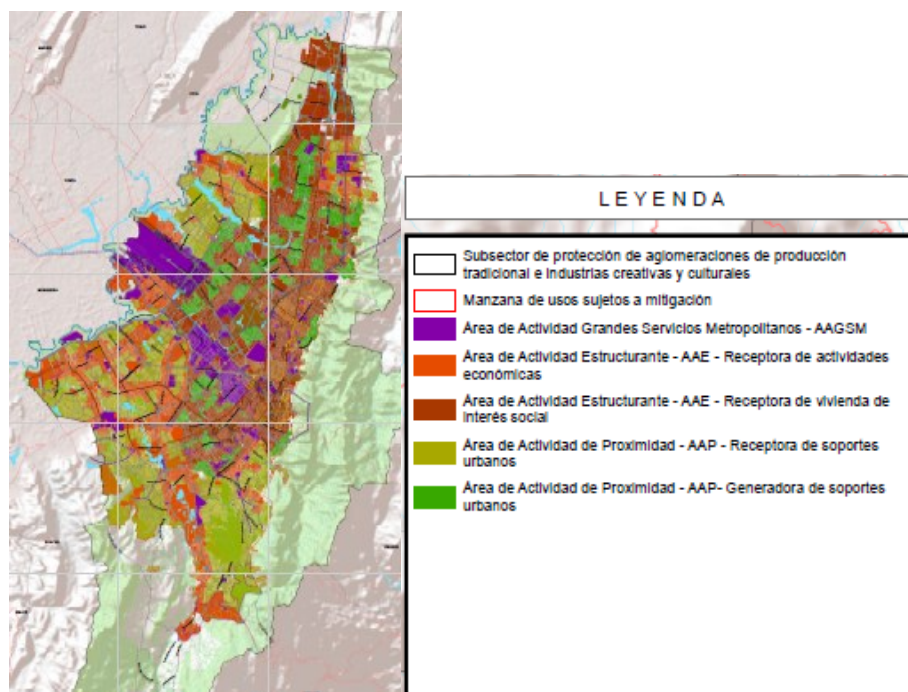
entidad recomienda que el POT desarrolle los lineamientos, defina al alcance, tiempos y responsables, así como también la norma urbanística, ya que no es claro lo que se busca con dichos conos, no es clara la norma ni sus beneficios y como se mencionó anteriormente, estos pueden desincentivar el desarrollo de los proyectos inmobiliarios en los entornos de los Bienes de Interés Cultural – BIC.

3.7 Norma urbana

- La norma urbana establecida en el POT propone la mixtura o mezcla de usos, incluye tratamientos, áreas de actividad, usos del suelo, edificabilidad, cargas urbanísticas (cesiones de suelo para parques, equipamientos y vías, porcentajes de VIS y VIP, servicios públicos, construcción sostenible) e instrumentos planeación, gestión y financiación, para el desarrollo de los proyectos que concretan el modelo de ocupación. Sin embargo, la CCB recomienda definir los tratamientos y área de actividad de acuerdo a la norma nacional (decreto nacional 1232 de 2020 y 1077 de 2015) y no crear categorías diferentes que pueden poner en riesgo la seguridad jurídica del POT.



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



Fuente: SDP. Mapa CU-5.2 Áreas de actividad POT de Bogotá, mayo 2021.

- El artículo 248 del POT define las áreas de actividad sobre las cuales se presentan las siguientes observaciones:
 - El área de actividad de grandes servicios metropolitanos corresponde a zonas industriales y equipamientos, sin embargo, la CCB recomienda incluir estrategias que contribuyan a la consolidación y fortalecimiento de esas zonas industriales.
 - En las áreas de actividad estructurante receptoras de actividades económicas, que corresponden a áreas de oportunidad como entorno del AED y los corredores de transporte masivo, la entidad recomienda incorporar estrategias, mecanismos e incentivos que contribuyan a garantizar e incentivar la localización las actividades económicas y el empleo en dichos territorios.
 - En las áreas de actividad estructurante receptoras de vivienda de interés social, el POT propone localizar la vivienda VIS y VIP en la ciudad construida que cuenta con soportes urbanos y en el marco de ello plantea establece un área mínima de 42 m², el cumplimiento de cargas urbanísticas (servicios públicos, espacio público, construcción sostenible, equipamientos, entre otros) y la limitación de altura a 12 pisos (más del 70% de VIS y VIP). Teniendo en cuenta lo anterior, la CCB recomienda realizar modelaciones arquitectónicas, urbanísticas, económicas y financieras, con el fin de garantizar el cierre financiero de estos proyectos y asegurar su ejecución en la ciudad evitando que las soluciones de este tipo de vivienda se desplacen a otros municipios.

También se recomienda revisar la limitación de altura para proyectos de vivienda VIP y VIS hasta 12 pisos, cuando los proyectos desarrollen más del 70% en este tipo de vivienda.

- Así mismo, plantear los equipamientos necesarios que requiere esta población para acceder a los servicios de educación, salud, etc.

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

- Además, es preciso revisar la densidad de la ciudad en el marco de la norma y cargas urbanísticas planteadas en el POT.
 - Finalmente, la entidad recomienda que la ciudad cuente con estudios y modelaciones urbanísticas y financieras que soporten las decisiones frente al crecimiento de la ciudad tanto en áreas de expansión como en áreas de renovación urbana.
 - Sobre las áreas de actividad de proximidad generadoras y receptoras de soportes urbanos, que corresponden a las áreas de borde en mejoramiento integral, la CCB recomienda indicar cómo, dónde y la forma en la cual se van a generar los soportes urbanos de estas zonas deficitarias. Además, en los instrumentos de gestión se deben precisar el cómo se van a ejecutar y definir los responsables de dichos proyectos en esos territorios.
 - De otra parte, la CCB recomienda revisar y aclarar otros conceptos de área de actividad que se incluyen en el POT: “área de actividad socioeconómica” como parte de la clasificación de las centralidades de proximidad (numeral 4 del artículo 119) y “áreas de actividad logística” (numeral 3 del artículo 176); situación que presenta confusiones en la comprensión de los conceptos.
- En el artículo 245 el POT señala los usos del suelo permitidos en el suelo urbano de la ciudad, tales como:

Residencial	Unifamiliares, bifamiliares o multifamiliares.
Dotacional	Servicios sociales (educación, integración social, igualdad de oportunidades, salud, cultura, culto, entre otros) Servicios básicos (abastecimiento de alimentos, cementerios y servicios funerarios, seguridad, defensa y justicia). Servicio del cuidado y servicios ambientales.
Comerciales y de servicios	Básicos (intercambio de bienes y servicios, parqueadero, servicios profesionales, técnicos, alimentarios, de logística, de hospedaje, habitacionales y de entretenimiento). Servicio al automóvil (venta de bienes y prestación de servicios relacionados con los vehículos de transporte y maquinaria). Servicios especiales (expendio de bebidas embriagantes para el consumo dentro del establecimiento, estancia por horas en residencias o moteles, establecimientos previstos para el encuentro sexual, la proyección de contenido sexual explícito no apto para menores de edad, la prestación de servicio para juegos localizados de suerte y azar, la prestación de servicios donde se ejecuten música o ruidos y los servicios de entretenimiento nocturno).
Industriales	Producción tradicional (se desarrolla en la vivienda sin generar impactos), industria transformadora – liviana (bajo impacto compatible con el uso residencial, comercial y de servicios), mediana (con impactos negativos y compatible con el uso residencial, comercial y de servicios) e industria pesada (alto impacto, no compatible con el uso residencial, pero si es compatible con el uso comercial y de servicios) -
Logísticos	Bodegaje, maquila o reacondicionamiento de productos o de materiales, consolidación y desconsolidación de carga, locales de almacenamiento y bodegaje asociados a comercios y servicios, locales receptores de mercancías o materiales no destinados a ser comercializados a los particulares en dichos locales, bodegas privadas de reciclaje (almacenamiento, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos no peligrosos).
Mineros	Exploración, extracción y/o explotación
Agrícolas	Establecimiento y aprovechamiento de cultivos transitorios o permanentes diferentes de los forestales.
Forestales	Producción, plantación, aprovechamiento y transformación de productos maderables

- Aunque el POT simplifica los usos del suelo, la CCB recomienda revisar dicha clasificación ya que no es claro dónde se clasifican ciertas actividades como sucede

con las estaciones de servicio de llenado de combustible que podría ser un servicio al automóvil o un servicio especial.

- También se requiere plantear las mismas categorías de usos del suelo en el componente urbano y rural (universal o principal, complementario, restringido y prohibido), ya que el POT es para toda la ciudad. Además, generar una sola clasificación de usos del suelo, ya que en suelo de protección se plantean unos, en el componente rural otros y en el suelo urbano otros, por ejemplo:

Usos principales:	Usos condicionados:	Usos prohibidos:
Conservación Restauración: Restauración de ecosistemas, recuperación de ecosistemas y rehabilitación de ecosistemas. Conocimiento: Educación ambiental, investigación y monitoreo.	Restauración: Medidas estructurales de reducción del riesgo y obras para el mantenimiento, adaptación y recuperación de las funciones ecosistémicas – caudales Sostenible: Actividad de disfrute ambiental y conservación. Actividades recreativas, ecoturismo, agricultura urbana y periurbana y aprovechamiento de frutos secundarios del bosque.	Todas las actividades que no se encuentran en los usos principales o condicionados
Usos agrícolas	incluyen el establecimiento y aprovechamiento de cultivos transitorios o permanentes diferentes de los forestales, así como las huertas, cercados, vallados, infraestructura de riego, composteras y bodegas y silos de pequeña escala.	
Usos pecuarios	Incluyen la cría y aprovechamiento de especies animales, asociados a la construcción o adecuación de pasturas, cultivos de forraje, infraestructura de riego, porquerizas, corrales, establos e instalaciones para ordeño, galpones para aves, aviarios, cercados, bodegas para insumos y productos pecuarios.	
Usos forestales	Comprenden actividades relacionadas con la producción, plantación, aprovechamiento y transformación de productos maderables que se obtengan de especies forestales plantadas en áreas intervenidas previamente por actividades antrópicas siempre que no impliquen la disminución de la cobertura arbórea nativa actual y se localicen por fuera de las rondas de nacimientos, quebradas y ríos.	
Usos residenciales	Se refieren a la posibilidad de edificar viviendas en el territorio, en las siguientes tipologías y localizaciones: 1. Vivienda rural dispersa: Es la unidad habitacional localizada en el suelo rural de manera aislada que se encuentra asociada a las formas de vida campesina y a otras formas de vida rural. 2. Vivienda rural concentrada: Es la unidad habitacional localizada en suelo rural de manera aglomerada con otras, ubicada en las categorías de desarrollo restringido.	
Usos dotacionales	Permiten el desarrollo de las funciones sociales y de prestación de los servicios tendientes a asegurar el acceso a los derechos fundamentales, sociales y culturales para el desarrollo individual y colectivo, el cual puede ser ofertado por el sector público y/o privado.	
Usos comerciales y de servicios	Se refieren a cualquier establecimiento cuya actividad principal es el intercambio de bienes y servicios.	
Usos agroindustriales	Agrupan aquellos usos cuya finalidad principal es tanto la explotación de recursos naturales como el desarrollo de la secuencia de actividades de transformación y ensamblaje requeridas para elaborar productos relacionados con la vocación agrícola, pecuaria y forestal, y/o al aprovechamiento de residuos orgánicos	
Uso minero	El uso minero y sus infraestructuras de exploración y explotación asociadas, incluyendo canteras, tolvas, hornos para derivados minerales, molinos de piedra, instalaciones de tipo administrativo relacionados con la explotación minera y parqueaderos asociados.	

- Además, la CCB recomienda flexibilizar los usos del suelo para incorporar nuevas actividades relacionadas con los cambios tecnológicos como los parques científicos y tecnológicos, laboratorios de pruebas, centro de diseño, centro de innovación, entre otros.
- Asimismo, se deben definir lineamientos para los usos que se pueden mezclar, por ejemplo, el uso dotacional de cultura con actividades económicas relacionadas con el entretenimiento, el uso dotacional de salud con hoteles y parqueaderos, el uso dotacional de educación con papelerías y restaurantes, entre otros.
- Por otro lado, revisar la decisión de excluir del suelo urbano las plantas de beneficio y los nuevos cementerios tal como lo establece el numeral 2 del artículo 245, cuyas soluciones deben darse al interior de la ciudad, más aún en el marco de esta pandemia.
- El POT plantea la localización del abastecimiento alimentario en la periferia articulado a la región. Sin embargo, la CCB recomienda definir la localización de estas actividades en escalas urbana y de proximidad o locales que aporten a la cadena y con ello evitar el desabastecimiento alimentario en contingencias (paro, desastres naturales, entre otros).
- El artículo 249 establece los usos universales en las áreas de actividad, tales como comercio y servicios básicos y de producción tradicional, de hasta 100 m² de área construida en el uso, áreas superiores que se localicen en BIC del ámbito nacional y/o distrital, el uso de producción tradicional y el uso dotacional; la CCB comparte los usos definidos en este artículo y, para generar lineamientos y dar claridad a la implementación de los usos restringidos a producción tradicional propone ajustar el artículo 250 que establece que “en los predios marcados como Áreas de Producción Tradicional, los proyectos deben restituir las áreas construidas con establecimientos existentes de este uso a la fecha en entrada en vigencia del presente Plan, y localizarlos en el nivel de acceso, relacionados con el espacio público”.
- Frente a la clasificación de los usos industriales el artículo 246 indica que “Dentro del proceso de implantación de cualquier industria en la ciudad, el interesado deberá auto declarar ante las autoridades ambientales y sanitarias la elección de cada uno de los aspectos relacionados con el ejercicio de la actividad industrial que se desea implantar, así como el tipo de industria aplicable, a fin de que las entidades competentes realicen el respectivo control posterior a la localización de la industria”. Ante esta exigencia, la entidad recomienda revisarla para no generar trámites adicionales a los cuales no se les ha definido los tiempos de respuesta. Igualmente, es preciso aclarar qué se entiende por producción baja y si es equivalente a industria liviana.
- De otra parte, el artículo 267 señala que los predios con usos industriales que no se enmarquen en el tratamiento de renovación urbana con cambio de uso les aplica el

tratamiento de desarrollo, pero no se definen parámetros de áreas mínimas dejando abierta la posibilidad de desarrollar cualquier tipo de predio.

Con esta condición para predios con uso industrial sujetos al tratamiento de desarrollo deben evaluarse las condiciones de viabilidad económica supeditada a los diferentes estudios relacionados con pasivos ambientales, así como también a los estudios que se deben adelantar en el marco de la formulación de los planes parciales exigido a dicho tratamiento, los cuales terminan por impactar de manera significativa los tiempos de gestión, así como los costos del suelo y promueven la expulsión de estas actividades hacia los municipios vecinos.

- En cuanto a las acciones de mitigación señaladas en el artículo 257, la entidad recomienda revisar dichas acciones para que efectivamente mitiguen los impactos entre usos, en el marco de la mixtura de usos y primeros pisos activos propuestos en el POT, con el fin de evitar los problemas de convivencia y que dichas acciones se conviertan en cargas adicionales para los empresarios. Ejemplo: La adecuación, rehabilitación y/o construcción del espacio público circundante a la edificación a implantarse. Por tanto, la CCB propone incorporar en el POT proyectos de construcción o rehabilitación de espacio público por manzanas o zonas, dando prioridad a los sectores que lo requieran.

No	ACCIÓN DE MITIGACIÓN	ID	CONDICIONES TÉCNICAS	DOTACIONAL				COMERCIO Y SERVICIOS				INDUSTRIA	RESIDENCIAL
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Singulares	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Singulares		
2	Adecuación y/o rehabilitación y/o construcción del espacio público circundante a la edificación a implantarse, garantizando la fluidez, protección y continuidad de la movilidad activa (peatones y ciclo usuarios) a sus principales puntos de atracción.	A	Estas intervenciones deberán cumplir con lo establecido por la Cartilla de Andenes y de Mobiliario Urbano o la norma que las modifique, adicione o sustituya										
		B	Estas intervenciones deberán garantizar la continuidad y conectividad entre los accesos de la construcción y/o espacio que desarrolla el uso y los elementos de la estructura funcional de la ciudad, como parques, estaciones de transporte, equipamientos, comercios y servicios.	NO	NO	SI						SI	SI

También, recomienda señalar criterios para clasificar los comercios y servicios en el tipo 1 (0 a 100 m2), tipo 2 (100 a 500 m2) y tipo 3 (mayores a 500 m2) y definir los impactos que generan en el entorno y con otros usos.

De igual forma, diferenciar las acciones de mitigación para las actividades existentes de las nuevas, ya que como se observa en el cuadro anterior son iguales para todos los usos: dotacional tipo 3, comercio y servicio tipo 3, industrial y residencial.

Sobre la exigencia de áreas para cargue y descargue de mercancías al interior de los predios en la ciudad consolidada y en las zonas industriales construidas, debe ser revisada y ajustada, toda vez que el POT plantea un modelo de ciudad con mezcla de usos y primeros pisos activos y, como lo señalado en el artículo 157 “Lineamientos de diseño para las franjas funcionales” se permite el cargue y descargue en las mallas arterial, intermedia y de proximidad.

No	ACCIÓN DE MITIGACIÓN	ID	CONDICIONES TÉCNICAS	DOTACIONAL				COMERCIO Y SERVICIOS				INDUSTRIA	RESIDENCIAL		
				Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Singulares	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Singulares				
4	Destinación de áreas operativas y funcionales para cargue y descargue, acumulación de vehículos, parqueo temporal y maniobrabilidad vehicular, con operación completa al interior de la edificación o espacio que desarrolla el uso, que no obstruya la función en el espacio público.	A	En todo caso, durante el tiempo de operación del proyecto se debe garantizar el buen estado de las vías circundantes del predio, sin perjuicio de lo que determine el estudio de tránsito o estudio de demanda y atención de usuarios, según sea el caso												
		B	Las áreas de maniobra, servidumbre de circulación y rampas de estacionamiento de las áreas ampliadas o nuevas a construir, deben cumplir con lo señalado en el artículo 9º del Decreto Distrital 1108 de 2000 o la norma que lo modifique, adición o sustituya.												
		C	La maniobra de los vehículos se deberá realizar dentro del predio, sin generar colas sobre las vías públicas.	NO	SI	SI		NO	SI	SI		SI	SI		
		D	Los puntos de control de acceso y la capacidad de colas de vehículos que ingresan al estacionamiento deben ubicarse al interior del predio.												
		E	no se permite en ningún caso generar bahías de estacionamiento anexas a vía pública.												
		F	Cuando el Estudio de Tránsito o de Demanda y Atención de Usuarios lo contemplen, se podrán aprobar soluciones de movilidad planteando la utilización del espacio público a través de túneles, vías deprimidas, entre otras. En estos casos, se deberá obtener la correspondiente licencia de intervención y ocupación del espacio público o celebrar el convenio correspondiente con la autoridad administradora del espacio público.												

En cuanto a las condiciones complementarias para la mitigación de impactos, la entidad recomienda incluir en el POT el contenido mínimo de estos conceptos y los tiempos de respuesta de las entidades. Además, hace un llamado a revisar dicha exigencia ya que lo anterior, genera un trámite adicional para el desarrollo de los proyectos en la ciudad.

Condiciones complementarias	Dotacional				Comercio y servicios				Industria	Residencial
	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Singular	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Singular		
Estudio de tránsito	NO	SI (Estudio de demanda y atención de usuarios)	SI (Estudio de tránsito)	SI (Estudio de tránsito)	NO	SI (Estudio de demanda y atención de usuarios)	SI (Estudio de tránsito)	SI (Estudio de tránsito)	Según lo que determine la SDM	Según lo que determine la SDM
Concepto Técnico de la SDS	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	según lo que determine la SDS	NO
Concepto Técnico de la SDA	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	según lo que determine la SDA	según lo que determine la SDA

- Frente a la edificabilidad el artículo 330, normas de edificabilidad aplicables al tratamiento urbanístico de consolidación en la modalidad de consolidación general, establece que “la altura máxima en pisos que puede alcanzar el sector normativo señalado bajo esta modalidad es la señalada en el mapa de sectores normativos a nivel de Unidad de Planeamiento Local, que forma parte del presente Plan”. Sin embargo, dicho mapa no ha sido cargado en la página web de la SDP. Por tanto, la CCB recomienda generar una norma urbanística clara y suficiente, así mismo publicar el mapa en mención y el mapa CU-5.3 Edificabilidad, que se relaciona en la cartografía que hace parte integral del POT.
- Por otro lado, la entidad recomienda aclarar el alcance de la Unidad de Planeamiento Local, ya que en el POT se incluye en los instrumentos de planeación, sin embargo, su alcance según lo indicado en el parágrafo del artículo 508 las “Unidades de Planeamiento Local no desarrollan normas urbanísticas, y por tanto no establecerán condiciones adicionales a las establecidas en el presente Plan para el desarrollo de proyectos”, lo cual

es contradictorio a lo señalado en el artículo 330 que indica la altura en el mapa de sectores bajo este instrumento.

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

Planeación	Primer nivel: Plan Maestro de Movilidad, Plan Maestro de Servicios públicos y TIC, Unidad de Planeamiento local , Planes de Manejo Ambiental (PMA) y Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP. Segundo nivel: Actuaciones Estratégicas, Planes Parciales, Legalización Urbanística, Formalización Urbanística, Plan Manzana, Planes de revitalización de centros poblados y centros de equipamientos y servicios (PRC), Plan Especial de Mitigación de Impactos
Gestión	Unidades de actuación urbanística, Unidades de gestión urbanística, Plan de Intervención para el Mejoramiento Integral, Anuncio de Proyecto, Banco de tierras o inmobiliarios , Expropiación por motivos de utilidad pública, Declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios, Declaratoria de habilitación y uso de edificaciones, Derecho de preferencia, Entrega anticipada de carga y cesiones urbanísticas, Acuerdos para la conservación, Curaduría Pública social, Pacto de borde y Plan Vecinos
Financiación	Pagos derivados de las obligaciones urbanísticos por edificabilidad , Transferencia de derechos de Construcción y Desarrollo, Retribución por aprovechamiento económico de la infraestructura pública, Titularización de ingresos tributarios futuros – TIRF, contribución por valorización, Obligación de vivienda social, Derechos de uso , Participación en Plusvalía y Derecho real de superficie.

- Como puede observarse, a pesar de lo anunciado por la Administración Distrital, se conserva un gran número de instrumentos de planeación, que pueden aumentar teniendo en cuenta que el parágrafo del artículo 504 establece que “son instrumentos de planeación las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital”. Es decir, no hay certeza sobre los instrumentos que van a existir para la implementación del POT en el futuro lo que genera inseguridad jurídica en las actuaciones urbanísticas, el desarrollo de proyectos e inversiones en la ciudad.

Por lo anterior, la CCB recomienda revisar nuevamente la oportunidad y necesidad de incluir tantos instrumentos de planeación. Además, considera necesario incorporar en los instrumentos de planeación las Unidades de Planeamiento Rural, las cuales están establecidas en las normas nacionales (Decreto 1077 de 2015).

- Igualmente, revisar el alcance de los siguientes planes mencionados en el articulado del POT, ya que no están incorporados en los instrumentos de planeación mencionados

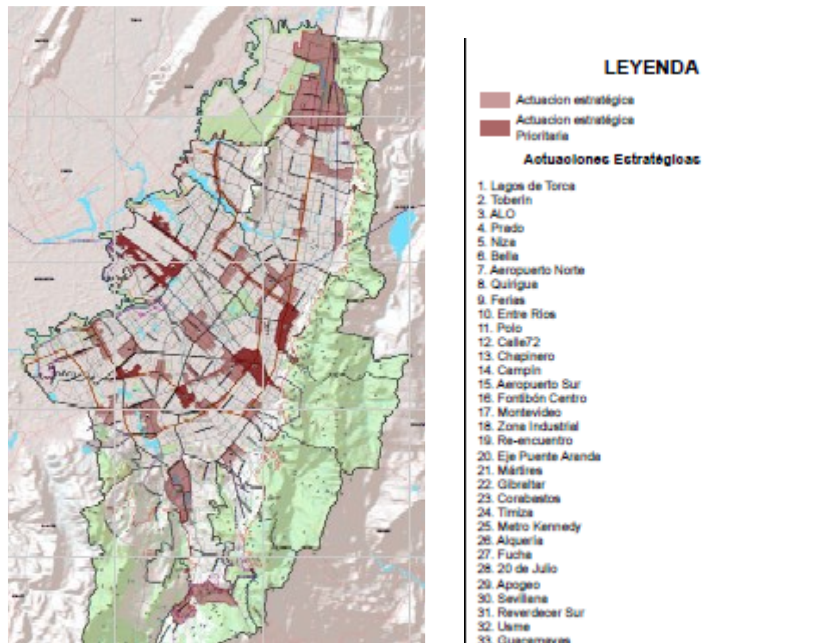
anteriormente. Así como también, aclarar si son trámites adicionales antes del proceso de licenciamiento y definir cómo funcionan y cómo se articulan al modelo de ciudad:

- Plan especial de salvaguardia, para la protección de patrimonios inmateriales
 - Plan de Gestión de Riesgos de Desastres para el uso industrial
 - Plan para el Mejoramiento Integral (PIMI)
 - Planes para el manejo y desarrollo de la infraestructura de transporte.
 - Plan maestro de servicios sociales de cuidado y básicos (glosario).
- También, es importante revisar en los instrumentos de gestión el alcance y cómo se aplica principalmente los pactos de borde, ya que no están incorporados en la Ley 388 de 1997.
 - En cuanto a los Bancos de tierras o inmobiliarios como instrumento de gestión, en el artículo 541 la Administración Distrital sólo pide facultades extraordinarias para crear entidades que cumplan estas funciones en el ámbito local y regional, funciones que son competencia de la ERU. Dado que este un tema de reestructuración administrativa que debe cumplir los requisitos definidos en el Estatuto Orgánico de Bogotá y el servicio civil, la CCB recomienda revisar si es pertinente esta autorización en el marco del POT.
 - Frente a los instrumentos de gestión, la CCB recomienda incluir instrumentos creados en la Ley tales como integración inmobiliaria, reajuste de suelos y cooperación entre partícipes, los cuales asociados a la generación o mejoramiento de áreas económicas podrían ser definidos en el POT para generar incentivos adicionales: mayor edificabilidad por desarrollos mediante la integración inmobiliaria y por mayores porcentajes en usos asociados a la innovación y el conocimiento, por generación de suelo para actividades relacionadas con servicios de intercambio tecnológico, abastecimiento, capacitación y demás soportes para el desarrollo a las unidades productivas, en el marco de los distritos de innovación.
 - Para los instrumentos de financiación, la CCB recomienda revisar su alcance y cómo se aplican, así como aclarar los casos en que se implementarán los pagos derivados de obligaciones urbanísticas por edificabilidad y las transferencias de derecho de construcción y desarrollo y aquellos en que se aplicará la participación en plusvalía para evitar dobles cobros por el mismo hecho generador.
 - En cuanto a los derechos de uso, se recomienda eliminarlo dado que este instrumento no tiene respaldo legal y genera inseguridad jurídica en el POT.
 - Así mismo, recomienda que el POT no solo definan los instrumento, sino que indique en qué proyectos, actuaciones estratégicas, tratamientos y ámbitos se deben implementar

para concretar el modelo de ordenamiento propuesto, ejemplo de ello la titularización de ingresos tributarios futuros -TIRF.

- El POT establece como instrumento de financiación el aprovechamiento económico del espacio público y como figuras para la retribución de dicho aprovechamiento menciona los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial –DEMOS (artículos 570, 571 y 572). La entidad recomienda que los DEMOS se utilicen para, además del aprovechamiento económico del espacio público, como un instrumento de gestión para el mejoramiento urbano y la implementación de pactos por el desarrollo económico, de manera que puedan ser gestionados desde lo territorial y lo económico con el fin de generar economías de escala y promover la asociatividad empresarial en aras de un mejoramiento del entorno para los negocios que allí se ubican.
- Por último, recomienda definir los soportes territoriales, los programas, los proyectos, las actuaciones, las actividades y las metas de los componentes urbano y rural contenidos en el POT que se van a financiar y gestionar con estos instrumentos.

3.8 Actuaciones estratégicas



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

- El POT en el artículo 121 plantea 33 actuaciones en 6 tipologías (Actividades especializadas, Consolidación de piezas urbanas, Corredor de movilidad, Integración Regional, Intercambio modal y Servicios y soportes urbanos), sin embargo, dichas

actuaciones estratégicas se activarán mediante acto administrativo que expida la Secretaría Distrital de Planeación, teniendo en cuenta el plan de ejecución de los corredores de transporte de alta y media capacidad y las condiciones que defina la Secretaría para la adopción de cada actuación. Además, la CCB recomienda incluir y priorizar el desarrollo del entorno de la primera línea del metro de Bogotá como una actuación estratégica, con el fin de generar las condiciones para la atracción de la inversión y el desarrollo de proyectos productivos.

- En Lagos de Torca, Actuación Estratégica en ejecución, la entidad recomienda generar las condiciones para localizar además de la vivienda, actividades productivas y de logística, equipamientos entre otros, que contribuyan a la consolidación del modelo de ocupación propuesto.
- También, en las siete (7) Actuaciones Estratégicas del Grupo 1 entre las que se encuentra el entorno del Aeropuerto El Dorado, Chapinero, Fontibón Centro, Reencuentro, Timiza y Venecia, las cuales se adoptarán a los 3 meses siguientes de la adopción del POT, la entidad recomienda incorporar en los procesos de transformación de las Actuaciones Estratégicas las actividades económicas existentes en el territorio para consolidarlas y fortalecerlas, evitando pérdidas de empleo.
- Adicionalmente, es necesario articular las Actuaciones Estratégicas del entorno del Aeropuerto El Dorado con el Distrito Aeroportuario, incorporando actividades relacionadas con la actividad aeroportuaria, logística y la Estrategia de Especialización Inteligente.
- Por otro lado, se debe definir el rol y las inversiones que va a liderar el distrito para concretar las Actuaciones Estratégicas, así como también, incluir las 12 Áreas de Desarrollo Naranja - ADN en el marco de estas áreas de oportunidad que contribuirán a concretar el modelo de ocupación propuesto.
- En cuanto a la priorización de las Actuaciones Estratégicas, el POT señala que se definirá con base en una evaluación que se realizará cada 4 años a través del sistema de seguimiento y evaluación de tales actuaciones. Sobre el particular, la CCB recomienda establecer los criterios y los proyectos previstos para la priorización, así como también, incluir los aspectos e indicadores que se deben incluir como mínimo en el sistema de seguimiento y evaluación.
- El POT también indica que la formulación de cada una de las Actuaciones Estratégicas se debe desarrollar de acuerdo con los lineamientos que adoptará la SDP de acuerdo con lo establecido en el párrafo 1 del artículo 124, sin establecer el plazo para expedir dichos lineamientos. Por lo anterior, la entidad recomienda incluir lineamientos desde el POT para no depender del funcionario de turno o que se

cambien constantemente, ya que dichas actuaciones contribuirán al modelo de ocupación propuesto.

Además, hasta que se expidan las Actuaciones Estratégicas, los predios que se encuentren dentro de ellas pueden ser desarrollados mediante planes parciales y se aplican las normas del tratamiento de Renovación – Programada. La CCB recomienda definir en el POT la programación de dicha renovación, porque no es claro ni cuándo, ni quién desarrollará dichas zonas.

- La entidad recomienda incluir el procedimiento para las Actuaciones Estratégicas, aspecto que es muy importante para su implementación dado que en ellas se concentran proyectos de las 4 estructuras, contribuyen a alcanzar los 7 objetivos del POT y son ámbitos cerrados de reparto de cargas y beneficios, tal como se establece en los artículos 121, 124 y 127.
- El POT define que la planeación de las Actuaciones Estratégicas es de iniciativa pública y consiste en la formulación de lineamientos, programas y proyectos en los ámbitos definidos; así como de los instrumentos de gestión y financiación y de las condiciones de gobernanza que permitan y garanticen el desarrollo y consolidación de dichas actuaciones como ámbitos cerrados de reparto. La CCB recomienda que los lineamientos para planeación queden establecidos en el POT y se revise si es posible adelantar dicha planificación sin contar previamente con instrumentos de planeación de primer nivel como el plan maestro de movilidad y el plan de servicios público.
- Por último, para cada una de las Actuaciones Estratégicas el POT, el artículo 126 define que se podrá establecer una gerencia, adscrita a la entidad distrital que ha sido designada como operadora, que podrá tener patrimonios autónomos para manejar recursos en dinero o en especie para su desarrollo. En ese sentido, la entidad recomienda revisar y evaluar la necesidad de crear más operadores dado que la ERU es la entidad distrital encargada de este tipo de actuaciones y el POT le asigna prioritariamente algunas. También es necesario establecer, en los instrumentos de financiación, cómo funcionarían los fondos cuenta y definir lineamientos para la inversión de estos recursos.
- En términos generales falta desarrollo de los instrumentos de gestión y financiación, no es claro que gestionan ni que financian estos instrumentos, con algunas pocas excepciones. Adicionalmente se establece en el articulado que se desarrollarán mediante decretos y dado que estos son contenidos estructurales del POT. La CCB considera que es indispensable incluir estos temas en el Acuerdo.

3.9 Contenido programático

- El POT en el artículo 595 propone un programa de territorios productivos y competitivos, el cual incluye objetivos, metas y proyectos estratégicos que la CCB comparte, sin embargo, recomienda definir las estrategias para el desarrollo de los proyectos.

Objetivos	Indicador: Proyectos para incrementar la Competitividad del territorio Metas: 2 proyectos de escala metropolitana para incrementar la competitividad 5 proyectos de fortalecimiento de zonas industriales 8 proyectos de consolidación de clusters basados en conocimientos 15 proyecto ejecutados alrededor de Bogotá para el Turista 10 proyectos turísticos especiales ejecutado 100% de implementación del modelo desconcentrado de abastecimiento 2 centralidades económicas consolidadas
Proyectos Estructurantes:	a. Ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP- del Centro Histórico de Bogotá b. Transformación del borde aeroportuario y conformación del Anillo Logístico de Occidente c. Nuevo Centro Administrativo Distrital y recualificación del CAD d. Fortalecimiento del ecosistema de Educación Superior – Grandes Campus Universitarios, para la creación de nuevos cupos universitarios que preparen los talentos del presente y futuro e. Fortalecimiento de los clusters de servicios médicos y hospitalarios, para la creación de nuevas camas hospitalarias en Bogotá f. Fortalecimiento y cualificación de parques y equipamientos para eventos
	culturales, deportivos y ferias g. Clusterización de actividades productivas especializadas alrededor de los patios-talleres del metro, como garantía de aprovechamiento de las nuevas oportunidades laborales que genera la construcción y operación de las infraestructuras de transporte férreo masivo h. Desarrollo y consolidación de las Áreas de Desarrollo Naranja i. Construcción del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación j. Chapinero Verde e Inteligente, principal área de aglomeración económica diversificada de Colombia k. Recualificación física y revitalización productiva de la Zona Industrial de Puente Aranda l. Parques de Borde de Cerros Orientales m. Parques de Borde de Río Bogotá n. Reserva Thomas Van der Hammen o. Cables e infraestructura con especial vocación turística: Usaquéen, San Diego y Las Cruces y Ciclo-Alameda del Medio Milenio

- Frente a proyectos de transporte masivo incluidos en el contenido programático del POT se resaltan los siguientes que tienen impacto sobre la competitividad de la ciudad región:
 - 4 líneas de Metro: La PLMB y su extensión hacia Suba y Engativá (línea 2), la línea NQS para conectar con Soacha (línea 3) y la línea 4 por la Autopista Norte que conecte con Chía.
 - El Regiotram de Occidente y del Norte y la construcción de 6 cables
 - La Avenida Boyacá se estima con la 5 línea del metro o un corredor de alta capacidad.
 - La extensión de la Avenida Cali hacia Soacha
 - La Extensión de la Calle 63 hasta el límite con Funza
 - La extensión de la Avenida Centenario (AC 17) desde Puente Aranda hasta Limite Distrito con Funza.

- La Avenida Calle 170 desde Avenida Alberto Lleras Camargo hasta Avenida Cota
- La extensión de la Avenida Medellín (Avenida Troncal Calle 80) desde Portal 80 hasta Limite con Cota.
- En cuanto a los proyectos de hábitat sostenible y productivo se resaltan los siguientes que tienen impacto sobre la competitividad de la ciudad región:
 - Centralidad Lagos de Torca
 - Centralidad Reverdecer del Tunjuelo
 - Revitalización de la ALO
 - Revitalización de Los Mártires
 - Revitalización 20 de Julio y cable aéreo San Cristóbal
 - Centralidad Reencuentro
 - Centralidad Ferias
 - Revitalización en corredores de movilidad - DOT
 - Distrito Creativo San Felipe
 - Distrito de ciencia, tecnología e información
 - Distrito Aeroportuario – Puerta de Teja

Para asegurar la implementación de los proyectos señalados, la CCB recomienda definir en el POT las estrategias y lineamientos para su desarrollo. Adicionalmente, es necesario que en el POT se definan los proyectos estratégicos para el corto, el mediano y el largo plazo, así como el alcance de los mismos, de forma tal que se facilite la ejecución de estos proyectos con las definiciones del programa de ejecución de los planes de desarrollo de las siguientes administraciones, en cumplimiento a lo establecido en la Ley 388 de 1997.

- La entidad recomienda incluir, priorizar y promover proyectos que le apuesten e impulsen la reactivación económica, ejemplo: consolidación de los clústeres existentes en la ciudad, así como incluir en dichos proyectos la ampliación y construcción de nuevas vías de acceso a Bogotá y el desarrollo de plataformas logísticas, infraestructuras necesarias para la competitividad, el abastecimiento y la reactivación económica de la ciudad.
- También, incorporar indicadores de seguimiento para medir la reactivación económica de la ciudad en el marco de este instrumento de planeación para los próximos 14 años, tales como número de empresas nuevas localizadas en la ciudad, número de empresas que conforman los clústeres definidos en la propuesta del POT y número de empresas que fortalecen los clústeres existentes en la ciudad, número de empresas relacionadas con la vocación productiva de la ciudad y la región en el marco de la Estrategia de Especialización Inteligente localizadas en la ciudad, entre otros.

3.10 Seguridad Jurídica

- En el articulado, el POT señala que serán objeto de reglamentación los siguientes temas:
 - Manuales y cartillas: Construcción de Parques, Plazas y Plazoletas, Coberturas Vegetales, coberturas verdes, mobiliario urbano, calles, andenes y mobiliario urbano, mimetización y camuflaje, entre otros.
 - Zonas de influencia de patrimonios inmateriales vivos.
 - Conos de visibilidad como criterio de protección y disfrute de los componentes de la estructura integradora de patrimonios.
 - Plan Maestro de Movilidad y Plan Maestro de servicios Públicos y TIC
 - Incentivo a la implementación de medidas de ecourbanismo y construcción sostenible
 - En el tratamiento de desarrollo: Posibilidad de pago para carga general en obras y/o construcción de equipamientos comunal público, liquidación del valor a compensar y a trasladar a proyectos receptores de obligaciones de espacio público, compensación de zonas de cesión para equipamiento comunal público, cumplimiento mediante al traslado de la obligación de vivienda de interés social prioritario (VIP) y vivienda de interés social (VIS), incentivos para la construcción efectiva de la VIS/VIP, entre otros.
 - En el tratamiento de renovación urbana: Cumplimiento de la obligación en dinero y cumplimiento de la obligación para servicios públicos.
 - En el tratamiento de consolidación: Condiciones para el pago o traslado de la obligación para la construcción de VIS y VIP.
 - Incentivo a la implementación de medidas de ecourbanismo y construcción sostenible.
 - Incentivos para apoyar la reactivación económica Post – Covid 19.
 - Contenido mínimo de las Actuaciones Estratégicas y los operadores de las mismas.
 - Transferencia de derechos de construcción y desarrollo.
 - El mapa específico con la exigencia de dimensionamiento de los antejardines de la ciudad.

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

- Por otro lado, el POT plantea temas, que no son claros en su alcance, objetivo y desarrollo o los menciona en el articulado o en la cartografía, pero no se evidencian, por ejemplo:
 - Normas urbanísticas aplicables a las construcciones vecinas y colindantes con áreas de la Estructura Ecológica Principal.
 - Los conos de visibilidad y las zonas de influencia (patrimonio).
 - No se incluyen las UPR que es una obligación derivada de las normas nacionales y debería ser un instrumento de planeación de primer nivel.
 - No se incluye la exigencia de parqueaderos para los usos del suelo.
 - No se publicó en la página web de la SDP el mapa C.U.5.3 Edificabilidad y con ello no se definió temas esenciales para el desarrollo de la ciudad como es la edificabilidad.
 - También se menciona el “Mapa de Alturas Máximas Permitidas” en la estructura integral del patrimonio y en la cartografía esto no se evidencia.
 - Tampoco se encuentra “el mapa de sectores normativos a nivel de Unidad de Planeamiento Local”, el cual establece normas de edificabilidad aplicables al tratamiento urbanístico de consolidación.
 - En la parte instrumental, no se contempla el suelo de expansión, en ese sentido, no es claro cuáles son aplicables para el desarrollo de proyectos en esa clase de suelo.
 - Señala y define una serie de instrumentos de planeación, sin embargo, en el parágrafo del artículo 504 establece que “son instrumentos de planeación las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital”. Es decir, no hay certeza de los instrumentos que van a existir para la implementación del POT.
 - En el régimen de transición se derogaron las UPZ y las normas planteadas en el POT no son suficientes, claras y concordantes para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios en la ciudad construida.
- Del mismo modo, para generar seguridad jurídica la CCB recomienda tener en cuenta lo siguiente:
 - El POT está en construcción, le falta desarrollo para afinar la norma y concretar y priorizar los proyectos.
 - No hay incentivos y estrategias para la reactivación económica.

- No se plantean estrategias e instrumentos que permitan que la consolidación de la industria en la ciudad.
 - La norma debe ser pertinente, coherente y suficiente para que los actores de la ciudad la entiendan, la puedan implementar y se puedan tramitar las licencias.
 - No se incluye la exigencia de parqueaderos para los usos del suelo, lo cual no permite generar las modelaciones para la formulación de los proyectos.
 - No es claro el papel de las Unidades de Planeamiento Local.
 - Se crean instrumentos financieros no previstos en la Ley.
 - La falta del régimen de transición.
 - La propuesta de incluir toda la norma urbanística en el POT.
 - Faltan incentivos y mecanismos para la gestión público- privada en el desarrollo de proyectos de vivienda y otros usos en tratamiento de renovación urbana.
 - El POT no plantea indicadores de seguimiento, ni de reactivación económica.
 - Las definiciones esenciales deben estar en el POT y no en un glosario anexo (paisajismo, paisaje urbano, cono de visibilidad, urbanismo táctico, hibridación de equipamientos, entre otros).
 - No se incluyen normas para garantizar actividades económicas 24 horas, programa establecido en el Plan de Desarrollo Distrital.
 - No se evidencia que se disminuyan los trámites y procedimientos que faciliten el desarrollo de proyectos en la ciudad.
 - El POT requiere un lenguaje sencillo y cercano a los empresarios para su implementación.
- En el artículo 609 del proyecto de revisión del POT se establecen las vigencias así:
 - “Vigencia del contenido general: El largo plazo corresponde a tres administraciones municipales, contadas a partir de la entrada en vigencia del presente Plan y hasta la finalización del tercer periodo constitucional del correspondiente Alcalde Distrital, que culminará en diciembre de 2035.
 - “Vigencia del contenido urbano: El mediano plazo corresponde a dos administraciones municipales, contadas a partir de la entrada en vigencia del

presente Plan y hasta la finalización del segundo periodo constitucional del correspondiente Alcalde Distrital, que culminará en diciembre de 2031.

- “Vigencia del contenido rural: El corto plazo corresponde al período de una administración distrital, comprendido desde la adopción del presente Plan y hasta la finalización de un período constitucional de la siguiente administración municipal, que culmina en diciembre del 2027”.

La CCB señala que la vigencia de contenido rural que se propone no se ajusta a lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, modificada por el artículo 120 del Decreto Ley 2106 de 2019 que establece que este contenido debe ser de mediano plazo, es decir hasta el año 2031, según lo previsto en el proyecto de Acuerdo de revisión del POT de Bogotá.

Además, en el proyecto de Acuerdo no se define la vigencia de los contenidos de los libros V (Instrumentos de planeación, gestión y financiación), VI (Contenido programático) y VII (Disposiciones generales), aspecto fundamental para garantizar la seguridad jurídica de estos contenidos.

- En el proyecto de Acuerdo se establecen normas urbanísticas en las categorías que aborda el componente general y posteriormente se incluyen otras sobre los mismos temas en el componente urbano, tales como cesiones, medidas bicicletas, construcciones sostenibles, etc. Esto agrega una mayor complejidad en la aplicación de las normas y la interpretación que deben hacer los curadores. La entidad sugiere evaluar la unificación de estas normas en pro de una aplicabilidad más precisa que evite inducir a errores.

3.11 Consideraciones Adicionales

- El proyecto de Acuerdo, en su artículo 11 define el modelo de ordenamiento territorial así:
 - Las estructuras territoriales y sus proyectos:
 - Ecológica Principal
 - Integradora de Patrimonios
 - Funcional y del Cuidado
 - Socioeconómica y cultural
 - La clasificación del suelo
 - Protección
 - Rural
 - Urbano
 - De expansión urbana.
 - La estrategia normativa para el suelo rural, urbano y de expansión
 - Las actuaciones estratégicas
 - Los elementos regionales

En consecuencia, se incluyen en el componente general una serie de normas que podrían estar contenidas en el urbano tales como la estrategia normativa, tratamientos, normas para construcciones sostenibles y estacionamientos de bicicletas, entre otros.

- Si bien es cierto que el ordenamiento territorial busca reverdecer la ciudad, fomentar el ecourbanismo y las construcciones sostenibles para adaptarse al cambio climático, se establecen una serie de cargas urbanísticas adicionales que inciden negativamente en el desarrollo de proyectos inmobiliarios y a los propietarios de la ciudad construida:
 - En los artículos 75 y 76 establecen que los predios a ser edificados promoverán espacios verdes y la arborización de espacios libres de construcciones. Dado que las normas no son claras quedan las siguientes dudas: ¿debe sembrarse árboles en los predios sin construcciones?, ¿cuáles son los parámetros y las especies que se deben sembrar?, ¿Corresponde a los propietarios y/o desarrolladores asumir futuras cargas al momento de requerir la tala de los individuos y asumir estos costos?, ¿los espacios verdes también son exigibles para los proyectos que ya están construidos o en proceso de edificación?
 - Se considera indispensable evaluar estas medidas frente a la totalidad de cargas adicionales que se están imponiendo para el desarrollo de proyectos.
 - El artículo 77 exige la vegetalización e implementación de dispositivos de energía renovable de cubiertas planas (menor al 5%) en áreas de más de 100 m² para construcciones nuevas y existentes; este tipo de generalización ocasiona una carga importante a los propietarios sobre los que les aplique esta condición asociada a impermeabilización, ejecución de obra civil (implica revisión estructural, posibles estudios de vulnerabilidad y obtención de licencia urbanística) y ajuste de redes eléctricas. En el caso de dotacionales que implementan espacios de reacción activa en cubiertas, la implementación de esta medida terminaría impactando el aprovechamiento de estas áreas, requiriendo quizás la construcción de mayores áreas.

Además, en el artículo 407 se reglamentan aspectos relacionados con las cubiertas, sin embargo, no se observa relación con las exigencias ambientales para las cubiertas planas mencionadas en el artículo 77.

Teniendo en cuenta que este tipo de medidas enfocadas al beneficio ambiental requiere una proporcionalidad en su exigencia que permita verdaderamente su ejecución, la CCB recomienda revisar incentivos y mayor gradualidad para la implementación en edificaciones existentes.

- El artículo 78 indica que todo predio objeto de licenciamiento deberá comprender el 10% del área útil en “plena tierra” como superficie vegetalizada. Se generan las

siguientes dudas: ¿cómo se aplica esta norma en proyectos que tramiten licencias de construcción en la modalidad distinta a obra nueva?, ¿Esta área puede ser la que se dispone como antejardín, o si se trata de un área adicional?

Además, es preciso revisar el impacto en posibles incrementos del valor de metro cuadrado, situación que podría incrementar efectos de segregación socio espacial (a pesar de la exigencia de construir el 10% de VIS/VIP en proyectos nuevos).

- El ordenamiento territorial de Bogotá busca una ciudad más amable para los ciudadanos razón por la cual establece una serie de normas para concretar este objetivo; sin embargo, no se reconocen las condiciones sociales, económicas y de seguridad de la ciudad:
 - El artículo 83 indica que “se prohíbe la edificación de muros de cerramiento”, esto es contrario a las normas urbanísticas desarrolladas más adelante; también prohíbe la construcción de cerramientos en alambres de púa y picos de botella. Quedan las siguientes dudas: si no se puede implementar ninguno estos dos modos, ¿esta exigencia deja expuesta la propiedad (pública o privada) susceptibles de posibles ocupaciones irregulares de la propiedad (temporales o permanentes), a robos y a vandalismo?

Además, el párrafo de este artículo establece que los propietarios de inmuebles con muros de cerramiento o cerramientos permanentes en poli sombras, alambres de púas y picos de botella tendrán 18 meses para adecuar los cerramientos a lo dispuesto en el POT. Esta medida desconoce la realidad de inseguridad de la ciudad y los costos en que deberán incurrir los propietarios de la ciudad construida, en particular los de ingresos medios y bajos. Por tanto, se sugiere evaluar la conveniencia y armonización de estas medidas frente a los posibles efectos sociales y de seguridad.

- De otra parte, el artículo 396 presenta las condiciones para cerramientos de antejardín, las cuales varían frente a lo dispuesto en el artículo 84, de manera que se considera conveniente precisar las diferencias en procura de una correcta aplicación. La CCB recomienda aclarar la diferencia en los tipos de cerramientos señalados.
- En el artículo 192 se indica que para licencias de más de 500 viviendas las edificaciones se deben paramentar y “prohíbe los conjuntos multifamiliares entre rejas”, es decir, prohíbe el uso de cerramientos y al parecer busca fachadas paramentadas, esto impacta en la percepción de la escala humana siendo más rígida la calle y el perfil que el peatón percibe.

La entidad considera necesario evaluar la continuidad del paramento de la fachada y definir cómo se aplicará el numeral 4 de este artículo sobre localización y tamaño adecuado de accesos, diferenciados por tipo de usuario dependiendo del tipo de actividad que se desarrolle.

- El artículo 411 establece que “Todos los proyectos nuevos o existente que utilice como cerramiento contra espacio público un muro continuo que exceda más de 10 m lineales, deberán pagar anualmente el valor resultante de aplicar una fórmula definida como carga por cerramiento con muro existente o futuro en todos los tratamientos. Es decir, esta norma está creando un nuevo impuesto que es ilegal dado que la Corte Constitucional ha establecido que los impuestos, tasas y contribuciones sólo pueden ser establecidas por el Congreso mediante Ley. Por lo anterior, la entidad recomienda eliminar esta norma.
- En tratamiento de desarrollo, el artículo 293 establece que en las licencias de construcción se debe indicar el área total construida en VIP y VIS, aspectos no contemplados en los formularios de licencia que obedecen a las normas nacionales y son definidos por el Ministerio de Vivienda. En tal sentido, la CCB recomienda revisar la viabilidad para la aplicación de esta norma a partir de las gestiones que realice la Administración Distrital ante el ministerio.
- También revisar el artículo 299 que señala las normas aplicables a los predios con tratamiento de desarrollo con área menor a 1.000 m² definiendo las exigencias de cesiones públicas.
- Existen inconsistencias entre lo definido en los artículos 124 a 128 y los contenidos de los artículos 511 a 514:
 - En los primeros se establece que las Actuaciones Estratégicas, como ámbitos de reparto, se concretan a través de los instrumentos de planeación y gestión y en los segundos se crea un instrumento llamado Actuaciones Estratégicas.
 - En los primeros se definen unas características y dimensiones generales y en los segundos se reglamentan los contenidos mínimos que no coinciden.

Por tanto, la CCB recomienda revisar y ajustar estas normas.

- De otra parte, los artículos 124 y 513 establecen que la iniciativa puede ser pública, privada o mixta y el 127 establece que la planeación de las Actuaciones Estratégicas es de iniciativa pública y consiste en la formulación de lineamientos, programas y proyectos, en los ámbitos definidos; así como de los instrumentos de gestión y financiación y de las condiciones de gobernanza que permitan y garanticen el desarrollo y consolidación de las Actuaciones Estratégicas como ámbitos cerrados de reparto. La entidad recomienda revisar, concordar y aclarar estas normas.

- No es claro el límite territorial para la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano como operador de las Actuaciones Estratégicas. Se debería dejar amplio para toda la ciudad, dada que es la entidad distrital creada para el desarrollo de este tipo de actuaciones y proyectos.