

# Iniciativas

AGOSTO DE 2.021

PARA LA CONCERTACION DEL PLAN  
DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ



## Camacol Bogotá y Cundinamarca

**ALEJANDRO CALLEJAS**  
GERENTE CAMACOL B&C

**MARÍA ANGÉLICA MORENO**

Coordinadora de Gestión Gremial

**GUILLERMO SALAS**

Coordinador de Estudios Económicos e Información

**DANIEL REY**

Director de Estudios Económicos e Información

## ProBogotá Región

**MARÍA CAROLINA CASTILLO A.**  
PRESIDENTE PBR

**BIBIANA RODRIGUEZ**

Gerente de Desarrollo Urbano Sostenible

**MANUELA URIBE**

Coordinadora de Desarrollo Urbano

**ANA MARÍA MIRANDA**

Analista Senior

**JOHAN VILLAREAL**

Arquitecto y Diseñador Urbano

# Contenido

<b>Presentación</b>	5.
<b>CAPÍTULO I. SEIS INICIATIVAS PARA CONSOLIDAR EL MODELO DE CIUDAD DESEADO.</b>	7.
<b>INICIATIVA No. 1. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y ESPACIO PÚBLICO COMO ORDENADORES DEL TERRITORIO</b>	8.
1.1. Contexto	9.
1.2. Medidas para concretar la iniciativa No.1.	14.
<b>INICIATIVA No. 2. DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA BOGOTÁ Y LA REGIÓN</b>	18.
2.1. Contexto	19.
2.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 2.	29.
<b>INICIATIVA No. 3. SEGURIDAD JURÍDICA, GARANTE DE DESARROLLO Y ESTABILIDAD</b>	34.
3.1. Contexto	35.
3.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 3.	39.
<b>INICIATIVA No. 4. UNA NORMA CLARA Y FÁCIL DE APLICAR QUE PERMITA CONCRETAR LA VISIÓN DE CIUDAD DESEADA</b>	43.
4.1. Contexto	44.
4.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 4.	55.
<b>INICIATIVA No. 5. INFRAESTRUCTURA PARA MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCLUYENTE</b>	58.
5.1. Contexto	59.
5.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 5.	64.
<b>INICIATIVA No. 6. CONECTIVIDAD Y NUEVAS FUENTES DE ENERGÍAS RENOVABLES, PARA LA EQUIDAD, EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA COMPETITIVIDAD</b>	68.
6.1. Contexto	69.
6.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 6.	73.

<b>CAPÍTULO II. CONECTANDO EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA PLANEACIÓN TERRITORIAL.</b>	76.
INICIATIVA No. 7. CUIDAR EL VALOR DEL SUELO INDUSTRIAL	80.
7.1. Contexto	81.
7.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 7.	86.
INICIATIVA No. 8. FACILITAR LA MODERNIZACIÓN DE LOS INMUEBLES INDUSTRIALES	90.
8.1. Contexto	91.
8.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 8.	93.
INICIATIVA No. 9. CUIDAR LOS TRÁMITES, TIEMPOS Y LA INCERTIDUMBRE	94.
9.1. Contexto	95.
9.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 9.	96.
INICIATIVA No. 10. COSTOS LOGÍSTICOS.	98.
10. 1. Contexto	99.
10.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 10.	100.
INICIATIVA No. 11. CONECTIVIDAD EN TODO EL PERÍMETRO URBANO	101.
11.1. Contexto	102.
11.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 11.	104.
<b>Anexo</b>	106.



# Presentación

Por invitación de la señora alcaldesa, doctora Claudia López Hernández, Camacol Bogotá y Cundinamarca y ProBogotá Región junto a otras organizaciones de la sociedad, desde el año 2019 hemos hecho parte de la Comisión Ciudadana del POT, espacio de diálogo orientado a lograr una visión concertada del desarrollo equilibrado, eficiente e incluyente de Bogotá y la región.

En ese propósito, hemos mantenido la conversación enfocada en la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) como instrumento para materializar el modelo de ciudad deseado en el corto, mediano y largo plazo.

El desarrollo incluyente del país está ligado al crecimiento de sus ciudades. Las dinámicas de la globalización, la digitalización y la urbanización en el mundo anticipan que para el año 2030 el 60 % de la población habite en centros urbanos (UNESCO, 2021). En este contexto, las decisiones de las ciudades impactan más allá de sus entornos nacionales, por eso la necesidad de que las políticas y normatividad urbana estén enmarcadas en las agendas urbanas

globales comunes, en los acuerdos climáticos y en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Bogotá tiene un gran impacto en el futuro del país. Aporta el 25,6 % del PIB nacional, es la ciudad más competitiva de Colombia y aglomera más de 7 millones de habitantes (DANE, 2021). Con el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, POT, la ciudad tiene la oportunidad única de potenciar sus fortalezas y de dar respuesta a los desafíos socioeconómicos, ambientales y territoriales, que se sobreponen a la crisis sanitaria que ha generado la pandemia de la COVID-19.

Conscientes de la importancia de avanzar en una visión de largo plazo para la región, compartimos la necesidad de una planeación territorial que tenga como ejes centrales la sostenibilidad ambiental, el cuidado por el bienestar de quienes habitamos en Bogotá y la posibilidad de detonar nuestras capacidades socioeconómicas de una manera más competitiva.

Encontramos de la mayor relevancia que el POT contribuya en materias como la precisión normativa que mitigue la

incertidumbre en torno a su aplicación y que propenda por la seguridad jurídica; la innovación en los instrumentos ante la poca disponibilidad de suelo para vivienda, soportes urbanos y actividades económicas; las herramientas que permitan agilizar la recuperación del empleo y la inversión; y la reducción de la pobreza y de las condiciones de vulnerabilidad de los grupos de menores ingresos en la ciudad.

Las propuestas incluidas en este estudio surgen del análisis del articulado y de los documentos técnicos de soporte radicados ante el Consejo Territorial de Participación Distrital el pasado 12 de julio del año en curso, mirada que hemos organizados en dos capítulos.

El primero de ellos, denominado *Seis iniciativas para la consolidación del modelo de ordenamiento deseado* en el que abordamos las siguientes materias:

- Estructura ecológica principal, como ordenador del territorio
- Desarrollo urbano sostenible en el contexto regional
- Seguridad jurídica
- Norma urbana
- Conectividad para la equidad, el desarrollo y la educación, y
- La infraestructura para la movilidad sostenible.

El segundo capítulo, *Conectando el desarrollo económico y la planeación territorial*, combina la revisión normativa con entrevistas semi estructuradas y análisis econométricos que emplean diferentes fuentes para estudiar el impacto de las normas y la contribución del ordenamiento económico con el crecimiento y la prosperidad urbana.

A partir de los cuales esperamos aportar a través de iniciativas viables en la concertación del desarrollo urbano de la ciudad y la región.

**ALEJANDRO CALLEJAS**  
Gerente Camacol B&C

**MARÍA CAROLINA CASTILLO A.**  
Presidente ProBogotá Región



# Capítulo 1

SEIS INICIATIVAS PARA CONSOLIDAR EL  
MODELO DE CIUDAD DESEADO





# Iniciativa No. 1

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y ESPACIO PÚBLICO  
COMO ORDENADORES DEL TERRITORIO Y PARA EL USO Y  
DISFRUTE DE LOS BOGOTANOS

**Bogotá históricamente ha  
dado la espalda a sus ríos  
y a sus cerros.**

**El POT es la oportunidad  
para hacer del río Bogotá  
el eje del desarrollo  
ambiental de la Sabana en  
el siglo XXI, aprendiendo  
de Nueva York, Seúl o  
Chicago que han hecho de  
los ríos el corazón de sus  
ciudades.**

**Optar por una visión  
exclusivamente  
conservacionista frente a  
los Cerros Orientales,  
limita su goce y disfrute.**



## 1.1. Contexto.

En materia de la estructura ecológica principal -E.E.P.- la propuesta de acuerdo propone conectar la ciudad a través de corredores eco sistémicos, la red de espacio público desendurecida y peatonal y de corredores verdes.

Contempla además la apuesta, la definición de nuevas áreas protegidas e incorpora, en nuestro ordenamiento de la ciudad, el concepto de bosques urbanos que consisten en poner en valor los relictos naturales al interior de la ciudad como ordenadores del territorio y al servicio de los Bogotanos.

El mundo ha vivido una pandemia extraordinaria que nos ha hecho reflexionar sobre nuestra relación con las ciudades y nos ha impuesto una nueva aproximación a su complejidad.

Las ciudades resilientes serán las que mejor enfrenten no solo los efectos del cambio climático sino también las nuevas pandemias derivadas de las enfermedades zoonóticas y de los hechos antrópicos, en las cuales la

proximidad será uno de los elementos determinantes por la aceleración de la digitalización y su impacto frente a la movilidad y el papel del entorno en relación con los nuevos servicios que deberán ofrecer las soluciones habitacionales que adquieren una nueva dimensión.

En este contexto, la actual propuesta de POT debe incluir acciones para la mitigación y adaptación de los riesgos climáticos y también de los biológicos, frente a:

### 1.1.1. Eco sostenibilidad.

Una ciudad en la cual sus edificaciones respondan a los principios de sostenibilidad ambiental traerá efectos positivos frente a la reducción de islas de calor, potenciales en la retención de agua y el aislamiento térmico.

---

**Postergar la definición de las medidas de eco sostenibilidad crea incertidumbre frente a su impacto en el cierre financiero de los proyectos.**

### 1.1.2. Gestión del Riesgo.

La indefinición de las condiciones de riesgo y su mitigación en el borde occidental de la ciudad afectan la capacidad de recibir inversiones públicas y desarrollo inmobiliario en esta pieza.

En el corto plazo, están planteados, 15 proyectos de infraestructura urbana tales como el patio taller del metro o la Troncal de Transmilenio por la Avenida Ciudad de Cali, además 7 edificaciones del sistema de salud y nuevas plazas escolares a través de colegios Distritales, en materia de soluciones habitacionales, en la zona existen 13 planes parciales (723 ha), 5

de ellos se encuentran en ejecución en las localidades de Bosa y Fontibón. Soluciones que quedan condicionadas ante la ampliación del plazo para la realización de los estudios detallados de riesgo por inundación en suelo urbano de 6 a 8 meses.

---

**El riesgo por rompimiento de jarillones y la asignación al desarrollador de los estudios técnicos que lo determinen, no recoge la decisión del Consejo Estado en la A. P. del Río Bogotá, que impuso esta responsabilidad a la CAR.**







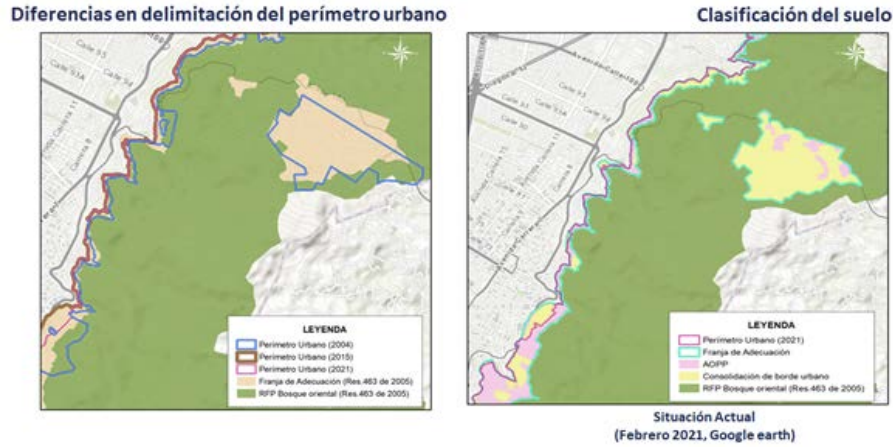
### 1.1.3. Cerros orientales.

La decisión del Consejo de Estado de la Acción Popular 2005-662 referente a la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, ordenó al Alcalde Mayor de Bogotá, presentar ante el Concejo Distrital un proyecto de reforma al Plan de Ordenamiento Territorial, dentro de los seis (6) meses siguientes a su ejecutoria, de tal manera que la reglamentación de los usos del suelo tanto en la franja de adecuación, como en el área de la reserva forestal protectora denominada **Bosque Oriental de Bogotá**, recojan lo dispuesto en ese fallo, que reconoce la re delimitación realizada mediante la Resolución 463 de 2005 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

La decisión de la Acción Popular es insumo vinculante para la definición del perímetro urbano de Bogotá.

En la propuesta del POT 2021 no fue incluida la Resolución 463 de 2005 como determinante legal en materia ambiental, cuyo primer efecto es que la cartografía no refleja las realidades urbanas de la zona (imagen 1), y uno segundo, consiste en que en la franja occidental de la Reserva Forestal existen una serie de barrios y asentamientos que sufren el rigor de la “ilegalidad”, reconocidos por el Ministerio e incorporados en la Franja de Adecuación a partir de la cual fue redelimitada la reserva al sustraer las áreas ocupadas por barrios y definidas dos áreas: un área de ocupación pública prioritaria, adyacente al límite occidental de la reserva y un área de consolidación del borde urbano.

### Imagen 1. Localización de equipamientos y asentamientos en cerros orientales



Fuente: Camacol BYC con base en DANE y Coordinada Urbana®

**El cambio de suelo urbano a rural en la Franja de Adecuación discrepa de la realidad física, por cuanto en ella existe infraestructura vial, redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado y edificaciones.**

Ejemplo de lo anterior es el plano C.G-2.1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO, que muestra buena parte del Sector A de San Jerónimo de Yuste como suelo Rural, a pesar de ser parte del perímetro urbano vigente -Acuerdo 6 de 1990-, haber obtenido licencias de urbanismo y construcción como suelo urbano y haberse desarrollado entre los años 2001 y 2005, años antes de la Resolución 463 de 2005.

#### 1.1.4. Acceso y disfrute sostenible de la estructura ecológica principal.

Al igual que las demás ciudades latinoamericanas, Bogotá concentra más del 95 % de la población en el área urbana, correspondiente a 7.5 millones de habitantes en 40 mil hectáreas, esto se traduce en una densidad de 200 habitantes por hectárea, que es alta y se debe reorientar el ordenamiento para generar la dotación de parques, equipamientos y vías.

Los Bogotanos necesitamos una ciudad acorde con las demandas del siglo XXI: amigable con el medio ambiente, caminable; con una oferta amplia, equitativa, cómoda y estética de espacios públicos, que convoque actividades culturales, recreativas y deportivas y que promueva el

encuentro e integración de la ciudadanía. Una ciudad que nos reconozca, nos enorgullezca y nos permita prosperar.

El crecimiento acelerado de Bogotá no responde a un modelo organizado que use eficiente e inteligentemente el suelo y sea respetuoso de los recursos naturales.

Esta situación, ha generado un déficit de espacio público cercano al 74 %, un incremento de las ocupaciones ilegales de aproximadamente un 78 % (2008 – 2015), lo cual se suma al uso intensivo del transporte privado con cerca de 700 mil vehículos circulando, y la generación de 2.3 millones de toneladas de residuos sólidos al año (2017); mismos que aportan casi 11 mil toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al aire capitalino. Superar estos déficits, requiere entender la ciudad de una manera distinta, proponiendo un nuevo modelo urbano en el que la estructura ecológica principal y el espacio público, cobren un papel protagónico.



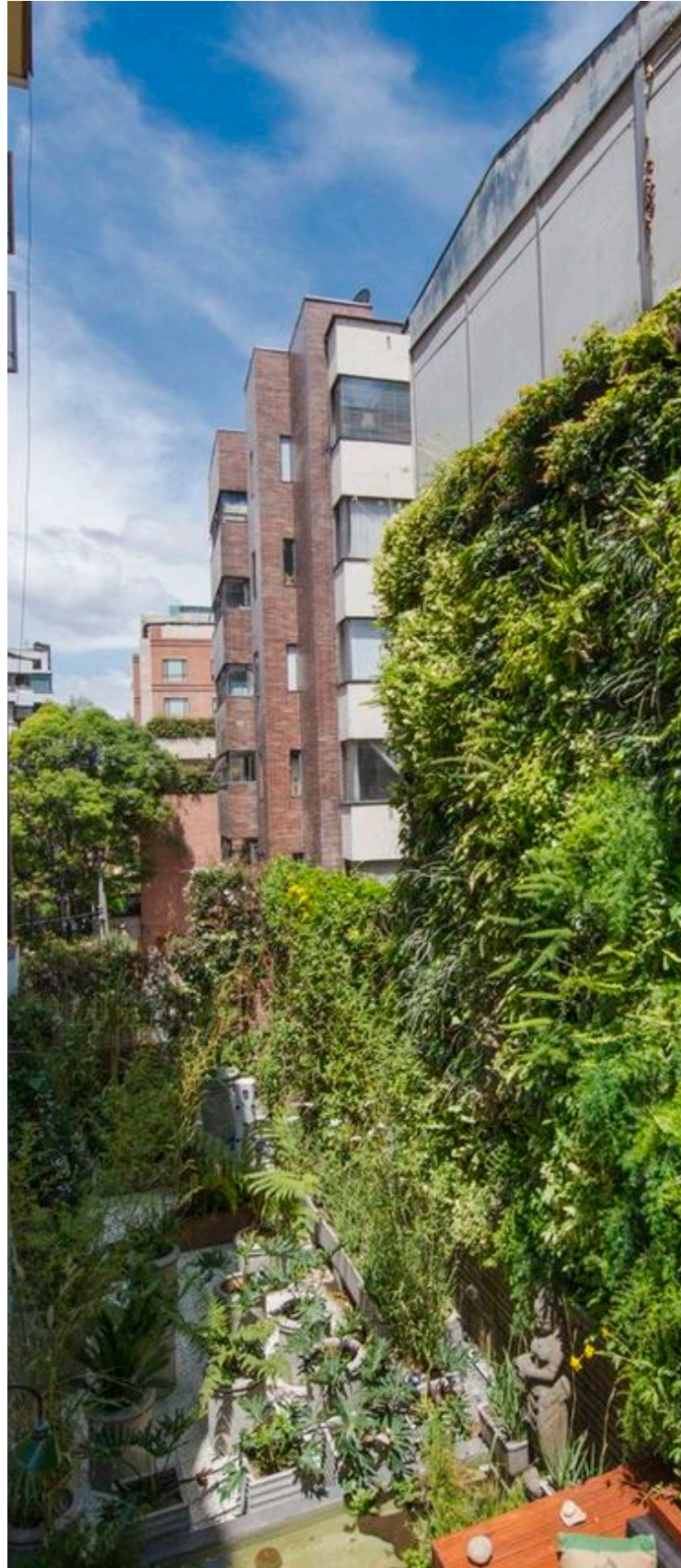
**Uno de los elementos representativos de la ciudad es su Estructura Ecológica Principal, en particular aquella que hace parte del suelo urbano, los ríos y humedales y los cerros orientales. Debemos aprovechar su potencial para la prestación de servicios eco sistémicos a los Bogotanos y proteger los relictos que permanecen tras el proceso de crecimiento urbano.**



## 1.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 1.

### 1.2.1. Eco Sostenibilidad: Adopción inmediata y viable para todas las tipologías de vivienda.

- La norma urbanística se reglamentará a futuro por lo que proponemos incorporar al articulado los criterios de la regulación.
- Apropiar el marco regulatorio nacional con énfasis en instrumentos para su implementación.
- Las nuevas cargas urbanísticas deben ser conciliadas con los impactos asociados por el incremento del riesgo de inviabilidad financiera para la construcción de VIS, el deterioro de las copropiedades por falta de mantenimiento de los elementos requeridos y la opción para la implementación de otras estrategias de construcción sostenible de comprobada efectividad queda restringida.





## 1.2.2. Gestión del Riesgo: Consolidación del borde occidental de Bogotá con espacio público de calidad y vivienda segura.

- Agilizar los estudios de riesgo en el borde occidental de la ciudad.
- Derogatoria explícita de la Resolución 1641 de 2020.
- Aplicar el principio de confianza legítima frente a los desarrollos y a los propietarios de suelo afectados por el cambio en la condición de riesgo derivado de la Resolución 1641 de 2020.



## 1.2.3. Cerros Orientales: Protección y gestión social conscientes con la realidad del territorio.

- La clasificación del suelo debe responder a estudios técnicos, la realidad del territorio, incluir los hechos urbanos, las situaciones jurídicas consolidadas y demás aspectos susceptibles de concertación ambiental.
- Y, ser consecuente con la realidad física para que las intervenciones den respuesta a las necesidades de las comunidades asentadas, así como evitar las ocupaciones ilegales.





### 1.2.4. Acceso y disfrute de la E.E.P.: Integración con la ciudad y fomento de su apropiación sostenible a través de la educación ambiental.

- Garantizar la conservación y preservación del agua a través de acciones para la recuperación de los ríos y quebradas, que las áreas protegidas integren la naturaleza con la ciudad, y adelantar procesos de apropiación.
- Conectar con senderos los ríos, humedales y cerros para disfrutar y aprender sobre la diversidad silvicultural y de fauna presentes en los diferentes ecosistemas de la ciudad.
- Habilitar 157 km de senderos para peatones y bicicletas, en los cuales se siembren 183.000 árboles.



# Iniciativa No. 2

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA BOGOTÁ Y LA REGIÓN

El modelo de regionalización de la propuesta de acuerdo migrará la vivienda y las familias a la periferia y a otros municipios, mantiene concentrada la oferta de servicios en el eje central lo que aumentará los desplazamientos y apuesta por el modo férreo como eje de la conmutación personal intrarregional sin atender los requerimientos del transporte terrestre de carga, vital para la actividad económica de la ciudad.



## 2.1. Contexto.

La propuesta de acuerdo, plantea dos (2) elementos para la articulación regional, la estructura ecológica principal regional y la necesidad de una autoridad metropolitana de transporte que administre y oriente la integración de una red de infraestructura de movilidad regional. Al respecto, consideramos importante evaluar las siguientes consideraciones:

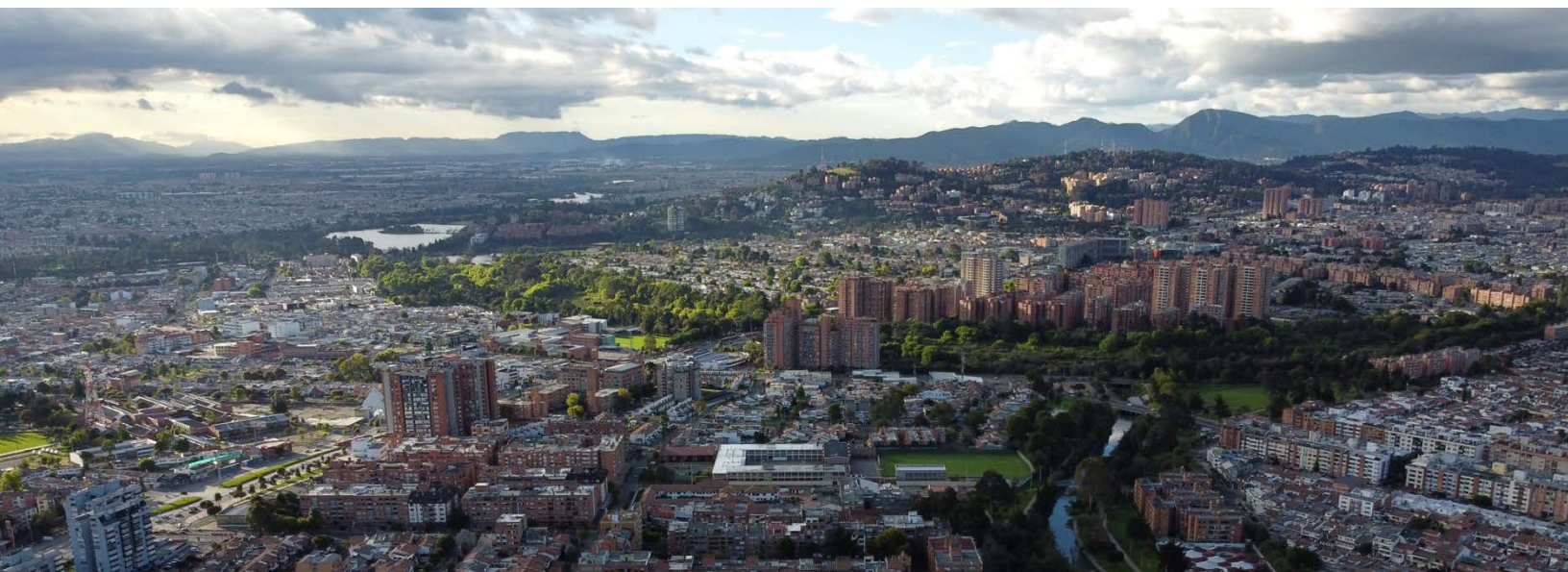
### 2.1.1. Modelo de crecimiento sostenible para Bogotá y la sabana.

El DANE basado en los resultados del censo poblacional de 2018<sup>1</sup>, estimó el déficit habitacional y las proyecciones de hogares para la vigencia del POT 2021, concluye que se deberán generar 1.067.525 viviendas en Bogotá para atender la demanda futura y mitigar el déficit actual.

La ciudad enfrenta el reto de diseñar un modelo de ocupación del territorio que de respuesta a esta necesidad en los términos de la Ley 388 de 1997, que ordena a las entidades territoriales definir el suelo para su proyección de población, las áreas requeridas para los soportes urbanos y servicios.

La propuesta en estudio, plantea una reducción del 21.6 % en el suelo de expansión y de un 2.4 % en el suelo urbano respecto a lo establecido en el Decreto 190 de 2004, como se evidencia en la Tabla 1, cuyo efecto será alza en los precios de la vivienda.

Aumenta en 28.1 % el suelo de expansión frente a la primera versión. Sin embargo, llama la atención que el grueso del incremento (423 de las 512 hectáreas) proviene de la reducción del área en suelo urbano.





**Tabla 1.** Hectáreas por clase de suelo

CLASES DE SUELO	DEC. 190 de 2004 Área ha.	PROPUESTA POT V1 Área ha.	PROPUESTA POT V2 Área ha.	DIFERENCIA (V2-V1) Área ha.	VAR. % (V1-V2)	VAR. % (190-V2)
Suelo urbano	37.985	37.498	37.075	-423	-1,1	-2,4
Suelo expansión	2.974	1.819	2.331	512	28,1	-21,6
Suelo rural	122.677	124.319	124.231	-88	-0,1	1,3
Total	163.636	163.637	163.637	0	0,0	0,0

Fuente: Camacol B y C a partir del DTS de la propuesta POT 2021

La restricción de suelo para el desarrollo propuesta, conduce a que el esfuerzo para la producción de vivienda -potencial estimado en 1,6 millones- se enfoque en el tratamiento de Renovación Urbana (54,7 %) como lo muestra Tabla 2.

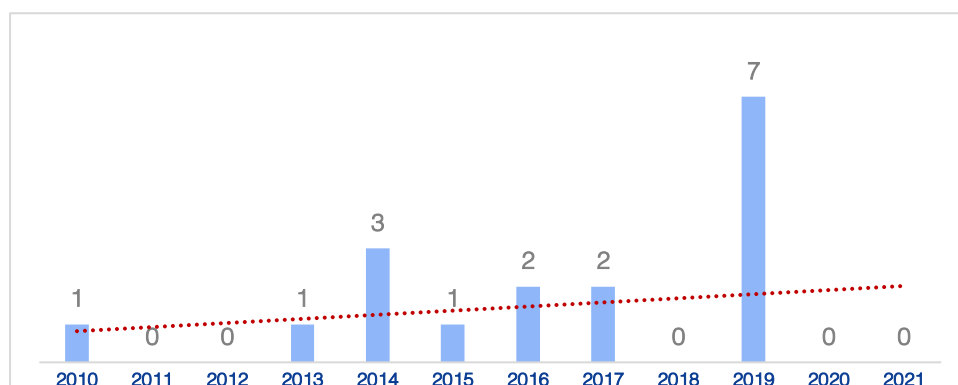
Estrategia que encontramos debe considerar que el histórico de la oferta disponible de los Planes Parciales de Renovación Urbana en Bogotá ha sido baja. De los 17 PP adoptados, solo 3 han logrado concretar iniciación de obra (25.371 unidades de vivienda) y tardó en promedio más de 54 meses desde su formulación (Gráfica 1).

En la actual versión, la renovación urbana aporta 347.148 unidades, 3.3 veces más que en la primera versión, medida que no cuenta con una justificación técnica que soporte la diferencia entre ambas versiones.

**La Renovación Urbana contribuye al crecimiento urbano sostenible. Debido a su complejidad, tiempos largos y costos, debe ser acompañada de políticas públicas para mejorar su impacto como instrumento de gestión del suelo.**



**Gráfica 1.** Adopción en Bogotá de Planes Parciales de Renovación Urbana



Fuente: Camacol B y C.

**Tabla 2.** Comparativo de proyección del potencial normativo a 2035 por tratamiento

TRATAMIENTO URBANÍSTICO	VIVIENDA POTENCIAL GENERAL				Var. % POT V2 vs. POT V1
	Propuesta POT V1		Propuesta POT V2		
	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	
Consolidación general	172.282	7,9	315.474	19,8	83,1
Consolidación urbanística	18.128	0,8	-	-	-
Mejoramiento integral	35.675	1,6	104.023	6,5	191,6
Desarrollo	494.180	22,7	303.045	19,0	-38,7
Renovación urbana	1.460.833	67,0	871.847	54,7	-40,3
<b>Total</b>	<b>2.181.098</b>	<b>100,0</b>	<b>1.594.389</b>	<b>100,0</b>	<b>-26,9</b>

Fuente: Camacol B y C a partir del DTS de la propuesta POT 2021

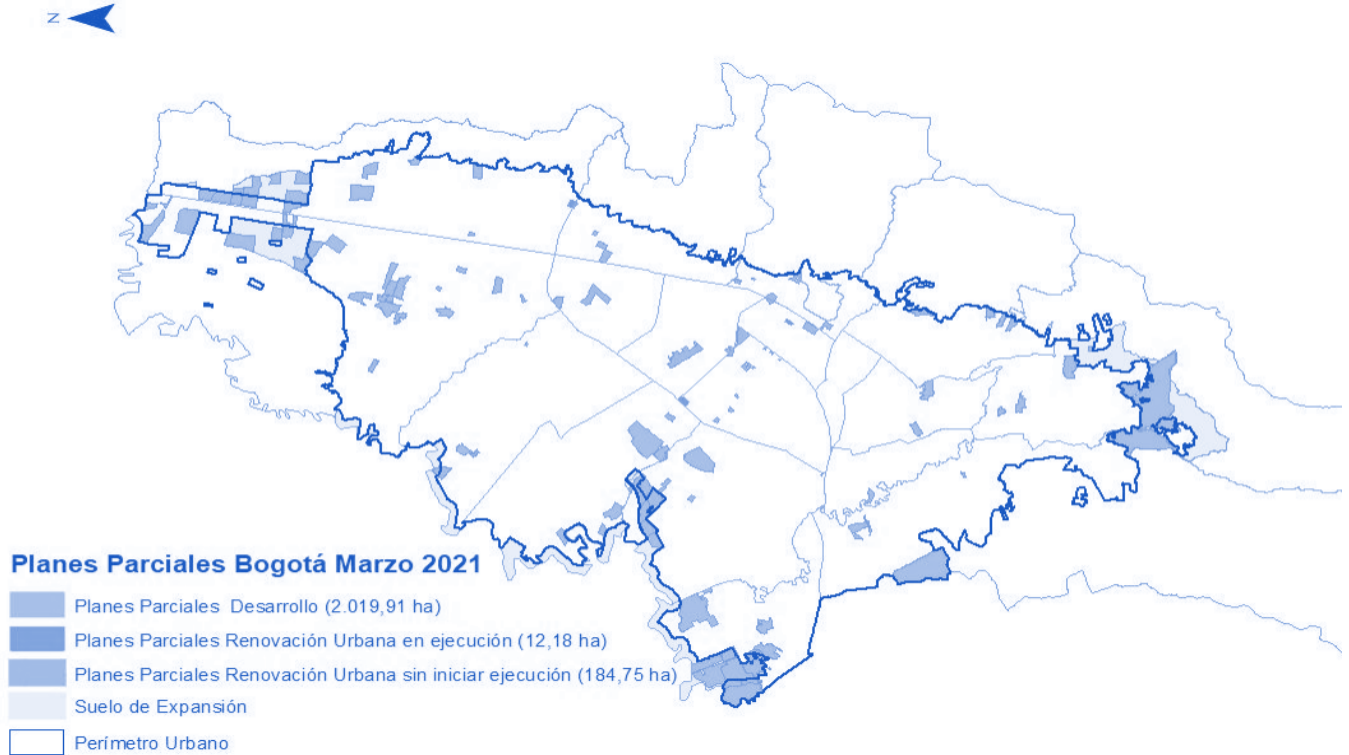
Como lo muestra la anterior tabla, la propuesta de acuerdo concentra el 19,8 % de las necesidades de vivienda en el tratamiento de consolidación, que no genera soportes urbanos y depende de las capacidades de la pieza urbana para recibir nuevos habitantes.

Sumado a lo anterior, la segunda versión de acuerdo reduce en 26,9 % el potencial inmobiliario de la ciudad, que ahora es de 1,6 millones de viviendas.

Entre las dos versiones del POT 2021, hay un incremento del suelo de expansión, sin embargo el número de unidades potenciales ajustado por mercado se redujo en 31 %.



Plano 1. Planes Parciales en Bogotá



Fuente: Camacol B y C (2021). Planes Parciales adoptados en Bogotá a marzo de 2021.

Ante un limitado suelo para el desarrollo y una fuerte apuesta por el redesarrollo y la consolidación de suelos urbanos, es importante reflexionar sobre el impacto que la planificación de Bogotá generará sobre el suelo de los municipios de la sabana, llamados a ser los receptores naturales de la población que no encontrará soluciones habitacionales formales en Bogotá.

El efecto del modelo de ocupación de Bogotá, se verá materializado en el valor del suelo, en la provisión de soportes urbanos y en el incremento de los desplazamientos entre los lugares de residencia y trabajo de los municipios vecinos.

De otra parte, revisando la proyección ajustada a ritmo de mercado, la propuesta presenta un cambio de la cifra de un + 2.3 % comparándola con la primera versión publicada, lo cual

representa un potencial de 589.183 unidades (Tabla 3), las cuales se entienden como la meta puntual del nuevo POT.

**Tabla 3.** Comparativo de proyección del potencial ajustado a mercado a 2035 por tratamiento urbanístico.

TRATAMIENTO URBANÍSTICO	VIVIENDA POTENCIAL AJUSTADA POR MERCADO				VAR. % POT V2 VS POT V1
	PROPUESTA POT V1		PROPUESTA POT V2		
	Unidades	Part %.	Unidades	Part %.	
Consolidación general	130.766	22,7	84.832	14,4	-35,1
Consolidación urbanística	23.148	4,0	-	-	-
Mejoramiento integral	139.489	24,2	18.291	3,1	-86,9
Desarrollo	201.193	34,9	138.912	23,6	-31,0
Renovación Urbana	81.349	14,1	347.148	58,9	326,7
<b>Total</b>	<b>575.945</b>	<b>100,0</b>	<b>589.183</b>	<b>100,0</b>	<b>2,3</b>

Fuente: Camacol ByC con base en «Documento Técnico de Soporte, Libro I: Componente General»

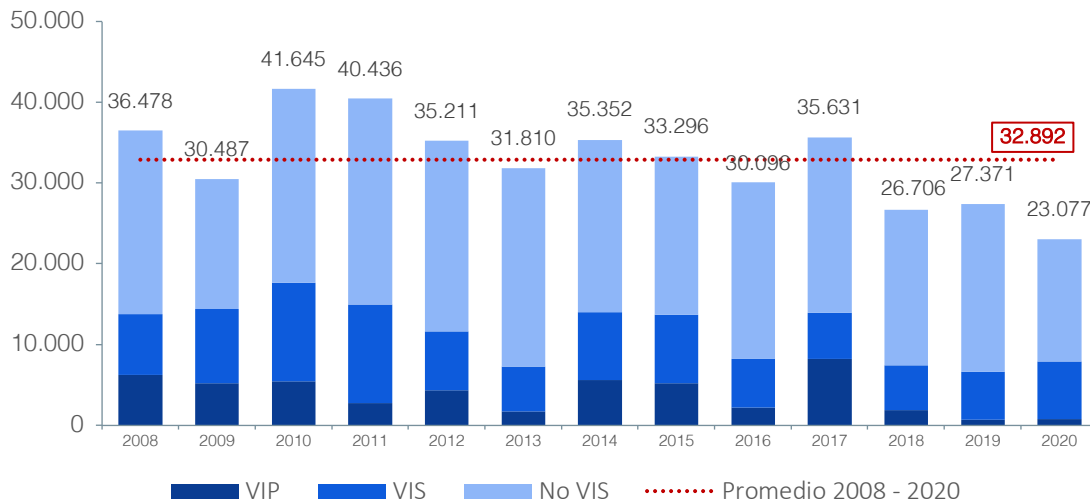
Lo anterior implica que la ciudad tendría que producir alrededor de 45 mil unidades al año (hasta 2035) un número 37 % más alto de lo que se ha producido en el promedio histórico (2008 - 2020) que fue de 32.892 unidades (Gráfica 2).

Resulta entonces contradictorio pensar que la ciudad va a aumentar su ritmo de producción de vivienda con una norma que es más exigente (como se explicará más adelante) y con la presión en los precios del suelo derivada de la reducción del suelo de expansión.

**La actual propuesta POT a un ritmo ajustado a mercado generaría alrededor de 589 mil viviendas, lo que implicaría una migración de cerca de 500 mil hogares hacia la sabana o directamente a la informalidad**



**Gráfica 2. Unidades iniciadas de vivienda 2008-2020**



Fuente: Camacol ByC con base en DANE

No obstante, con una expectativa de generar casi 350 mil unidades en Renovación Urbana, un tratamiento que históricamente no ha sido significativo en la provisión de vivienda, esta cifra podría incrementarse a más de 800 mil hogares, toda vez que se mantienen las exigencias (cesiones, áreas mínimas, etc.) que reducirán la capacidad del mercado para aumentar la oferta de vivienda.

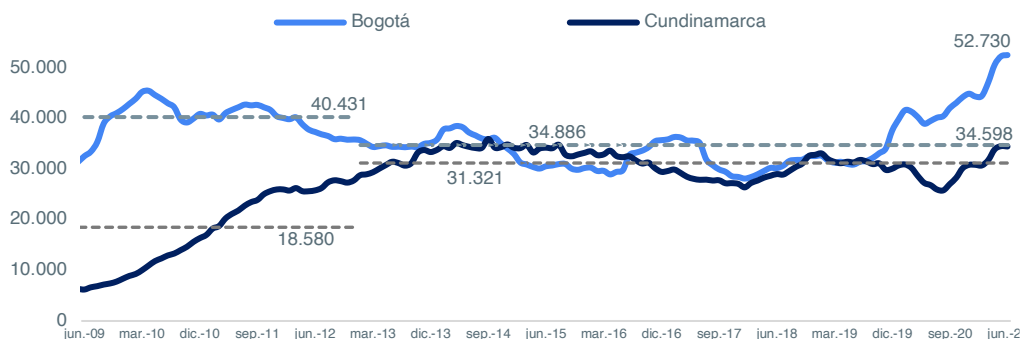
Bogotá no puede perder la capacidad por mandato normativo de construir medio millón de viviendas. No sólo por lo que implica en términos del equilibrio regional, sino por el impacto sobre la sostenibilidad de sus finanzas.

Producto del proceso de recuperación de la actividad productiva se prevé

que en la post pandemia exista un menor recaudo de ICA debido a los menores niveles de actividad económica en la ciudad y que la han obligado a acudir al endeudamiento para financiar gastos de funcionamiento.

**Al revisar el histórico de producción de vivienda en Bogotá y la Sabana, es evidente que, cuándo Bogotá no generó la suficiente oferta de vivienda, los municipios aledaños registraron un crecimiento en la comercialización de vivienda (Gráfica 3).**

**Gráfica 3. Unidades vendidas en Bogotá y Cundinamarca**

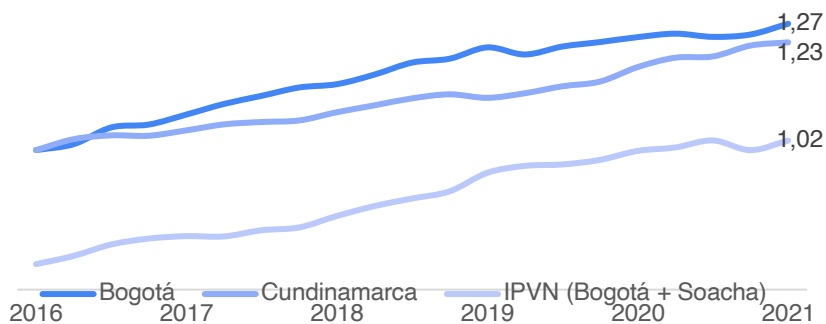


Fuente: Camacol BYC con base en Coordinada Urbana®

Esta situación impactó a su vez el comportamiento de los precios de la vivienda nueva comparado con el mercado de Bogotá y Cundinamarca

(Gráfica 4), los cuales muestran una tendencia al alza que es generada principalmente por el incremento del precio del suelo.

**Gráfica 4. Índices de precios de suelo en Bogotá y de vivienda nueva en Bogotá y Cundinamarca.**



Fuente: Camacol BYC con base en DANE y Coordinada Urbana

**IPVN:**

**Cundinamarca incluye:**

Índice de Precios de Vivienda Nueva.  
Anapoima, Apulo, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Fusagasugá, Gachancipá, Girardot, La Calera, La Mesa, La Vega, Madrid, Mosquera, Ricaurte, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Villeta y Zipaquirá.



Entre 2009 y 2015 (Gráfica 5), según el Banco de la República, el precio del suelo en Bogotá se multiplicó por 2,6 y se evidencia una tendencia al alza que podría acentuarse según la propuesta de acuerdo.

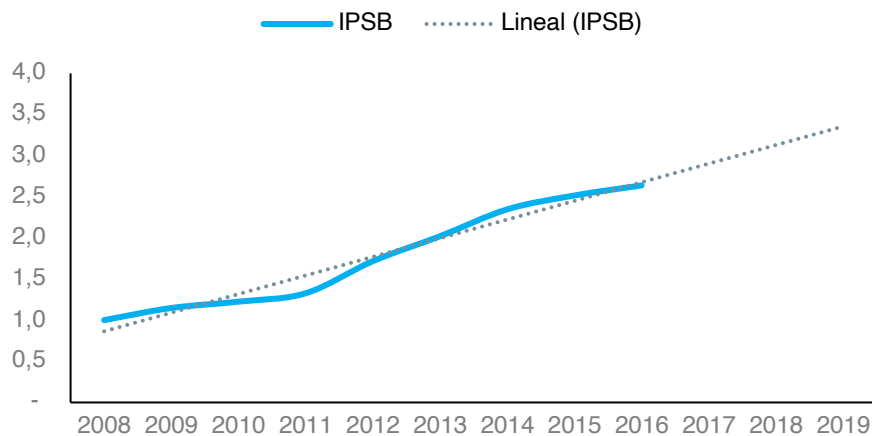
A su vez, el precio de la vivienda nueva en Bogotá ha sufrido de incrementos graduales según el Índice de Precios de Vivienda Nueva -IPVN- y las estadísticas realizadas por Coordinada Urbana®.

En Cundinamarca los precios de la vivienda crecieron a una tasa mucho más baja lo que explica la migración de hogares (de menores recursos, principalmente) hacia los municipios de la sabana.

El incremento del valor del suelo puede dificultar que los 1.067.525 hogares estimados por el DANE para el periodo 2022 – 2035 en Bogotá, accedan a una vivienda digna.

**Una producción de vivienda rezagada de las necesidades reales, generará un incremento del déficit habitacional -14 % 353.580 hogares (Tabla 4),- y de la vivienda informal en la ciudad.**

**Gráfica 5. Índices de precio del suelo en Bogotá (IPSB)**



**Fuente:** Camacol ByC con base en Banco de la República (BANREP) -IPBS: Índice Precios Suelo en Bogotá

**Tabla 4. Déficit de vivienda para Bogotá**

Ítem	CENSO 2005		CENSO 2018	
	Número de hogares	%	Número de hogares	%
Déficit cuantitativo	282.678	14,6	96.947	3,9
Déficit cualitativo	87.197	4,5	256.633	10,2
Déficit habitacional	396.874	19,1	353.580	14,1

Fuente: Camacol B y C con base en cifras DANE

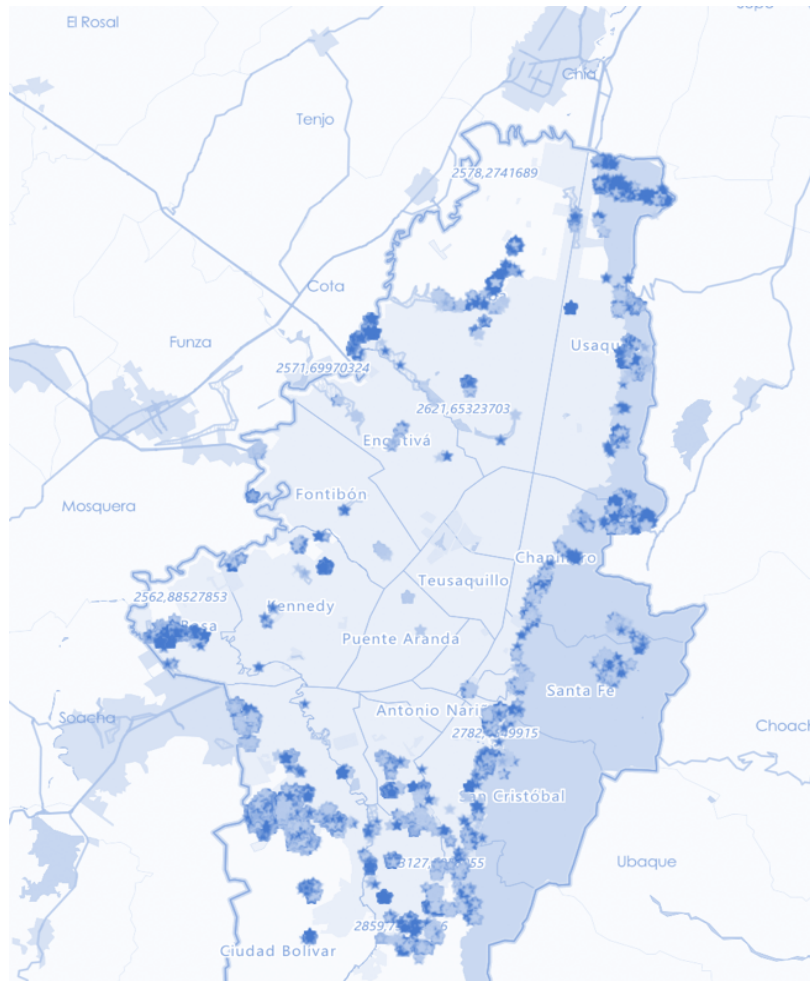
Como consecuencia de la poca oferta de vivienda, las familias que ven truncada su posibilidad de acceso a una vivienda digna optan por soluciones en otros municipios lejos de sus lugares de trabajo y estudio, y en el peor de los casos buscan otras alternativas accediendo al mercado informal.

Según cálculos de SDP, anualmente se producen 19 mil viviendas informales principalmente en zonas de riesgo o con altos valores eco sistémicos, asociados a la Estructura Ecológica Principal.





**Plano 2. Ocupaciones ilegales en Bogotá**



Fuente: <https://mapas.bogota.gov.co/?l=4172&e=-74.14998052236037,4.584007877041566,-74.03273580190154,4.635339707681797,4686&b=7256>

A manera de conclusión, se destaca la necesidad de generar y satisfacer la demanda de vivienda propuesta en el periodo 2022 – 2035, bajo el entendido de que las decisiones en materia de ordenamiento al interior del distrito ejercerán impactos directos sobre los municipios circunvecinos.

**Cobra principal relevancia contar con una visión regional de largo plazo que oriente las decisiones bajo un interés común de desarrollo sostenible.**

La propuesta de regionalización implícita en el proyecto de acuerdo depende fundamentalmente de la integración de los municipios de la Sabana con Bogotá a través de una red férrea.

La agenda de regionalización requiere que pensemos en otros elementos constitutivos de un sistema de soporte y equipamientos regionales cuya oferta sigue concentrada en Bogotá, lo que a la postre aumentaría el número de desplazamientos en todos los modos de transporte.

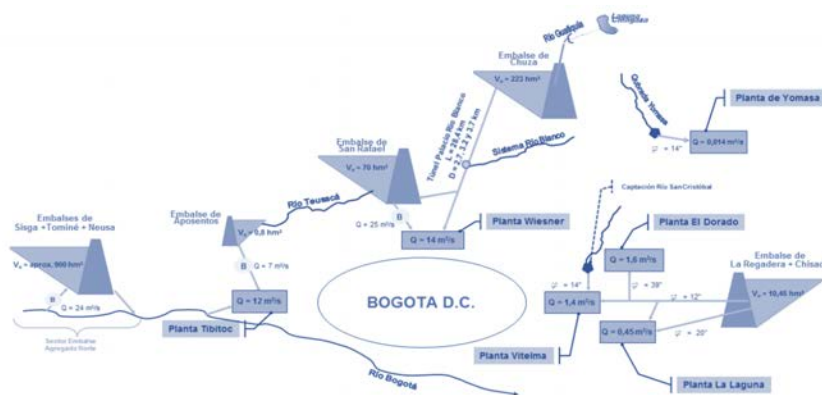
**2.1.1.1. Abastecimiento de agua para Bogotá y la Sabana.**

Bajo los escenarios actuales de proyección de crecimiento población definidos por el Censo de Población 2018, la Empresa de Acueducto y

Alcantarillado de Bogotá no tiene presiones inminentes de abastecimiento de agua.

**Un crecimiento exponencial de los municipios resultado del modelo de ocupación de Bogotá, obliga en el mediano plazo, a garantizar nuevas fuentes de abastecimiento mediante obras de infraestructura tales como Chingaza II, proyectos de expansión para las zonas sur y norte, incluidos en el Plan Maestro de Abastecimiento de Bogotá 2016 – 2046.**

**Plano 3. Infraestructura de abastecimiento**



Fuente: Plan Maestro de Abastecimiento 2016-2025. Gerencia del sistema maestro de la EAAB



### 2.1.1.2. Estrategias urbanas de ordenamiento para los accesos a Bogotá.

Con una importante inversión en infraestructura, se han promovido en coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, los proyectos de movilidad que garantizarán el acceso al Distrito capital y mejorarán las condiciones de conectividad con los municipios circunvecinos.

No obstante lo anterior, consideramos relevante enfatizar en la propuesta de acuerdo la necesidad de incorporar acciones urbanísticas en los corredores de movilidad que potenciarán el desarrollo urbano en torno a esta infraestructura.

Dentro de los proyectos de integración regional en materia de movilidad resaltamos la incorporación en la propuesta de acuerdo de los cables aéreos que conectarán Bogotá con Soacha y La Calera. En relación con el segundo, vemos con preocupación que no se ha hecho gestión del conocimiento y se reitera el trazado ya descartado en el análisis de alternativas realizado por la Financiera de Desarrollo Nacional -FDN- para el Distrito Capital en el año 2019 previsto por Usaquén. La mencionada estructuración cuenta con diseños de detalle, fuentes de financiación y estudios de impacto ambiental.

---

**El modelo de regionalización implícito en la propuesta de acuerdo; 1) migra vivienda y familias a la periferia y a otros municipios y mantiene concentrada la oferta de servicios en el eje central lo que aumentará los desplazamientos; 2) apuesta por el modo férreo como eje de la conmutación personal intrarregional sin atender los requerimientos del transporte terrestre de carga; 3) desaprovecha la oportunidad para que el ordenamiento territorial contribuya a la creación de un clima de negocios y de un entorno económico competitivo.**

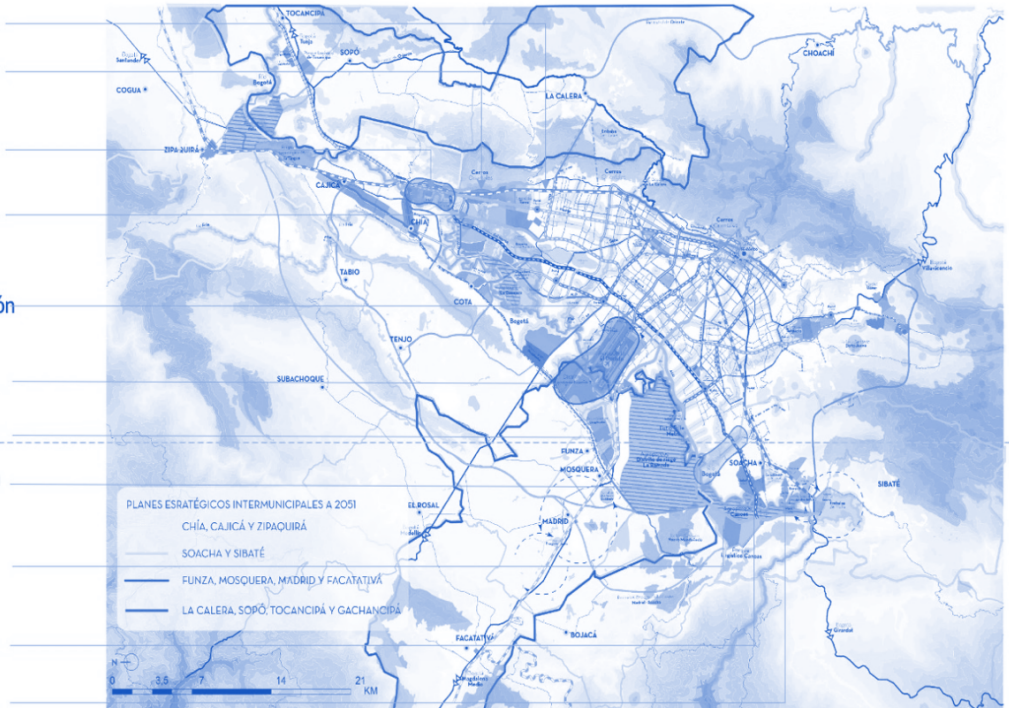
**2.1.1.3. Planes Estratégicos de Desarrollo a 2051.**

Se identificaron 12 proyectos derivados de los Planes Estratégicos de Desarrollo a 2051, que no solo

aportan alternativas al desarrollo de la región, sino también a dotación de soporte urbano para los municipios de la sabana receptores de la población bogotana.

**Plano 4. Visión Regional 2051**

- 1. Regiotram del Norte
- 2. Ampliación Autopista Norte y Cra. 7 hasta La Caro en Chía
- 3. Sabana Tech, distrito de innovación regional
- 4. Extensión Av. Boyacá al norte para crear una nueva conexión Bogotá-región
- 5. Distrito Aeroportuario, planeación de bordes entre Bogotá y Funza
- 6. Continuidad intervención Cra. 13 en municipios de occidente
- 7. Regiotram de Occidente
- 8. Parque Entre Orillas, renovación urbana y recuperación ambiental entre Bosa y Ciudad Verde
- 9. ALO Sur
- 11. Av. Ciudad de Cali hasta ALO, continuación sistema movilidad y desarrollo urbano
- 12. Regiotram Sur



Fuente: ProBogotá Región



## 2.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 2.

### 2.2.1. Modelo de crecimiento sostenible para Bogotá y la sabana.

- Mantener el suelo de expansión de la ciudad que históricamente ha brindado mejores resultados para aumentar la oferta de vivienda de interés social.
- Debe revertirse el comportamiento histórico del suelo de renovación urbana porque en el reside la apuesta de generación de vivienda.
- Equilibrar la densificación que genera la revitalización con desarrollo en nuevas áreas urbanas, como sucede en la experiencia internacional.
- Frente a la gentrificación, incluir instrumentos eficientes para la vinculación de los propietarios del suelo a los proyectos inmobiliarios reforzando el papel del sector público como garante y gestor de suelo.
- Incluir herramientas que faciliten el desarrollo de proyectos bajo el tratamiento de renovación, en torno a todas las nuevas inversiones en transporte masivo (estaciones de Metro, troncales de Transmilenio, cables y sistema férreo).

Priorizar el desarrollo del entorno de la primera línea del metro, para ello es necesario generar las condiciones que faciliten la atracción de la inversión y el desarrollo de proyectos productivos.



## 2.2.2. Abastecimiento de agua para Bogotá y la sabana.

- Consolidar la oferta del recurso hídrico y el fortalecimiento de las organizaciones prestadoras en la región Bogotá – Cundinamarca.
- Desarrollar un corredor de conservación entre los páramos de Guerrero, Chingaza, Sumapaz y Cerros Orientales que permita proteger sus servicios eco sistémicos.
- Desarrollar estrategias para la ampliación, consolidación de coberturas y continuidad del servicio en la región.





# Iniciativa No. 3

SEGURIDAD JURÍDICA, GARANTE DE DESARROLLO Y ESTABILIDAD

El acuerdo defiere a decreto cincuenta y cinco (55) materias relevantes para la vida de la ciudad tales como; las normas para las Unidades de Planeación Local, el ecourbanismo y la construcción sostenible, la política de incentivos para planes parciales, los lineamientos para las actuaciones estratégicas, las cartillas de espacio público, de parques y de plazas.

El periodo entre la adopción del POT y sus reglamentos puede generar ralentización en la solución de las necesidades sociales.

Iniciativas

PARA LA CERTIFICACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO DE BOGOTÁ

### 3.1. Contexto.

Uno de los principales postulados de la propuesta de acuerdo, es acercar la norma urbana al ciudadano a través de una estrategia de simplificación normativa y de integralidad, para lograrlo, se sugieren acciones asociadas a la creación de treinta y dos (32) Unidades de Planeación Local que permitirán articular las competencias de gobierno, planeación y administración del territorio, promover la mixtura de usos y acciones de mitigación, con la finalidad de generar un marco normativo estable.

Nos dimos a la tarea de analizar las apuestas frente al principio de seguridad jurídica, así como su eficacia y cumplimiento, y encontramos lo siguiente:

#### 3.1.1. Difiere a decreto norma urbanística.

El proyecto de acuerdo difiere a reglamentaciones futuras y encontramos que una solución con menor impacto es la re direccionar estas materias a un régimen de transición para lograr una aplicación completa y armónica de la nueva norma.

---

**Cincuenta y cinco (55) reglamentos y trámites del POT 2021 se expedirán de forma diferida mediante decreto de la Alcaldía en un plazo de hasta 18 meses después del POT.**

Veinticinco (25) de la cuales corresponden a normas, manuales y cartillas de orden técnico y sustancial para el desarrollo urbano. Unidades de Planeamiento Zonal. Ver Anexo No. 1.

#### 3.1.2. POT: **Legible y entendible para todos.**

Conversamos con empresarios y expertos sobre la claridad de las normas proyectadas y advertimos la existencia de dificultades en la redacción de la norma.

Esta situación genera ineficacia en su aplicación, en muchos casos hasta la imposibilidad de poder realizar modelaciones certeras y, en últimas, entender de manera integral el modelo de ciudad planteado en la propuesta de acuerdo.



---

**Hay un esfuerzo por concentrar en el capítulo III “Transición, documentos y vigencias del Plan de Ordenamiento Territorial” del Libro VIII “Disposiciones Finales” las reglas de la transición normativa. Pese a ello, a lo largo del articulado se hace referencia a la aplicación transitoria de algunas normas, creando un régimen disperso, que dificulta el entendimiento de la norma.**

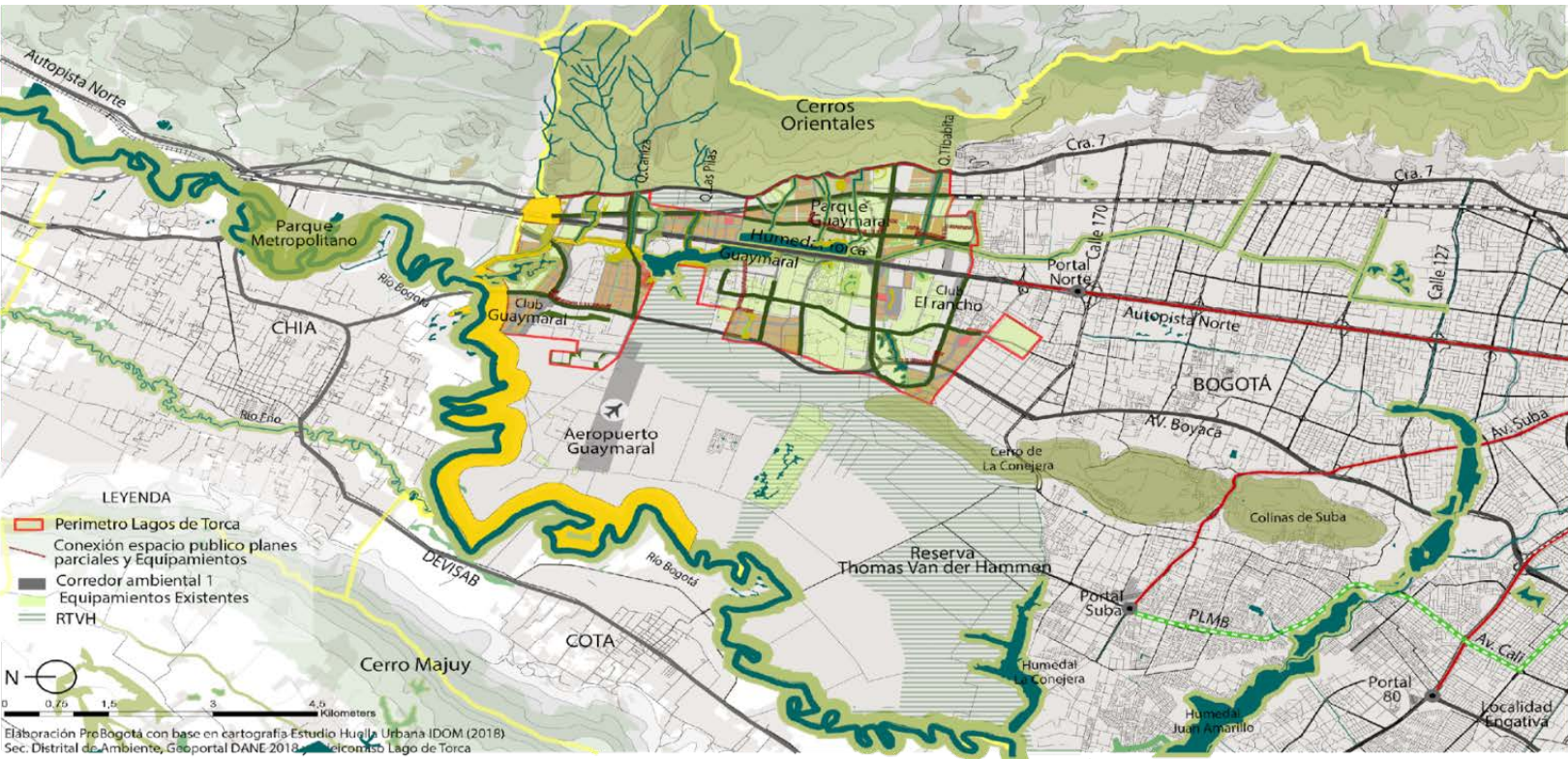
### **3.1.3. Derogatoria sometida a la interpretación e importancia de las UPZ.**

Respecto del régimen de derogatorias, en el artículo 687 del proyecto de acuerdo presentado ante el CTPD se incluye un régimen de derogatorias. Consideramos que esta disposición debería realizar una derogatoria expresa y no por vía de interpretación del operador normativo,

porque abre la posibilidad de diversas interpretaciones, puesto que al dar una instrucción tan amplia, puede generar mayor confusión al momento de determinar la vigencia de la normas que no se encuentran concentradas en el Decreto Distrital 190 de 2004.

En relación con la derogatoria de las UPZ propuesta, es importante recordar que los barrios de origen informal, soportaron su desarrollo en la ejecución de obras de escala zonal, proceso que institucionalizó la planificación de escala intermedia dirigida a la construcción, entre otros, de sistemas generales de servicios públicos y de movilidad. Condición física que promovió la sostenibilidad urbana resultando en la disminución de los factores de segregación socio espacial.

Esto fue posible gracias a que el POT vigente definió el desarrollo de los barrios informales y su planificación la cual se implementa conforme a lo establecido en la Ley de Desarrollo Territorial a partir del tratamiento de Mejoramiento Integral. En ese marco, la ciudad concentró todo el esfuerzo en los barrios de origen informal cobijados en las Unidades de Planeamiento Zonal tipo 1 (UPZ Tipo 1).



### 3.1.4. Ciudad Lagos de Torca.

Respecto de las acciones urbanísticas llamamos la atención frente al Plan de Ordenamiento Zonal del Norte “Ciudad Lagos de Torca”.

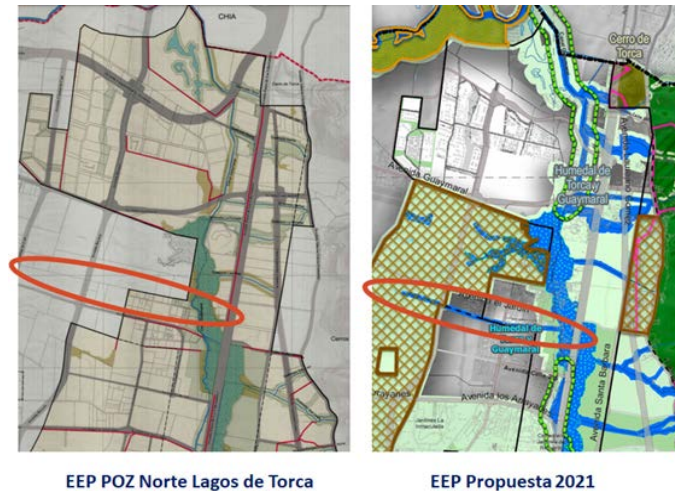
Pieza del territorio que surtió el trámite de adopción de normas urbanísticas generales y complementarias incorporando instrumentos jurídicos y financieros que atendieron los principios previstos en el artículo 100 de la Ley 388 de 1997, tales como la concordancia, racionalización y simplificación del ordenamiento jurídico.

En el artículo 679 de la propuesta de acuerdo, se dispone que los instrumentos adoptados bajo la vigencia del decreto distrital No. 088 de 2017 se respetarán, así como el alcance de la concertación ambiental

Al revisar la cartografía encontramos divergencias con la regulada en el Decreto Distrital 088 de 2017, es así como, la propuesta incorpora cuerpos hídricos (señalados en el círculo rojo de Plano No. 5), que no están incluidos en la concertación, y con ello se desconocen las disposiciones del POZ Norte.



**Plano 5. Comparativo POZ Norte - Propuesta POT 2021**

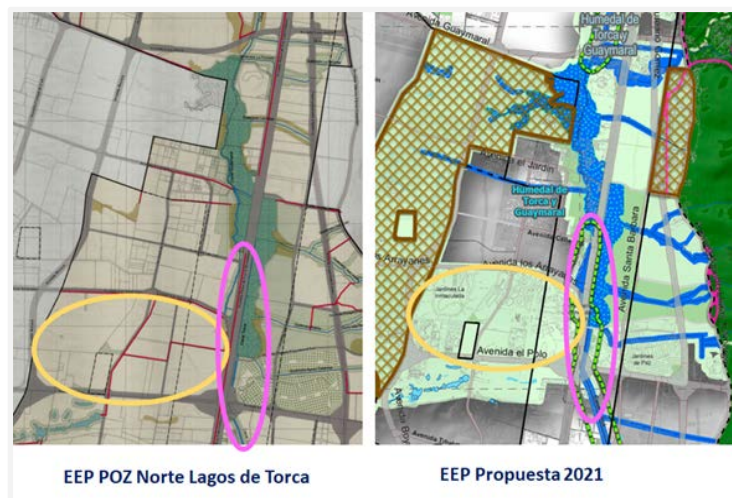


Fuente: Elaboración propia Camacol B&C

Como lo presentamos en el Plano 6, se advierten otras figuras ambientales que fueron agregadas a los elementos de la Estructura Ecológica Principal en la formulación del acuerdo, que no fueron definidas en las determinantes ambientales concertadas con las autoridades ambientales

correspondientes en este sector norte de la ciudad, como lo son: el Proyecto Estructurante Conector Eco sistémico Bosque oriental del Río Bogotá (círculo amarillo) y el Proyecto Estructurante restauración y recuperación del sistema hídrico de humedales (círculo rosa).

**Plano 6. Comparativo figuras ambientales Ciudad Lagos de Torca**



Fuente: Elaboración propia Camacol B&C

## 3.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 3.

### 3.2.1. Defiere a decreto norma urbanística.

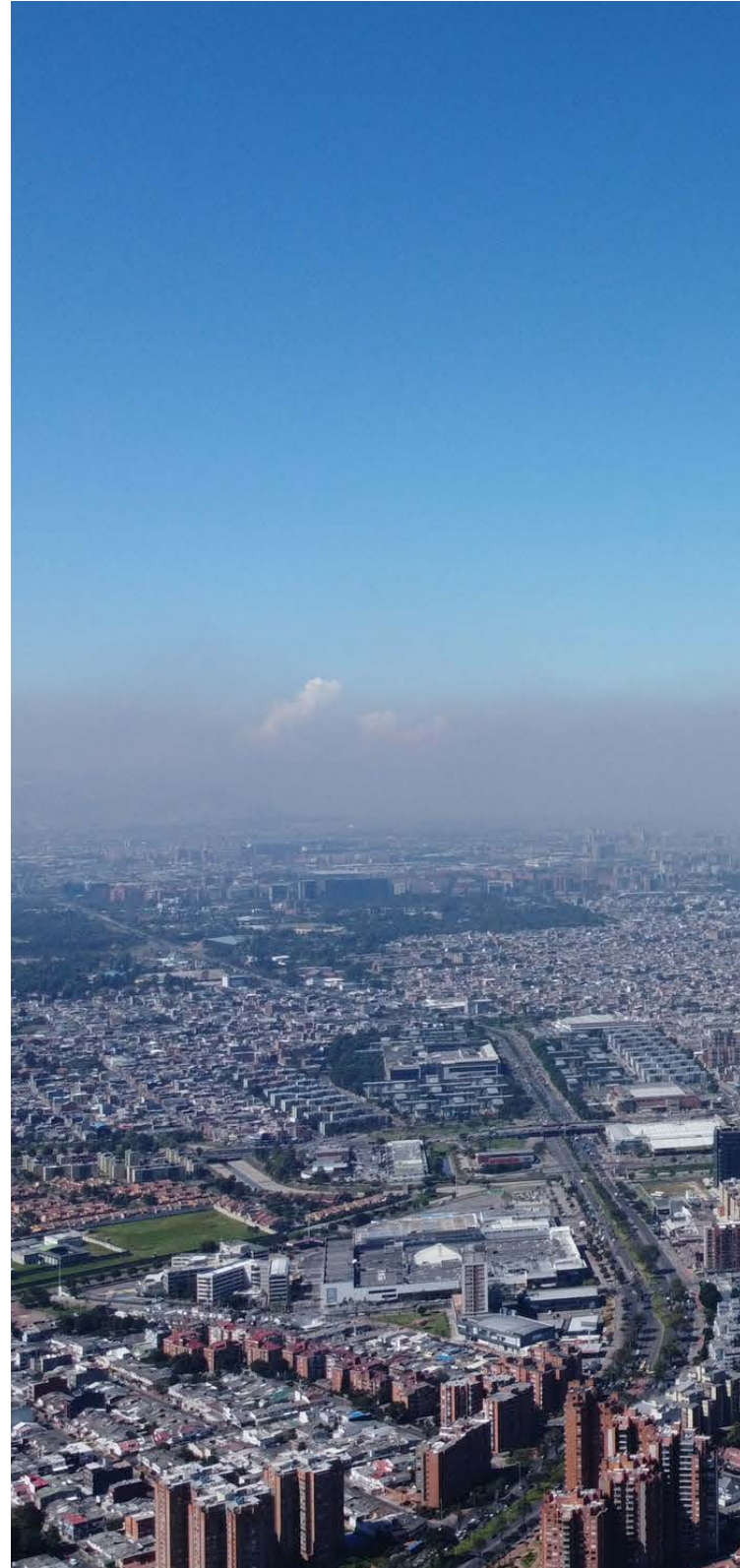
- Es necesario complementar la propuesta de acuerdo con normas y herramientas concretas que reduzcan la incertidumbre.
- Las norma que se plantean resolver con posterioridad, quedan a la discrecionalidad de la administración de turno, sin la posibilidad de una adecuada participación a lo largo de las etapas de formulación, concertación, adopción y revisión, instrumento dispuesto en la ley 388 de 1997 para mitigar posibles vicios.
- Para mitigar la incertidumbre en torno a la aplicación de las normas de ordenamiento territorial en Bogotá, es preciso definir prioridades, plazos y responsables asociados con instrumentos de planeación derivados del acuerdo que requieren una reglamentación posterior.





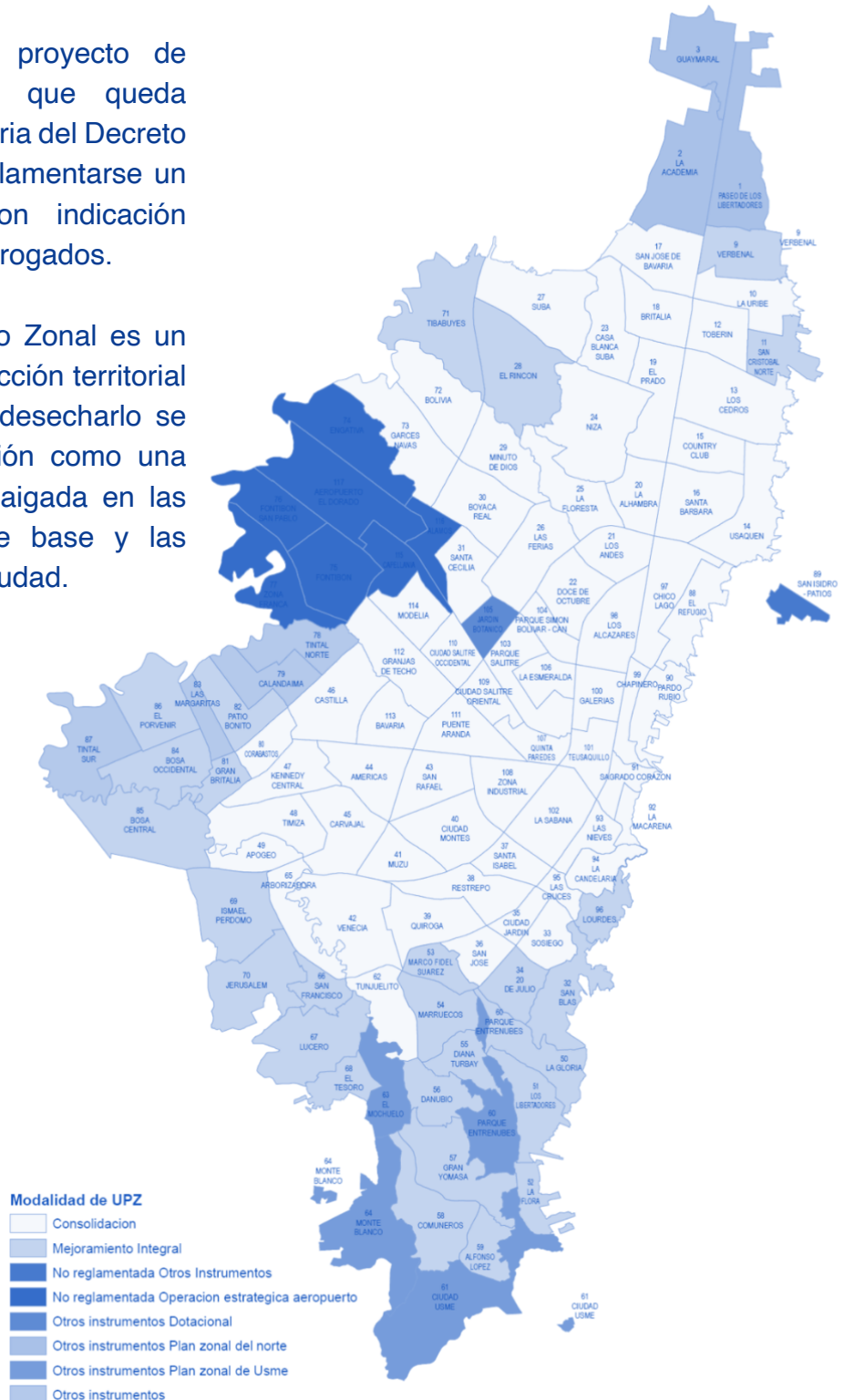
## 3.2.2. Un POT legible y entendible para todos.

- Invitamos a mejorar la técnica jurídica empleada en la redacción de la propuesta de acuerdo, para lograr concreción, claridad, precisión e integralidad en la materia regulada.
- La norma debe permitir una lectura contextualizada y un entendimiento preciso de los aspectos que ella encierra, desde la óptica de quien redacta la norma y del destinatario.
- Al plantear los escenarios posibles con la norma urbanística incluida en la propuesta de acuerdo, advertimos materias a las cuales no les es aplicable, aspecto que debe ser abordado desde el régimen de transición.



### 3.2.3. Derogatoria sometida a interpretación e importancia de las UPZ.

- Debe ser precisa en el proyecto de acuerdo, la normatividad que queda vigente luego de la derogatoria del Decreto 190 de 2004, así como reglamentarse un régimen de transición con indicación taxativa de los preceptos derogados.
- La Unidad de Planeamiento Zonal es un instrumento eficaz para la acción territorial normativa y proyectual, al desecharlo se desaprovecha la planificación como una apuesta de largo plazo arraigada en las organizaciones sociales de base y las estructuras políticas de la ciudad.





## 3.2.4. Ciudad Lagos de Torca.

- Se requiere ajustar la cartografía relacionada con la estructura ecológica principal y los cuerpos hídricos conforme a lo acordado en las concertaciones ambientales del Decreto 088 de 2017.
- Es importante reformar el proyecto de acuerdo, para que los programas o proyectos que se implementen sobre los conectores ambientales no afecten las áreas útiles planteadas para los Planes Parciales, ni modifiquen los usos útiles dentro de estos, es decir, lo definido en el Decreto 088 de 2017.





# Iniciativa No. 4

UNA NORMA CLARA Y FACIL DE APLICAR QUE  
PERMITA CONCRETAR LA VISIÓN DE CIUDAD DESEADA

El acuerdo le apuesta a la renovación urbana para atender el crecimiento de la ciudad. Aunque favorable, la renovación urbana es la forma más costosa, lenta y difícil para crecer. Estas características se hacen más presentes en ciudades densas, y Bogotá es una de las capitales más densas del mundo con más de 200 habitantes/ha.

Las nuevas exigencias del acuerdo conducirán a un aumento superior al 10 % en el precio de la vivienda de interés social, lo que reduce la capacidad de compra de las familias bogotanas.



## 4.1. Contexto.

Compartimos el interés por consolidar una norma urbanística fácil de leer, aplicar y que defina las bases para la inversión y el desarrollo del territorio; con el ánimo de conocer la nueva normatividad propuesta, realizamos modelaciones urbanísticas, arquitectónicas y financieras.

Estos ejercicios arrojaron las oportunidades y los puntos sensibles del esquema normativo, identificamos las incertidumbres y, a continuación presentamos nuestras recomendaciones para viabilizar los proyectos.

### 4.1.1. Norma urbana aplicable a todos los tratamientos.

En mesas de trabajo realizadas con empresarios y expertos, se concluyó que la normatividad propuesta aún no tiene la madurez para su entendimiento integral; condición que conducirá a errores en su interpretación y aplicación.

#### 4.1.1.1. Índice de construcción.

Dentro del objetivo de simplificar la norma urbanística, se ha planteado implementar una definición de índice

de construcción más sencilla. Persiguiendo este objetivo, se ha construido una definición que incluye las áreas construidas en superficie y altura. Si bien esta es efectivamente una definición más sencilla, crea una carga oculta en los proyectos, los cuales verán sus aprovechamientos disminuidos, dado que la edificabilidad se consumirá en áreas no vendibles.

Sin embargo, áreas muy influyentes en la calidad de las edificaciones como los puntos fijos, las circulaciones y las áreas técnicas, continúan incluidas en el cálculo del índice de construcción y de las respectivas obligaciones urbanísticas.

---

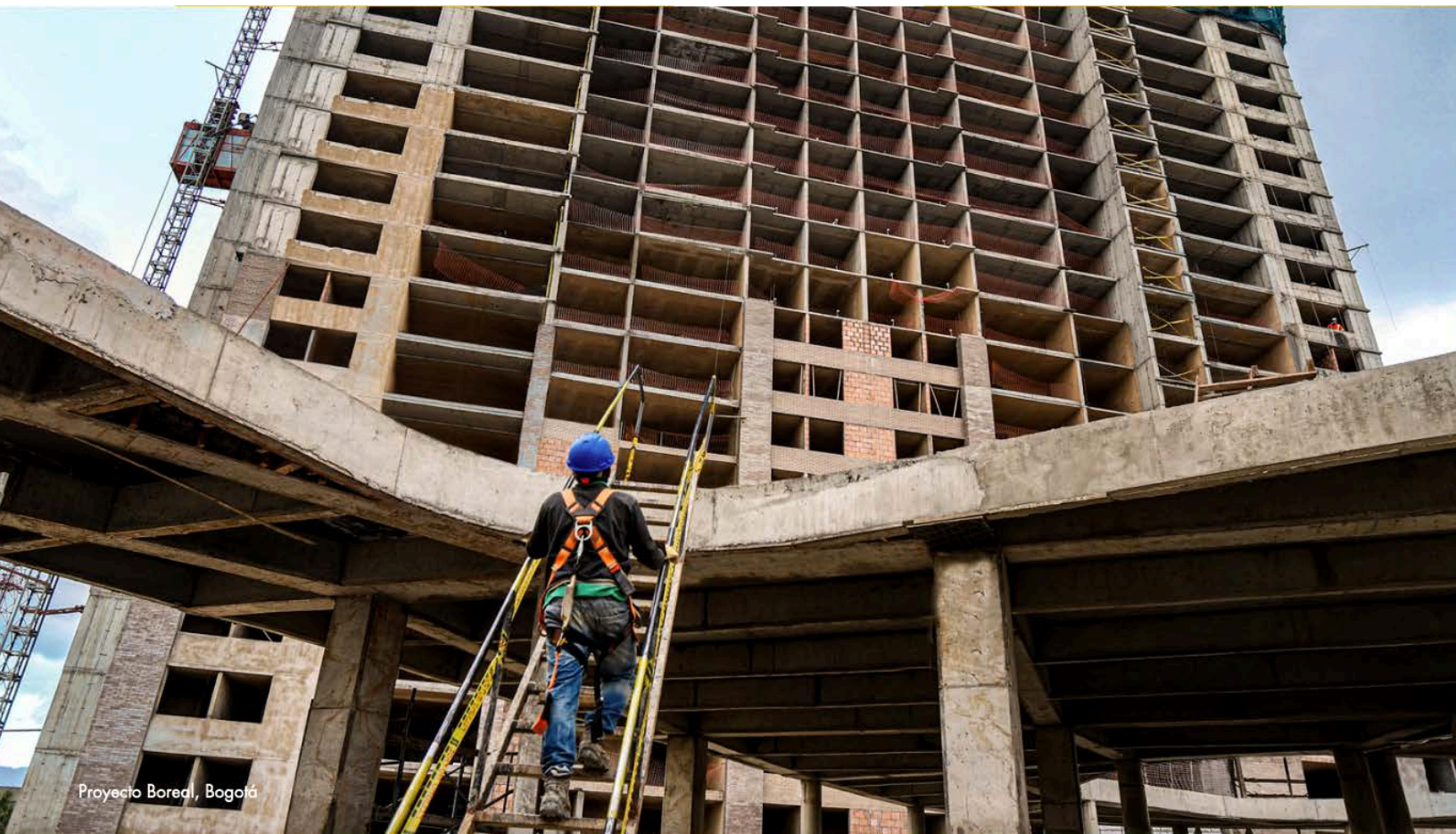
**El impacto económico negativo en los proyectos derivado del dimensionamiento de áreas no vendibles, no debe restringirse dado que es preciso atender los criterios normativos y además, ser flexible a las necesidades de cada proyecto.**

#### 4.1.1.2. Área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos – GSM.

Esta área de actividad se localiza en su mayoría sobre los antiguos suelos industriales de la capital, los cuales se caracterizan por gozar de una excelente ubicación en el contexto urbano. A pesar de sus altas condiciones para ser el centro de la revitalización de la ciudad, encontramos que el proyecto de acuerdo mantiene las restricciones al uso de vivienda, el cual no solamente se permitirá por medio de la compra de derechos de edificabilidad adicional, si no que cada proyecto deberá destinar un porcentaje importante de su área construida para la ubicación de usos industriales y dotacionales.

---

**Esto principalmente porque la norma exige que cada proyecto de construcción genere de forma aislada un número de metros cuadrados para usos dotacionales y/o industriales, lo cual además de amenazar el cierre financiero de los proyectos podría generar una sobreoferta que los haga aún más inviables.**





Establecer áreas mínimas va en contravía de la tendencia en la composición de los hogares, razón por la cual en Colombia nunca se ha hecho.

La información del DANE 2018 evidencia que las familias tienen un menor número de integrantes (Tabla 5) y que esta tendencia se intensificará a futuro.

**Tabla 5. Número de personas por hogar en Bogotá**

NÚMERO DE PERSONAS POR HOGAR	2005 (%)	2018 (%)	DIFERENCIA
1 persona	13,3	21,7	8,4
2 personas	16,6	23,1	6,5
3 personas	21,1	23,6	2,5
4 personas	23,5	19,3	-4,2
5 personas y más	25,5	12,2	-13,3

Fuente: DANE, CNPV 2005 y 2018

En 1993 los hogares estaban conformados en promedio por 4.1 personas, según la misma fuente, en 2022 los hogares estarán compuestos por 2.7 personas y a 2035 se reducirán aún más pasando a una composición promedio de 2.25 personas por hogar.

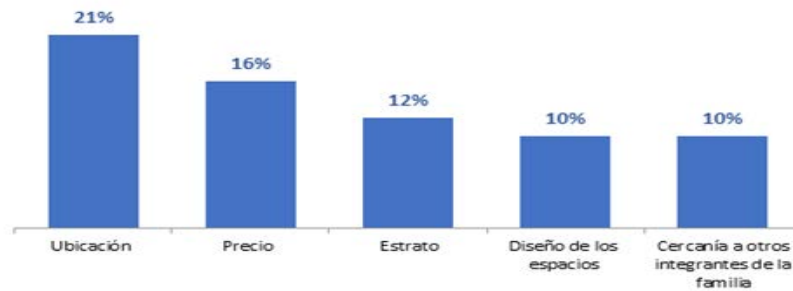
De igual manera, se debe señalar que cuando los hogares toman la decisión de adquirir vivienda lo hacen a partir de un análisis de localización<sup>2</sup>. De esta forma, los proyectos que ofrecen

vivienda con áreas más pequeñas se encuentran ubicados en los centros urbanos como parte de un resultado natural del mercado que asigna precios más altos a ese suelo. Al establecer áreas mínimas se rompe este principio, lo que podría afectar proyectos de vivienda social en localizaciones estratégicas, obligándolos a ubicarse en la periferia de la ciudad y en los municipios circunvecinos. Dicho de otra manera, sería una forma directa de expulsar la VIS de los centros urbanos.

<sup>2</sup> Según el Estudio de Oferta y Demanda de destinos Residenciales y No Residenciales (Camacol B&C), el criterio

más importante a la hora de adquirir vivienda es la localización (21%), seguido por el precio.

**Grafica 6.** Aspectos decisivos para adquirir vivienda de los hogares bogotanos.

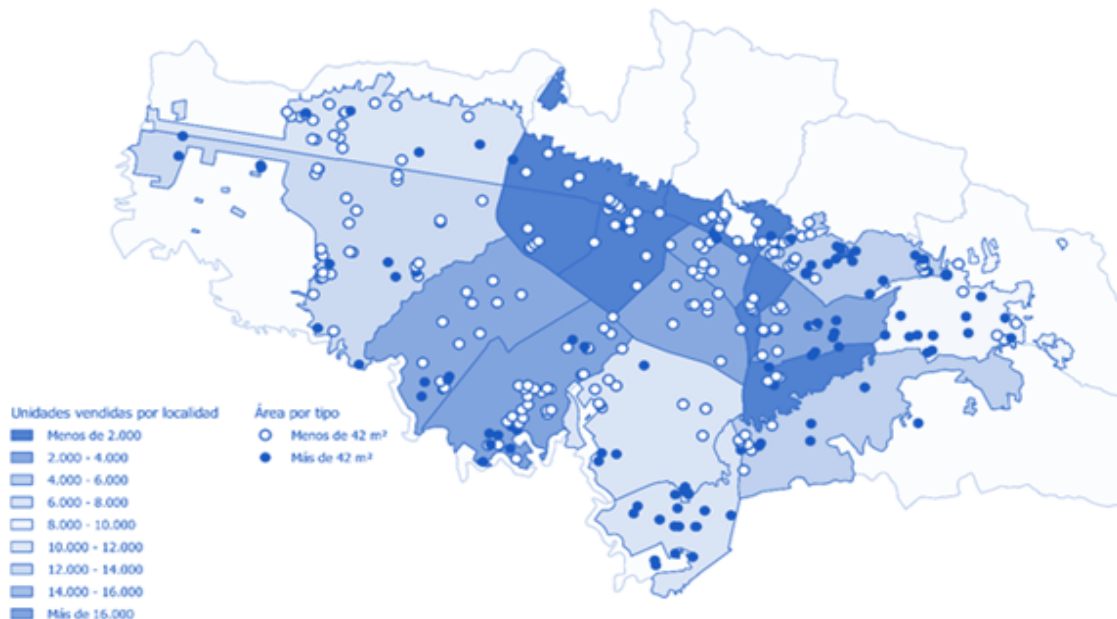


**Fuente:** Departamento de Estudios Económicos e Información Camacol B&C con base en Coordinada Urbana®

En el plano 7 se aprecia la distribución de las ventas de vivienda en la capital durante los últimos doce meses<sup>3</sup>. Los puntos de color blanco corresponden a viviendas menores a 42 metros cuadrados de área. Se evidencia que

las áreas mayores a 42 metros cuadrados se ofrecen mayoritariamente en la periferia (puntos de color negro), donde el valor del suelo es menor.

**Plano 7.** Unidades vendidas de VIS por localidad y áreas (2018-2021) en Bogotá



**Fuente:** Departamento de Estudios Económicos e Información Camacol B&C con base en Coordinada Urbana®

<sup>3</sup> Coordinada Urbana®



Asimismo, se debe señalar que de las casi 35 mil unidades VIS vendidas en doce meses, 22.303 unidades (64,6 %) tienen un área privada inferior a 42 metros cuadrados. En este sentido, la magnitud de la restricción mínima deja por fuera del mercado proyectos de vivienda que han beneficiado indiscutiblemente a la población objetivo que el área mínima pretende atender.

Así las cosas, la restricción de área mínima, en busca de mejorar la oferta, interviene condiciones actuales que están funcionando efectivamente, y

terminaría eliminando un segmento de mercado que colabora en las propias metas del POT.

Por otra parte, se debe señalar que el 61% de la población en pobreza extrema se encuentra en hogares de menos de 3 personas. Las áreas mínimas afectarían la posibilidad de acceso a un porcentaje amplio de los hogares que está dispuesto a adquirir vivienda en las condiciones actuales de tamaño. De esta forma, la propuesta de áreas mínimas iría en contra de los intereses de la población más vulnerable.

**Tabla 6.** Participación de pobres extremos en Bogotá

TAMAÑO	POBRE EXTREMO	
	%	ACUMULADO
1	16%	16%
2	22%	38%
3	23%	61%
4	21%	82%
5	10%	92%
6 o más	8%	100%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	-

Fuente: Encuesta Integrada de Hogares

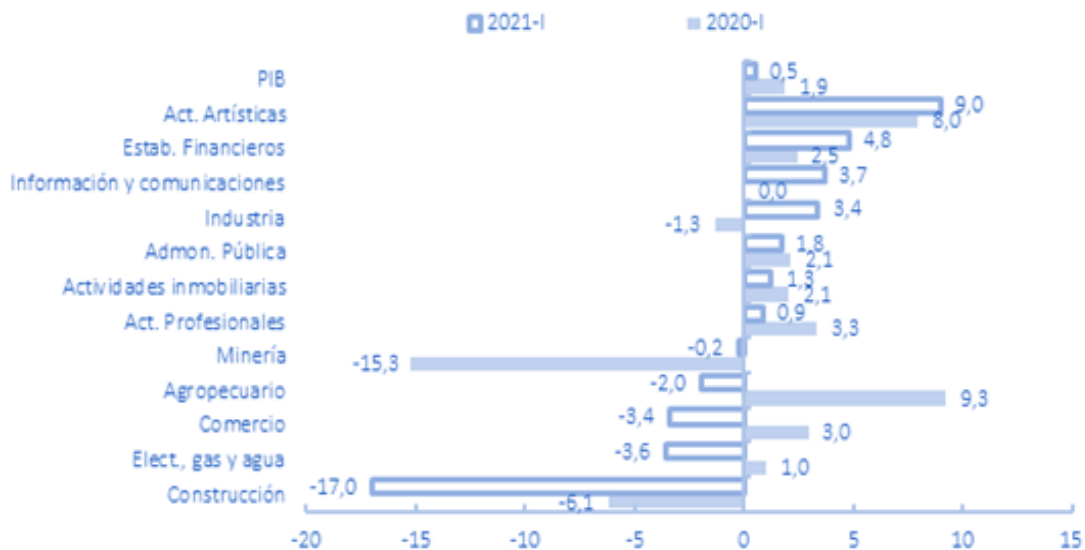
Por tanto, en las condiciones actuales de una economía fuertemente impactada por la pandemia (gráfica 7), con una tasa de pobreza que aumentó del 27 % al 40 % y que representa un 30 % del incremento de pobreza total del país, reducción en suelo de

expansión en 21,6 % con relación al Decreto 190 de 2004 y mayores costos en insumos de construcción en 4 % (gráfico 8 ) afectaría directamente a aquellos que intenta beneficiar: los hogares más pobres.

Establecer áreas mínimas tendrá como resultado una menor o nula oferta de vivienda social, generando migración a otros municipios, alimentando la informalidad y perdiendo para los bogotanos el apoyo de los subsidios del orden nacional para la adquisición de vivienda.



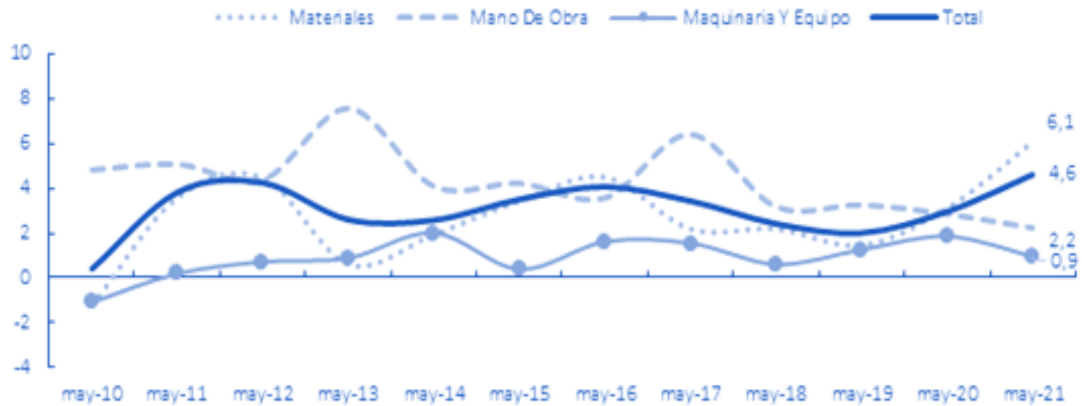
**Gráfica 7.** Producto interno bruto de Bogotá por sectores - Var. % anual en el primer trimestre de cada año



Fuente: Departamento de Estudios Económicos e Información Camacol B&C con base en DANE.



**Gráfica 8. Índice de costos de la construcción (ICCV) Bogotá**



Fuente: Departamento de Estudios Económicos e Información Camacol B&C

#### 4.1.2. Tratamiento de Desarrollo.

constructiva (área vendible sobre área construida).

##### 4.1.2.1. Edificabilidad

El artículo 279 señala la edificabilidad de los distintos rangos del tratamiento, siendo el 4 el correspondiente a densidades restringidas. En ellos existe un incentivo para la vivienda social; de plantearse en sitio, la restricción a la densidad desaparece y el límite al proyecto será dado por altura, la cual se establece en un máximo de 8 pisos.

Este factor particularmente sensible en la VIS, sumado al incremento del costo directo por la disposición del ascensor y otras medidas exigidas por la norma sismorresistente vigente, hacen que el costo se recupere efectivamente con alturas de 12 o más pisos.

Es de anotar que esta altura es poco óptima para este tipo de vivienda, puesto que al superar los 6 pisos se exigirá la construcción de ascensor, lo cual incrementa el tamaño del punto fijo, reduciendo así la eficiencia

De no poder concretar, los proyectos tenderán a limitarse a 6 pisos para evitar encontrar el cierre financiero evitando los sobrecostos de la norma mencionada.

En cuanto a la asignación de rangos, notamos que algunos corredores estratégicos de la ciudad (como el Corredor Verde de la Séptima) tienen adyacente a su trazado importantes

zonas con rangos que corresponden a densidad restringida.

El acuerdo parte de que las mayores exigencias en materia de cargas y estándar urbanístico pueden ser siempre compensadas con mayor edificabilidad. Sin embargo, el resultado puede ser distinto al esperado: menos viviendas y más costosas.

#### 4.1.2.2. Cargas generales y locales.

Frente a las cargas generales persisten dudas sobre su cumplimiento, ya que no se tiene claridad sobre la relación que tienen los porcentajes sobre área neta urbanizable (art. 283) con la priorización de cumplimiento de cargas (art. 282).

En este sentido, sugerimos incluir un parágrafo en alguno de los artículos que señale que las cargas calculadas sobre el área neta se cruzarán con los mecanismos señalados en la priorización, de tal forma que se aclare taxativamente que no se trata de obligaciones independientes.

En cuanto a las cargas locales, notamos que el artículo 287 plantea con claridad el tamaño de la obligación según el índice de construcción planteado, y el máximo a trasladar o compensar.

De la propuesta de articulado se deduce que el objetivo de

ordenamiento es obtener una cesión en sitio del 34 % del área neta para proyectos que cumplan con la vivienda social en sitio y 39 % para aquellos que la compensen, y que el resto de la obligación será compensada.

Se entiende que la norma radicada ante el CTPD avanza contra la propuesta radicada ante la CAR en el sentido de liberar parte del área útil, pero al mantener la magnitud de la carga de igual tamaño (o incluso mayor para los rangos más densos), los pagos compensatorios se incrementan de tal forma que el proyecto se inviabiliza financieramente.





A esto debe añadirse que el mecanismo de compensación de la parte trasladable de la obligación no tiene el detalle necesario para ser utilizado inmediatamente desde la adopción del POT, pues no se tiene certeza de cuáles son los procedimientos a seguir para las opciones señaladas en el artículo 290 (no se conocen los proyectos de espacio público en ámbitos integrales de cuidado ni cómo se traslada la obligación a estos proyectos, y tampoco se especifica cómo se tasarán los pagos compensatorios con destinación específica).

La suma de la magnitud de la cesión en sitio más los pagos compensatorios y las incertidumbres persistentes frente al cumplimiento de las obligaciones concreta un esquema de cargas desproporcionado en relación con los aprovechamientos otorgados y no gradual en comparación con el régimen precedente, lo que generará serias dificultades para concretar las metas del vivienda que el mismo POT se traza.

---

**Proponemos conservar un esquema de cargas similar al establecido por los Decretos 190 y 327 de 2004 y 436 de 2006, en los que ya existe certeza de cómo se cumplen dichas cargas, y adicionalmente el tamaño de la obligación era asumible por los proyectos (inclusive incrementable en alrededor de un 10 %, para concretar cesiones de espacio público en sitio del orden del 20 % del área neta).**



#### 4.1.2.3. Vivienda de interés social.

Frente a la obligación de vivienda social, el artículo 295 señala que las actuaciones urbanísticas en este tratamiento deberán destinar 20 % de su suelo útil para VIP y un 20 % adicional para VIS, lo que se interpreta como un 40 % total del área útil.

En este sentido, entendiendo que el interés de la administración no es obtener un suelo útil adicional sino la aplicación efectiva de un índice de construcción, sugerimos añadir un párrafo que aclare que el 20 % de suelo útil para VIS puede destinarse dentro del mismo globo de terreno que será usado para VIP o incluso en los globos útiles libres. Adicionalmente, este deberá aclarar que el 20 % de suelo útil para VIP podrá albergar otros usos (incluido No VIS) siempre y cuando cumpla con el índice de construcción mínimo exigido.

#### 4.1.3. Tratamiento de Renovación urbana.

##### 4.1.3.1. Redefinición de la estructura urbana

El numeral 2 del artículo 304 señala que el plan parcial será un instrumento necesario en la modalidad de revitalización cuando se requiera redefinir total o parcialmente la estructura urbana.

Consideramos que debe precisarse la acepción de modificación parcial, pues un englobe de predios que genere un proyecto urbanístico en una manzana que incrementará su espacio público (mediante andenes y parques) puede considerarse como una redefinición parcial de la estructura urbana, y no es conveniente que este tipo de proyectos requieran el trámite de un plan parcial (siempre y cuando no se supere el índice de construcción máximo autorizado).

##### 4.1.3.2. Cargas locales.

Frente a las obligaciones de carga local para espacio público, ocurre algo similar a lo expuesto para tratamiento de desarrollo. Si bien se lee una intención de liberar parte del área útil reduciendo el tamaño de la cesión en sitio en comparación con el articulado radicado ante la CAR, para conservar el equilibrio y la magnitud de las cargas se reglamentaron incrementos en los pagos compensatorios por edificabilidad adicional. Aquí observamos que se incrementaron las posibilidades de compensación, lo cual continúa imponiendo cargas desproporcionadas frente a los aprovechamientos otorgados y un aumento no gradual en relación con lo que los proyectos venían cediendo en la ciudad.



#### 4.1.3.3. Vivienda Social

En cuanto a la obligación de vivienda social establecida en el artículo 314 para acceder a edificabilidad adicional, notamos que según el articulado esta deberá ser calculada como un porcentaje del área total construida del proyecto.

Sugerimos que esta obligación sea calculada sobre el índice de construcción adicional propuesto, de tal forma que se descuenten tanto las áreas del índice de construcción efectivo que no tiene en cuenta, como aquellas correspondientes al índice básico.

Reiteramos que la realidad del territorio y la aptitud de cada una de sus zonas son hechos urbanos objetivos que deben ser considerados para la toma de decisiones en el planeamiento de la ciudad y de esa forma garantizar su reconocimiento, un suelo urbano que no es homogéneo y que ha tenido desarrollos disímiles en el tiempo y por tanto ha generado diferentes valores que deben ser considerados, entendiendo que estar incluido en una u otra clase de suelo implica beneficios y cargas diferentes, así como una variación en el impacto de situaciones jurídicas, financieras y técnicas que afectan al destinatario de la norma.

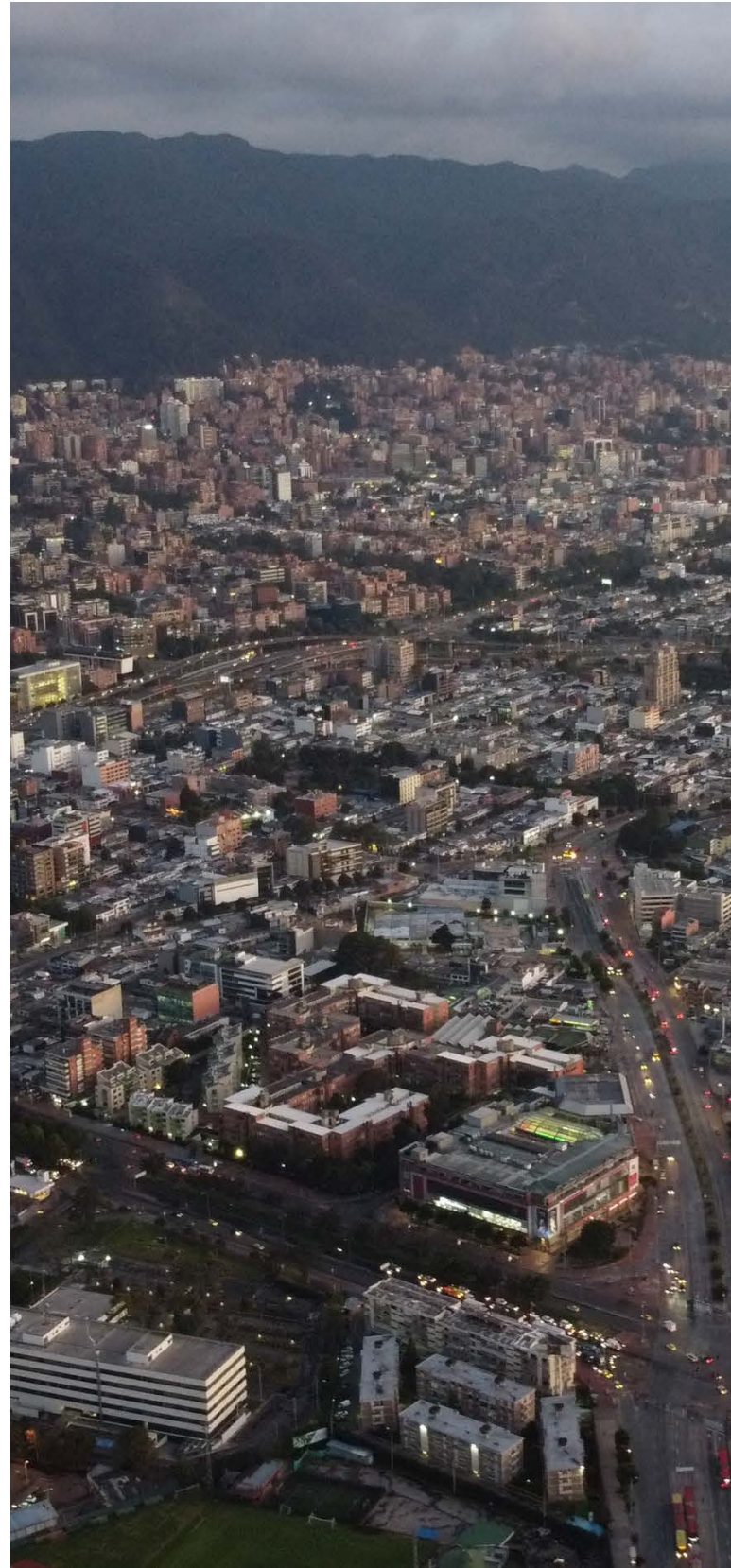




## 4.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 4

### 4.2.1. Norma urbana aplicable a todos los tratamientos.

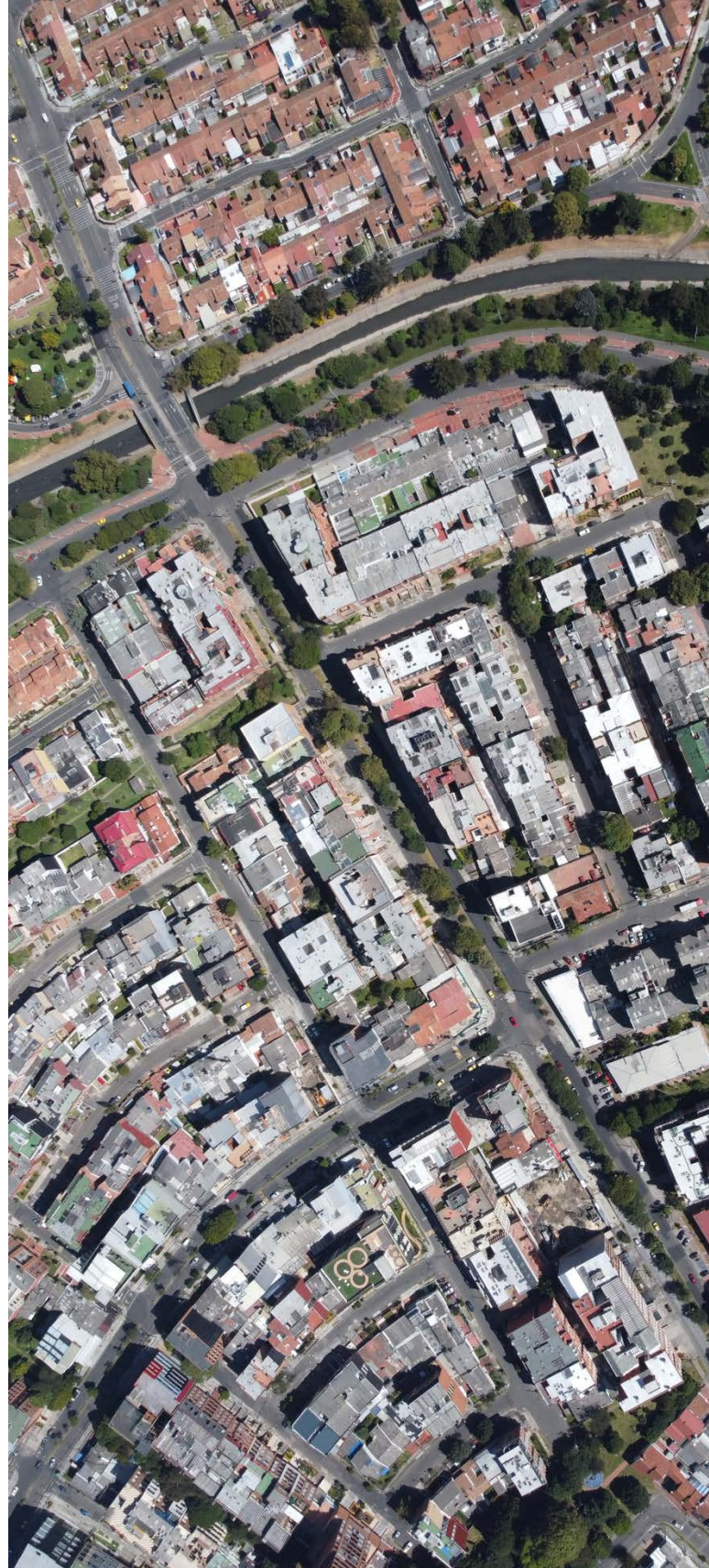
- Incluir los puntos fijos, circulaciones y las áreas técnicas dentro de los descuentos para el cálculo del índice, de tal forma que se incentive la flexibilidad y la calidad del diseño arquitectónico en los proyectos.
- Clarificar cómo opera la restricción al uso en tratamiento de desarrollo, puesto que al no tener índice de construcción básico no es clara cuál es la proporción de uso industrial o dotacional.
- La protección de los usos industriales y dotacionales puede darse mediante un esquema de cargas que garantice un mínimo de área construida a nivel de manzana o sector, que pueden generarse mediante el aporte en cargas o su asunción, evitando que sea cada proyecto el que deba producir los metros cuadrados respectivos.
- Sugerimos eliminar el área mínima de los 42 m<sup>2</sup> para la vivienda de interés social.





#### 4.2.2. Tratamiento de Desarrollo

- Impulsar la coordinación interinstitucional, para vencer los obstáculos de los planes parciales de desarrollo (Excesiva duración de los trámites y falta de consensos entre entidades).
- Incrementar la altura máxima de la VIS en rango 4 de 8 a 12 o más pisos.
- La cartografía oficial publicada con el acuerdo no incluye un plano que señale espacialmente cómo se distribuyen los diferentes rangos (desarrollos restringidos).
- De encontrar zonas con tratamiento de desarrollo adyacentes a corredores estratégicos de la ciudad, estos otorguen rangos con densidades mayores para ayudar a consolidar los objetivos del POT, tales como el desarrollo orientado al transporte y la generación de vivienda social con buen acceso a los sistemas de transporte público masivo.
- Incluir un párrafo para precisar que las cargas calculadas sobre el área neta se cruzarán con los mecanismos señalados en la priorización, de tal forma que se aclare taxativamente que no se trata de obligaciones independientes. En este escenario, será necesario clarificar cómo se monetiza la obligación de cargas generales como porcentaje del área neta, para hacerla comparable con los montos a asumir por los numerales del artículo 282.





### 4.2.3. Tratamiento de Renovación Urbana.

- La expectativa de generar 350 mil unidades en renovación urbana puede incrementar la migración de hogares a la región (500 mil).
- Proponer incentivos contundentes para que la VIS que logre ejecutarse en el tratamiento de renovación urbana. Para esto el acuerdo debe asegurar beneficios normativos que permitan densificar sectores con soportes urbanos, y proponer instrumentos para la gestión de suelo y captura de plusvalías en el sitio.
- La simplificación de trámites, reducción de tiempos de gestión y coordinación interinstitucional son fundamentales para este tratamiento.
- Continuamos considerando más viable la adopción de un régimen de cargas que imponga una cesión fija de espacio público en sitio que ronde el 20% del área predial original, y que esta sea acompañada de un pago por edificabilidad adicional asumible que responda a los criterios de densificación que el proyecto plantee.





# Iniciativa No. 5

INFRAESTRUCTURA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCLUYENTE

La integración de Bogotá con la región y el resto del país demanda más vías.

La capacidad de creación de riqueza de la economía bogotana debe incluir la movilidad de carga para la cual se requieren mejores accesos y nuevas vías que atraviesen la ciudad transversal y longitudinalmente.

El acuerdo deja de lado a Transmilenio, los millones de pasajeros que mueve a diario, su importancia de eje articulador de los nuevos modos de transporte, y que seguirá siendo el principal medio de transporte mientras entra en operación el metro.

Iniciativas

PARA LA CONCERTACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO DE BOGOTÁ

DAMAZOL

PNOCBOGOTÁ

## 5.1. Contexto.

El acuerdo en el subcapítulo 2, define el espacio público para la movilidad como el soporte físico para la circulación peatonal, para el uso de la bicicleta y la micromovilidad, para los corredores de transporte público de alta, media y baja capacidad, tráfico mixto y corredores logísticos.

Espacio que se encuentra constituido por el perfil vial, de acuerdo con el artículo 146, es el espacio de paramento a paramento que incluye todas las áreas que soportan los desplazamientos y garantizan la accesibilidad de personas y vehículos a los servicios de la ciudad y la conectividad entre los distintos territorios que la conforman.

La sección 1 hace referencia a la movilidad peatonal y cicloinclusiva. A su vez, define las franjas funcionales del espacio público para la movilidad y las condiciones comunes para todas ellas.

La sección 2 presenta la red de transporte público urbano de pasajeros y sus componentes, como la infraestructura de soporte, los CIM y las AIM. La cartografía asociada a esa sección presenta los proyectos de infraestructura de transporte a desarrollar en la vigencia del plan.

La sección 4 aborda la red de transporte de carga y logística, define los corredores de carga, la infraestructura logística especializada y las zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución.

### 5.1.1. Infraestructura para la competitividad.

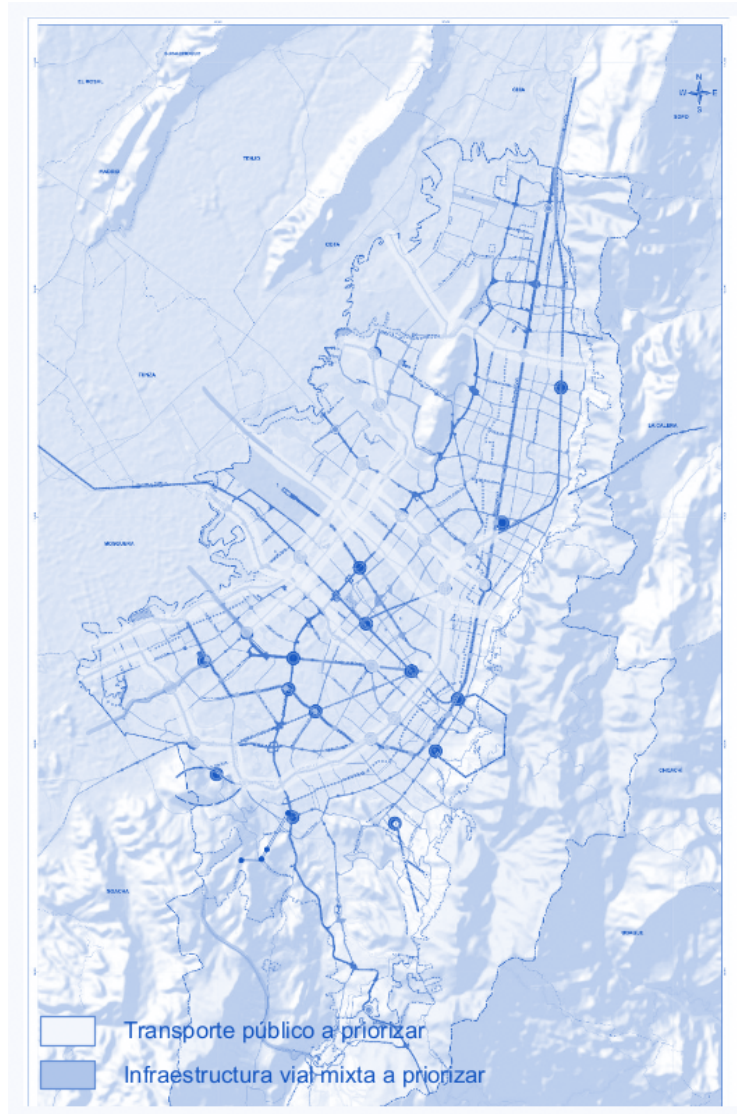
El proyecto de acuerdo propone un ambicioso plan en infraestructura de transporte y movilidad, compuesto por 3 líneas de metro y 10 corredores de alta capacidad, sin contar con los proyectos de corredores verdes, cables y vías de acceso a la ciudad. Visión adecuada y necesaria para la ciudad, que incremente la densidad de transporte en los nodos receptores de empleo y las grandes zonas generadoras de viajes.

---

**Consideramos pertinente concentrar los esfuerzos en sacar adelante los proyectos que, por sus tiempos de maduración, construcción y operación, se enmarcan en la vigencia del POT (12 años), priorizando sus recursos en el Plan de Inversiones.**



**Plano 8. Priorización de proyectos de movilidad en el POT**



Fuente: ProBogotá con base en la cartografía POT.

**Líneas de Metro:**

- Segunda Línea: Asignación de recursos, contratación y construcción
- Tercera Línea: Estudios de factibilidad

**Corredores de alta capacidad:**

- Movilidad de Escala Regional: Cl. 63; Cl. 13; Cl. 170, Suba – Cota
- Corredores de Movilidad en sentido Norte - Sur: Av. Ciudad de Cali; ALO

**Infraestructura vial mixta:**

- Nuevos accesos a Bogotá: Av. Circunvalar del Sur; Av. Ciudad de Cali; Av. Manuel Cepeda Vargas; Av. José Celestino Mutis; Av. Laureano Gómez

### 5.1.2. Armonía entre el CONPES de Movilidad Sostenible y el POT.

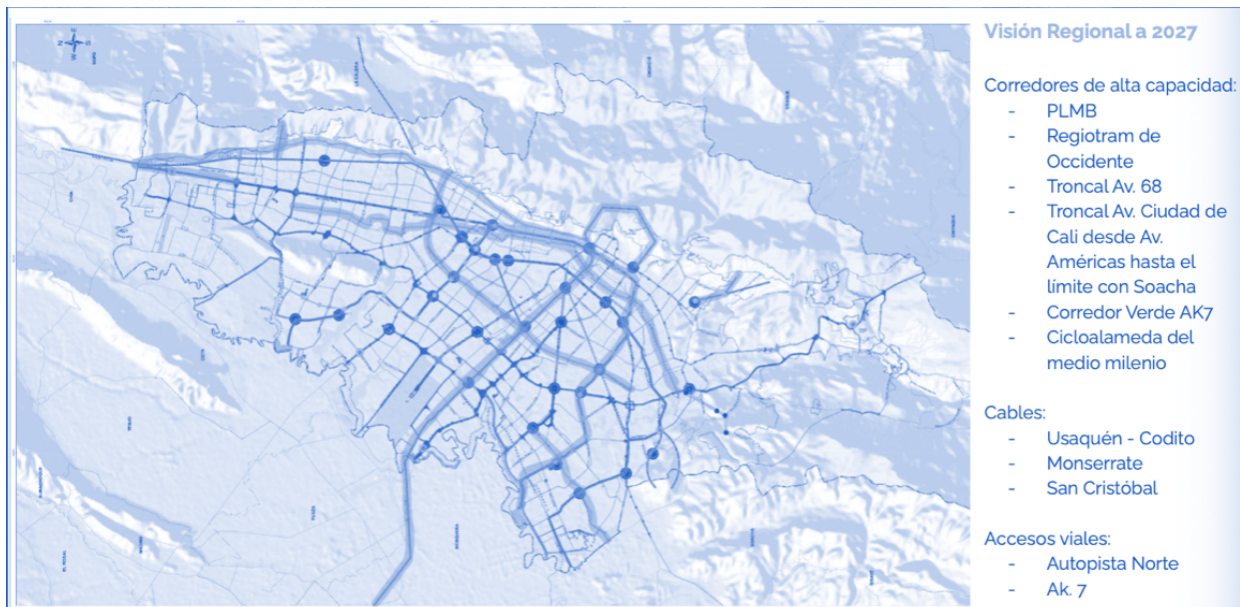
El CONPES 4034 denominado *Apoyo del Gobierno Nacional a la actualización del Programa integral de movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca (PIMRC)* propone fortalecer la integración de Bogotá con sus municipios circunvecinos.

Plantea una visión en tres (3) tiempos: *corto plazo*, la cual va a 2027, es decir, la mitad de la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial si este fuese

aprobado en 2021; *mediano plazo*, la cual va a 2035, 2 años después del fin de la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial, y *largo plazo*, que no cuenta con una fecha definida.

De acuerdo al Departamento Nacional de Planeación, los proyectos priorizados en este documento son esencialmente propuestas de la administración distrital, pero en todo caso, no todos corresponden a lo planteado en el proyecto de acuerdo del Plan de Ordenamiento Territorial.

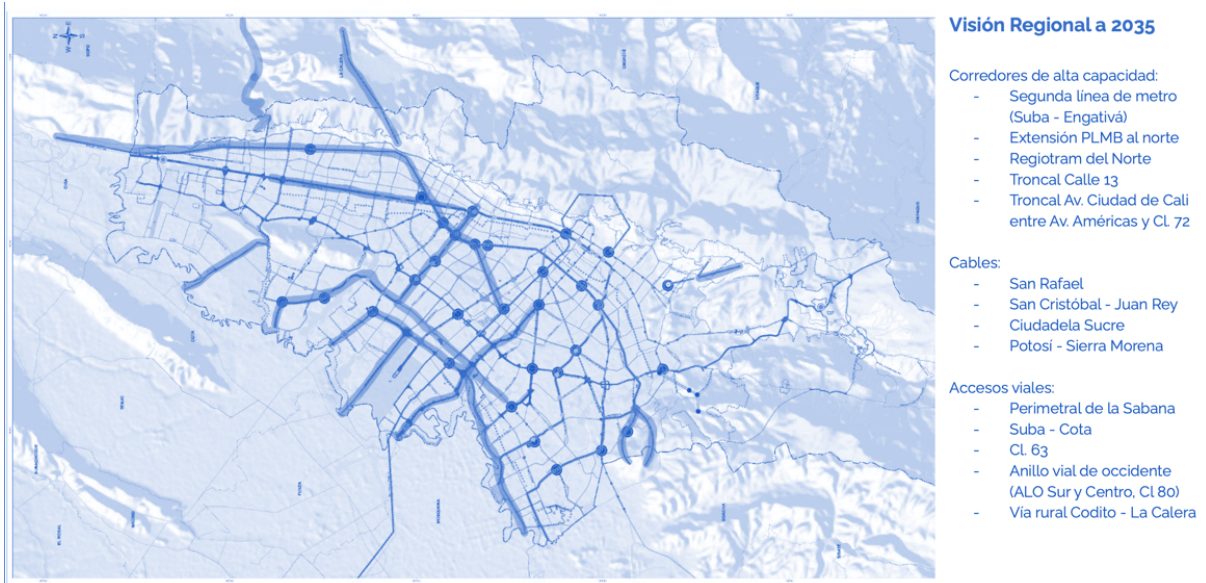
#### Plano 9. Visión regional a 2027 del CONPES 4034 sobre infraestructura de transporte en Bogotá



Fuente: ProBogotá con base en la cartografía POT.



**Plano 10. Visión regional a 2035 del CONPES 4034 sobre infraestructura de transporte en Bogotá**



Fuente: ProBogotá con base en la cartografía POT.

A 2035 se han dejado por fuera proyectos como la Tercera línea del metro; Perimetral del Sur; Corredores de alta capacidad como la Cl. 63, Suba Cota, Cl. 127 y Av. Villavicencio. Cabe resaltar que los proyectos incorporados en el CONPES responden a aquellos que cuentan con algún nivel de factibilidad avanzada, pero en todo caso, proyectos ya avanzados como la extensión de la Troncal Caracas a Yomasa no se encuentran dentro del PIMRC.

**5.1.3. Transporte de carga e infraestructura logística.**

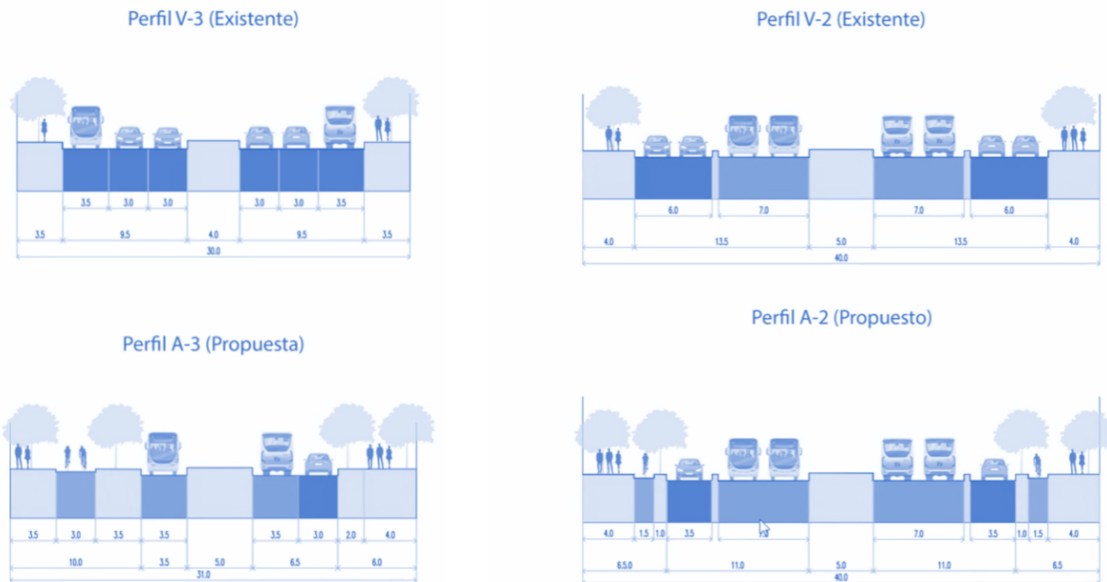
Si bien el artículo 168, red de transporte de carga y para la actividad logística define los corredores de carga como los que se encuentran “conformados por los trazados e infraestructuras que dan acceso a la ciudad y permiten el transporte de mercancías que tienen origen y destino en las zonas de producción, abastecimiento (...) y contribuyen a la consolidación de las actividades económicas en el distrito capital”, a partir de la cartografía del proyecto de acuerdo, surgen inquietudes sobre si todos los acceso actuales o propuestos cumplen con la vocación de corredor.

### 5.1.4. Cicloinfraestructura accesible y segura.

Consideramos que la apuesta por una ciudad que priorice la movilidad alternativa, principalmente la peatonal y a partir de la bicicleta, es acertada y debe promoverse, como en el caso de la construcción de la ciclo alameda del medio milenio: una autopista urbana dedicada a la movilidad alternativa que no ocupa la limitada capacidad de la ciudad en cuanto a carriles para buses de mediana capacidad, vehículos de emergencias y particulares. Pero la apuesta por

transformar corredores consolidados de movilidad en verdes, o una mejor repartición del espacio en vía, no es en todos los corredores la decisión mas acertada. Si bien para la ciudad este ejercicio es necesario, se debe reconocer la necesidad de carriles dedicados al uso mixto, no solo para el tránsito de vehículos particulares, sino para la movilidad del componente zonal y provisional del SITP que representa el 17,8% de los viajes en la ciudad de acuerdo a la última encuesta de movilidad, un punto porcentual por debajo de Transmilenio.

**Imagen 1.** Perfiles viales existentes y propuestos



**Fuente:** Sociedad Colombiana de Arquitectos a partir de información POT.



## 5.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 5.

### 5.2.1. Infraestructura para la competitividad.

#### Líneas de Metro

- Corredor Aeropuerto El Dorado – Centro de Bogotá, se espera que se convierta en un nodo logístico y de empleos de alta calidad, generando mayor demanda de viajes que no pueden ser servidos únicamente a través de un BRT.
- Extensión de PLMB hasta el límite del Distrito. Se espera que a futuro, Torca se consolide como una nueva centralidad de escala metropolitana, requiere la mayor densidad de transporte posible (Regiotram, Troncal Autopista, entre otros).

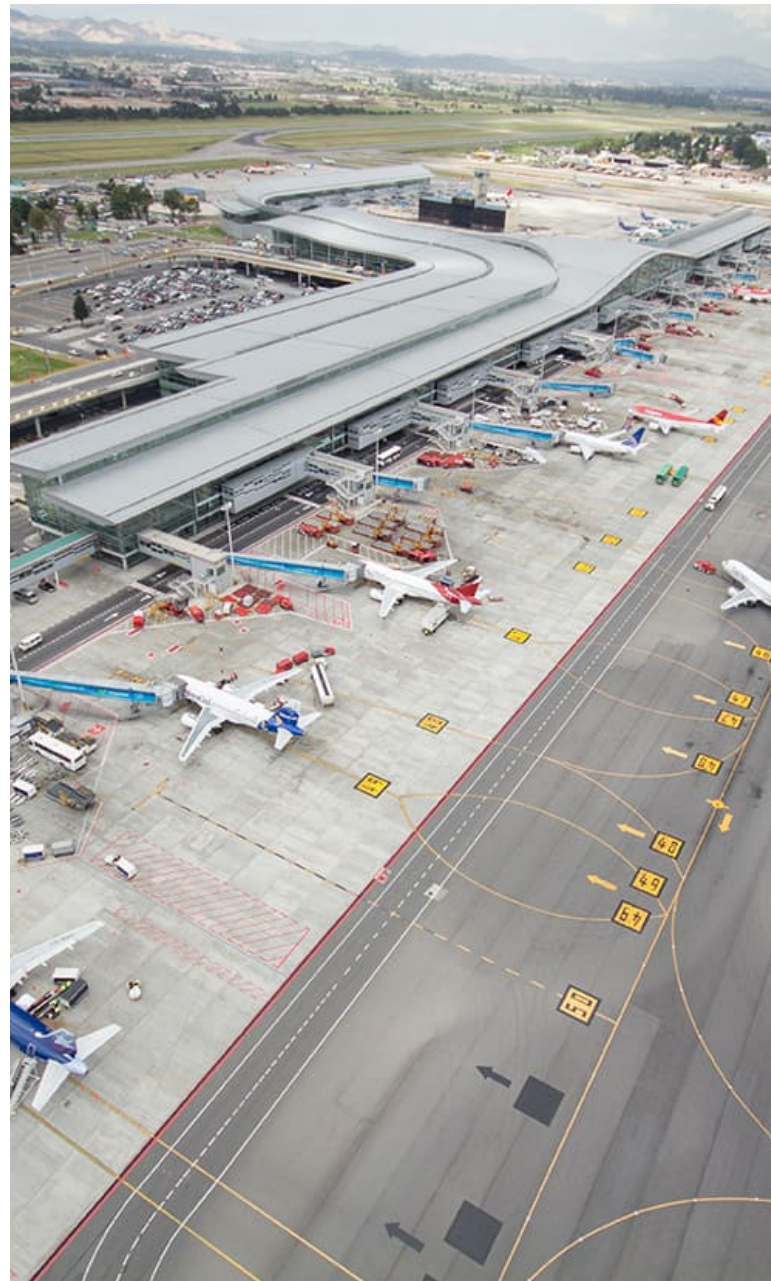
#### Corredores de Alta Capacidad

- Conexión Suba – Cl 170 y Av. Ciudad de Cali. Resulta prioritario conectar la zona residencial con los principales nodos de empleo, como Lagos de Torca a través de la Cl. 170 y el nodo logístico del aeropuerto El Dorado, a través de la Av. Ciudad de Cali

#### Infraestructura vial mixta

- Extensión Av. Boyacá hasta el límite del Distrito. El corredor de la

Boyacá es uno de los principales ejes logísticos de la ciudad. Conectarlo con el municipio de Chía a la altura de la Troncal de los Andes, potenciaría su vocación, aliviando a su vez la movilidad de pares viales como la Autopista Norte y la Carrera Séptima.



### 5.2.2. Armonía entre el CONPES de Movilidad Sostenible y el POT.

Con respecto a los proyectos priorizados:

- En 15 años se cumplirá la mitad del desarrollo de Torca, se espera contar con 225 mil personas aproximadamente en el límite norte del Distrito, las cuales solo tendrán como modo de transporte Regiotram del Norte. En tal sentido, es necesario extender la PLMB, como indica el proyecto de acuerdo del POT, hasta el municipio de Chía o el límite del distrito.
- El crecimiento de Soacha seguirá teniendo un importante ritmo. Fase II y III de Transmilenio no cubren a esta población. Es necesario priorizar la Extensión a Soacha de la Troncal Av. ciudad de Cali, mientras se construye la 3ra línea de metro y otras soluciones que acompañen el proceso de migración de Bogotanos hacia el sur de la Sabana.
- El aeropuerto El Dorado y el nodo logístico planteado a su alrededor requieren de soluciones de transporte público más próximas. Para mantener la competitividad de la ciudad no solo se requiere de la ampliación de la Troncal av. 26 hasta la terminal, sino de un sistema más

robusto, o soluciones complementarias claras (Ej. conexión con Regiotram de occidente; corredor de alta capacidad por la Cl. 63)

Con respecto a otros proyectos no priorizados del POT:

- Como se mencionó en el apartado 5.1.1, Bogotá deberá avanzar en la estructuración de varios corredores de alta capacidad con el fin de que puedan entrar en los planes de financiación por vigencias futuras de la nación. De esta forma se lograría cumplir con la apuesta en transporte y movilidad en los próximos 12 años.





### 5.2.3. Transporte de carga e infraestructura logística.

- Incorporar otros modos de transporte de carga (férreo, bicicletas, vehículos eléctricos) articulados al componente vial y a los corredores de transporte de pasajeros, a futuras plataformas e infraestructuras logísticas, con el fin de contribuir a la intermodalidad y multimodalidad.
- Definir la vocación de la Calle 63 ya que dicha vía está definida como un corredor de alta capacidad de transporte de pasajeros, un corredor verde y un corredor logístico. A su vez, incluirla en el denominado “anillo logístico de occidente”.
- Definir zonas para la consolidación y desconsolidación de carga y estrategias para su distribución en la ciudad respondiendo a los nuevos esquemas de comercio electrónico.
- Habilitar espacios no convencionales de manera transitoria o permanente (parqueaderos, zonas debajo de los puentes vehiculares, entre otras), como zonas de consolidación y desconsolidación de carga con énfasis en última

milla y que contribuya a la ciudad de 15 minutos.

- Definir zonas o estaciones de gestión de domicilios y domiciliarios y generar las condiciones de sanidad y operación en la ciudad, ya que este servicio aporta a la reactivación económica y a la generación de empleo.
- En los corredores estratégicos el POT deberá establecer un banco de tierras para la localización de infraestructura que a futuro requiera la ciudad en el marco del concepto de uso eficiente de suelo para el desarrollo logístico.



#### 5.2.4. Cicloinfraestructura accesible y segura.

- Con el ánimo de no disminuir la poca capacidad de tránsito de la ciudad para SITP zonal y provisional, vehículos de logística, emergencia y particulares, consideramos pertinente:
  - i) Aprovechar los separadores de vías para alojar cicloinfraestructura segregada, segura y accesible,
  - ii) Promover bicarriles en pares viales de vías arteria y principales. Se ha evidenciado en distintos espacios que los biciusuarios prefieren circular por carriles exclusivos en vías de escala barrial que por ciclorutas en anden sobre grandes ejes viales.

A su vez, se está promoviendo la seguridad de todos los actores, especialmente los más vulnerables, al segregarlos por completo de camiones y buses del sistema integrado de transporte.







# Iniciativa No. 6

CONECTIVIDAD Y NUEVAS FUENTES DE ENERGÍAS RENOVABLES, PARA LA EQUIDAD, EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA COMPETITIVIDAD

Acierta el acuerdo en su apuesta por acelerar la transformación digital y el salto a las energías renovables, sin embargo, persiste la oportunidad de incorporar instrumentos para financiar el despliegue de infraestructura.

La economía circular y el aprovechamiento de residuos requieren de un marco normativo que las haga rentables y atractivas para el emprendimiento y la inversión privada.

## 6.1. Contexto.

El nuevo desarrollo económico viene con una digitalización acelerada, que incluye teletrabajo, comercio electrónico y otras herramientas que están cambiando la forma tradicional de hacer negocios. Es el resultado de las medidas adoptadas para enfrentar la pandemia.

---

**Bogotá todavía no tiene cobertura total de Internet en las viviendas. En términos de equidad en el acceso al empleo digno, el acuerdo debe incluir un plan de choque para lograr que en el menor tiempo posible toda la ciudad cuente con conexión a internet de banda ancha. De no hacerlo, las personas que no tienen este acceso estarán excluidas de la posibilidad de tener un teletrabajo.**

Al respecto, el acuerdo propone:

### 6.1.1. Conectividad: Principios orientadores del sistema TIC.

- Modelo de ciudad que promueva la aplicación de tecnologías de Internet de las Cosas (IoT).
- Todos los desarrollos deben incluir en sus diseños una solución TIC.
- Despliegue ordenado de la infraestructura.
- Localización de infraestructura de telecomunicaciones, estrategias de compartición y mimetización y camuflaje de estaciones de telecomunicaciones.
- Soterramiento de redes en proyectos urbanos, en malla vial arterial con perfil definitivo, zonas de influencia de BIC.
- Instalación de estaciones de telecomunicaciones radioeléctricas, instalación en EEP o área de influencia de BIC debe cumplir con las disposiciones del PMA y del ministerio de Cultura o del IDPC respectivo.
- Priorización del despliegue de redes neutrales de fibra óptica o



superior para dar capacidad con criterios de igualdad para todo los operadores de telecomunicaciones.

### **6.1.2. Fuentes no convencionales de energía renovable – FNCER.**

- Los proyectos de obra nueva de usos residenciales, de comercio y servicios y de equipamientos, que plantee estacionamientos para vehículos privados debe contar con acometidas de electricidad para carga.
- Las estaciones de recarga de vehículos eléctricos ubicadas en espacio público generan cobro por aprovechamiento económico y deberán cumplir con el manual de espacio público.

### **6.1.3. Gestión integral de residuos.**

Una aglomeración de más de 7.5 millones de habitantes, necesita dar respuesta al manejo integral de los residuos, incluyendo estrategias que propendan por la economía circular, en la cual los residuos de un proceso son insumos de otro.

Este sistema incluye infraestructuras, tecnologías y procesos logísticos que permitan revalorizar los residuos, reducir el volumen de disposición final, así como la aplicación de diversas tecnologías para la disposición final.

Al respecto, la propuesta POT 2021 propone:



- La gestión integral de residuos responde a las necesidades de recolección, transporte, aprovechamiento, tratamiento y fortalecimiento de las cadenas de gestión de residuos; está conformada por las redes y procesos logísticos que permiten la gestión integral de los residuos, por las infraestructuras, equipamientos y mobiliario conexos.
- Las zonas existentes para la disposición final incorporarán infraestructuras para el tratamiento, aprovechamiento y valorización de residuos.
- El sistema de infraestructuras para la gestión integral está conformada por:
  - Infraestructuras estructurales: Parque de innovación Doña Juana, Plantas de aprovechamiento de residuos orgánicos de grandes volúmenes, Plantas de termo valorización, gasificación e incineración.
  - Infraestructuras de primera categoría de impacto: Plantas de almacenamiento, tratamiento, aprovechamiento o desactivación de residuos peligrosos generados en atención salud y residuos de post consumo; Zonas de disposición final de Residuos de Construcción y Demolición (RCD);
  - Infraestructuras de segunda categoría de impacto: Parques Eco eficientes de Tratamiento y Aprovechamiento; Puntos limpios de RCD; Plantas fijas o móviles para el tratamiento y aprovechamiento de RCD, lodos, residuos orgánicos, biosólidos; Estaciones de transferencia; Clúster de aprovechamiento.
  - Infraestructura de tercera categoría de impacto: Estaciones de clasificación y Aprovechamiento (ECAS), Bodegas especializadas y centros de acopio.
  - Infraestructura de cuarta categoría de impacto: Bases de operación y cuartelillos de empresas prestadoras del servicio público domiciliario de aseo; Puntos de la tierra para el tratamiento o aprovechamiento de bajos volúmenes de residuos orgánicos urbanos; Cajas estacionarias y/o contenedores; Cuartos de acopio de residuos.
- Las infraestructuras de primera, segunda y tercera categoría deberán mitigar impactos como: No superar niveles de 3oug/m3 de olores



ofensivos; Cumplir estándares permitidos de ruido o instalar dispositivos de insonorización o atenuación de ruido; Cumplir acciones de vertimiento de aguas residuales.

- Toda nueva edificación deberá contar con espacios independientes para la separación de residuos, con una entrada independiente para los usuarios y con acceso directo a la vía para facilitar la recolección del prestador del servicio público de aseo o gestor de residuos sólidos.



## 6.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 6.

### 6.2.1. Conectividad.

- Revisar los lineamientos para determinar el cobro por aprovechamiento de espacio público para la infraestructura de telecomunicaciones, teniendo en cuenta las nuevas disposiciones del Congreso de la República respecto al internet como un servicio público esencial.
- No se presenta una meta de ampliación de redes neutrales de fibra óptica. Se recomienda establecer estas metas para ser incluidas en el componente programático del POT e instrumentos de financiación.
- Se sugiere incluir reglamentación general para la introducción de la tecnología 5G y no dejarlo completamente a reglamentación posterior en cabeza de SDHT en coordinación con autoridades competentes.





### 6.2.2. Fuentes no convencionales de energía.

- Los porcentajes de celdas de parqueo en edificios residenciales, comerciales y de servicios con punto de recarga eléctrica, presentan una meta muy inferior a la establecida, por ejemplo en la EU, que es del 25-30%, en 2030.
- Este porcentaje debe estar articulado con las metas y disposiciones de transformación del parque automotor a vehículos eléctricos en Colombia . Adicionalmente, esta disposición deberá soportarse en modelaciones financieras para no inviabilizar estos desarrollos.
- Se recomienda analizar el cobro por aprovechamiento económico del espacio público que generan los puntos de recarga de vehículos eléctricos, considerando la importancia de incentivar la electrificación de vehículos en Bogotá. Se sugiere que este cobro sea gradual y que considere el costo de las obras por parte de las empresas para habilitar esta infraestructura y no generar barreras a la electrificación.



### 6.2.3. Gestión integral de residuos.

- Incluir la localización de donde deben ser desplegadas las distintas categorías de infraestructuras para la gestión de residuos, con los lineamientos claros para su mitigación de impactos. Lo anterior, dado que pueden consolidarse como infraestructuras no deseadas.
- Frente a los puntos Limpios móviles, dejar una mención explícita a que estos pueden ser desarrollados por parte de privados, siempre y cuando cumplan con la vocación descrita en el articulado.
- Es clave que el Distrito tenga un plan para el manejo de residuos para casos fortuitos o de emergencia, en los que el Distrito de Innovación de Doña Juana no pueda ser utilizado.
- Se recomienda revisar los lineamiento para los cuartos de acopio para vivienda multifamiliar, en el sentido que es más óptimo para la operatividad de la separación de residuos que se estime una dimensión del cuarto de

acopio en función del número de unidades de vivienda, y no un cuarto de acopio independiente por cada 35 unidades de viviendas.







# Capítulo 2

CONECTANDO EL DESARROLLO ECONOMICO  
Y LA PLANEACIÓN TERRITORIAL



**CAMACOL**  
BOGOTÁ & CUNDINAMARCA



**PROBOGOTA**  
Fundación para el progreso de la Región Capital



## 7. Contexto.

Bogotá es el motor generador de empleo y riqueza en Colombia, pero enfrenta amenazas que están expulsando empresas de su jurisdicción. Sigue siendo la ciudad más competitiva de Colombia y así lo reconocen los empresarios. El acceso a capital humano, el tamaño del mercado interno, la cercanía con clientes y proveedores y la capacidad instalada son los factores que la hacen más atractiva.

Sin embargo, las presiones sobre el precio del suelo y otros factores como incertidumbre, tiempos, trámites, costos y posibilidades logísticas pueden llegar a truncar su crecimiento. Por eso, Bogotá necesita una mayor coordinación entre sus políticas de desarrollo económico y ordenamiento territorial para sobreponerse a estos retos.

### **PIB, empleo y composición.**

Entre 2005 y 2020 el PIB bogotano creció 2.9 veces y el PIB per cápita bogotano creció 2.5 veces. Este último es 69% más alto que el promedio colombiano. En el mismo periodo de tiempo, el suelo para usos industriales y sus índices de altura se han mantenido constantes desde 1990. Históricamente, el enfoque de la planeación hacia la industria ha sido el

de mitigar sus impactos, no el de cuidar la competitividad de la ciudad. Incluso, para una ciudad cuya economía está cada vez más enfocada en servicios y comercio, la industria es de vital importancia pues es la que mayor cantidad de actividad económica transable concentra y la que mayores encadenamientos genera.

La industria se encadena con 26 de los 48 sectores de la economía bogotana.

---

**Los retos de competitividad que tiene la industria son los que permiten que surja innovación, conocimiento, tecnología y ciencia, en los sectores de servicios y comercio.**

**Sin la industria, la economía bogotana comienza a perder valor agregado.**



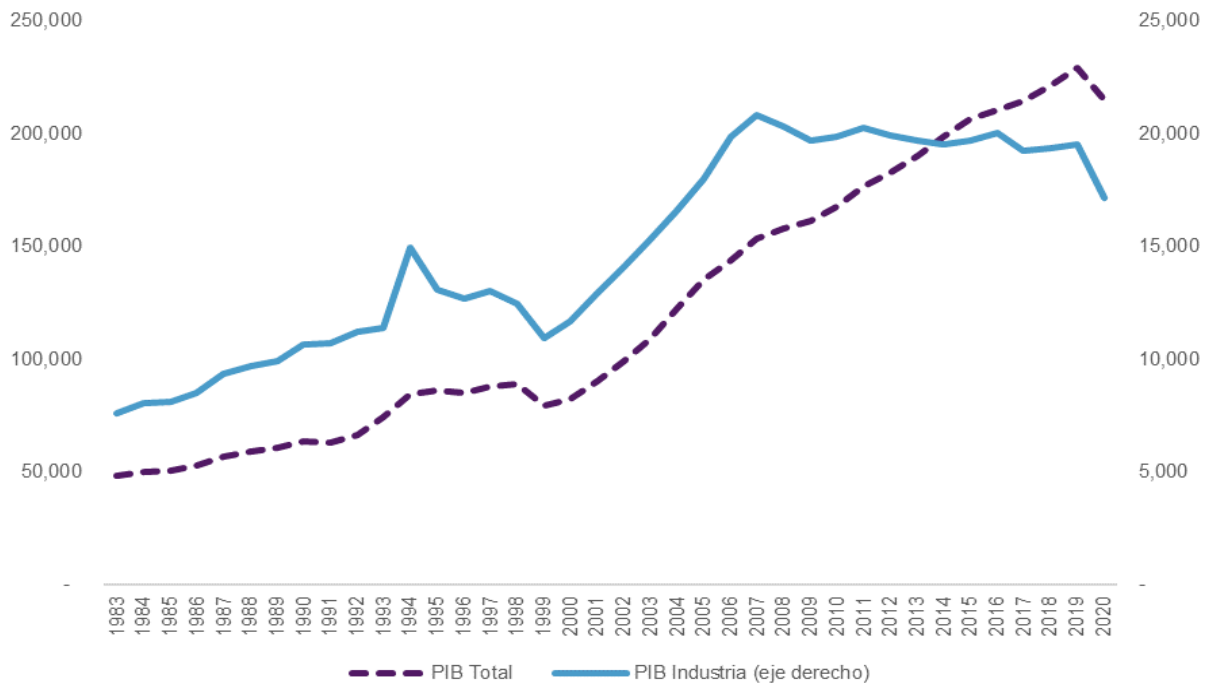
Diversos factores demuestran la pérdida de dinámica industrial de la ciudad. Uno de ellos es el envejecimiento de los inmuebles industriales, el 78,4 % de los predios industriales que existen en Bogotá se construyeron antes del año 2000.

Así mismo, el PIB de la industria manufacturera (a precios corrientes) alcanzó su máximo en 2007 y a partir

de ese año ha venido cayendo en términos absolutos. En 2020, el PIB a precios corrientes alcanzó el valor más bajo desde 2004.

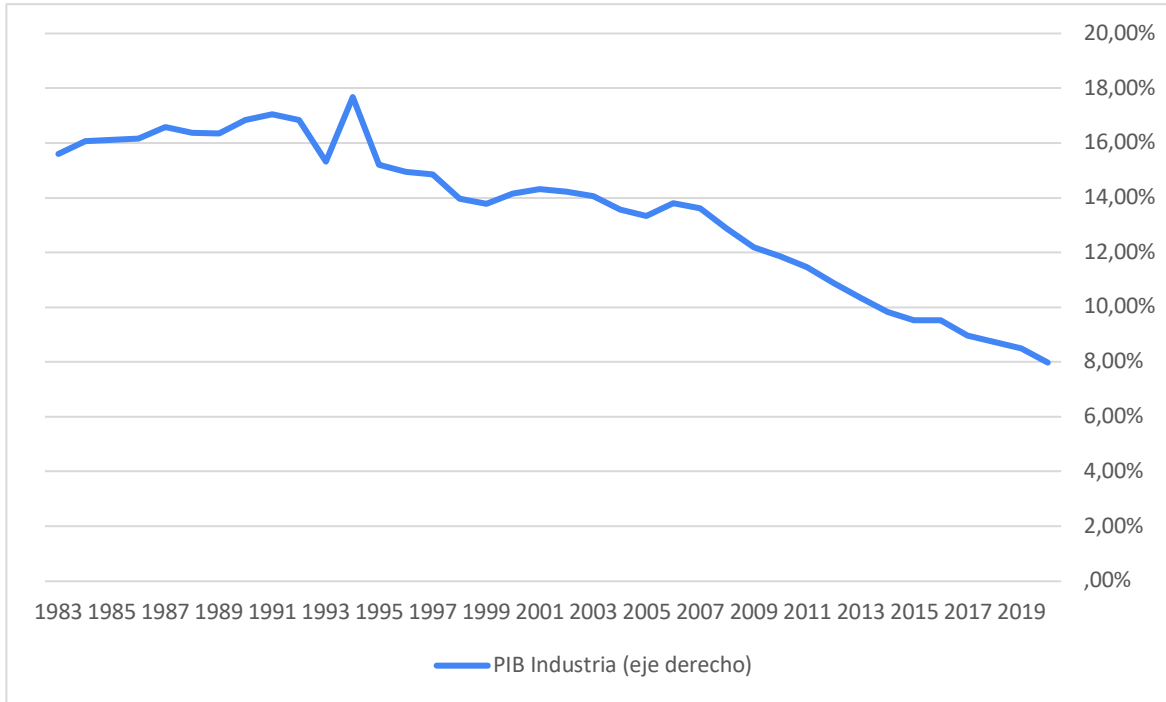
Actualmente el PIB industrial representa el 8 % del PIB total de la ciudad y la participación de este frente al total ha venido cayendo en la medida en que ha caído en valores absolutos.

**Gráfica 9. PIB industrial Vs. PIB Bogotá ( 1983-2020)**



Fuente: DANE – Cuentas nacionales, cálculos Puentes SAS.

**Gráfica 10.** Contribución del PIB industrial al PIB de Bogotá ( 1983-2020)



**Fuente:** DANE – Cuentas nacionales, cálculos Puentes SAS.

Entre marzo y mayo de 2021, Bogotá reportó 3.9 millones de personas ocupadas de las 20.6 millones de personas ocupadas en el país.

Sin embargo, en los últimos años la composición del empleo refuerza el mensaje de necesidad de fomento de la industria.

Los sectores que más han crecido en participación, comercio y servicios, son sectores que se sofistican e innovan gracias a su encadenamiento con la industria.

La participación del empleo industrial ha disminuido frente al total del empleo generado en Bogotá, puntúan servicios y comercio como los principales generadores de empleo de la ciudad y también como los que más crecen, con un liderazgo marcado por las actividades profesionales, que, cuando son desarrolladas de manera individual, tienen pocas posibilidades de generar conocimiento e innovación, como es la visión de la ciudad.



# Iniciativa No. 7

CUIDAR EL VALOR DEL SUELO INDUSTRIAL

**Bogotá no puede darse el lujo de seguir perdiendo su industria. Para volver a crecer y reducir la pobreza hay que impulsar la actividad industrial.**

**La industria y el medio ambiente no son enemigos.**

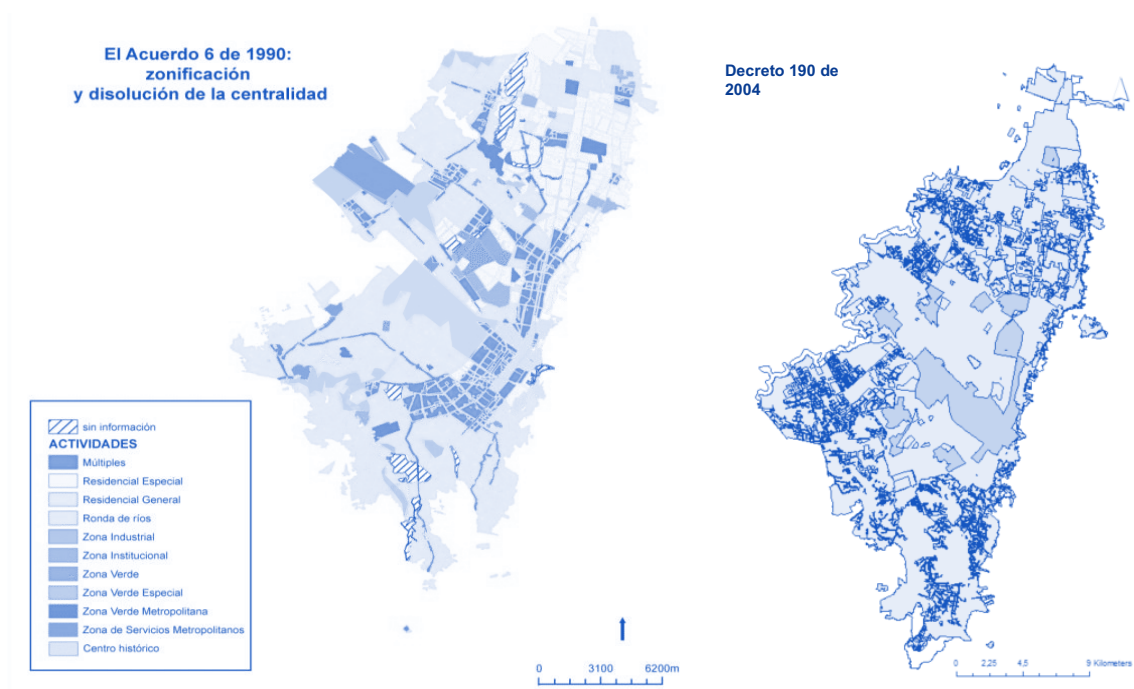
**Una industria pujante requiere una norma flexible que permita mezclar usos y mayor edificabilidad.**

# 1.1. Contexto.

Uno de las principales desventajas competitivas de Bogotá ha sido que la

oferta de suelo industrial no ha crecido en cerca de treinta años, tiempo en el que el PIB se ha más que triplicado.

**Plano 11. Comparación norma 1990 y 2004 para suelo industrial**



Fuente: SDP, cálculos Puentes.

De nuevo, es posible que la política pública de planificación del suelo haya abordado la industria como una actividad que sólo requiere mitigación.

Por lo tanto, las consecuencias de las restricciones de suelo y las cargas para mitigar sus impactos se han

traducido en incrementos en los valores de suelo.

Entre 2012 y 2020 el precio del suelo industrial creció en promedio el 240.1 %. El 90 % de los predios de uso industrial registraron crecimientos por encima del 132,5 %.



**Plano 12. Sectores industriales e incremento en el valor del suelo de referencia  
(2012-2020)**

Fuente: UAECD, SDP, cálculos Puentes SAS.

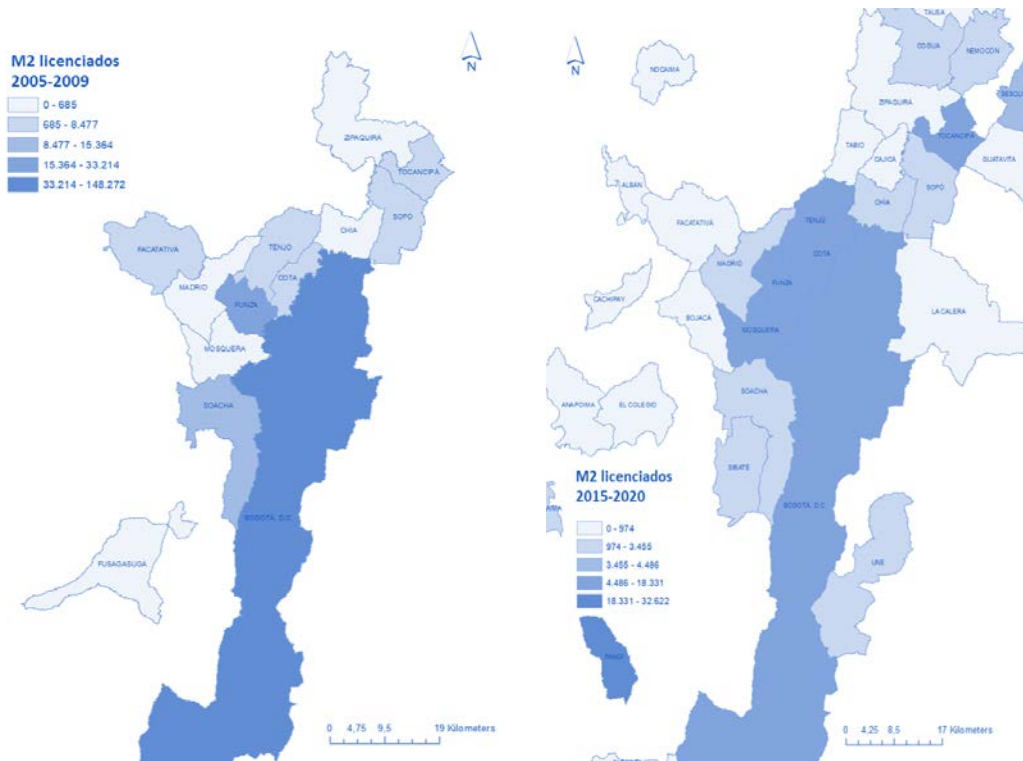
Los diferentes planes parciales adoptados desde 2003 han incluido suelo para uso industrial y comercial. Un análisis de dichos planes parciales muestra que han sido adoptados 113,209 metros cuadrados para uso industrial y comercial. Sin embargo, solamente se han ejecutado 1.020; es decir, menos del 1 % de lo adoptado.

El efecto de un mayor crecimiento económico y de la población y una

restricción en el suelo industrial de Bogotá ha sido la dispersión en la Sabana.

En efecto, al comparar las áreas licenciadas para industria entre Bogotá y los municipios de la Sabana, en particular los del occidente, se observa un claro desplazamiento de las empresas hacia los municipios.

**Plano 13. Metros cuadrados licenciados para industria (Promedio anual 2005-2009)**



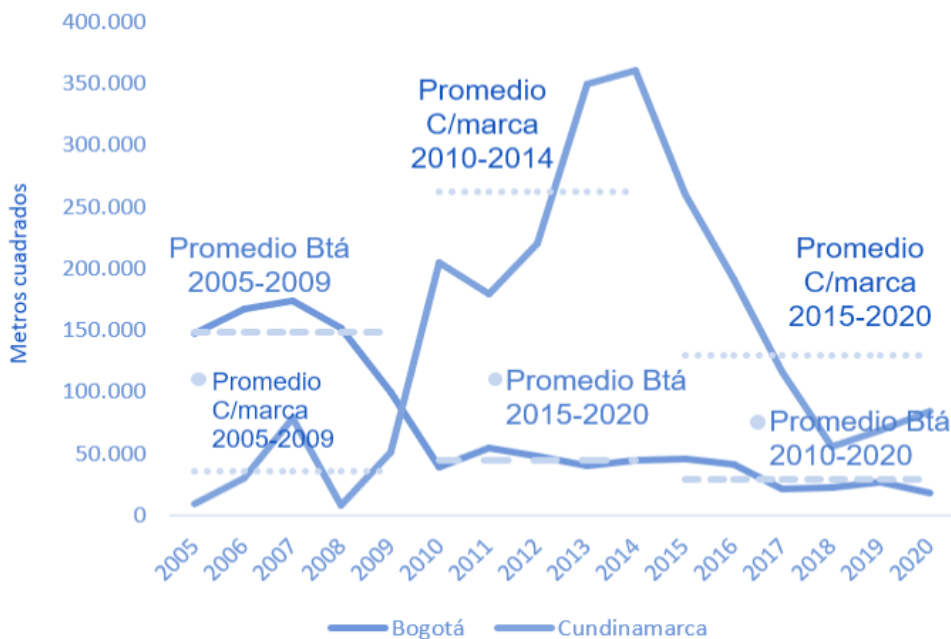
Fuente: DANE, cálculos Puentes.

La dinámica de reubicación en la Sabana ha sido tan amplia, que mientras Bogotá registra un licenciamiento promedio 2015-2020 equivalente a 29.338 metros

cuadrados, la superan municipios como Funza (32.622) y seguido de cerca por Mosquera (26.709), Cota (18.331) y Tenjo (17.899).

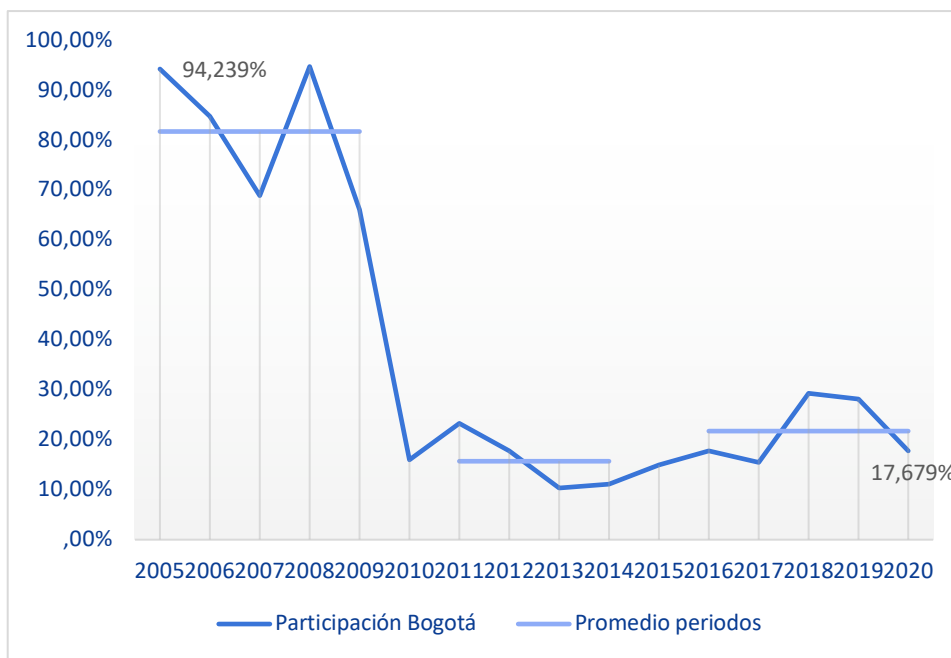


**Gráfica 11. Metros cuadrados para industria Bogotá y Cundinamarca**



Fuente: DANE, cálculos Puentes.

**Gráfica 12. Participación de Bogotá en el total de metros cuadrados licenciados para industria en Bogotá y Cundinamarca**



Fuente: DANE, cálculos Puentes.



---

**De acuerdo con la información obtenida de entrevistas con empresarios, deciden reubicarse en el entorno de Bogotá por motivos como el costo del suelo y la facilidad para modernizar sus instalaciones físicas. Decisión costosa que tiene sentido para las empresas que cuentan con el mercado interno de Bogotá, además de tener un tamaño significativo, tiene un PIB per cápita 69 % superior al promedio colombiano.**

Sin embargo, los empresarios reportan que con los años, se han elevado los costos logísticos por las restricciones a la movilidad de carga impuestas por Bogotá. Algunas empresas deben complementar sus instalaciones industriales con centros de distribución en la ciudad, lo que eleva significativamente los costos. Cuando a los altos costos de suelo se unen los altos costos logísticos, incluso la reubicación en la Sabana deja de ser atractiva y las empresas exportadoras comienzan a buscar alternativas fuera del país. Esto es un factor consistente en las entrevistas a diferentes empresarios y este reto se retomará más adelante.



## 7.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 7.

### 7.2.1 Mejores índices y mezclas de usos en suelo industrial.

- Uno de los mecanismos que se ha usado para evitar la presión de alza de precio en el suelo industrial ha sido el de cuidar su uso exclusivo. Sin embargo, es muy importante facilitar que las empresas puedan llevar a cabo los ajustes que su operación requiere.
- Es fundamental que la norma permita mayores índices de edificabilidad y mezclas de usos y que permita cierta flexibilidad con la que las empresas puedan lograr cierres financieros de sus proyectos.
- La modernización de procesos industriales facilita, por ejemplo, que los predios industriales puedan estar “recubiertos” con locales comerciales; puedan operar en alturas mayores a las actuales.
- La norma debe tener la flexibilidad adecuada pues,

dada la poca dinámica de licenciamiento de áreas industriales, es clave contar con más y mejor información para lograr proyectos deseables desde lo industrial y por supuesto desde lo urbanístico.



## 7.2.2 Ejecutar suelo de uso industrial incluido en planes parciales aprobados.

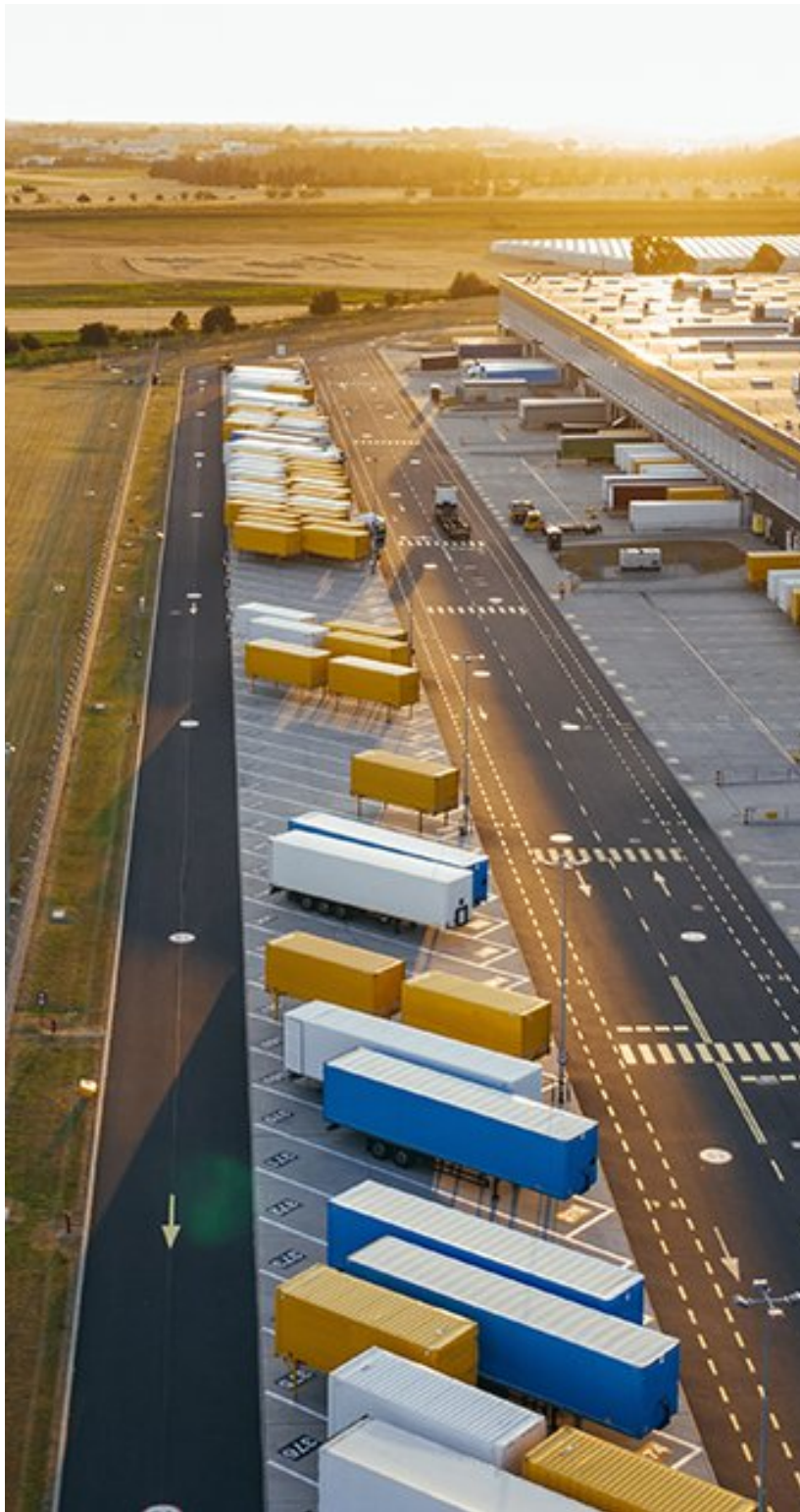
- Se hace necesario revisar con los promotores de los planes parciales los cuellos de botella que han impedido ejecutar los metros cuadrados de uso industrial y comercial y resolverlos.
- De nuevo, una de las mejores herramientas para reducir la presión sobre el precio del suelo es agilizar su oferta.





### 7.2.3 Limitar las restricciones adicionales a proyectos de gran escala.

- En el artículo 246, parágrafo 2 de la versión de acuerdo revisado para este documento, se establece que los proyectos que mezclen usos en área igual o mayor a 30.000 m<sup>2</sup> construidos se encuentran sujetos a la aprobación de un plan especial de mitigación de impactos, previo a los trámites de licencias urbanísticas.
- Este tipo de decisiones puede significar una traba más para los proyectos que mezclen suelos generando alternativas de empleo en diferentes centralidades de Bogotá y podría verse como un requisito adicional a la autodeclaración y el concepto previo al licenciamiento que ya de por sí suponen trabas adicionales para este sector.
- En los proyectos de gran escala debería haber un solo procedimiento unificado en los diferentes aspectos que se evalúan (ambientales, urbanísticos, sanitarios y de tráfico).



### 7.2.4 Parques industriales ecoeficientes - PIE.

- Continuar con la figura de parques industriales ecoeficientes estipulada en el Decreto 190 de 2004 parece una decisión acertada, pero es necesario revisar cuáles fueron los factores que impidieron que se utilizara esta figura.
- Una posibilidad es que la implantación de parques industriales ecoeficientes venga acompañada de un procedimiento “fast track” para autorizar de forma rápida la actividad industrial y obtener mediante el agotamiento de un solo procedimiento los permisos ambientales, urbanísticos, sanitarios y de tráfico necesarios para su funcionamiento.
- Además, en el marco de estos proyectos deberían hacerse repartos de cargas y beneficios particulares, que equilibren el cierre financiero de la operación industrial con la necesidad de mitigar impactos.
- No solo la UAESP debería tener competencia para definir ámbitos adicionales para la localización

de PIE, sino que también deberían poderlo hacer los privados y presentarlo para aprobación de las entidades competentes.





Iniciativas

PARA LA CERTIFICACION DE PLAN DE ORDENAMIENTO DE BOGOTÁ

# Iniciativa No. 8

FACILITAR LA MODERNIZACION DE LOS INMUEBLES INDUSTRIALES

Cerca del 80 % de las edificaciones industriales tiene más de 20 años

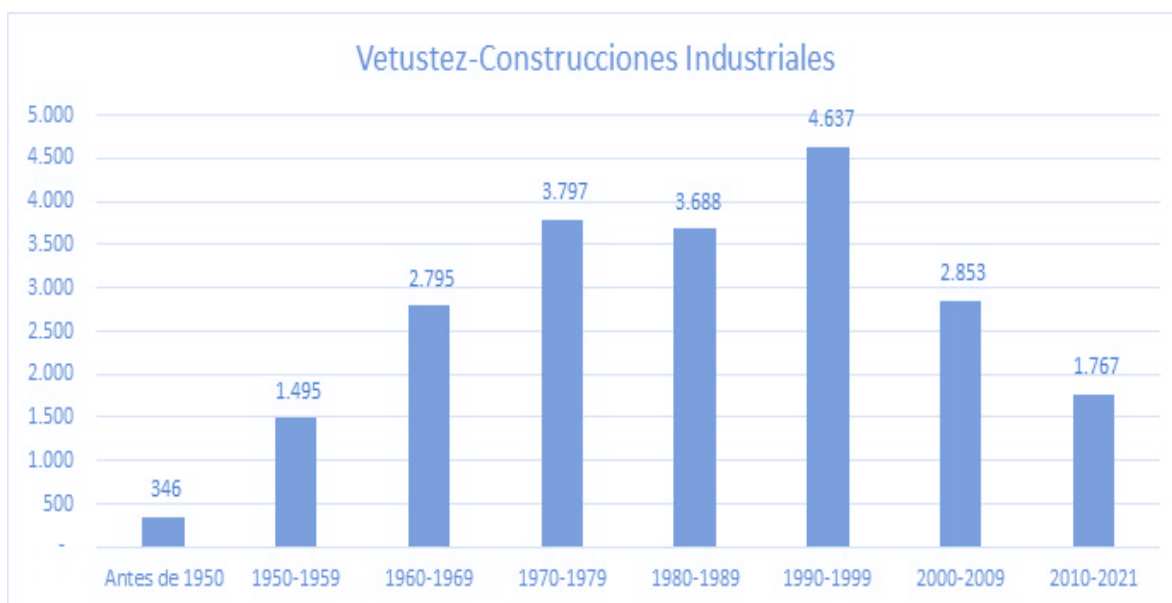
Facilitar la renovación del parque industrial bogotanos es una forma de contribuir a la mitigación del cambio climático.

## 8.1. Contexto.

Diversos factores demuestran la pérdida de dinámica industrial de la ciudad.

Uno de ellos es el envejecimiento de los inmuebles industriales, el 78,4 % de los predios industriales que existen en Bogotá se construyeron antes del año 2000.

**Gráfica 13. Vetustez de construcciones industriales**



Fuente: UAEC, Base catastral 2021, cálculos Puentes.

**Tabla 7. Construcciones industriales por décadas**

VETUSTEZ	CONSTRUCCIONES	%	ACUMULADO
Antes de 1950	346	1,6	1,6%
1950-1959	1.495	7,0	8,6%
1960-1969	2.795	13,1	21,7%
1970-1979	3.797	17,8	39,4%
1980-1989	3.688	17,3	56,7%
1990-1999	4.637	21,7	78,4%
2000-2009	2.853	13,3	91,7%
2010-2021	1.767	8,3%	100,0%

Fuente: UAEC, Base catastral 2021, cálculos Puentes.



Los procesos industriales se han venido modernizando y esto implica que las empresas necesiten infraestructura física adecuada. La maquinaria que se usa es distinta, las necesidades de conectividad y cableado son completamente distintas a las de hace 30 años. Sin embargo, los procesos para la modernización de los inmuebles industriales son tremendamente largos y costosos. Bogotá no facilita la modernización de sus inmuebles industriales.

Este estudio no entró en los detalles de revisar aspectos como actualización de las edificaciones a los

recientes requerimientos de sismo resistencia, por ejemplo.

---

**Bogotá tiene la necesidad de promover la modernización de sus inmuebles industriales, incluyendo diseños arquitectónicos más armónicos con su entorno urbano.**



## 8.2. Medidas para concretar la iniciativa No. 8.

### 8.2.1 Invest in Bogotá – renovación de inmuebles industriales.

- Aunque es una herramienta de política pública que excede al POT, Bogotá requiere complementar la regulación del suelo con herramientas prácticas que apoyen a las empresas en la renovación de sus inmuebles. Sería totalmente indeseable que los empresarios se conviertan en expertos en trámites y procesos de renovación.
- Así como existen mecanismos que facilitan que llegue inversión de empresas nuevas a la ciudad, es fundamental diseñar mecanismos institucionales que le permitan a las empresas planear la renovación de sus inmuebles y evitar que la mejor opción sea la reubicación por fuera de la ciudad.
- Esta instancia debe facilitar a las empresas un mapa de procesos clave para lograr la modernización de sus inmuebles, e incluso, contar

con un fondo financiero de larga maduración.

- El acompañamiento técnico puede agilizar y facilitar las inversiones que los empresarios están dispuestos a hacer.
- Muchos de los empresarios que han tomado la decisión de relocalizarse en municipios de la Sabana, han descrito que surgen nuevos costos que no habían sido anticipado como el costo de acceder a capital humano clave, los costos de desplazamiento de su gente y los costos logísticos de atender los atractivos mercados bogotanos.
- Un fondo de este tipo sería una solución de mercado que puede promoverse desde Invest in Bogota atractiva para inversionistas por la demanda en la industria.





Iniciativas

PARA LA CONCERTACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO DE BOGOTÁ

# Iniciativa No. 9

CUIDAR LOS TRÁMITES, TIEMPOS Y LA INCERTIDUMBRE

**Menos regulación es más eficaz.**

**La burocracia, la lentitud y el exceso de trámites pueden ser tan perjudiciales para la industria como una norma urbana restrictiva.**

## 9.1. Contexto.

Las empresas consideran que los trámites de inmuebles en Bogotá tienen tiempos y trámites que agravan la incertidumbre introducida por los cambios en las normas de uso de suelo. Las descripciones indican que la renovación de un predio industrial puede tomar entre seis y diez años, haciendo inviable cualquier iniciativa de inversión de este tipo en la ciudad.

---

**Además de los trámites puramente urbanísticos, a las empresas se les exigen estudios y planes de tráfico o los estudios de impacto y mitigación ambiental.**

**Estos requerimientos demoran y generan incertidumbre a cualquier proyecto industrial en la ciudad.**

El POT asigna la obligación de las industrias de contar con estos trámites como requisitos, pero no incluye detalles sobre los requerimientos que se le harán a cada tipo de industria y por lo tanto estos trámites quedan en manos de las secretarías sectoriales (v.g. movilidad y ambiente) sin ninguna claridad. La incertidumbre sobre estos trámites es descrita por los empresarios como una carga muy superior a las cargas urbanísticas propias de la mitigación de impactos industriales. Bogotá debe asumir que ante las empresas opera como un mismo interlocutor institucional y por lo tanto es indispensable la creación de mecanismos de coordinación entre entidades para dar claridad y celeridad a las necesidades de las empresas, creadores de valioso empleo para los bogotanos.





## 9.2. Medidas para concretar el reto.

### 9.2.1 Mecanismo de coordinación institucional para agilizar trámites (VUR para usos industriales).

- En años recientes Bogotá ha implementado la Ventanilla Única de Radicación como instrumento para agilizar la ejecución de proyectos de construcción en la ciudad. Este mecanismo es un excelente ejemplo de coordinación entre las entidades que intervienen como Planeación, Catastro, empresas de servicios públicos, IDU, entre otros. El resultado ha sido una significativa reducción en los tiempos de licenciamiento y ejecución de los proyectos de construcción, la gran mayoría para uso residencial.
- Esta experiencia evidencia las ganancias en transparencia y celeridad que se traducen en mayor valor y mejor servicio para los ciudadanos. Para el caso industrial, una mayor agilidad se traduce en una mayor disponibilidad en el suelo industrial, es decir, en una menor presión sobre el precio del suelo.

En resumen, mejoras en la coordinación interinstitucional pueden traducirse en la corrección de una de las principales desventajas competitivas que hoy tiene la ciudad y que explica la expulsión de empresas y empleos.

- Se propone una revisión profunda de todos los trámites que deben cumplir las empresas para el desarrollo de sus proyectos inmobiliarios, eliminar los que se consideren innecesarios y redundantes y concentrar en un solo mecanismo institucional la interlocución con los empresarios que estén dispuestos a seguir invirtiendo en Bogotá. La meta debe ser lograr que los trámites no superen los 365 días y así se puedan materializar las intenciones de inversión inmobiliaria industrial.



## 9.2.2 Subclasificación industrial.

- La propuesta de POT presentada abre la posibilidad de que las industrias se auto clasifiquen. Sin embargo, no es claro cómo serían los esquemas de clasificación, los requisitos exigidos a cada subclasificación industrial, ni los mecanismos para que este paso no se convierta en un trámite adicional para el empresariado.
- La recomendación es evitar generar nuevas categorías de industria y por el contrario, utilizar clasificación internacionalmente utilizada (p.e. CIU) para así darle mayor claridad a las empresas sobre lo que se espera de ellas y explícitamente expresar que este paso, al ser una autodeclaración, sería parte de un único trámite, que se considerará como cumplido con su sola presentación, sin que se requieran aprobaciones o pronunciamientos formales de la administración.
- Así mismo, debería unificarse este trámite con el que debe realizarse ante otras instancias de la administración, autoridades sanitarias y ambientales con los licenciamientos.





# Iniciativa No. 10

COSTOS LOGISTICOS

El atractivo de Bogotá es su mercado interno, hay que revisar las restricciones en materia logística y movilidad de carga.

## 10.1. Contexto.

Las empresas bogotanas describen que la mayor ventaja competitiva de la ciudad es el acceso a un mercado interno de más de 7 millones de personas cuyo ingreso per cápita es el más alto del país, 69 % más alto que el promedio nacional.

Sin embargo, en los últimos años se han incrementado los costos para llegar a ese mercado con las restricciones impuestas al transporte de carga en Bogotá.

Es bien sabido que el parque automotor de Colombia es viejo y requiere modernizarse y utilizar tecnologías mucho más limpias pues las actuales tienen un impacto muy negativo sobre la calidad del aire y la salud de los bogotanos.

Sin embargo, las restricciones no necesariamente se reflejan en descongestión.

Los empresarios describen que ahora requieren tres motores para lograr la distribución que antes se lograba con una tractomula, es decir, un solo motor, de mayor capacidad.

---

**Los mayores costos logísticos, unidos a los altos costos del suelo para industria, hacen que comience a ser inviable la operación industrial en la ciudad. Incluso la relocalización en la Sabana deja de tener sentido económico con las restricciones logísticas, pues obligan a tener centros de distribución dentro de la ciudad, duplicando la necesidad de suelo.**



## 10.2. Medidas para concretar el reto No.10.

### 10.2.1 Revisión de las restricciones logísticas y de movilidad de carga.

- De nuevo, la revisión de las normas que se traducen en restricciones a la movilidad de carga es una política pública que excede al POT pero que es fundamental que se coordine de manera armónica con el ordenamiento del suelo y con las metas de generación de empleo en la ciudad.
- Se propone la estructuración de una mesa de trabajo intersectorial con el ánimo de evaluar los impactos positivos y negativos de la regulación de carga de los últimos años y de encontrar mecanismos que, además de atender las necesidades de salud pública, también atiendan las necesidades logísticas y de generación de empleo en la ciudad.
- Los impactos de las decisiones de movilidad sobre la competitividad de Bogotá deben considerarse para tomar decisiones comprehensivas.





# Iniciativa No. 11

CONECTIVIDAD EN TODO EL PERIMETRO URBANO

Internet es la infraestructura clave en el siglo XXI.

Bogotá aún tiene casi dos (2) millones de personas en edad de trabajar sin acceso a internet desde su hogar. Es hora de superar ese rezago.

Iniciativas

PARTE A CONCRETACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO DE BOGOTÁ

MODELIA

JARDÍN BOTÁNICO

PARQUE SIMÓN BOLÍVAR - CAN

Ciudad Salitre Occidental

Ciudad Salitre Oriental

LA ESMERALDA

TEUSAQUILLO

PUENTE ARANDA

AMÉRICAS

SAN RAFAEL

CIUDAD MONTES

LA SABANA

CARVAJAL

MUZÚ

SANTA ISABEL

RESTREPO

ANTONIO NARIÑO

CIUDAD JARDÍN

VENECIA

QUIROGA

TUNJUELO

LA CANDELA

LAS CRUCES

LA SAGRADA

LA NEVADA

LA VILLA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

LA CALERA

RAMA CO  
BOGOTÁ BUNDIRAMARCA

SOSIEGO

TUNJUELO



# 11.1. Contexto.

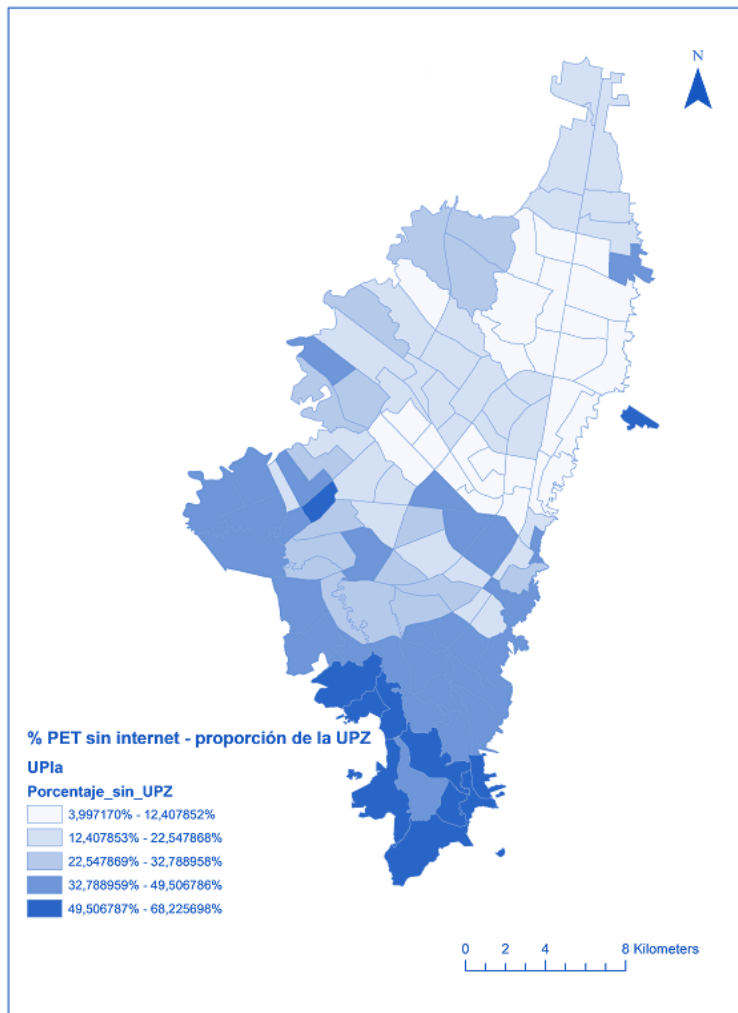
Bogotá tiene cerca de dos (2) millones de personas en edad de trabajar sin conexión a Internet.

Esta falta de conectividad impide que estas personas participen activamente del mercado laboral y además impide

que empresas se localicen en esas zonas de la ciudad.

La falta de internet no es algo que las personas puedan resolver por ellas mismas y se hace vital que la política pública resuelva los cuellos de botella que el mercado no puede resolver por sí mismos.

**Plano 14.** Porcentaje de personas en edad de trabajar sin acceso a internet



Fuente: EM2017, cálculos Puentes.

Las razones por las cuales Bogotá tiene este rezago son múltiples e incluyen la necesidad de coordinar acciones con la Nación y con el sector privado.

---

**La calidad de la infraestructura de conectividad en la ciudad, tanto de fibra óptica como de antenas para comunicación inalámbrica es un lastre para la competitividad de Bogotá. Durante el primer mes de confinamiento en 2020, el tráfico en redes subió 40 % y se ha mantenido en esos altos niveles.**

Hacia el futuro se espera que este tráfico siga subiendo. Bogotá no logra cobertura completa ni siquiera de la telefonía celular en la totalidad del perímetro urbano. El incremento en el volumen de tráfico de datos y voz solo acentúa una problemática que no ha sido resuelta por el mercado.

Bogotá no cuenta con un diseño institucional que tenga la capacidad de hacerse cargo de este reto. La pregunta relevante es ¿qué debe hacerse para lograr completa conectividad 5G en los próximos 5 años? La respuesta es compleja y comienza con entender el entramado de actores y contratos entre las empresas que invierten en infraestructura y la Nación, así como los facilitadores e inhibidores para que la cobertura se logre. Las empresas además necesitan contar con la neutralidad de Bogotá como regulador y ninguna empresa puede sustituir el liderazgo en materia de esta política pública.





## 11.2. Medidas para concretar el reto.

### 11.2.1 Estructuración de un plan de trabajo e inversiones para lograr conectividad en la totalidad del perímetro urbano (5G) antes de 5 años.

- El POT avanza en mencionar la importancia de que Bogotá cuente con un Plan Maestro de Conectividad. Sin embargo, el tamaño del reto implica acciones mucho más ambiciosas y de fondo.
- Para empezar, se propone complementar al POT con el diseño de una instancia institucional que tenga la capacidad de llevar la voz de la ciudad ante la Nación y las empresas y formular un plan de inversiones realista que permita lograr contar con infraestructura troncal, periférica y de antenas para que todos los bogotanos puedan acceder.
- Esta instancia institucional debe lograr profundo conocimiento de todos los mecanismos incluidos en el diseño institucional del nivel nacional para atraer en Bogotá las inversiones pactadas en el nivel nacional.
- Adicionalmente, debe poder estructurar un plan de inversiones que facilite la neutralidad en el uso de la infraestructura y logre formalizar y ordenar progresivamente lo existente. Cada proyecto de infraestructura de transporte (Primera línea de Metro y las troncales de Transmilenio) es una oportunidad para dotar a la ciudad de la infraestructura para el cableado, de nuevo, con reglas claras frente a su remuneración y uso neutral.
- Esta instancia deberá estructurar los proyectos de infraestructura que combinen atenciones a los mercados más y menos atractivos de manera que la política pública facilite la conectividad en la totalidad del perímetro bogotano.





Iniciativas

PARA LA CONCERTACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO DE BOGOTÁ



**CAMACOL**  
BOGOTÁ & CUNDINAMARCA



**CAMACOL**  
BOGOTÁ & CUNDINAMARCA



**PROBOGOTÁ**

ANTONIO NARIÑO Fundación para el progreso de la Región Capital

SOSIEGO

Fundación para el desarrollo de la Región Capital

TUNJUELITO



# Anexo

## 1.1. Matriz de reglamentaciones sobrevinientes a la adopción del acuerdo POT y plazo previsto para su expedición.

Instrumento	Notas	Revisión POT			Revisión POT 14/07/21	POT vigente (Decreto Distrital 190 de 2004)			Notas	Prioridad
		Plazo (meses)	Responsables	Acción		Instrumento (homologa)	Acto vigente	Plazo adopción (meses)		
Unidades de Planeamiento Local (Art. 507)	No desarrollan norma urbanística				Ahora Artículo 553	UPZ		24	2	
Planes Maestros	Plan Maestro de Movilidad. (art. 505)	12	SDM	Actualizar y armonizar el Plan Maestro existente	Art. 549 Planes Maestros, agrupa los Planes Maestros de Movilidad sostenible y segura, servicios públicos y TIC e incorpora el Plan Maestro del sistema de servicios sociales, de cuidado y servicios básicos	Plan Maestro de Movilidad	DD 319 de 2006	24	2	
	Plan Maestro de Servicios públicos y TIC. (Art. 506)	12	SDP + SDHT + empresas servicios públicos	Adopción		Plan maestro de Energía Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado	DD 309 de 2006 DD 314 de 2006	24	2	
Planes de Manejo Ambiental (PMA) (Art. 509)			SDA		Continúa en el art. 547 como un instrumento de mayor jerarquía					
Actuaciones estratégicas	Las adopta la SDP. Su formulación podrá ser de iniciativa pública, privada o mixta, y deberá vincular a la entidad idónea para su ejecución.	Grupo 1: 3 meses Revisión cada 4 años	SDP	Adopción	Continúa en el art. 556	Operaciones estratégicas (Nuevo Usme) (Centro)		36	3	
Planes Parciales	se someterá al procedimiento establecido en la Ley 388 de 1997, el Decreto Nacional 1077 de 2015 o las normas que los complementen o sustituyan.		SDP		Continúa en el art. 557					
Legalización Urbanística	La Secretaría Distrital de Planeación adelantará, mediante resolución, la legalización urbanística de los predios ubicados en suelo urbano, tiene como soporte técnico y por ende vinculante a este acto administrativo un Estudio Urbano Zonal. (se hace bajo lo establecido en el Decreto Nacional 1077 de 2015)		SDP + SDHT		Continúa en el art. 561	Legalización	Decreto Nacional 1600/2005 DD 367 de 2005			
El procedimiento para aplicar la formalización urbanística		12	SDP + SDHT		Continúa en el art. 565	Regularización	DD 416 de 2011 DD 063 de 2015	7 años		

Plan Manzana		Aplica a los BIC puesta en valor y recuperación de los inmuebles niveles de intervención 1, 2 y 3, que se encuentren en su ámbito de aplicación a través de la definición de condiciones urbanísticas específicas que permitan mayor edificabilidad, y/o condiciones especiales en el régimen de usos, mediante la 311 definición de esquemas de reparto de cargas y beneficios.		IDPC + SDP		Se elimino en el nuevo documento						
Planes de revitalización de centros poblados y nodos de equipamientos y servicios (PRC)				SDHT		Se elimino en el nuevo documento	UPR y Plan de Mejoramiento		Las UPR salieron en 2015 (11 años)		Incluyeron los Planes de mejoramiento de los Centro Poblado y Nodos de Equipamientos y Servicios	
Plan Especial de Mitigación de impactos (PEMIU)		Solicitado por los propietarios o poseedores de los predios	6	SDP	En los 6 meses siguientes la SDP + la SDM definirán el alcance en términos de movilidad	Continúa en el art. 579	PRM PI		DD 430 de 2005 DD 1119 de 2000	12		
Incentivos económicos Post-Covid (Art. 311)				SDH + SDP	Procedimiento para devolución de pagos	Continúa en el art. 313						
Planes de Manejo y desarrollo de infraestructura de transporte (Art. 173)			12	SDM + SDP	Reglamentación	Se elimino en el nuevo documento	PI				Los equipamientos asociados a la infraestructura de transporte no presentan planes de implantación y regularización.	
Trámite para la obtención de concepto para la localización de equipamientos		equipamientos estructurantes (tipo3) nuevos requerirán de concepto previo emitido	3	Entidad cabeza del sector	Reglamentar procedimiento	Continúa, párrafo 1 art. 172	Planes maestros de equipamientos			24		
Estándares técnicos de equipamientos		Formularán y adoptarán los estándares de calidad espacial acordes con las necesidades del servicio o conjunto de servicios	6	Entidades distritales	Adopción de los estándares	Continúa art.173	Planes maestros de equipamientos			24		



Plan Vecinos		Es un instrumento de gestión del suelo que aplica en zonas con tratamiento de mejoramiento o consolidación, cuyas condiciones urbanas permiten intervenciones urbanísticas prioritariamente para el desarrollo de proyectos de vivienda VIS y VIP con mezcla de usos, generación o ampliación		SDHT	Definición procedimiento	Se elimino en el nuevo documento						
Proyectos urbanos en áreas de integración multimodal (AIM) (Art. 171)		En las áreas de integración multimodal AIM los proyectos urbanos asociados a la infraestructura de transporte podrán ser objeto de reglamentación específica a través de una ficha normativa que precise las normas urbanísticas para los proyectos mencionados (los gestionados por el distrito, esquema público o mixto, no hacen PP)	6	Operadores Urbanos	Reglamentación de las fichas normativas	Se elimino en el nuevo documento						
Manual para la Construcción de Parques, Plazas y Plazoletas		En el cual se indiquen los requerimientos técnicos de diseño para las intervenciones, que deberán cumplir los agentes públicos y privados, para dar cumplimiento a los lineamientos y parámetros de diseño técnico específicos de los elementos del sistema de espacio público de encuentro.	12	SDP	Adopción	Continua, párrafo 2 art. 125	La Cartilla de Andenes de Bogotá D.C.			36		
Proyectos urbanísticos o de infraestructura localizados en cercanía a sistemas de transporte de hidrocarburos		"Jetducto Puente Aranda – El Dorado" y "Poliducto Mansilla-Puente Aranda"	6	IDIGER	Definición de lineamientos	Continua art.114, el tiempo para la adopción cambió a 12 meses						
Estudios detallados de amenaza y riesgo que deban realizar los interesados en el desarrollo de proyectos localizados en áreas de riesgo por inundación			6	EAAB + IDIGER	Términos e referencia para la realización de estudios detallados	Continua art.14, el tiempo para la adopción cambió a 18 meses						
Estudios detallados de riesgo de ríos y quebradas por avenidas torrenciales y crecientes súbitas en Centros Poblados Rurales y Nodos de Equipamientos rurales.			No hay tiempo	IDIGER + EAAB		Continua art.455						

Política de coberturas vegetales			6	JBB + SDA	Diseño	Se eliminó en el nuevo documento	Manual de selvicultura Urbana de Bogotá		7 años		
Plan de implementación de los Bosques Urbanos			7	JBB + SDA	Diseño	Continúa art.132					
Manual de Mobiliario (art 139)			12	SDP	Adopción	Se cambió por la actualización de la cartilla de mobiliario, en parágrafo 2 del art 135, el tiempo continúa siendo 12 meses	Cartilla de Mobiliario Urbano	DD 603 de 2007	36		
Manual de coberturas vegetales				JBB + SDA		Continúa en el parágrafo 2 del art. 131 (reemplaza al manual de selvicultura)	Manual de selvicultura Urbana de Bogotá		7 años		
Manual de calles			6	SDM	Adopción	Continúa en el parágrafo 2 del art. 146					
Estudios y diseños para la intervención de la Red de infraestructura peatonal en el corto, mediano y largo plazo		según la priorización establecida en las Unidades de Planeamiento Local-UPL.		SDM		Continúa en el parágrafo del art. 148					
Estudios de movilidad, transporte, tránsito y estudios de demanda y atención de usuarios.		Exigencia de estudios de movilidad, transporte, tránsito y estudios de demanda y atención de usuarios, de acuerdo con el uso, impacto y área de construcción de los desarrollos de usos dotacionales, comercio y servicios, industria y vivienda de alta densidad y para el desarrollo de proyectos de urbanización y reurbanización y el trámite de instrumentos de planeación.	6	SDM	Actualización del DD 596 de 2007	Continúa en el parágrafo del art. 180, el tiempo se amplió a 12 meses	Estudio de Tránsito	DD 596 de 2007	36		
Estudios para la localización de parques ecoeficientes de tratamiento y aprovechamiento			No define	UAESP	Estudios para definir ámbitos de localización y medidas de gestión de riesgo	Continúa art.198					
opciones de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas (tratamiento de desarrollo) (Art.280)		los procedimientos que viabilicen las siguientes opciones de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas	6	SDP	Reglamentar	Continúa art.281	Decreto reglamentario del Tratamiento de Desarrollo	DD 327 de 2004			



procedimiento para el calculo y la Liquidación del pago compensatorio de las zonas de cesión para equipamiento comunal privado (tratamiento de desarrollo)			6	SDP	Reglamentar	Continúa en el parágrafo del art. 290	Decreto reglamentario del Tratamiento de Desarrollo	DD 327 de 2005					
Áreas calificadas para recibir traslados de VIS/VIP (tratamiento de consolidación)			Cada año	SDHT	Publicar	Continúa en el parágrafo 5 del art. 312							
Actualización normatividad para el soterramiento de Redes		Norma técnica y urbanística relacionada con el soterramiento de redes, la organización de redes aéreas, y la postería de los servicios públicos domiciliarios y las tecnologías de la información y las comunicaciones, ubicados en espacio público de Bogotá D.C.	18	SDP	Actualización	Continúa en el ítem k del art. 222							
Conos de visibilidad (art 101)		Conos visuales necesarios para proteger aquellos elementos que componen la estructura integradora de patrimonios		SDP	Lineamientos	Se elimino en el nuevo documento							
Recolección y manejo adecuado de los RCD abandonados en espacio público				SDHT + SDA + UAESP	Reglamentación	Continúa en el parágrafo del art. 202							
Condiciones mínimas de ventilación para la vivienda saludable.		Lineamientos para adelantar el peritaje técnico de habitabilidad que permita definir las condiciones mínimas de ventilación e iluminación natural de las viviendas que adelanten actuaciones de reconocimiento.	12	SDHT	Emitir	Se elimino en el nuevo documento	Política Pública de Ecourbanismo y Construcción Sostenible del Distrito Capital 2014 – 2024	DD 566 de 2014					
Armonización de definiciones y conceptos en el marco del acotamiento de cuerpos (Art 29)		acotamiento de las rondas hídricas de su jurisdicción, con base en los estudios técnicos que a nivel hidrológico e hidráulico realice la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá		Entidad ambiental competente	Adoptar	Se elimino en el nuevo documento							
Actualización periódica de los mapas normativos de amenaza.		actualización de los mapas normativos de amenaza, de acuerdo con la cartografía y documentos técnicos de soporte que presente el IDIGER.		SDP		Continúa en el art. 10							





