

BOGOTÁ 2035

MODELO DE PROXIMIDAD

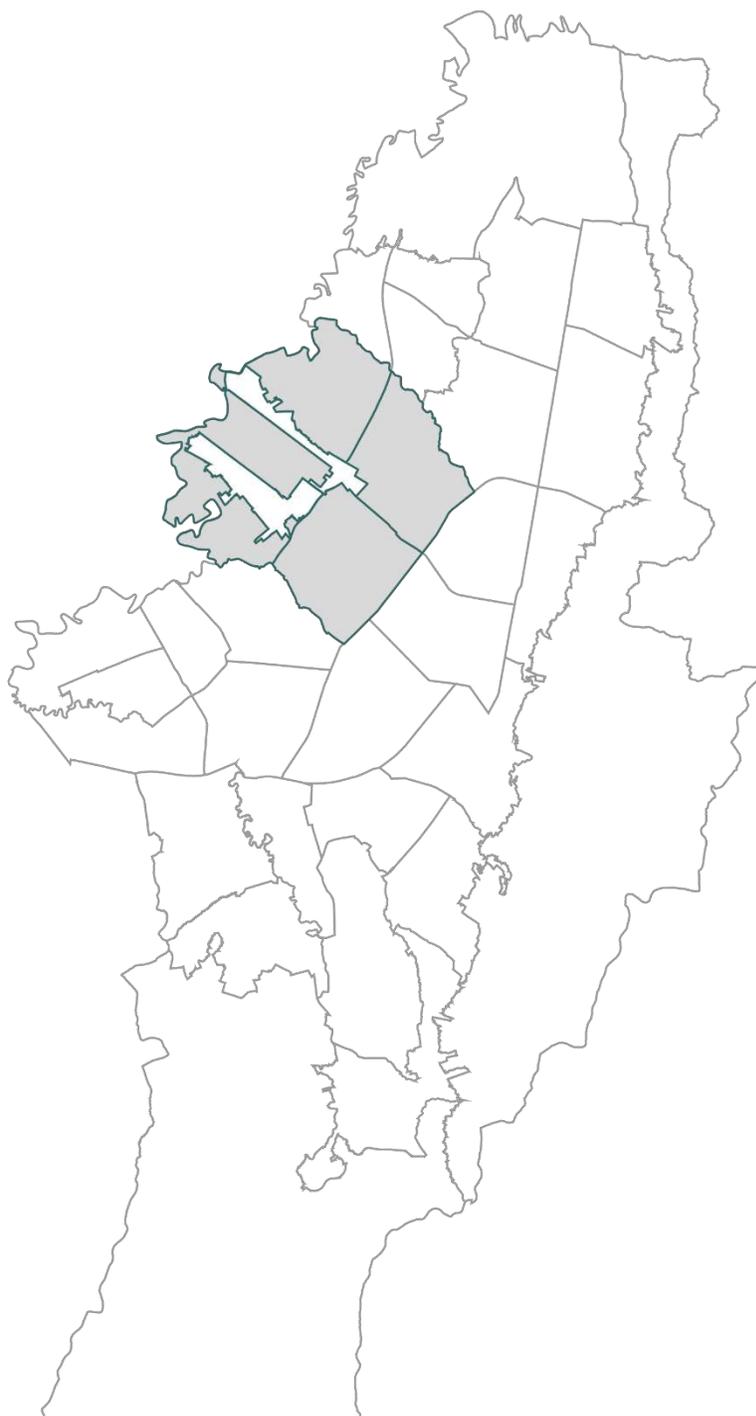
DIRECTRICES PARA LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO PARA LA
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

DISTRITO AEROPORTUARIO

Subdirección de Planeamiento Local de Occidente
Dirección de Planeamiento Local
Subsecretaría de Planeación Territorial
Secretaría Distrital de Planeación



Bogotá D.C., 15 de febrero de 2023



BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD

BOGOTÁ 2035

MODELO DE PROXIMIDAD

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	6
2. GENERALIDADES DE LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA	9
Vocación de la pieza	10
Objetivo General	10
Objetivos Específicos	11
Directrices Generales	11
2.1 Delimitación del ámbito de la AEDA	12
2.1.1 Sector Fontibón	13
2.1.2 Sector Engativá	14
3. DIRECTRICES	16
3.1 Reverdecer	17
3.1.1 D1- Conexión en términos ecosistémicos y paisajísticos el anillo ambiental aeroportuario	18
3.1.2 D2 - Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente	20
3.1.3 D3 - Mitigación del riesgo tecnológico derivado de la infraestructura de transporte de hidrocarburos	22
3.2 Cuidado	23
3.2.1 D4 - Generación de equipamientos multifuncionales de servicios sociales y del cuidado	24
3.2.2 D5 - Cualificación de equipamientos existentes en el ámbito de la AE	26
3.3 Reactivación Económica	27
3.3.1 D6 - Consolidación de centros empresariales e Infraestructuras de Logística Especializada	28
3.3.2 D7 – Conformación del Centro aduanero de distribución e innovación	30
3.3.3 D8 - Configuración de ejes de vitalidad y proximidad	32
3.4 Movilidad	34
3.4.1 D9 - Consolidación del circuito logístico aeroportuario reconociendo su alcance regional, distrital y local que resuelva los conflictos de uso en el territorio	35
3.4.2 D10 – Desarrollo de un Centro de Integración Multimodal en el Aeropuerto Internacional El Dorado.	37
3.4.3 D11 – Implementación de la estrategia de calles completas: espacio público para la movilidad sostenible	39
3.5 Patrimonio	41
3.5.1 D12 - Cualificación y revitalización del Patrimonio cultural construido	42
3.6 Ciudad Inteligente	43
3.6.1 D13 - Conformación de un HUB de conocimiento e innovación aeroportuaria	44
3.6.2 D14 - Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos	45
3.7 Directrices de Gestión, Financiación y Gobernanza	48
3.7.1 D15 - Definición y Desarrollo de una instancia de coordinación y toma de decisiones que promueva la consolidación de la Ciudad-Aeropuerto, que vincule los diferentes niveles de gobierno y el concesionario aeroportuario, y que facilite y promueva la inversión de gremios y privados.	48
3.7.2 D16 - Definición de agenda con los actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.	49
3.7.3 D17 - Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos.	49
3.7.4 D18 - Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.	49

3.7.5 D19 - Definición de condiciones para la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público e infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan captura valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica. _____ 50

3.7.6 D20 - Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas. _____ 51

4. ÁMBITOS DE GESTIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS _____ 52

4.1 Sector Fontibón _____ 53

4.1.1 Puerta de Teja: Centro aduanero de distribución e innovación _____ 53

4.1.2 Eje Regiotram: Eje de proximidad y vitalidad _____ 53

4.1.3 Fontibón San Pablo: Infraestructura de logística especializada aeroportuaria _____ 54

4.2 Sector Engativá _____ 54

4.2.1 Porta: Nodo de integración regional. _____ 54

4.2.2 Eje Engativá: Triángulo de comercio y servicios. _____ 54

4.2.3 Álamos: Ecosistema empresarial _____ 54

4.3 Transversal _____ 55

4.3.1 Ámbito de gestión transversal _____ 55

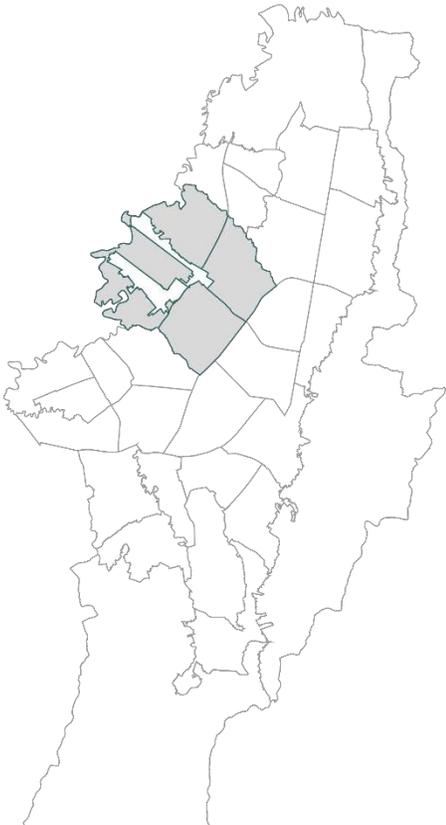
ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario	8
Gráfico 2. Ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario	13
Gráfico 3. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón	13
Gráfico 4. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Engativá	14
Gráfico 5. Proyección – Pilar Reverdecer AEDA	17
Gráfico 6. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica.....	19
Gráfico 7. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación Espacio Público en la AEDA	21
Gráfico 8. Condiciones D3 – Reverdecer. Mitigación del riesgo tecnológico en la AEDA	22
Gráfico 9. Proyección – Pilar Cuidado AEDA	23
Gráfico 10. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos en Sector Fontibón	25
Gráfico 11. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos en Sector Fontibón	26
Gráfico 12. Proyección – Pilar Reactivación Económica AEDA	27
Gráfico 13. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE en la AEDA	29
Gráfico 14. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero	31
Gráfico 15. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad.....	33
Gráfico 16. Proyección – Pilar Movilidad sostenible AEDA	34
Gráfico 17. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico de la AEDA.....	36
Gráfico 18 Condiciones D10 – Centro de Integración Multimodal.....	38
Gráfico 19. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas	40
Gráfico 20. Proyección – Pilar de Patrimonio AEDA	41
Gráfico 21. Condiciones D12 – Patrimonio construido– Sector Fontibón	42
Gráfico 22. Proyección – Pilar de Ciudad inteligente AEDA.....	43
Gráfico 23. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja.....	44
Gráfico 24. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS– Sector Engativá	46
Gráfico 25. D15 – Gobernanza. Actores que deben ser parte de la AEDA.....	48
Gráfico 26. Descripción de situación actual del ámbito de la AEDA.	56
Gráfico 27. Visión prospectiva del ámbito de la AEDA.	56

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica	18
Tabla 2. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación de Espacio Público en la AEDA.....	20
Tabla 3. Condiciones D3 – Reverdecer. Riesgos tecnológicos en la AEDA	22
Tabla 4. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos en la AEDA	24
Tabla 5. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos en Sectores Fontibón y Engativá.....	26
Tabla 6. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE en la AEDA	28
Tabla 7. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero	30
Tabla 8. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad en la AEDA	32
Tabla 9. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico en la AEDA	35
Tabla 16. Condiciones D10 – Movilidad. Centro de Integración Multimodal	37
Tabla 11. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas– Sector Fontibón	39
Tabla 12. Condiciones D12 – Patrimonio construido.....	42
Tabla 13. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja	44
Tabla 14. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS– Sector Engativá	45
Tabla 15. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. Servicios públicos.....	47

INTRODUCCIÓN



01 INTRODUCCIÓN

La Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario (AEDA), localizada en el sector occidente de Bogotá, asume uno de los territorios más estratégicos de la ciudad, la región y el país. La presencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, el Río Bogotá, y Humedales urbanos, entre otros elementos, generan la necesidad imperiosa de concebir esta Actuación desde un enfoque multiescalar donde convergen intereses de distintos niveles de gobierno y escalas territoriales. Es una intervención con un acento hacia la productividad y competitividad que enfrenta una relación de conflicto estructural derivada de un modelo de enclave aeroportuario, entre El Dorado y su entorno inmediato.

Por un lado, el Aeropuerto Internacional El Dorado (AIED) es una de las principales terminales aéreas de América Latina; ocupa el primer lugar en cantidad de toneladas transportadas en carga, el segundo lugar en número de operaciones aéreas, y el tercer lugar en cantidad de pasajeros movilizados por año. El AIED se encuentra a un promedio de 4,8 horas de las principales ciudades de América del Norte y América del Sur, convirtiendo a Bogotá en un punto de interconexiones y descongestión del tráfico aéreo con un potencial amplio de desarrollo del sector.

Sin embargo, este éxito del AIED no logra “derramarse” sobre su entorno inmediato: el entorno del aeropuerto no aprovecha las ventajas de tener una terminal de esta relevancia en el panorama internacional, y el aeropuerto desaprovecha su relación natural con la ciudad-región. Por esta razón, la AEDA busca consolidar la relación funcional entre el Aeropuerto y su área de influencia más inmediata, conformando zonas con vacación de logística especializada y de servicios convexos a la operación aeroportuaria que, a su vez, permitan generar condiciones de hábitat adecuadas para los residentes del sector. En otras palabras: la AE Distrito Aeroportuario busca cambiar el modelo de relación entre el aeropuerto y su entorno iniciando una transformación urbana profunda y sensible a las necesidades de los diferentes actores y niveles de gobierno involucrados.

La AEDA se traduce en una gran apuesta de desarrollo territorial integral que se apalanca en los proyectos estructurantes de la ciudad, la región y el país, que en conjunto configuran una inversión sin precedentes en el sector occidente de Bogotá como lo son la Calle 13, la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) en su tramo central, la Avenida Calle 63, la Avenida la Esperanza, el Regiotram de Occidente, la extensión del Servicio Troncal de Transmilenio sobre el eje de la Calle 26, entre otros. Estos proyectos dinamizarán este sector de la ciudad-región y, junto a la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario, se conformará una de las principales ciudades-regiones-aeroportuarias del continente.

La definición irregular del ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario se justifica, en esencia, por dos condiciones: i. La zona de influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado que comprende la curva de ruido definida en su momento por la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil de Colombia; y ii. el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos que comprende el entorno aeroportuario. Con este punto de partida, se explica cuáles son los territorios prioritarios para ser transformados y, por lo tanto, que deben ser objeto de una Actuación Estratégica.

Este documento define los mínimos que desde lo público son requeridos para avanzar en la formulación de instrumentos de planeación específicos asociados a la Actuación Estratégica, así como las guías con las que se orientará y priorizará el desarrollo de proyectos en este sector de la ciudad. El primer capítulo presenta un contexto general del ámbito de intervención que sirve para, de la mano con un mayor desarrollo en el Documento Técnico de Soporte, justificar la toma de decisiones. Como cierre de este primer capítulo, se presenta una síntesis de la redelimitación de la AEDA, recogiendo las delimitaciones de las Actuaciones Estratégicas Distrito Aeroportuario Fontibón y Engativá, así como

la inclusión del AIED. El segundo capítulo presenta las directrices que orientarán la formulación de la AEDA y sus proyectos urbanísticos organizadas de acuerdo a pilares que alinean las apuestas con los principios del Modelo de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Finalmente, el tercer capítulo hace presente los ámbitos de gestión que deberán desarrollarse con mayor detalle como parte de la formulación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario con relación a los proyectos urbanísticos identificados.

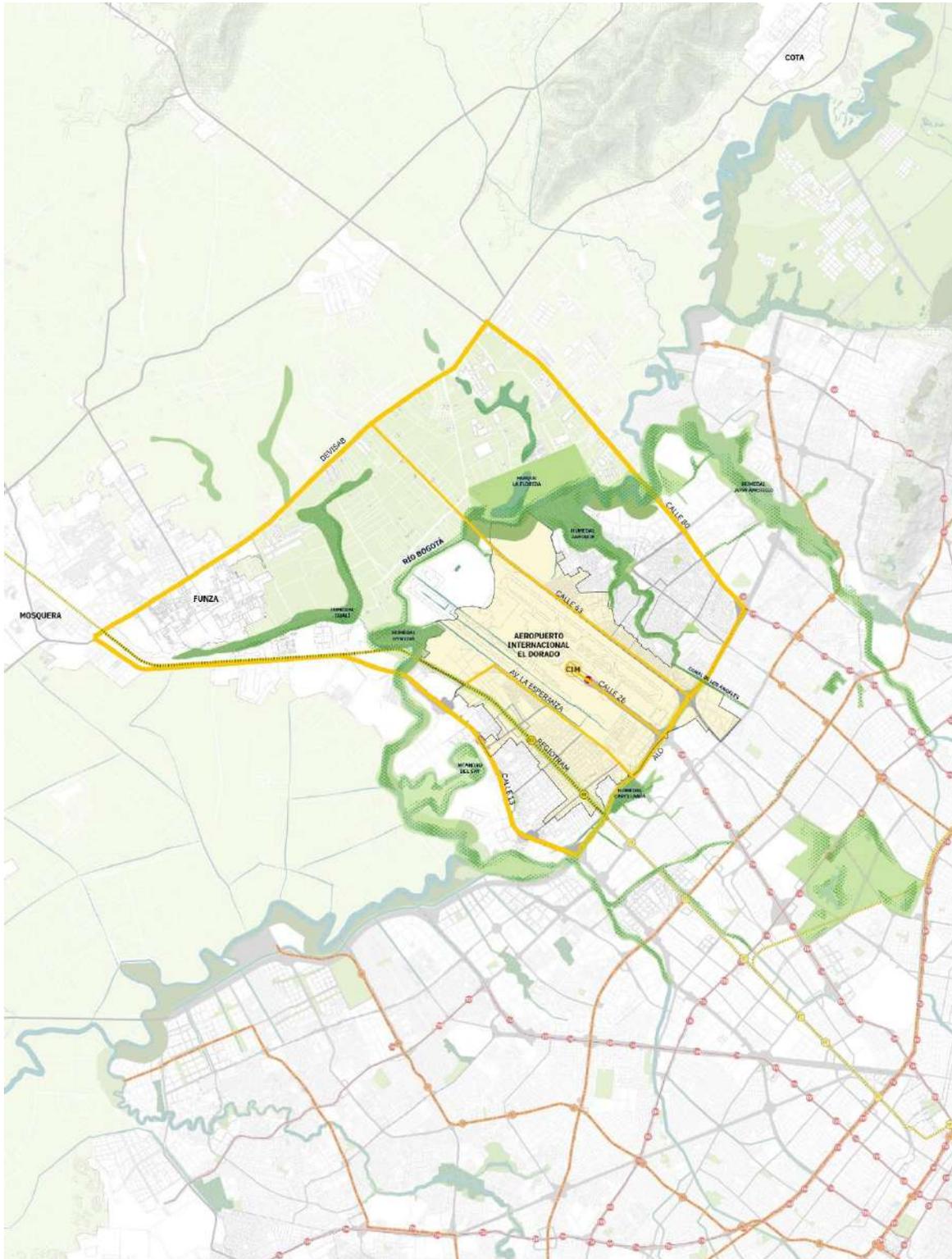
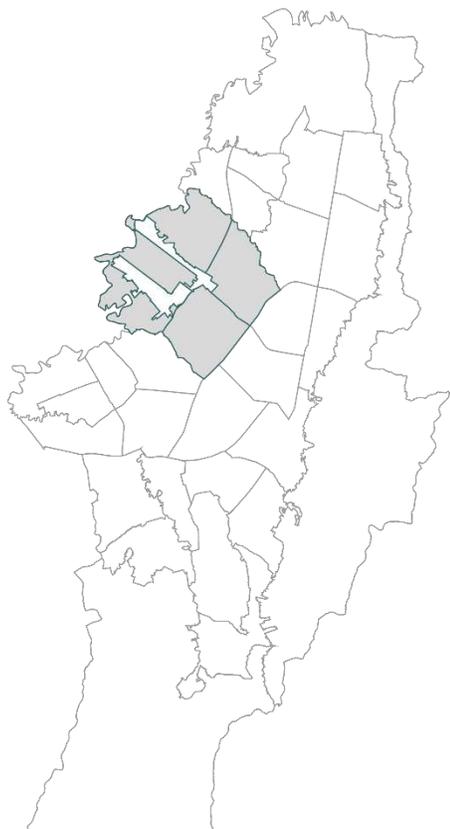


Gráfico 1. *Ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario*
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

02

GENERALIDADES DE LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA



02 GENERALIDADES DE LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá-POT (Decreto Distrital 555 de 2021) definió y priorizó las Actuaciones Estratégicas de Distrito Aeroportuario Fontibón y Distrito Aeroportuario Engativá, cuyos ámbitos espaciales hacen parte del sector occidental de la ciudad. En ese sentido, y para efectos de la expedición de las Directrices para la Definición de lo Público de estas Actuaciones Estratégicas se considera relevante realizar precisiones a la delimitación de ambas Actuaciones y explicar su concepción como parte de un instrumento de gestión que las integra, denominada: Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario (AEDA).

El propósito fundamental de la AEDA, en Fontibón y en Engativá, es consolidar una relación funcional y armónica entre el Aeropuerto Internacional El Dorado (AIED) y su territorio aledaño. Actualmente, en ambos costados del aeropuerto se ha reproducido un modelo de ocupación predominantemente residencial de origen espontáneo con comercio local y zonas industriales obsoletas, lo que configura un conflicto permanente. Al respecto, hay dos posturas que deberán ser armonizadas en la formulación de esta actuación estratégica: i. la salud y calidad de vida de los residentes que habitan en zona de impacto aeroportuario debe primar sobre las condiciones de funcionamiento del aeropuerto, y ii. la eficiencia y optimización de la operación del AIED es fundamental para la competitividad de la ciudad, la región y el país, por lo que debe anteponerse a necesidades locales. Por lo anterior, y como se explica en la subsección de delimitación de la AE, se considera oportuno garantizar una atención articulada de las problemáticas compartidas desde un solo instrumento.

En esta sección se presentan los elementos que orientan la definición de las directrices de la AEDA como lo es la vocación, los objetivos y la lista de los enunciados de las directrices que se desarrollan como parte de este documento. Posteriormente, en una subsección denominada *Delimitación del ámbito de la AEDA* se presentan los argumentos sobre los que se justifica la precisión en la delimitación de las dos AE para convertirlas en una sola y se explica la definición de ámbitos de gestión que deberán incorporarse y orientar los procesos de formulación de los proyectos urbanísticos con los que se materializarán las directrices de la AEDA.

Vocación de la pieza

El Distrito Aeroportuario, que incluye a las Actuaciones Estratégicas Distrito Aeroportuario Fontibón y Engativá, busca conformar una de las principales ciudades-aeropuerto de América Latina, que reconoce y aprovecha las ventajas productivas y competitivas de este territorio, a partir del desarrollo y consolidación de plataformas de logística especializada y servicios de alto valor agregado, que se soportan en el anillo logístico aeroportuario y sus proyectos estructurantes. Asimismo, esta vocación se consolidará promoviendo procesos de cualificación y revitalización urbana que mejoren la calidad de vida de los residentes, y las condiciones de conectividad ambiental de los ecosistemas estratégicos de este territorio.

Objetivo General

Conformar y consolidar un nodo de desarrollo económico local y de competitividad regional que integre funcional y armónicamente el Aeropuerto Internacional El Dorado con su entorno territorial a través de proyectos urbanísticos integrales que aprovechen las ventajas de localización de esta área de la ciudad.

Objetivos Específicos

1. Promover el reverdecimiento a través de acciones para garantizar la conectividad ambiental y paisajística de los ecosistemas estratégicos presentes en el territorio.
2. Consolidar las redes de soportes urbanos del Distrito Aeroportuario con la provisión de equipamientos híbridos y/o multifuncionales con servicios y actividades complementarias para garantizar la presencia del sistema del cuidado y servicios sociales.
3. Fomentar la movilidad sostenible en el Distrito Aeroportuario a través de la articulación de los diferentes modos de transporte de la ciudad con el desarrollo de los programas de Corredor Verde y Calles Completas, y con la articulación de un nodo de transporte intermodal y multimodal de la ciudad y la región en el Aeropuerto Internacional El Dorado.
4. Fortalecer el desarrollo del sector como piezas de ciudad inteligente, a través de la modernización de redes de servicios públicos y soportes urbanos al servicio de la ciudadanía, con énfasis en mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores residenciales consolidados.
5. Promover la conformación de plataformas de servicios especializados de alta jerarquía, logísticos y empresariales, vinculadas a la operación aeroportuaria, a partir de la consolidación del circuito logístico aeroportuario desde su escala regional, distrital y local para optimizar los procesos productivos de Bogotá y la región, y de la reconversión de uso de suelo residencial en el área de influencia aeroportuaria directa, mejorando la calidad de vida de los habitantes del sector y optimizando la operación aeroportuaria.
6. Cualificar y revitalizar los elementos patrimoniales del sector, garantizando su puesta en valor en razón de la identidad y apropiación territorial de los habitantes.
7. Definir esquemas de gestión, financiación y de gobernanza específicos para garantizar la ejecución de los proyectos de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario.
8. Propiciar procesos de participación ciudadana incidente para el desarrollo de las estrategias de intervención, contemplando la protección de moradores y actividades productivas

Directrices Generales

Para alcanzar estos objetivos se establecen las siguientes Directrices Generales

- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Reverdecer:
 - D1- Conexión en términos ecosistémicos y paisajísticos el anillo ambiental aeroportuario
 - D2 - Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente.
 - D3 - Mitigación del riesgo tecnológico derivado de la infraestructura de transporte de hidrocarburos
- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Cuidado:
 - D4 - Generación de equipamientos multifuncionales de servicios sociales y del cuidado
 - D5 - Cualificación de equipamientos existentes en el ámbito de la AE
- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Reactivación Económica:
 - D6 - Consolidación de centros empresariales e Infraestructuras de Logística Especializada
 - D7 – Conformación del Centro aduanero de distribución e innovación
 - D8 - Configuración de ejes de vitalidad y proximidad
- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Movilidad Sostenible:
 - D9 - Consolidación del circuito logístico aeroportuario reconociendo su alcance regional, distrital y local, que resuelva los conflictos de uso en el territorio
 - D10 - Desarrollo de un Centro de Integración Multimodal en el Aeropuerto Internacional El Dorado.
 - D11 – Implementación de la estrategia de calles completas y generación de espacio público para la movilidad sostenible
- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Patrimonio:

D12 – Cualificación y revitalización del Patrimonio cultural construido

- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Ciudad Inteligente:

D13 - Conformación de un HUB de conocimiento e innovación aeroportuaria

D14 - Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos

- Enunciados de las directrices para la definición de lo público para Gestión, Financiación y Gobernanza:

D15 - Definición y Desarrollo de una instancia de coordinación y toma de decisiones que promueva la consolidación de la Ciudad-Aeropuerto, que vincule los diferentes niveles de gobierno y el concesionario aeroportuario, y que facilite y promueva la inversión de gremios y privados.

D16 - Definición de agenda con los actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.

D17 - Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos

D18 - Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.

D19 - Definición de condiciones para la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público e infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan captura valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica.

D20 - Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

2.1 Delimitación del ámbito de la AEDA

Como se mencionó la introducción, las problemáticas de coexistencia del aeropuerto con su entorno inmediato se extienden sobre las dos actuaciones estratégicas del Distrito Aeroportuario. Por lo anterior, para facilitar la gestión y la construcción de consensos para atenderlas, se considera oportuno desarrollar ambas Actuaciones Estratégicas en una sola que se denominará Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario, la cual para efectos del presente documento tendrá su componente de Diagnóstico y Directrices en ambos sectores: Fontibón y Engativá.

Adicionalmente, por la naturaleza de estas problemáticas y de los actores que deben estar involucrados para la búsqueda de respuestas, es fundamental que el AIED se incluya en el ámbito de la AEDA y que pueda participar en el reparto de cargas y beneficios para capitalizar su presencia y dar voz a sus intereses en la formulación y desarrollo del instrumento. Aunque sea una infraestructura del orden nacional, la AEDA es un marco excepcional para propiciar la construcción conjunta y generar relaciones de colaboración entre niveles de gobierno. Esto permitirá que el Aeropuerto pueda beneficiarse de las apuestas de la Actuación Estratégica, y a su vez, participar en la financiación de las acciones o proyectos definidos en el presente Documento de Definición de Directrices para lo Público.

Otro ajuste en la delimitación fue la inclusión del sector de Porta y el Plan Parcial pre-delimitado Engativá-Fontibón 48. La AE Distrito Aeroportuario Engativá, con su delimitación en el POT, era un ámbito espacial con una disposición predial y de densidad poblacional compleja para hacer procesos de revitalización y renovación urbana. El incluir el sector de Porta y el Plan Parcial pre-delimitado Engativá-Fontibón 48 permite garantizar, por un lado, que el desarrollo de estas áreas sea coherente con la visión del Distrito Aeroportuario y, por el otro lado, que las potenciales cargas de ambos proyectos permitan atender necesidades y déficits de las zonas del Distrito Aeroportuario con mayores dificultades para su transformación.

A continuación, se presenta el ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario con las precisiones señaladas:

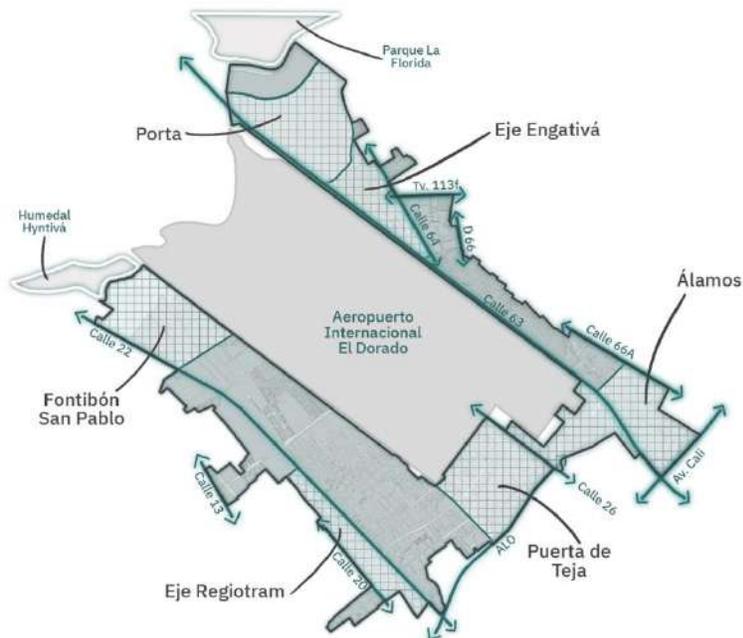


Gráfico 2. Ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

2.1.1 Sector Fontibón

El sector Fontibón se ubica al sur del Aeropuerto El Dorado. En el costado norte limita con el Aeropuerto entre el límite urbano y la Cra 103 y con la Avenida Calle 26 entre la Carrera 103 y la ALO. Al costado sur limita principalmente con las calles 20, 22 (RegioTram) y 13, al costado oriental con la ALO, y al sur con el humedal Hyntivá.

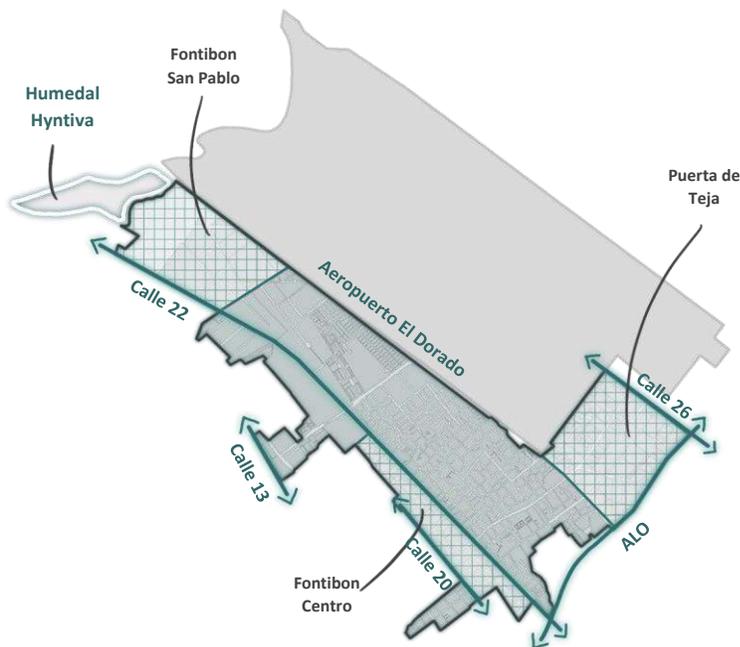


Gráfico 3. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

El sector se divide en tres ámbitos de gestión para su desarrollo. El primer ámbito es Puerta de Teja, como centro aduanero de distribución e innovación; el segundo es el Eje Regiotram, como eje de proximidad y vitalidad; y el tercero es el ámbito *Fontibón San Pablo*, como infraestructura de logística especializada aeroportuaria.

Los ámbitos son áreas que, por su especialización en la infraestructura, disponibilidad de suelo y cohesión social, se presentan como áreas de oportunidad para el desarrollo urbano de la pieza. La delimitación de los ámbitos está sujeta de precisión según las particularidades del entorno.

2.1.2 Sector Engativá

El sector Engativá se encuentra ubicada al norte del Aeropuerto El Dorado. En el costado norte limita con diferentes segmentos viales como los son la Calle 66A, la Diagonal 66, la Transversal 113F y la Calle 64, entre otras. Al costado sur limita con el Aeropuerto El Dorado por la Calle 63. Al costado oriental con la Avenida Ciudad de Cali y al costado Occidental con el Parque La Florida en los límites del distrito.

Se propone ajustar la delimitación de la AE Distrito Aeroportuario en el sector Engativá, incluyendo el sector de Porta y el Plan Parcial pre delimitado *Engativá-Fontibón 48*. En la etapa de formulación se podrá precisar esta delimitación, así como la del sector Fontibón, siempre y cuando estén sustentadas en los estudios técnicos respectivos, avalados por la Secretaría Distrital de Planeación en su aporte para concretar el MOT de la ciudad.

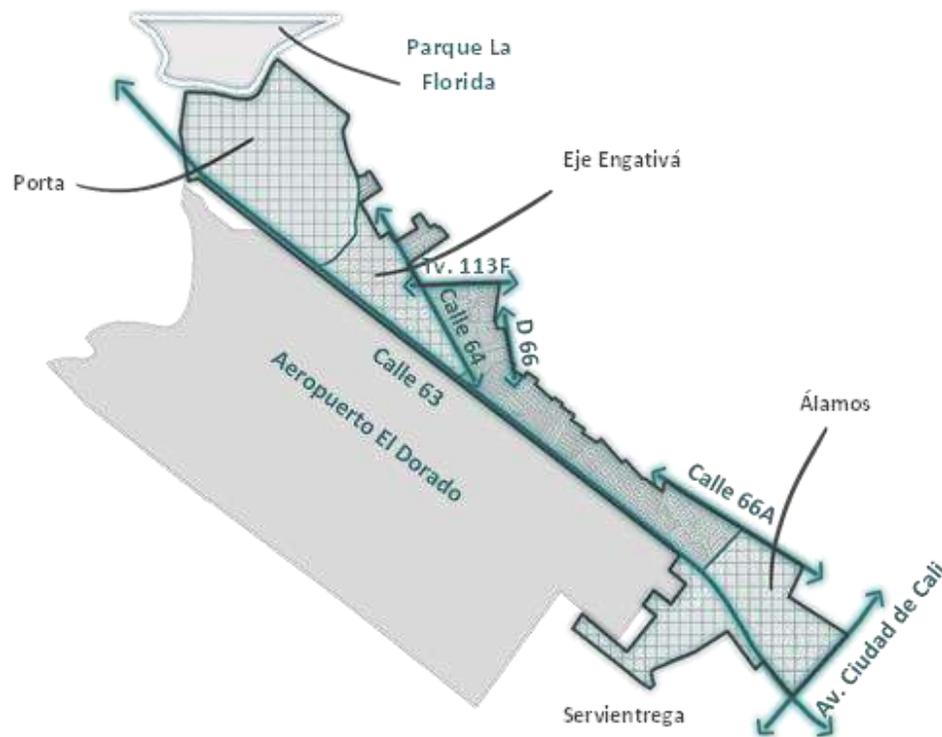


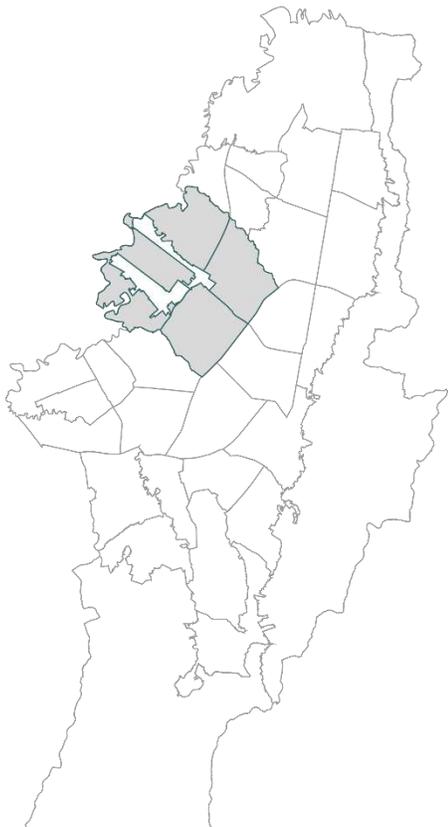
Gráfico 4. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

El sector se divide en tres ámbitos de gestión para su desarrollo. El primer ámbito es el sector de Porta, como nodo de integración regional; el segundo es el *Eje Engativá*, como eje de comercio y servicios; y el tercero es Álamos, como ecosistema empresarial especializado aeroportuario. Los ámbitos son

áreas que, por su especialización en la infraestructura, disponibilidad de suelo y cohesión social, se presentan como áreas de oportunidad para el desarrollo urbano de la pieza. La delimitación de los ámbitos está sujeta de precisión según las particularidades del entorno.

03

DIRECTRICES



03 DIRECTRICES

3.1 Reverdecer

Objetivo específico asociado:

Promover el reverdecimiento a través de acciones para garantizar la conectividad ambiental y paisajística de los ecosistemas estratégicos presentes en el territorio.

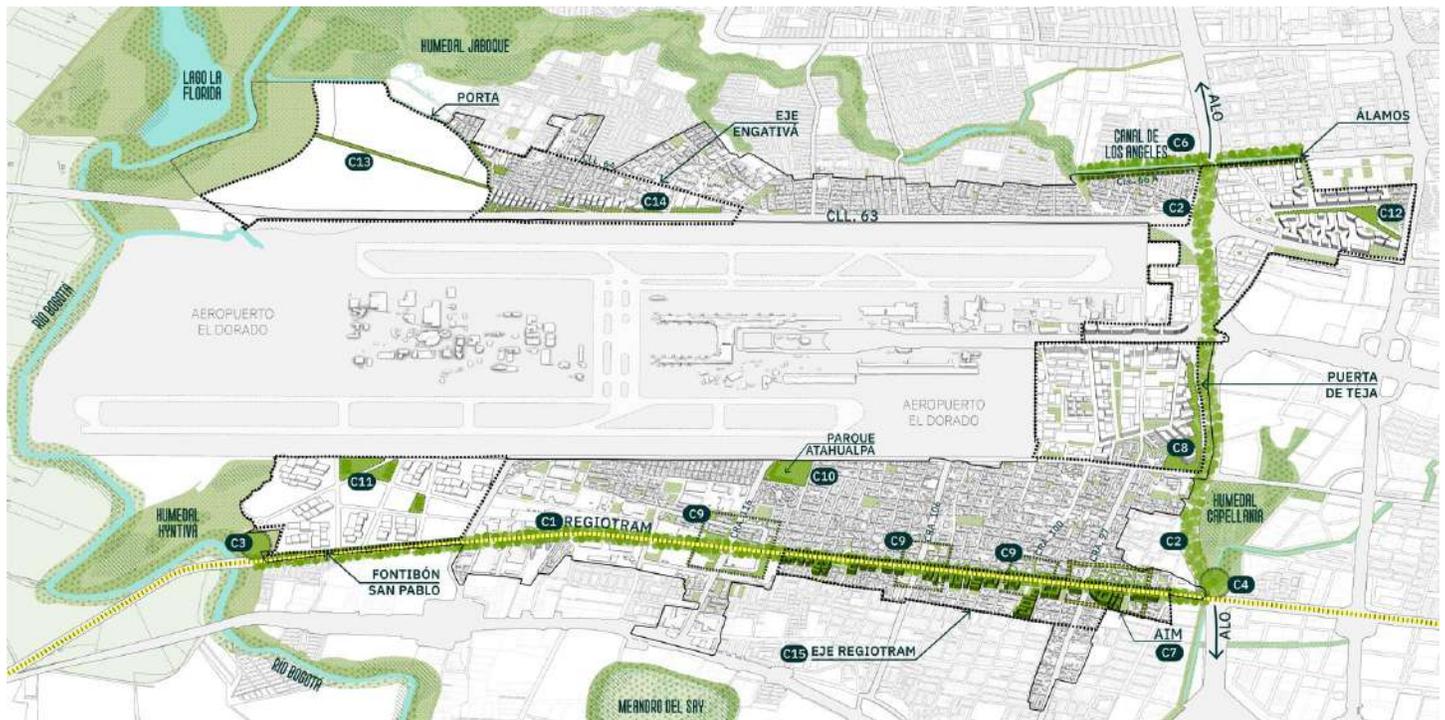


Gráfico 5. Proyección – Pilar Reverdecer AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Diretrizes asociadas:

D1 - Conexión en términos ecosistémicos y paisajísticos el anillo ambiental aeroportuario

D2 - Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente

D3 - Mitigación del riesgo tecnológico derivado de la infraestructura de transporte de hidrocarburos

3.1.1 D1- Conexión en términos ecosistémicos y paisajísticos el anillo ambiental aeroportuario

La formulación de la AEDA debe garantizar la consolidación del anillo ambiental aeroportuario entre la Reserva Distrital de Humedal Jaboque, el Parque La Florida, el Río Bogotá, la Reserva Distrital de Humedal Hyntivá, el Corredor verde del RegioTram de Occidente, la Reserva Distrital de Humedal Capellanía, el Corredor verde de la ALO y el Canal Los Ángeles; por medio de la restauración ecológica y generación de conexiones ecosistémicas. Esta directriz le apunta a mejorar dos indicadores:

- Número de árboles por cada 3 habitantes.
- Coeficiente de fragmentación y conectividad ambiental

3.1.1.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Conexión ambiental de las Reservas Distritales de Humedal Hyntivá y Capellanía, a través del corredor verde del Regiotram, que garantice el desarrollo de SUDS contiguos a los elementos de importancia ambiental y estrategias que posibiliten la generación de corredores ecosistémicos y aumento de vegetación nativa.	Mediano Plazo
Condición 02	Conexión ambiental entre la Reserva Distrital de Humedal Capellanía y el Canal de los Ángeles, a través del corredor verde de la ALO.	Mediano Plazo
Condición 03	Puerta del Humedal Hyntivá con sus componentes de arborización y espacio público, garantizando su equilibrio con la vocación económica del sector.	Corto Plazo
Condición 04	Puerta del Humedal Capellanía con sus componentes de arborización y espacio público, garantizando su equilibrio con la vocación económica del sector.	Corto Plazo
Condición 05	Adoptar los criterios para constituir una Zona Urbana por un mejor aire - ZUMA- dentro de la AE con el fin de mitigar las emisiones de contaminación atmosférica y mejorar la calidad del aire en los sectores de Fontibón Centro	Largo Plazo
Condición 06	Reverdecimiento de la Calle 66A, entre la Carrera 91 y la Carrera 101, que conecta con el humedal Jaboque y el Río Bogotá.	Corto Plazo

Tabla 1. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

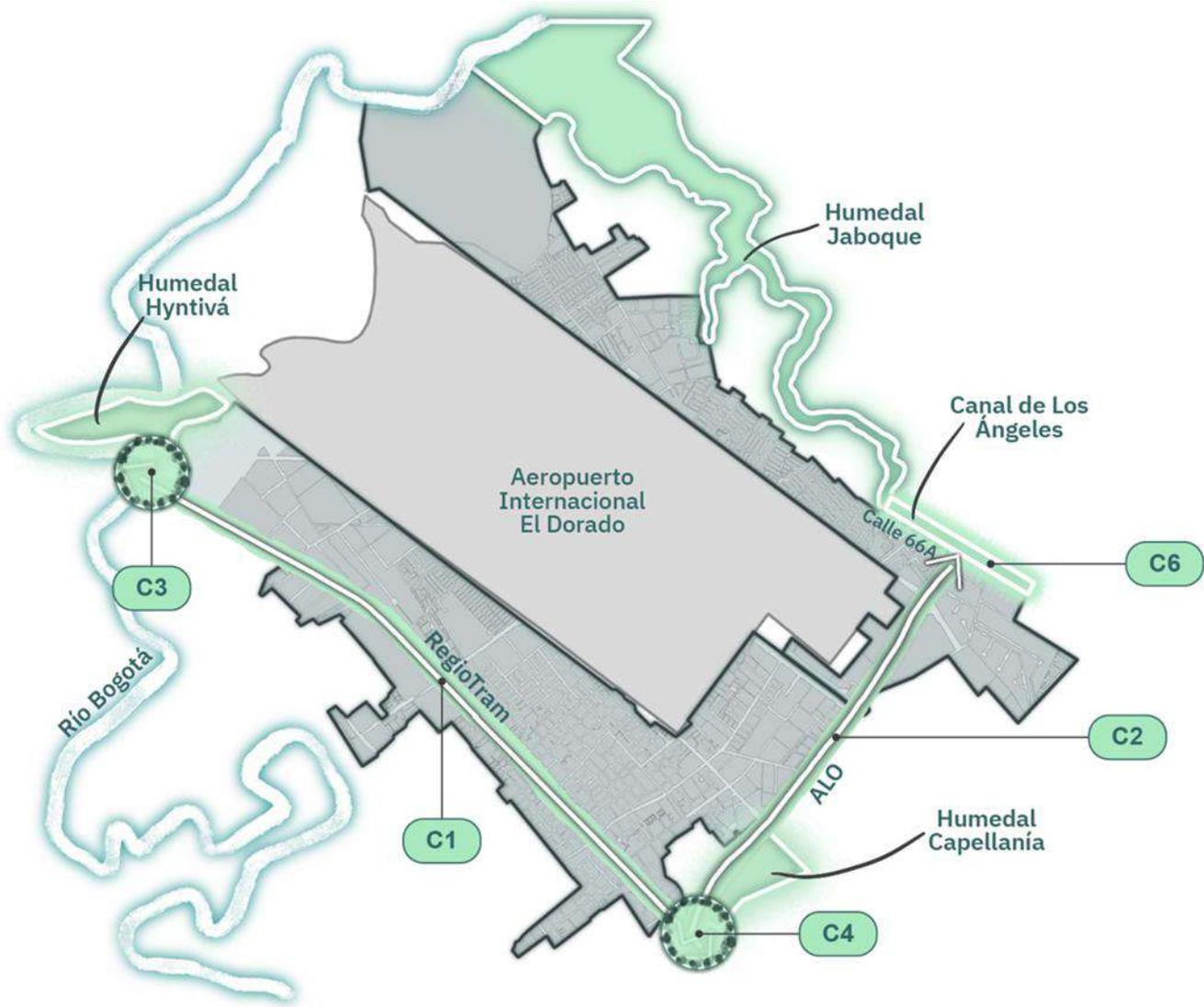


Gráfico 6. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.1.2 D2 - Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente

Generación de espacio público nuevo y cualificación del espacio público existente con el fin de aumentar el espacio público efectivo por habitante en el territorio, consolidando el espacio público peatonal y para el encuentro, a través de la Red de Parques del Río Bogotá y las Áreas complementarias para la adaptación al cambio climático, junto con la generación de parques de proximidad. Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Metros cuadrados de espacio público efectivo generado.
- Metros cuadrados de espacio público intervenido (renaturalizados y/o reverdecidos).

3.1.2.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 07	Generación de espacios públicos peatonales y para el encuentro asociado al Área de Integración Multimodal - AIM, la cual se propone relocalizar en la estación del Regiotram de la Carrera 97 con Avenida Ferrocarril.	Corto Plazo
Condición 08	Generación de mínimo 5 hectáreas de parques y espacio público en el ámbito de Puerta de Teja, derivado de los procesos de renovación y revitalización urbana previstos, priorizando el frente de la Avenida longitudinal de Occidente.	Mediano Plazo
Condición 09	Generación de mínimo 5 hectáreas de espacio público en el frente del corredor verde del Regiotram, haciendo especial énfasis en los cruces de la Carrera 116 con la estación de RegioTram CATAM, Carrera 106, Carrera 100 y Carrera 97.	Corto Plazo
Condición 10	Renaturalizar y reverdecer el Parque Atahualpa.	Corto Plazo
Condición 11	Generación de mínimo 5 Hectáreas de espacio público en el ámbito de Fontibón San Pablo.	Corto Plazo
Condición 12	Renaturalizar y reverdecer el Parque lineal de Álamos.	Corto Plazo
Condición 13	Generación de mínimo 10 Hectáreas de nuevo espacio público efectivo en Porta, que permita separar las zonas logísticas de las zonas residenciales	Mediano Plazo
Condición 14	Generación de mínimo 2 Hectáreas de nuevo espacio público en la zona de Eje Engativá.	Mediano Plazo

Tabla 2. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación de Espacio Público en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

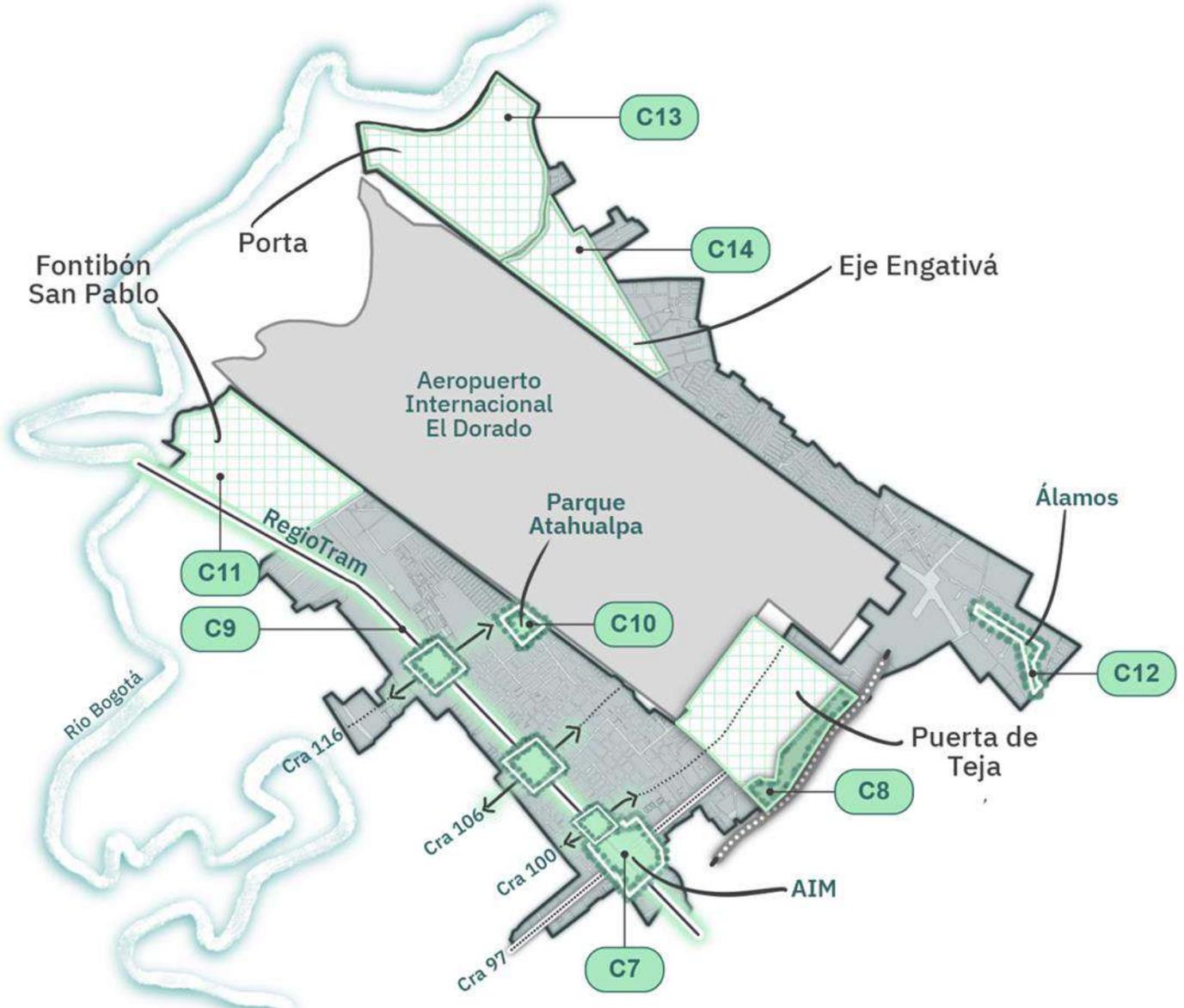


Gráfico 7. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación Espacio Público en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.1.3 D3 - Mitigación del riesgo tecnológico derivado de la infraestructura de transporte de hidrocarburos

Desarrollo de medidas de mitigación para los proyectos inmobiliarios en el sector de Eje Regiotram y sobre la Avenida Ferrocarril por riesgo tecnológico derivado de la infraestructura de transporte de hidrocarburos proyectada sobre esta vía. Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Número de personas en el ámbito de la Actuación Estratégica expuestas a altos niveles de ruido.
- Número de viviendas localizadas en alto riesgo no mitigable (riesgo tecnológico y de inundación).

3.1.3.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 15	Los proyectos inmobiliarios previstos en el sector de Eje Regiotram y en general sobre la Av. Ferrocarril deberán contar con sus respectivos estudios de riesgo tecnológico, garantizando su armonización con los lineamientos dados por el IDIGER y ZENIT.	Largo Plazo
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

Tabla 3. Condiciones D3 – Reverdecer. Riesgos tecnológicos en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

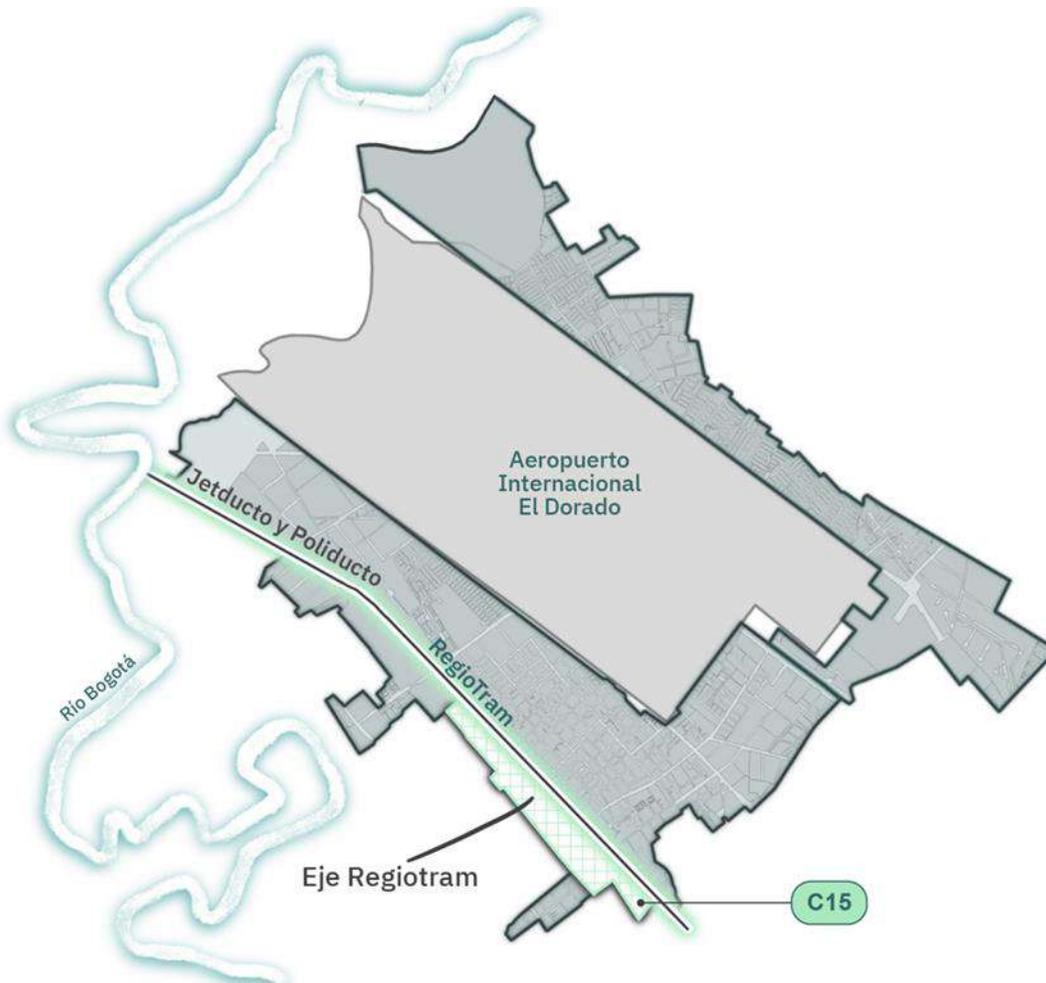


Gráfico 8. Condiciones D3 – Reverdecer. Mitigación del riesgo tecnológico en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.2 Cuidado

Objetivo específico asociado:

Consolidar las redes de soportes urbanos del Distrito Aeroportuario con la provisión de equipamientos híbridos y/o multifuncionales con servicios y actividades complementarias para garantizar la presencia del sistema del cuidado y servicios sociales.

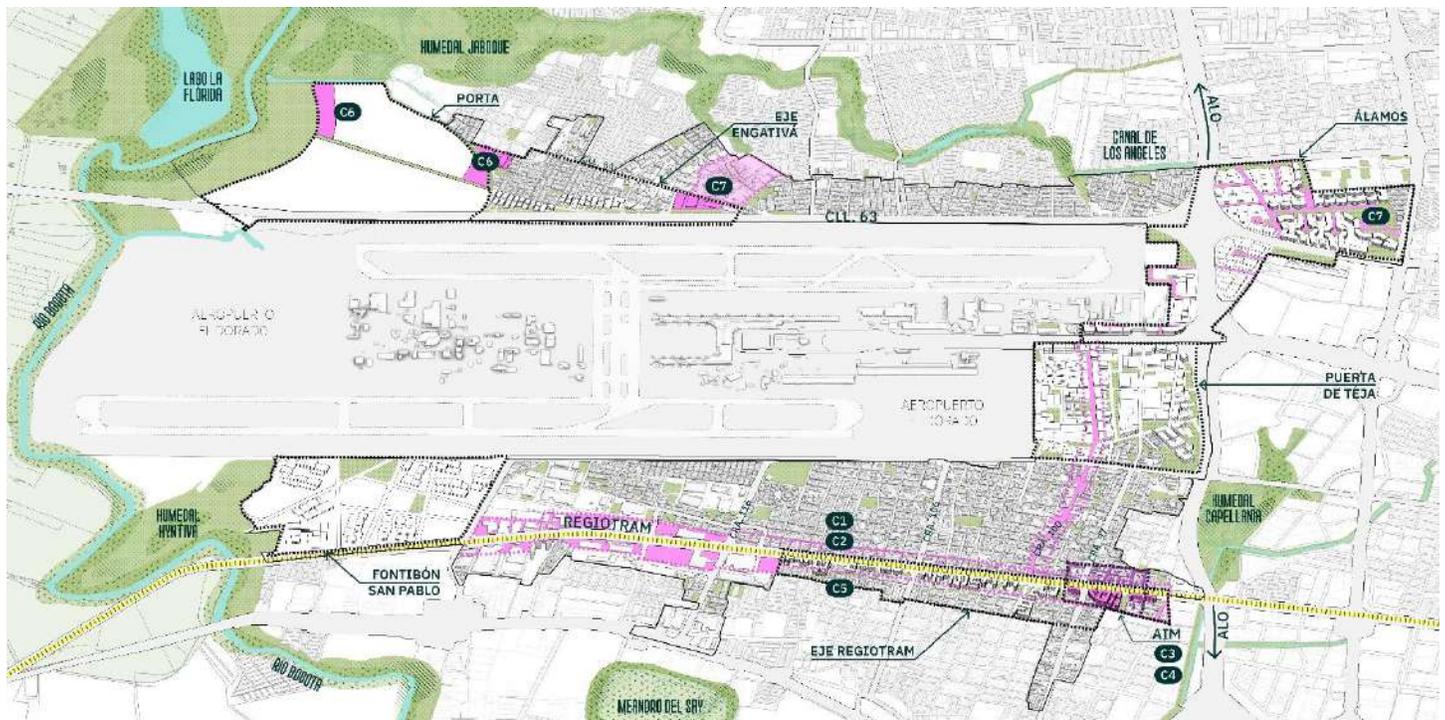


Gráfico 9. Proyección – Pilar Cuidado AEDA
 Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D4 - Generación de equipamientos multifuncionales de servicios sociales y del cuidado

D5 - Cualificación de equipamientos existentes en el ámbito de la AE

3.2.1 D4 - Generación de equipamientos multifuncionales de servicios sociales y del cuidado

Generación de áreas y construcción de equipamientos multifuncionales e híbridos para el cuidado, para aumentar la oferta de servicios por habitante. Adicionalmente a los servicios identificados a continuación, para la generación de equipamientos, se deberá evaluar la necesidad de equipamientos de Bienestar y Cuidado Animal, de Servicios Ambientales y de Servicios de apoyo a la producción y al desarrollo rural, siendo importantes en el marco del acuerdo “Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca”, aprobado por la Asamblea Departamental de Cundinamarca (Ordenanza 85 de 2022) y el Consejo de Bogotá (Acuerdo 858 de 2022).

La generación de equipamientos mencionados debe atender el desarrollo de programas y proyectos como el de corazones productivos y los distritos creativos (Áreas de Desarrollo Naranja) para ser complementarios a esta estrategia, especialmente en la zona más cercana al centro fundacional de Fontibón, priorizando la localización de espacios culturales en esta área.

El Equipamiento Cultural que se construya en Fontibón deberá tener un Área aproximada de 10.000 m², que permita el desarrollo de espacios para prácticas culturales, de formación artística, y puede ser una Biblioteca de escala metropolitana, u Teatro o un auditorio.

Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Metros cuadrados construidos de equipamientos (cuidado y sociales).

3.2.1.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Construcción de un Centro hospitalario de mediana o alta complejidad sobre la Avenida Ferrocarril, entre Carrera 100 y Carrera 116.	Mediano Plazo
Condición 02	Construcción de un Centro recreo deportivo y cultural de carácter estructurante sobre la Avenida Ferrocarril entre la Carrera 100 y la Carrera 116.	Mediano Plazo
Condición 03	Construcción de un equipamiento de seguridad de carácter estructurante, en el entorno de la AIM.	Largo Plazo
Condición 04	Construcción de un SUPERCADÉ o servicios de administración pública de carácter estructurante en el entorno de la AIM.	Largo Plazo
Condición 05	Construcción de un nodo de equipamientos de proximidad en Fontibón.	Mediano Plazo
Condición 06	Construcción de un nodo de equipamientos estructurante que incluya oferta de servicios de educación técnica, tecnológica y superior, y un Centro de Desarrollo Comunitario y otros servicios de integración social en el sector Porta.	Mediano Plazo
Condición 07	Construcción de 2 nodos de equipamientos incluyendo servicios de proximidad de educación básica, primaria y secundaria; servicios de salud ambulatorios, culturales, de integración social y servicios de seguridad tipo CAI y Estaciones de Bomberos en Engativá.	Corto/Mediano Plazo

Tabla 4. Condiciones D4– Cuidado. Generación de equipamientos en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

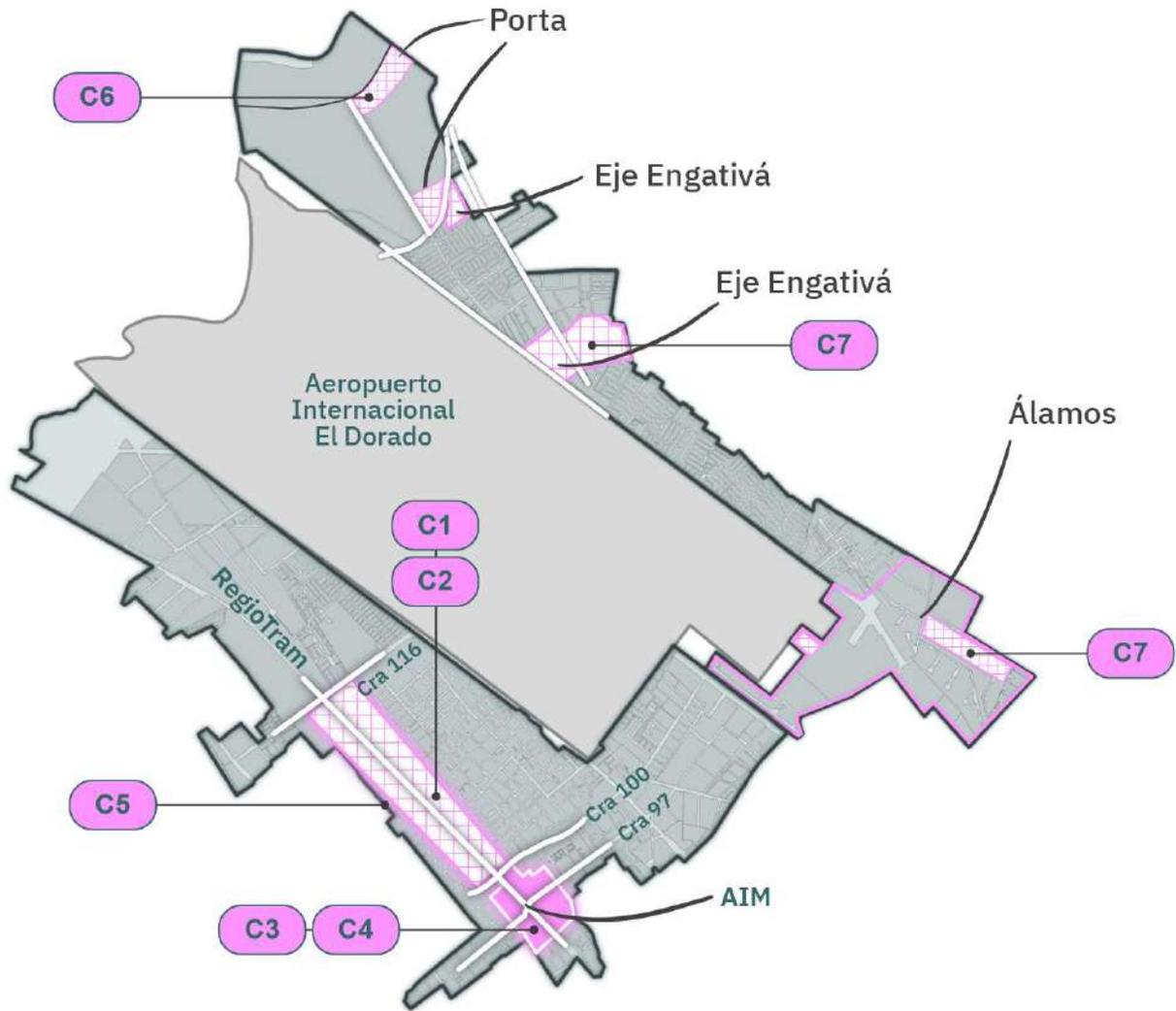


Gráfico 10. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos en Sector Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.2.2 D5 - Cualificación de equipamientos existentes en el ámbito de la AE

La ejecución de la AEDA deberá garantizar la adecuación, recualificación y posible traslado de equipamientos existentes por condiciones de riesgo por ruido, estructurales, capacidad y/o calidad, en el entorno de la Avenida Ferrocarril. Esta directriz le apunta a mejorar un indicador:

- Metros cuadrados cualificados de equipamientos (cuidado y sociales).

3.2.2.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 08	Adecuación y recualificación de equipamientos existentes por condiciones de riesgo derivado del transporte de hidrocarburos, por ruido, estructural, capacidad y/o calidad.	Largo Plazo
Condición 09	Traslado de equipamientos en condiciones de riesgo derivado del transporte de hidrocarburos, por ruido, estructural, capacidad y/o calidad.	Largo Plazo

Tabla 5. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos en Sectores Fontibón y Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

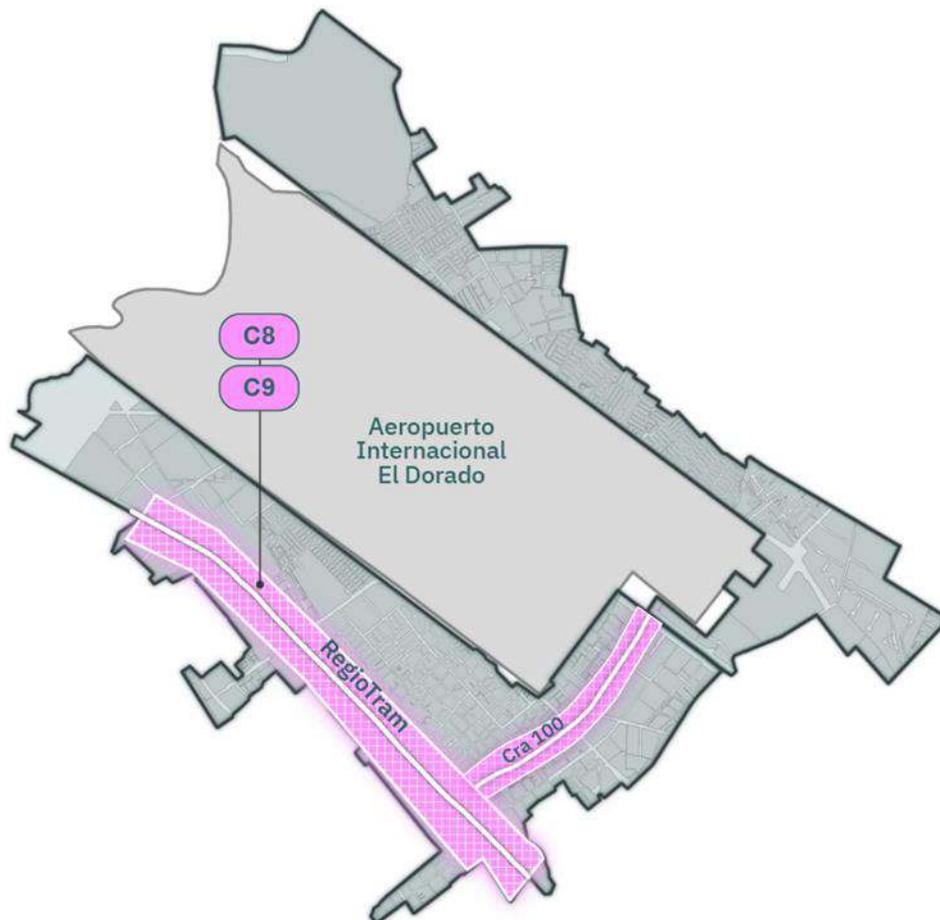


Gráfico 11. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos en Sector Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.3 Reactivación Económica

Objetivo específico asociado:

Promover la conformación de plataformas de servicios especializados de alta jerarquía, logísticos y empresariales, vinculadas a la operación aeroportuaria, a partir de la consolidación del circuito logístico aeroportuario desde su escala regional, distrital y local para optimizar los procesos productivos de Bogotá y la región, y de la reconversión de uso de suelo residencial en el área de influencia aeroportuaria directa, mejorando la calidad de vida de los habitantes del sector y optimizando la operación aeroportuaria.

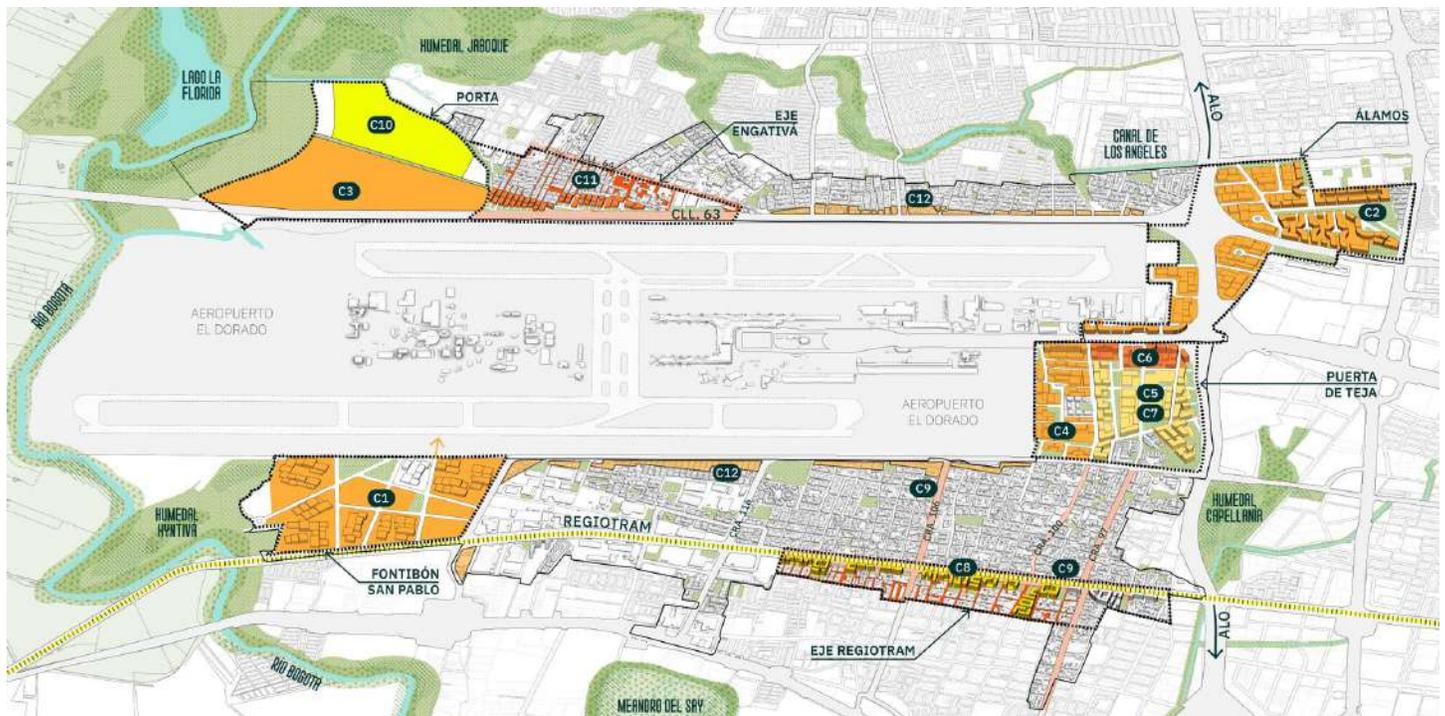


Gráfico 12. Proyección – Pilar Reactivación Económica AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D6 - Consolidación de centros empresariales e Infraestructuras de Logística Especializada

D7 – Conformación del Centro aduanero de distribución e innovación

D8 - Configuración de ejes de vitalidad y proximidad

3.3.1 D6 - Consolidación de centros empresariales e Infraestructuras de Logística Especializada

En la Zona de Influencia Directa Aeroportuaria del Aeropuerto Internacional El Dorado, señalada en el mapa de Áreas de Actividad, se revisará la posibilidad que, en el marco de la reglamentación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario, se permita precisar normas urbanísticas relacionadas con espacio público, trazado vial, configuración de manzanas asociadas a usos de logística y distribución. Lo anterior, teniendo en cuenta la relevancia y posicionamiento del AIED respecto al transporte de carga en América Latina.

La formulación de la AE deberá garantizar la generación y desarrollo de Infraestructura Logística Especializada Aeroportuaria en el sector de Fontibón San Pablo, asociada al corredor de carga de la Calle 13, las Avenidas TAM y La Esperanza, la nueva zona de almacenamiento de combustibles del AIED y un posible acceso exclusivo de carga al AIED sobre La Esperanza entre la Avenida TAM y el Río Bogotá. Además, deberá buscar el desarrollo del centro empresarial y sector de Infraestructura Logística Especializada Aeroportuaria en el sector de Álamos, asociada al corredor de carga de la Calle 63, ALO y Calle 26, planteando la Transversal 93 como vía exclusiva para transporte de carga.

Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Porcentaje (%) de áreas de desarrollo destinadas a Actividades Económicas Afines a la Actividad Aeroportuaria.
- Metros cuadrados construidos para reconversión de uso suelo residencial a usos compatibles con la actividad aeroportuaria.
- Indicador ISE (Indicador de Seguimiento a la Economía).
- Número de pasajeros transportados por el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- Número de toneladas de carga transportada por el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- Número de operaciones aéreas realizadas por el Aeropuerto Internacional El Dorado.

3.3.1.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Desarrollo del sector Fontibón San Pablo como Infraestructura Logística Especializada Aeroportuaria, en un área de más de 40 hectáreas que posibilitan la creación de una nueva Zona Franca.	Corto Plazo
Condición 02	Ecosistema empresarial y sector de Infraestructura Logística Especializada Aeroportuaria en Álamos, incluyendo el Sector Engativá-Fontibón 48.	Mediano Plazo
Condición 03	Nodo de integración regional. Actividades de Logística y Distribución en el sector de Porta con frente a la Calle 63, que se encuentra afectado por el área de influencia directa aeroportuaria.	Corto Plazo
Condición 12	Transformación de los frentes residenciales de los corredores logísticos de la Calle 63, Av. La Esperanza y Av. Tam a usos complementarios a la actividad aeroportuaria.	Mediano Plazo

Tabla 6. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

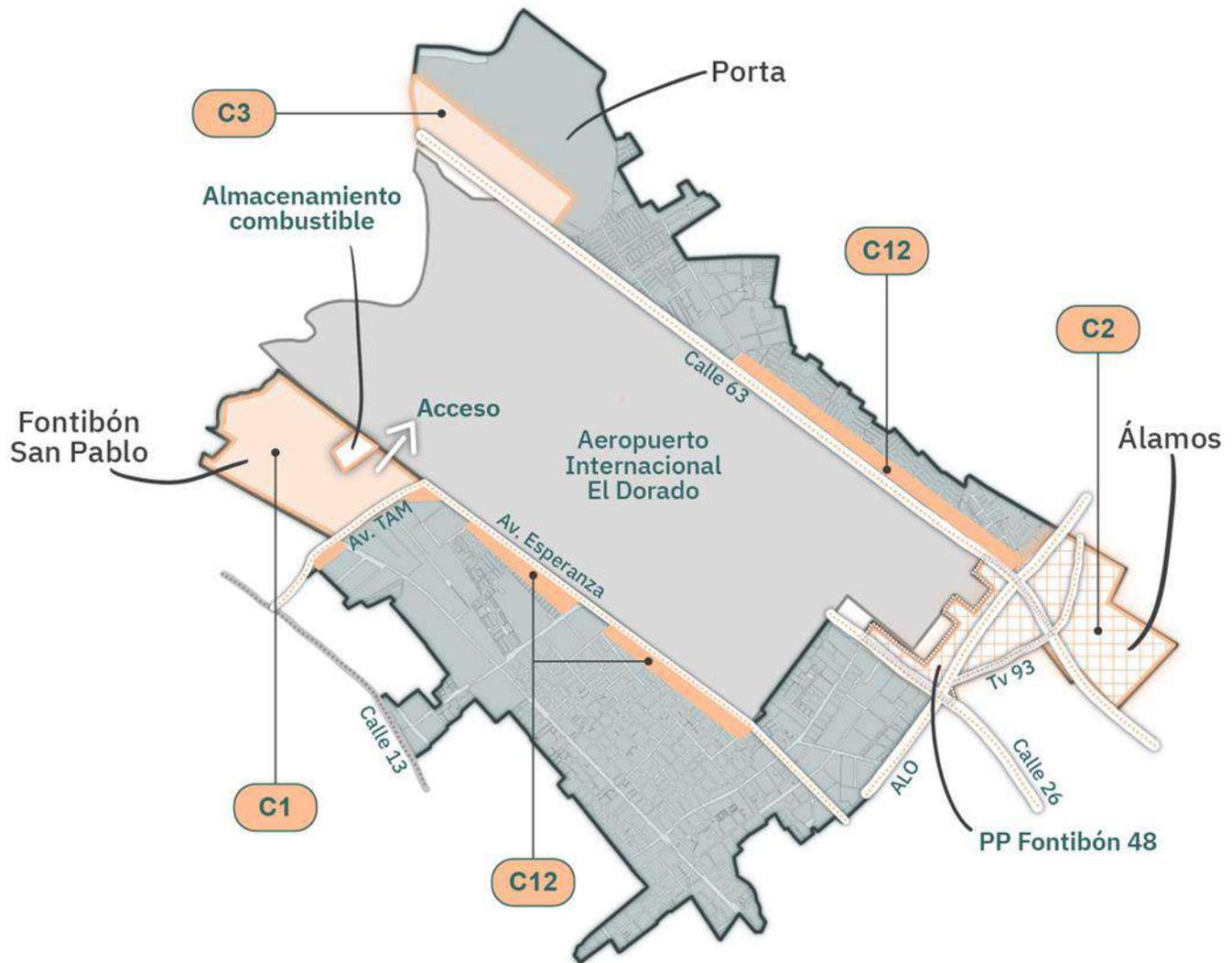


Gráfico 13. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.3.2 D7 – Conformación del Centro aduanero de distribución e innovación

Se debe hacer un piloto de renovación urbana en el sector de Puerta de Teja para la reconversión gradual de áreas con uso residencial por condiciones de riesgo por ruido del área de influencia aeroportuaria del AIED. El objetivo será consolidar usos de actividades económicas capitalizando el desarrollo de la Carrera 103 como corredor exclusivo de carga y promoviendo un centro aduanero y de distribución asociado al Aeropuerto El Dorado, una zona de KPO, BPO y ITO asociada al corredor verde de la Avenida Longitudinal de Occidente, así como la generación de un HUB hotelero asociado a la Avenida El Dorado. Es una estrategia que debe solucionar los conflictos por uso del suelo. Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Número Empleos generados en el ámbito de la Actuación Estratégica Frente al potencial de generación de empleo.
- Empleo Formal (PILA 2021)
- Tasa de informalidad (EM 2021)

3.3.2.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 04	Desarrollo del sector Puerta de Teja como Centro Aduanero y de Distribución e Innovación en el entorno de la Carrera 103 entre Avenida Esperanza y Calle 26, y sobre el corredor de la ALO.	Corto Plazo
Condición 05	Desarrollo de zona de KPO, BPO, ITO. E-commerce, Logística y distribución en la zona comprendida entre Cra 100 y ALO y Av. Esperanza y Calle 25G, para la creación de 2000 empleos.	Mediano Plazo
Condición 06	Generación de un HUB hotelero y usos conexos asociado a la Avenida El Dorado en cercanías al aeropuerto. Eje de hoteles y turismo sobre el corredor de la calle 26 entre Cra 103 y ALO. Producto turístico para pasajero en escala.	Corto Plazo
Condición 07	El sector de Puerta de Teja deberá ser el piloto de la política de protección a moradores mediante la puesta en marcha del traslado de residentes en condiciones de riesgo por ruido. Se prevé reubicar aproximadamente 2.000 viviendas a largo plazo.	Largo Plazo

Tabla 7. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

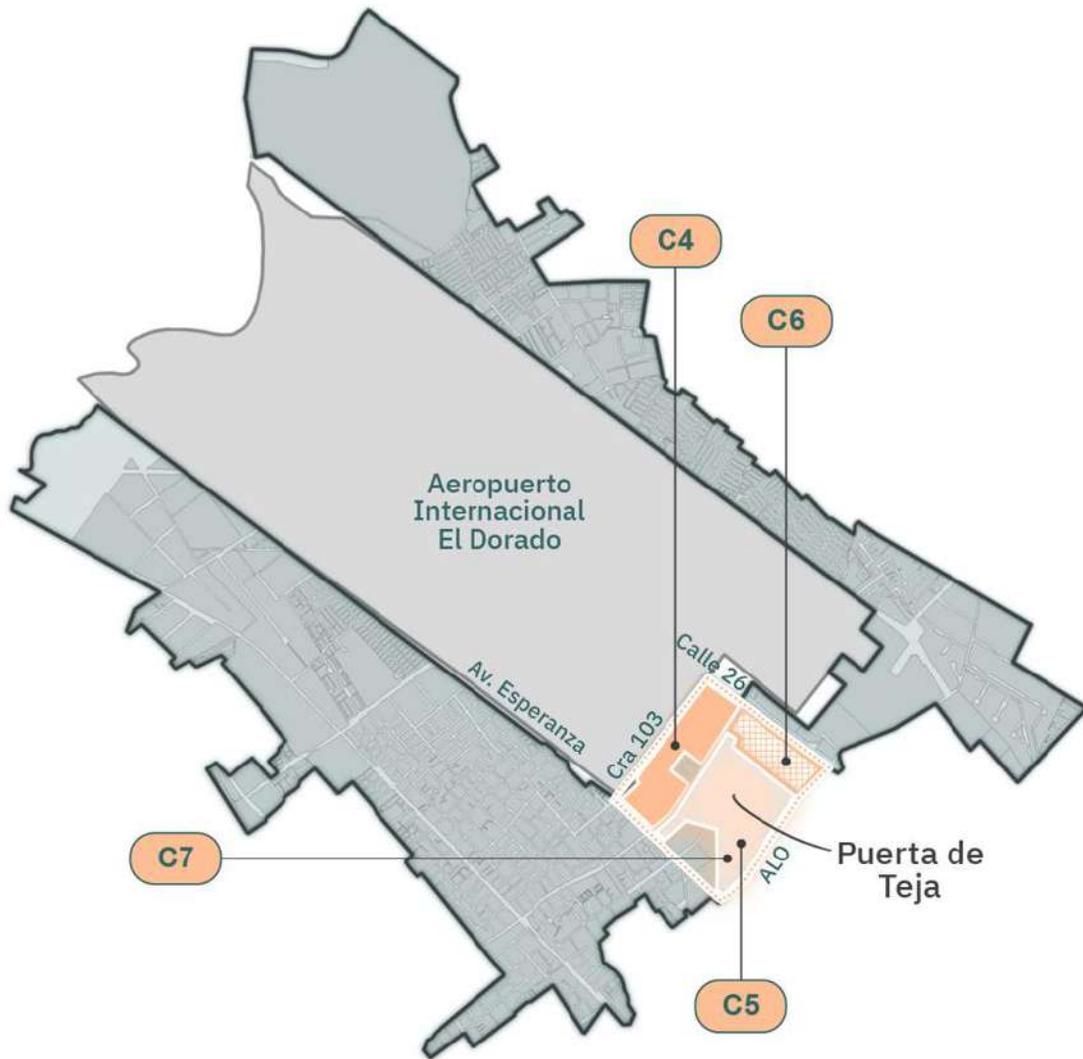


Gráfico 14. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.3.3 D8 - Configuración de ejes de vitalidad y proximidad

Revitalización urbana alrededor de los sectores estratégicos Porta, Eje Engativá, y Eje Regiotram para la generación de oferta de vivienda nueva, ejes comerciales, turísticos, culturales, deportivos, recreativos y de servicios, para el traslado de los residentes del área de influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado. Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Cantidad de viviendas generadas
- Indicador de déficit habitacional cuantitativo.
- Indicador de déficit habitacional cualitativo.

3.3.3.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 08	Proyecto de Vivienda Social en Eje Regiotram para piloto de política de protección a moradores por medio de la generación de al menos 2.000 unidades de vivienda. Potencial estimado de viviendas de 14.813 en las manzanas con frente al costado sur de la Avenida Ferrocarril para la consolidación de la política de proximidad.	Mediano Plazo
Condición 09	Generación de ejes comerciales y de servicios sobre la Avenida Ferrocarril, Carrera 106, Carrera 100 y Carrera 97, con un potencial de 30.000m ² para la consolidación de la vitalidad urbana asociada al espacio público.	Corto Plazo
Condición 10	Proyecto de Vivienda Social en Porta con un potencial estimado de 15.000 viviendas, por fuera del área de influencia directa aeroportuaria. La oferta preferente de vivienda debe estar focalizada en los residentes del área de impacto directa del Aeropuerto con el fin de minimizar la afectación por ruido y cumplir con los niveles máximos permisibles.	Corto Plazo
Condición 11	Generación de ejes comerciales y de servicios en el sector de Eje Engativá, aprovechando el desarrollo de la 63 y su intersección con la Calle 64. Se deberá priorizar el frente a la Calle 63 para el desarrollo de actividades económicas por medio de proyectos de revitalización y renovación urbana.	Mediano Plazo

Tabla 8. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

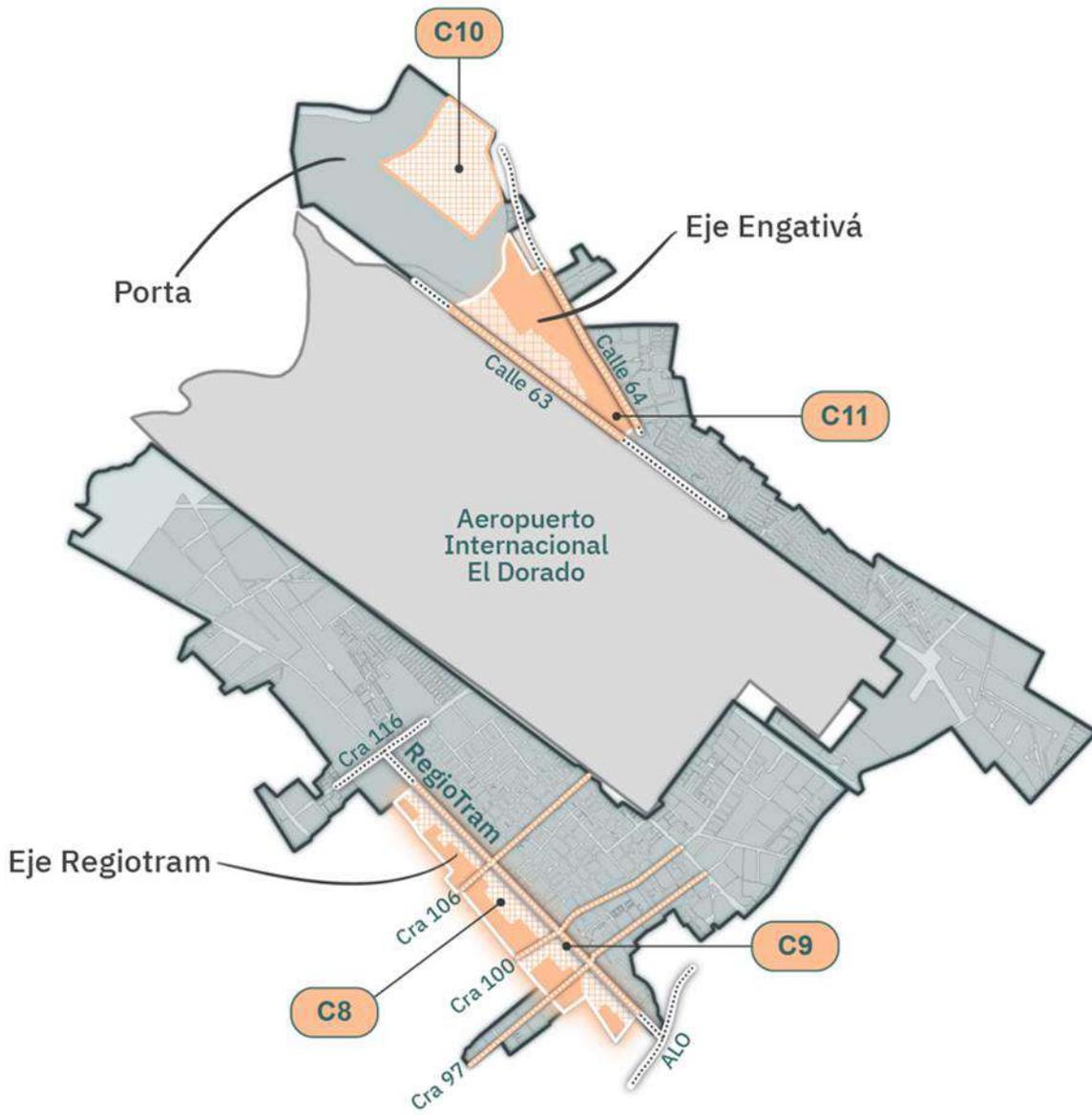


Gráfico 15. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.1 D9 - Consolidación del circuito logístico aeroportuario reconociendo su alcance regional, distrital y local que resuelva los conflictos de uso en el territorio

La formulación deberá garantizar el desarrollo del circuito logístico aeroportuario para el uso eficiente del espacio destinado a la movilidad de carga y de pasajeros, independizando las rutas y dando preferencia según la disponibilidad y configuración de los perfiles viales, articulándose con la Av. ALO Centro, la Av. José Celestino Mutis, la Calle 80, la Av. Centenario y la vía Chía-Mosquera-Girardot. Esta directriz le apunta a los siguientes indicadores:

- Porcentaje de kilómetros de corredores verdes implementados.
- Número de kilómetros de corredores de logística construidos.
- Número de conexiones de transporte masivo integrados con el Aeropuerto.
- Tiempos de desplazamiento de las ZAT del Aeropuerto respecto al resto de la ciudad.
- Tiempo de desplazamiento hacia el empleo desde cada ZAT del ámbito de la AE.

3.4.1.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Desarrollo del Corredor Verde de Alta Capacidad de Transporte y de carga y para la actividad logística de la Avenida Longitudinal de Occidente Tramo Centro	Mediano Plazo
Condición 02	Desarrollo de la Avenida La Esperanza con vocación de carga desde la Av. TAM hasta la Avenida Longitudinal de Occidente con un perfil vial tipo arterial.	Corto Plazo
Condición 03	Desarrollo de la Avenida TAM como corredor exclusivo de transporte de carga y conexión intermodal para el Regiotram occidente exclusivamente, con un perfil vial tipo arterial.	Corto Plazo
Condición 04	Ampliación de la Carrera 103 como corredor exclusivo de transporte de carga con un perfil vial tipo arterial.	Corto Plazo
Condición 05	Construcción de por lo menos un nuevo acceso exclusivo de carga al Aeropuerto Internacional El Dorado, ya sea sobre Av. Esperanza entre Av. TAM y Río Bogotá o sobre la Cra 103; y acceso por el costado occidental mediante la vía El Cerrito en Funza.	Corto Plazo
Condición 06	Restricción del paso vehículos de carga pesada sobre la carrera 100 entre Calle 13 y Av. Esperanza, la Av. Cra 116 y demás vías zonales y barriales, una vez se consolide el circuito logístico aeroportuario.	Largo Plazo
Condición 07	Consolidación de la calle 26 como la ventana internacional del país.	Mediano Plazo
Condición 08	Desarrollo de la Av. Calle 63 desde la Carrera 122 hasta Devisab asociada a la construcción de por lo menos un nuevo acceso exclusivo de carga al aeropuerto internacional el dorado	Corto Plazo
Condición 09	Desarrollo de la Transversal 93 como corredor exclusivo de transporte de carga con un perfil vial tipo arterial.	Corto Plazo

Tabla 9. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico en la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

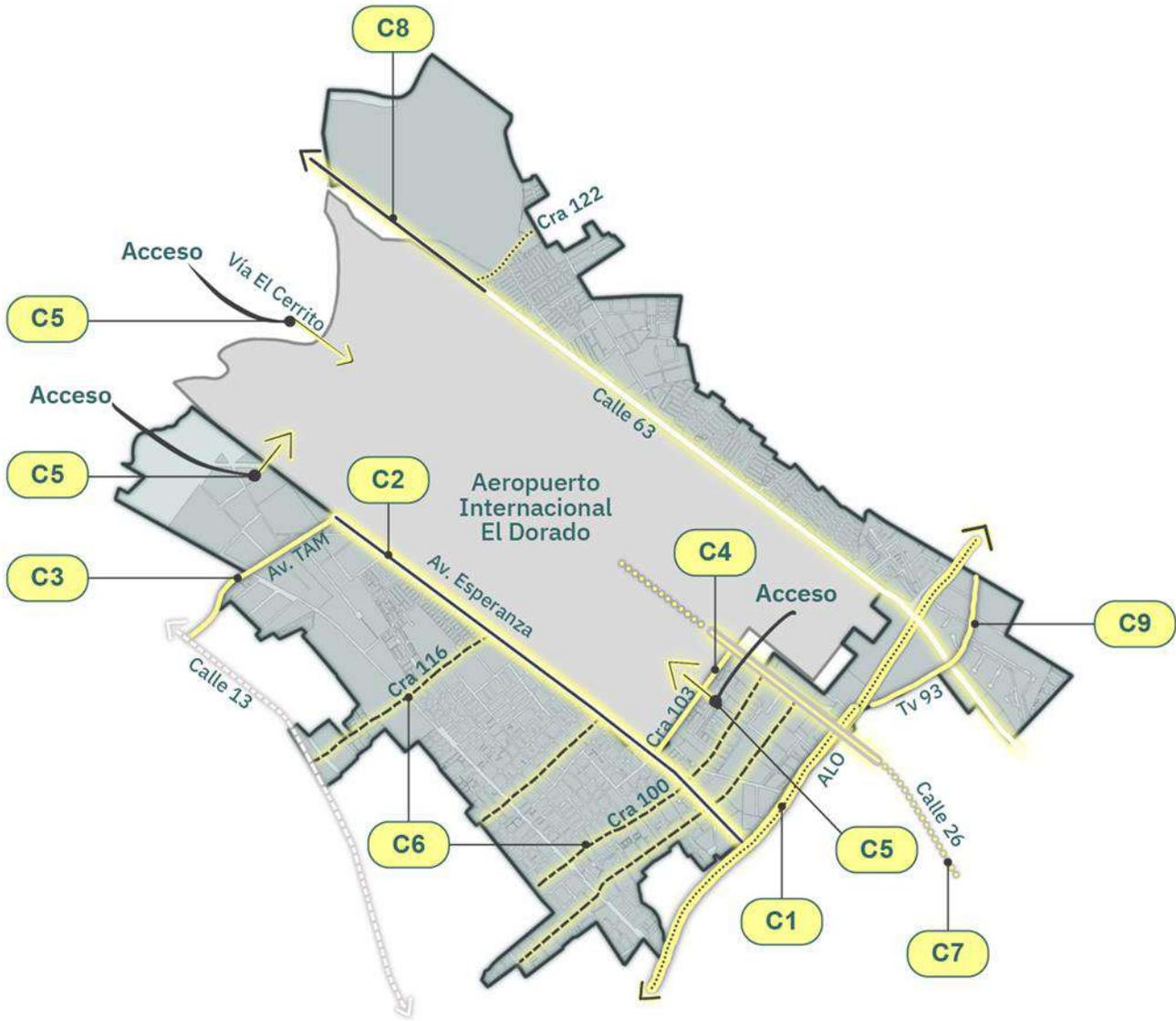


Gráfico 17. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico de la AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.2 D10 – Desarrollo de un Centro de Integración Multimodal en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Promover la conformación de un Centro de Integración Multimodal en el Aeropuerto Internacional El Dorado, que garantice la articulación funcional de esta terminal aérea con la ciudad y la región. Este nodo de transporte deberá integrar el servicio troncal de Transmilenio y el proyecto Regiotram de Occidente hasta el Aeropuerto Internacional El Dorado, promoviendo su inserción en el tejido urbano de Bogotá, aprovechando las oportunidades de revitalización urbana, intercambio modal y multimodalidad. Sus indicadores son:

- Kilómetros carril de Transmilenio construidos.
- Kilómetros de línea férrea construidos.
- Número de modos de transporte conectados con el Aeropuerto Internacional El Dorado.

3.4.2.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 10	Construcción de un Centro de Integración Multimodal en el Aeropuerto Internacional El Dorado.	Corto Plazo
Condición 11	Extensión del servicio troncal de Transmilenio hasta el Aeropuerto Internacional El Dorado.	Corto Plazo
Condición 12	Construcción del ramal del Regiotram de Occidente hasta el Aeropuerto Internacional El Dorado. (Avenida Versalles, Avenida La Esperanza, Carrera 103 y Avenida El Dorado)	Largo Plazo
Condición 13	Formulación e implementación del Áreas de Integración Multimodal - AIM asociada al corredor de RegioTram de Occidente, mediante Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS.	Largo Plazo

Tabla 10. Condiciones D10 – Movilidad. Centro de Integración Multimodal
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

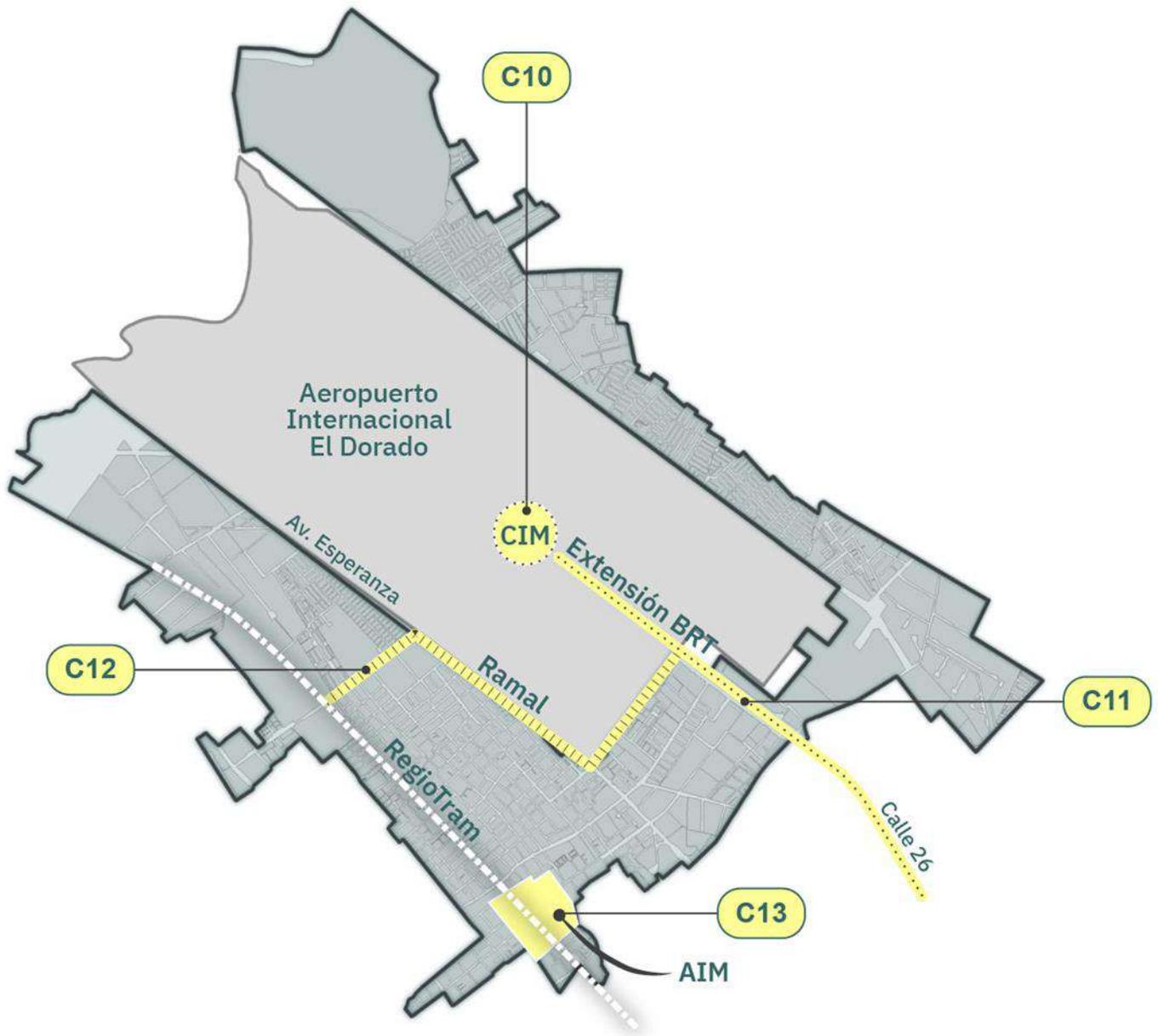


Gráfico 18 Condiciones D10 – Centro de Integración Multimodal
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.3 D11 – Implementación de la estrategia de calles completas: espacio público para la movilidad sostenible

Implementación y desarrollo de calles completas con preferencia de movilidad peatonal y micromovilidad. Implementación de mobiliario urbano para incentivar el uso de la bicicleta como ciclotalleres, cicloparqueaderos y estaciones del sistema de bicicleta compartida. Adicionalmente, se deberá garantizar el desarrollo de la red de cicloinfraestructura. Los indicadores son:

- Porcentaje (%) de malla vial local, intermedia y arterial en buen estado.
- Kilómetros de malla vial urbana consolidados.
- Número de kilómetros construidos para la bicicleta y micromovilidad.
- Cupos de cicloparqueaderos implementados.

3.4.3.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 14	Desarrollo de la Avenida Versalles (Carrera 116) desde Av. Centenario hasta Avenida La Esperanza (incluye intersecciones). Incluye articulación RT - AED	Corto Plazo
Condición 15	Desarrollo de la Cra 106 entre Esperanza y Ferrocarril. Desarrollo de la Carrera 100 como eje de vitalidad y proximidad entre la Av. Ferrocarril y la Calle 26. Desarrollo de la Av. La Esperanza.	Mediano Plazo
Condición 16	Desarrollo de la Avenida Fontibón y la Carrera 97, desde la Av. Calle 26 hasta la Calle 13 (actualmente llega hasta la Calle 25g).	Mediano Plazo
Condición 17	Desarrollo de la Calle 23d entre Carrera 100 y el Parque Atahualpa.	Corto Plazo
Condición 18	Desarrollo de la Calle 64 desde la Av. Calle 63 hasta el centro fundacional de Engativá.	Mediano Plazo
Condición 19	Desarrollo de la Carrera 122, desde la Av. Calle 63 hasta el centro fundacional de Engativá.	Mediano Plazo
Condición 20	Implementación y consolidación del Barrio Vital de Engativá Pueblo y su articulación con el ámbito de las manzanas del cuidado contempladas dentro de esta actuación estratégica.	Mediano Plazo

Tabla 11. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas– Sector Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

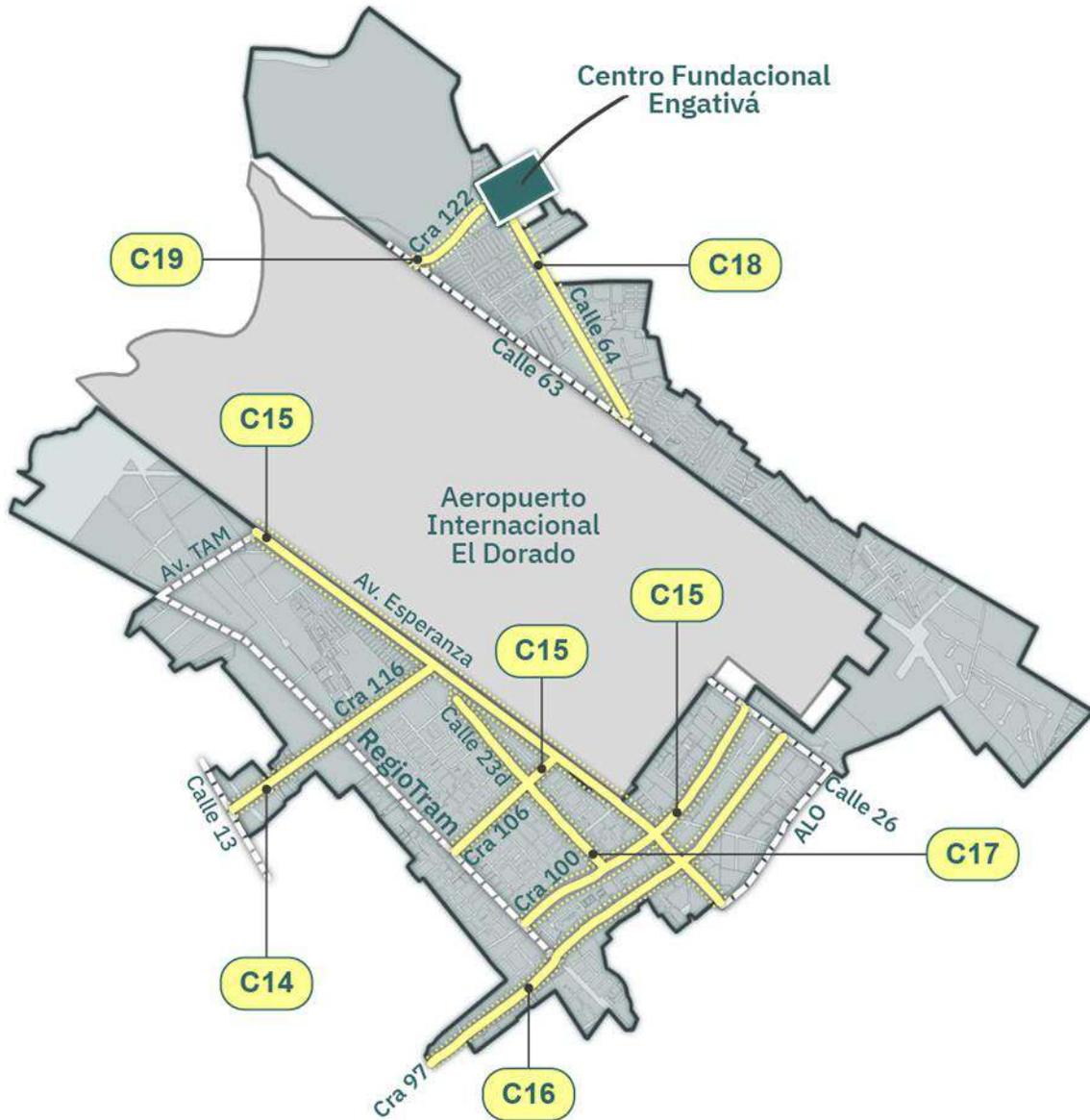


Gráfico 19. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.5 Patrimonio

Objetivo específico asociado:

Cualificar y revitalizar los elementos patrimoniales del sector, garantizando su puesta en valor en razón de la identidad y apropiación territorial de los habitantes.

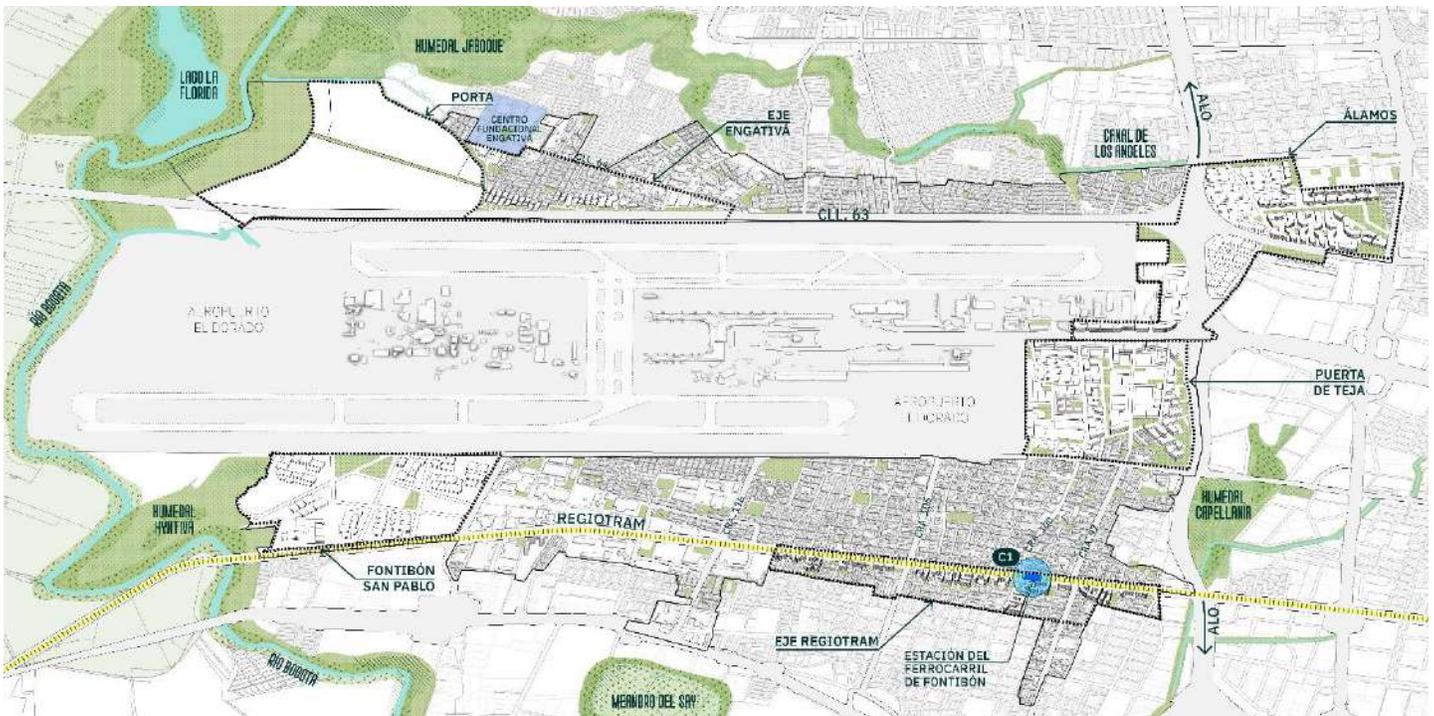


Gráfico 20. Proyección – Pilar de Patrimonio AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D12 - Cualificación y revitalización del Patrimonio cultural construido

3.5.1 D12 - Cualificación y revitalización del Patrimonio cultural construido

Intervención para la recuperación y mantenimiento de los inmuebles de interés cultural en estado de conservación. Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Metros cuadrados (M2) de recuperación y mantenimiento de inmuebles de interés cultural en estado de conservación de la Actuación Estratégica.

3.5.1.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Intervención en el bien de interés cultural Estación del Ferrocarril Fontibón declarado como BIC del ámbito Nacional en categoría Conservación Monumental, para su puesta en valor como equipamiento híbrido	Mediano Plazo
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Tabla 12. Condiciones D12 – Patrimonio construido
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

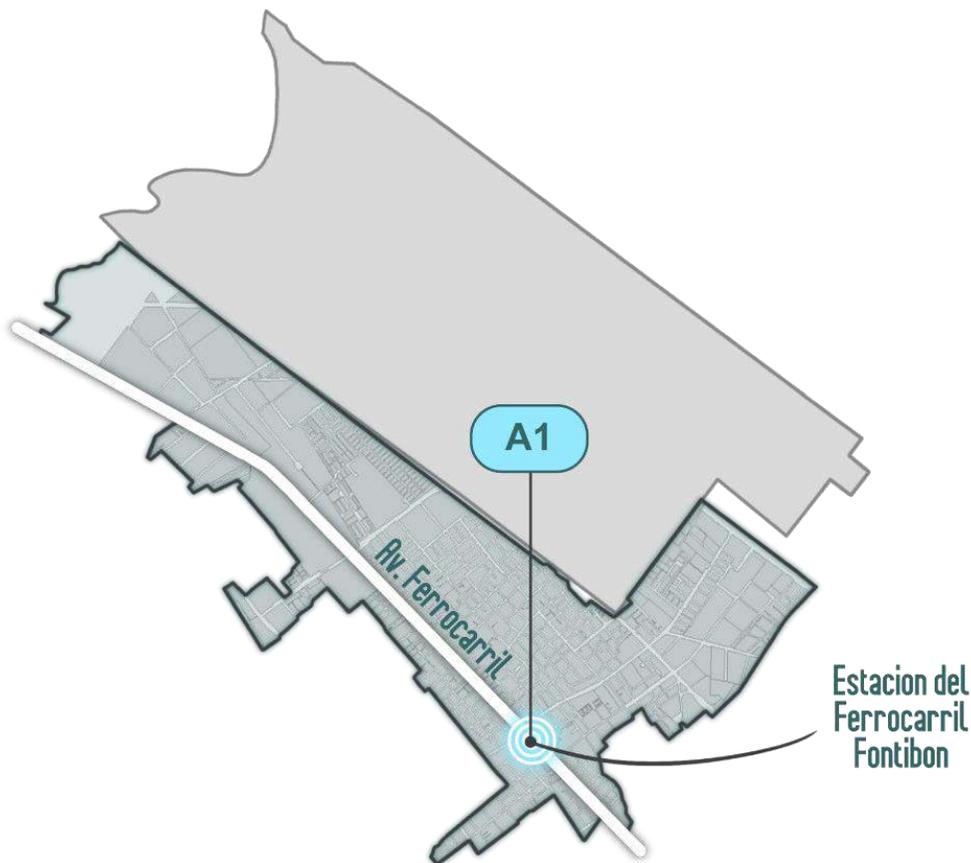


Gráfico 21. Condiciones D12 – Patrimonio construido– Sector Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.6 Ciudad Inteligente

Objetivo específico asociado:

Fortalecer el desarrollo del sector como piezas de ciudad inteligente, a través de la modernización de redes de servicios públicos y soportes urbanos al servicio de la ciudadanía, con énfasis en mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores residenciales consolidados.

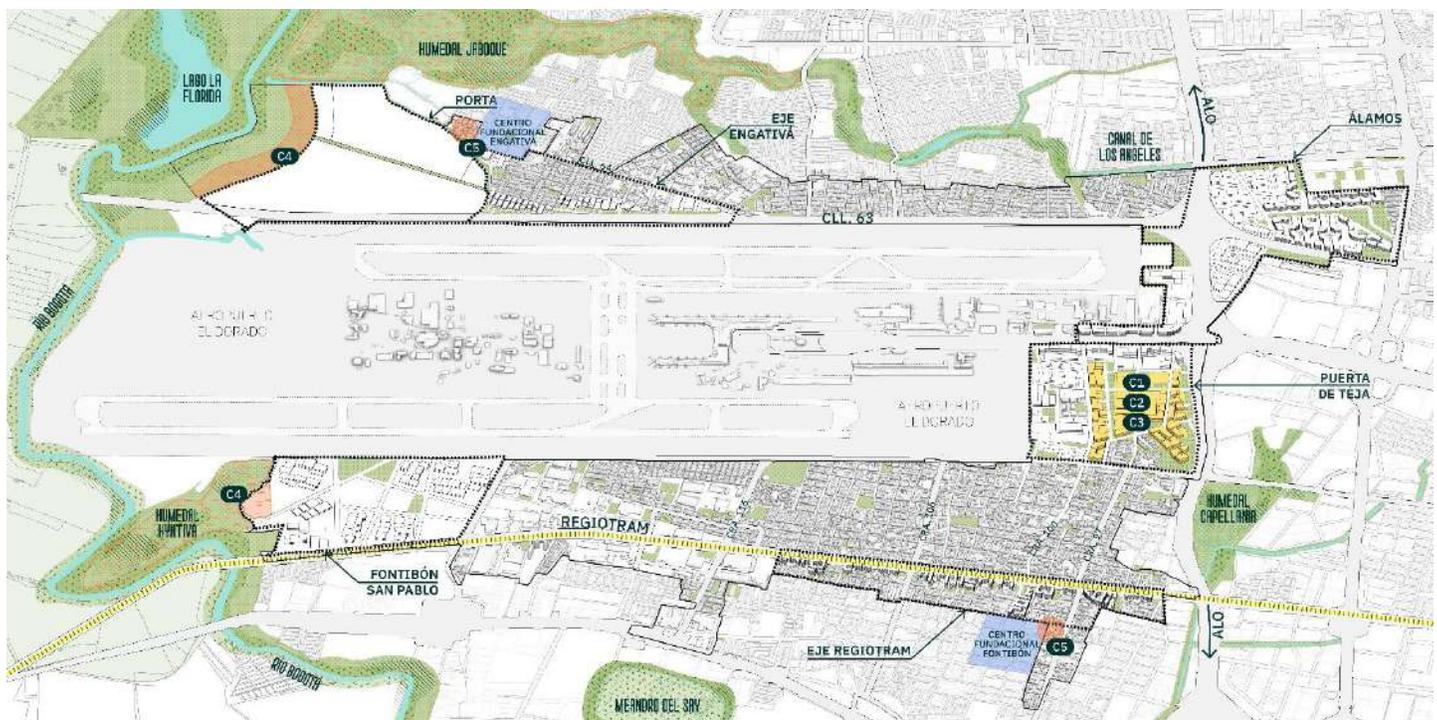


Gráfico 22. Proyección – Pilar de Ciudad inteligente AEDA
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D13 - Conformación de un HUB de conocimiento e innovación aeroportuaria

D14 - Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos

3.6.1 D13 - Conformación de un HUB de conocimiento e innovación aeroportuaria

Generación de un clúster de conocimiento e innovación en actividades relacionadas con el sector aeroportuario basado en la investigación y capacitación.

3.6.1.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Centro de Innovación e investigación aeroportuaria en Puerta de Teja.	Mediano Plazo
Condición 02	Programas de capacitación relacionadas con el sector aeroportuario Puerta de Teja (vinculación del SENA).	Corto Plazo
Condición 03	Centros de simulación de vuelo de aerolíneas en Puerta de Teja.	Corto Plazo

Tabla 13. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

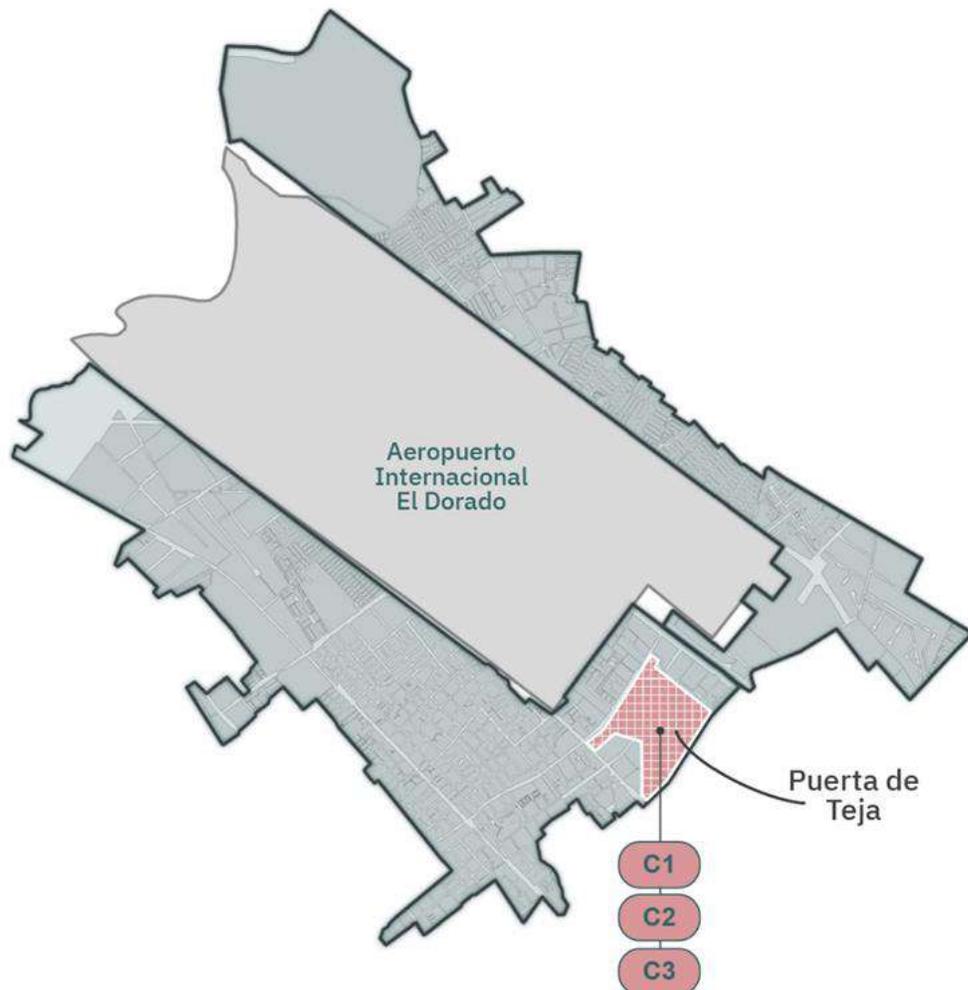


Gráfico 23. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.6.2 D14 - Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos

La formulación debe desarrollar las estrategias de mejoramiento para la gestión inteligente del territorio, como la capacidad de las redes de acueducto y alcantarillado a través de optimización de redes, y aprovechamiento de aguas lluvias mediante proyectos de SUDS de la mano con las empresas prestadoras de servicios públicos. Adicionalmente, se deberán analizar estrategias para la modernización de las redes de soportes urbanos públicos asociado a las intervenciones de calles completas y los proyectos urbanísticos. Lo anterior, busca reducir la dependencia de fuentes de energía convencionales en equipamientos mediante la promoción de soluciones de climatización bajas en emisiones y energéticamente eficientes.

Una ciudad inteligente debe poner la tecnología al servicio de la ciudadanía con un diseño urbano flexible que garantice la eficiencia del consumo de energía eléctrica y térmica, el manejo de residuos que promuevan la economía circular, la gestión del acceso universal a internet a través de redes de fibra óptica, la modernización del alumbrado pública con el cambio de Luminarias a tecnología LED, el soterramiento de redes de servicios públicos, y el desarrollo de infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.).

Adicionalmente, se deberá atender los lineamientos mencionados en los oficios de las empresas de servicios públicos y de las autoridades correspondientes como consultas técnicas:

- Radicados de salida de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá: 1020001-S-2022-329212 (Fontibón), 1020001-S-2022-324519 (Engativá) y Memorando interno 25510-2021-0743
- Radicado SDP de oficio de ENEL Codensa: 1-2022-146860
- Radicado de salida de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos: 20225000239111

Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

- Kilómetros de SUDS implementados en el ámbito de la Actuación Estratégica.

3.6.2.1 Condiciones para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 04	Sistema de SUDS para la captación y transporte de agua que alimente los humedales.	Mediano Plazo
Condición 05	Identificar una localización donde se pueda garantizar la construcción de las subestaciones de potencia eléctrica de Alta a Media Tensión en Fontibón y Engativá	Mediano/largo Plazo

Tabla 14. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS– Sector Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

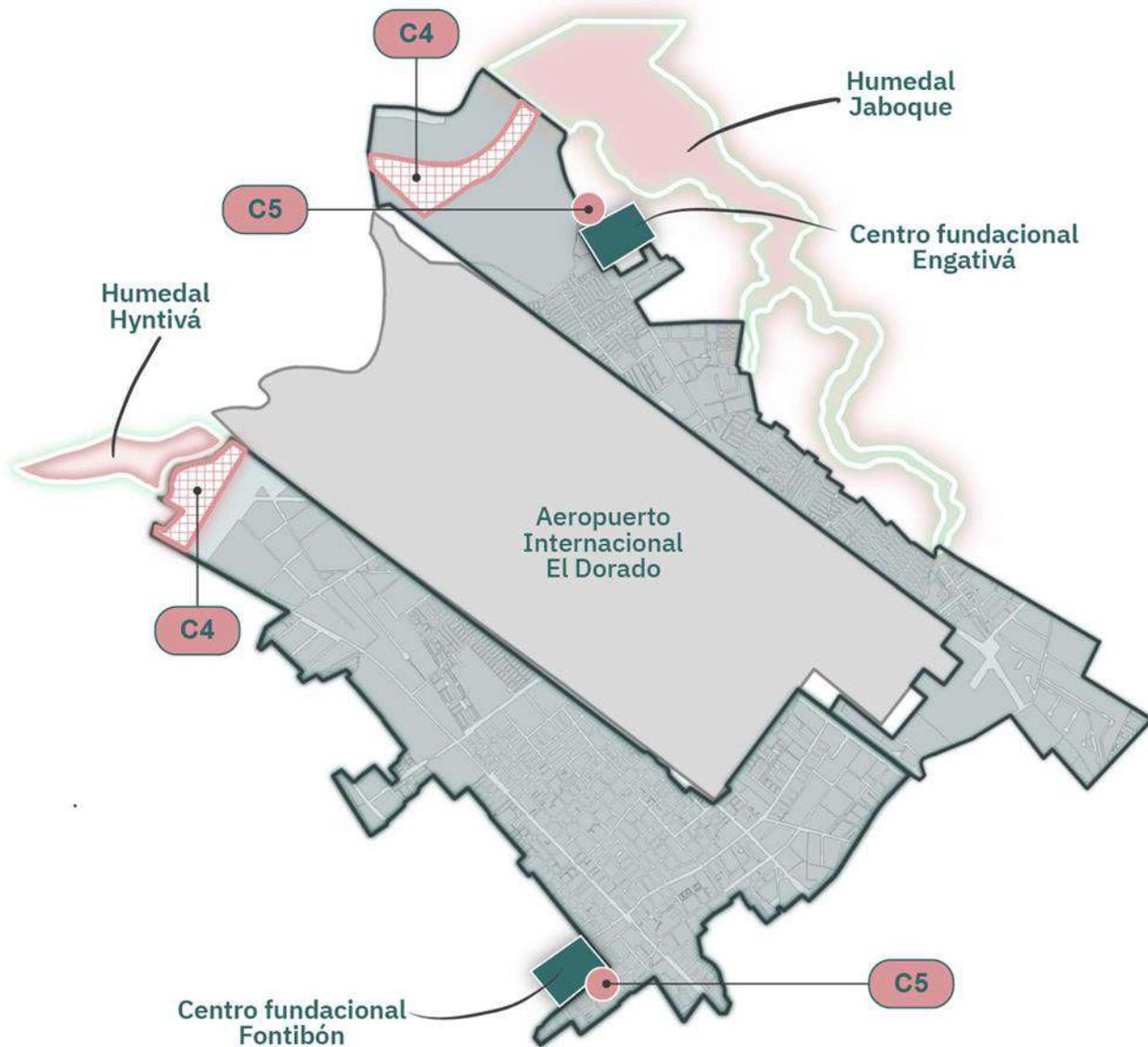


Gráfico 24. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS– Sector Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Se debe contemplar la posibilidad de desarrollar infraestructuras para la provisión de energía térmica para proveer sistemas de aire acondicionado, refrigeración, calefacción y ventilación mecánica. El desarrollo potencial de este tipo de actividad debe ser acorde con la disponibilidad de suelo y recursos para su implementación.

Se debe evaluar el uso de Iluminación eficiente en espacios exteriores (luminarias públicas de bajo consumo) y luminarias exteriores de edificaciones. Esto se hará para brindar una adecuada iluminación en el momento que se utilice, entendiendo que la reducción de iluminación favorece las condiciones ambientales exteriores al reducir la alteración de las dinámicas de la fauna de la ciudad, pero siempre con la perspectiva de los impactos potenciales en materia de seguridad ciudadana.

3.6.2.2 Condiciones transversales para la formulación de proyectos urbanísticos

Condición 01	Configuración de redes de fibra óptica que permitan el acceso universal a internet.	Mediano/Largo Plazo
Condición 02	Modernización del alumbrado público con el cambio de Luminarias a tecnología LED como mínimo en todos los proyectos nuevos.	Mediano/Largo Plazo
Condición 03	Elaboración de un diagnóstico de condiciones hidráulicas y estructurales de la infraestructura de red local de alcantarillado sanitario.	Mediano/Largo Plazo
Condición 04	Garantizar el desarrollo de las redes matrices y locales de servicios acueducto y alcantarillado sanitario y pluvial requeridas para atender los usos que se desarrollarán en el territorio.	Mediano/Largo Plazo
Condición 05	Soterramiento de las redes de servicios públicos de energía, alumbrado público y telecomunicaciones.	Mediano/Largo Plazo
Condición 06	Desarrollo de la infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.).	Mediano/Largo Plazo
Condición 07	Formular la estrategia de aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD).	Mediano/Largo Plazo
Condición 08	Incorporación de ECAS dentro del proyecto que mitiguen los impactos y vinculen a los actores de la zona.	Mediano/Largo Plazo

Tabla 15. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. Servicios públicos
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.7 Directrices de Gestión, Financiación y Gobernanza

3.7.1 D15 - Definición y Desarrollo de una instancia de coordinación y toma de decisiones que promueva la consolidación de la Ciudad-Aeropuerto, que vincule los diferentes niveles de gobierno y el concesionario aeroportuario, y que facilite y promueva la inversión de gremios y privados.

Esta instancia para la Ciudad-Región-Aeropuerto debe concretar consensos sobre el proceso de expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado, ponderando las variables territoriales tanto como las operacionales. Asimismo, es importante que se defina una agenda que identifique y priorice proyectos conjuntos que promuevan la relación funcional del Aeropuerto con su entorno urbano – regional (más allá de los proyectos de movilidad).

A su vez, se deberá establecer un acuerdo sobre la destinación de las fuentes de financiación del Aeropuerto y su entorno (contraprestación aeroportuaria, tasa aeroportuaria, contrato de concesión, etc), incentivando la convergencia de acciones para gestionar las restricciones operacionales del Aeropuerto Internacional El Dorado, en el marco de la Licencia Ambiental.

Además, el Distrito Capital debe coordinar con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) las restricciones de los conos de proximidad y uso del suelo derivadas de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado. Lo anterior, con el fin de propiciar un entorno urbano compatible e integrado con la seguridad de la actividad aeroportuaria.

Finalmente, y no menos importante, este comité debe consolidar una marca de ciudad-región-aeropuerto que promueva y fomente la inversión, bajo un modelo de gobernanza colaborativa, pionero en el continente.



Gráfico 25. D15 – Gobernanza. Actores que deben ser parte de la AEDA.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.7.2 D16 - Definición de agenda con los actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.

En el marco de esta directriz se debe validar los intereses, expectativas, nivel de incidencia, posibles conflictos, estrategias de gestión, posible rol en el desarrollo del proyecto, y alternativas de vinculación; definiendo y distribuyendo los riesgos del desarrollo del proyecto entre los diferentes actores (propietarios, inversionistas, constructores, sector público, Aeropuerto y otros).

Asimismo, se debe contar con la estructuración jurídica, financiera, y técnica de las alternativas de esquema de negocio y vinculación de terceros, de acuerdo con el tipo de actor, posibilitando la concreción de acuerdos y arreglos entre privados, y de estos con la comunidad, para garantizar el desarrollo de los procesos de revitalización y renovación urbana previstos en el marco de la política de protección a moradores y de la Política Pública Distrital de Economía Cultural y Creativa. En este punto, es central definir líneas claras de vinculación de las autoridades locales como las Alcaldías Locales, y las Juntas Administradoras Locales de Fontibón y Engativá para que participen en la consolidación de la agenda desde los intereses locales.

Es necesario que la agenda priorice dar viabilidad a la relocalización de vivienda y al financiamiento de obras que mejoren las condiciones logísticas.

3.7.3 D17 - Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos.

La presente directriz reconoce la necesidad de contar en este territorio con un piloto de la política de protección a moradores para la reubicación gradual de los habitantes que se encuentran en área de influencia directa aeroportuaria: Puerta de Teja, posibilitando su relocalización hacia la zona de Eje Regiotram, u otras áreas dentro de la misma Unidad de Planeamiento Local de Fontibón.

En ese sentido, se debe definir mecanismos y alternativas de vinculación al proyecto de los residentes y propietarios del territorio, definiendo potenciales incentivos o compensaciones para facilitar la reconversión de uso de suelo.

Asimismo, se deben ubicar en el mismo ámbito de la Actuación Estratégica puntos de atención para facilitar el diálogo con la comunidad, sin que esto restrinja los demás medios y espacios de interacción virtuales o electrónicos que faciliten la interacción con estos actores. En este punto, es central definir líneas claras de vinculación de las autoridades locales como las Alcaldías Locales y las Juntas Administradoras Locales de Fontibón y Engativá para que hagan la veeduría y el acompañamiento necesario a los procesos que impacten sus territorios.

Por otro lado, esta directriz también debe reconocer la necesidad de definir programas y proyectos conducentes a la formación e inserción y desarrollo laboral de las comunidades vecinas, en actividades relacionadas con el sector aeroportuario y sus encadenamientos productivos.

3.7.4 D18 - Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.

Esta directriz exige determinar el estado de la infraestructura pública (cuantitativa y cualitativamente) con base en los estándares medios del POT, así como en los programas y proyectos identificados en

el Decreto Distrital 824 de 2019, por medio del cual se adoptó la Operación Estratégica Distrito Aeroportuario, y que cuenta con un régimen de transición establecido en el artículo 598. *Operación Estratégica Distrito Aeroportuario* del Plan de Ordenamiento Territorial. Este ejercicio debe contemplar las condiciones fijadas en el artículo de transición para garantizar el desarrollo de los proyectos de la Operación Estratégica a través de los vehículos financieros y de gestión con los que se desarrollará la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario.

Además, debe definir la densidad esperada para cada tipo de uso que se desarrolle y la capacidad de carga de acuerdo con la densidad esperada y las demandas de soporte de cada uso. A partir de esta estimación, se debe calcular la eficiencia de redes de servicios públicos y calcular los ahorros a una posible reurbanización que incluya manejo de basuras y manejo de nuevas tecnologías.

Con estos elementos identificados, el formulador debe cuantificar el costo y tiempo de ejecución de las obras de infraestructura pública, y hacer una identificación de fuentes ciertas de financiación pública, privada y mixta, y tiempos en los cuáles se podría utilizar para cada proyecto. En el análisis de estas fuentes, deberá contemplarse la activación de mecanismos para la identificación de áreas con oportunidad para traslado de viviendas por relocalización debido a la incompatibilidad de uso creando un incentivo cruzado entre el mercado inmobiliario y la localización de empresas en este territorio, de acuerdo con lo señalado por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico en el oficio 2022EE0006894 de octubre de 2022, y que permita el cumplimiento de la obligación de vivienda social articulado al cumplimiento de la política de protección a moradores y actividades económicas.

La definición de estos costos y fuentes de financiación permitirá hacer un reparto de cargas y beneficios en los ámbitos de gestión, asociando los proyectos que se financiarán con esta fuente, así como la identificación de recursos públicos de los sectores de la administración distrital con inversiones totales o parciales en la actuación, para los que se debe coordinar su ejecución en el marco de sus planes operativos, proyectos del plan de desarrollo y contenido programático del POT.

Finalmente, se deberá estructurar cronogramas que establezcan los tiempos de transición y ejecución del plan y la distribución de responsabilidades en el desarrollo de actividades por fases y tiempos.

3.7.5 D19 - Definición de condiciones para la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público e infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan captura valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica.

Esta directriz implica hacer un análisis de oportunidades para desarrollar proyectos detonantes locales que mejoren significativamente las condiciones urbanas de los barrios y que puedan ser cofinanciadas con la ciudadanía a través de contribución por valorización local, y los demás instrumentos que se puedan identificar.

Así mismo, la formulación debe señalar que los proyectos inmobiliarios públicos o privados que se desarrollen en el ámbito de la AE privilegiarán el cumplimiento de las obligaciones en espacio público, equipamientos, y vivienda social a través del pago en dinero o traslado de las mismas al interior de la AE en los proyectos identificados o en las zonas receptoras de obligaciones definidas, sin que esto signifique que se puedan generar cantidades menores de cada obligación a las señaladas en las normas urbanísticas definidas en el POT. Además, en la AEDA las obligaciones de vivienda de los planes parciales ubicados en áreas con tratamiento de renovación urbana en área de grandes servicios metropolitanos deberán desarrollarse por fuera del Área de Influencia Directa Aeroportuaria, definida en el artículo 243. *Usos del suelo permitidos por área de actividad* y señalada en el mapa CU-5.2 *Áreas de actividad y usos de suelo*.

Al verificar el cumplimiento total de la obligación asociado a los proyectos inmobiliarios que se desarrollen, para las zonas que aún no tengan mecanismo de financiación, podrán declararse zonas receptoras de obligaciones de otros sectores de la ciudad.

Se deberá hacer la identificación de aquellas infraestructuras y espacios públicos en los que se pueda implementar el aprovechamiento económico del espacio público o de las infraestructuras públicas cuyos recursos puedan financiar los proyectos de la AE.

También se debe identificar las oportunidades y esquemas en los cuales las áreas construidas públicas generadas puedan tener arrendamiento, concesión, usufructo u otro tipo de modelos de vinculación público-privada, que generen rentas constantes en el mediano y largo plazo, como opciones de fuentes de financiación para el desarrollo de equipamientos e intervenciones públicas en la AE.

Se deben pensar y diseñar esquemas que permitan ejecutar las obras de infraestructura con cargos a los aprovechamientos previo a la expedición de licencias o actos administrativos, e identificar posibles esquemas de financiación de redes con cargos a tarifas de SSPP y que permitan la reurbanización y posterior operación de las redes por parte del sector público.

3.7.6 D20 - Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

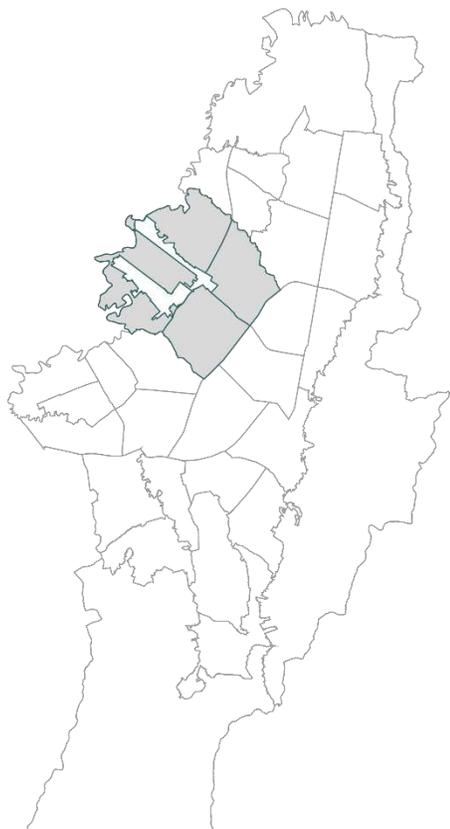
En la formulación se debe indicar con precisión cuales van a ser las responsabilidades y competencias del operador, así como identificar alternativas (fiducias, patrimonios autónomos u otros) para la administración de recursos dinerarios, e inmuebles y aportes. En la medida que se identifican las alternativas, se deberá estructurar el mecanismo seleccionado en términos jurídicos, financieros, técnicos, e institucionales, así como los procedimientos requeridos para su constitución, atendiendo a los esquemas seleccionados para la toma de decisiones y la coordinación de acciones de la directriz del punto 2.7.1.

En conjunto con la Secretaría General de la Alcaldía, se deberán diseñar los mecanismos de operación además de una serie de delegaciones de competencias parciales que le permitan al mismo hacer aprovechamiento del espacio público y empezar a definir en conjunto con los interesados privados posibles esquemas con base en las densidades previstas para el diseño urbano y provisión de infraestructura pública.

Se deberá establecer la estructura funcional y operativa del esquema de administración, con su respectiva identificación de recursos financieros, humanos, técnicos, y operacionales requeridos, y con la definición de alternativas de vehículos jurídico, aportes, beneficios, deberes y derechos.

04

ÁMBITOS DE GESTIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS



04 ÁMBITOS DE GESTIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS

Los ámbitos de gestión son unidades para garantizar el desarrollo de la AEDA a través de la definición de condiciones y normas específicas que se asignarán tras procesos de formulación que atenderán con mayor grado de detalle las problemáticas y oportunidades identificadas. En términos generales, son 7 ámbitos de gestión con condiciones particulares. La propuesta incluye un ámbito de gestión transversal en las áreas en donde los procesos de revitalización o renovación territorial son más complejos, partiendo de una propuesta de transformación paulatina condicionada a través de la aplicación de la normatividad urbana. Los otros seis ámbitos de gestión se asocian a las áreas de oportunidad identificadas en el Documento Técnico de Soporte de la AEDA para garantizar que la gestión de la AE se oriente a concretar el MOT adoptado con el POT. Para estos ámbitos de gestión se propone el desarrollo de proyectos urbanísticos que concreten las apuestas de la AEDA, entendidas como las Directrices para la definición de lo público.

Para cada uno de los ámbitos de gestión específicos, se identificó una vocación concreta que sirve para desarrollar aspectos específicos de las directrices. En términos generales, el Distrito Aeroportuario es un territorio fértil para consolidar activos económicos que potencien el desarrollo de servicios especializados y que deberá acentuar su rol como foco de empleo en la ciudad región.

Los ámbitos de gestión, organizados por sector, son:

4.1 Sector Fontibón

4.1.1 Puerta de Teja: Centro aduanero de distribución e innovación

Está ubicado en el costado oriental de la AEDA, entre el AIED y la ALO, y entre la Av. El Dorado y la Av. Esperanza. En el marco de la AEDA, impulsando la política de protección a moradores, se propone este sector como un piloto de reconversión gradual de usos residenciales hacia actividades económicas.

- Se busca capitalizar el desarrollo de la Carrera 103 como corredor exclusivo de carga, promoviendo el desarrollo de un centro aduanero y de distribución.
- Se busca potenciar el desarrollo del corredor verde de la ALO para consolidar el circuito logístico aeroportuario.
- Sobre la Carrera 100 en el costado oriental (entre Avenida Esperanza y la Calle 26) se prevé la generación de nuevas áreas de servicios sociales y de proximidad.

4.1.2 Eje Regiotram: Eje de proximidad y vitalidad

Ubicado en el costado sur de la AE, entre la Calle 20 y la Av. Ferrocarril y entre la Carrera 113 y la Carrera 96B. Es un sector estratégico para el desarrollo de procesos de revitalización urbana:

- Generando nuevas áreas de espacio público y servicios del cuidado en el entorno del corredor del Regiotram,
- Aprovechando el desarrollo del Área de Integración Multimodal propuesta en la Carrera 97.

- Este sector puede ser contenedor de usos residenciales que se encuentran en el área de influencia aeroportuaria directa del AIED.

4.1.3 Fontibón San Pablo: Infraestructura de logística especializada aeroportuaria

Está al costado occidental de la AEDA, entre la Av. TAM y el límite urbano y entre la Av. Ferrocarril y el Aeropuerto El Dorado. Es una zona con potencial para:

- Consolidar una Infraestructura de Logística Especializada (ILE) Aeroportuaria, asociada al corredor de carga de la Av. TAM y la Av. Esperanza; y la nueva zona de almacenamiento de combustibles del Aeropuerto Internacional El Dorado.
- Promover procesos de generación y cualificación del espacio público asociado al corredor verde del Regiotram
- Promover mejores condiciones de conectividad ambiental para el Humedal Hyntivá.

4.2 Sector Engativá

4.2.1 Porta: Nodo de integración regional.

Ubicado en el costado occidental de la AE, entre el Aeropuerto El Dorado y el Humedal Jaboque, y entre la Carrera 122 y el límite urbano. Porta es un ámbito de proyecto con potencial de:

- Desarrollar actividades relacionadas con la operación aeroportuaria, aprovechando la extensión regional de la Calle 63.
- Consolidar una zona de proximidad, vitalidad y servicios del cuidado para garantizar condiciones adecuadas de habitabilidad para la población actual y futura.

4.2.2 Eje Engativá: Triángulo de comercio y servicios.

Está ubicado entre la Carrera 122 y Tv. 112B BISA y entre la Calle 64 y la Calle 63. Es un sector estratégico para:

- Revitalizar el espacio público, servicios sociales y del cuidado,
- Iniciar una reconversión gradual del uso residencial en zona de impacto directo aeroportuario.
- La localización de actividades económicas de comercio y servicios, para la proximidad.

4.2.3 Álamos: Ecosistema empresarial

Ubicado en el costado oriental de la AE, entre la Calle 26 y el Canal de los Ángeles y entre la Av. Ciudad de Cali y la ALO (incluye el Plan Parcial *Engativá-Fontibón 48*), Álamos es una Zona con vocación para la prestación de servicios especializados de alta jerarquía asociados a la operación aeroportuaria, que se potencian en virtud del corredor verde de la Avenida Longitudinal de Occidente. En este sector se incluye el Plan Parcial *Engativá-Fontibón 48* como un proyecto detonante de gran relevancia para la consolidación de Bogotá como una ciudad-aeroportuaria.

4.3 Transversal

4.3.1 Ámbito de gestión transversal

En el ámbito de gestión transversal, en el que no se han pre-identificado proyectos urbanísticos, comprende un ámbito de gestión donde se facilitará el licenciamiento directo al interior bajo condiciones específicas de las directrices para la definición de lo público y que permitan la definición de proyectos urbanísticos de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario.

A continuación, se presentan las condiciones principales que deberán materializarse en la formulación específica de cada uno de los proyectos urbanísticos. La propuesta urbana de cada ámbito de gestión deberá actualizarse durante los procesos de formulación que deberá llegar a un nivel de detalle mayor, siempre que se justifique el desarrollo de las condiciones mínimas que se establecen para garantizar la concreción del MOT desde las directrices para la definición de lo público.

Situación actual

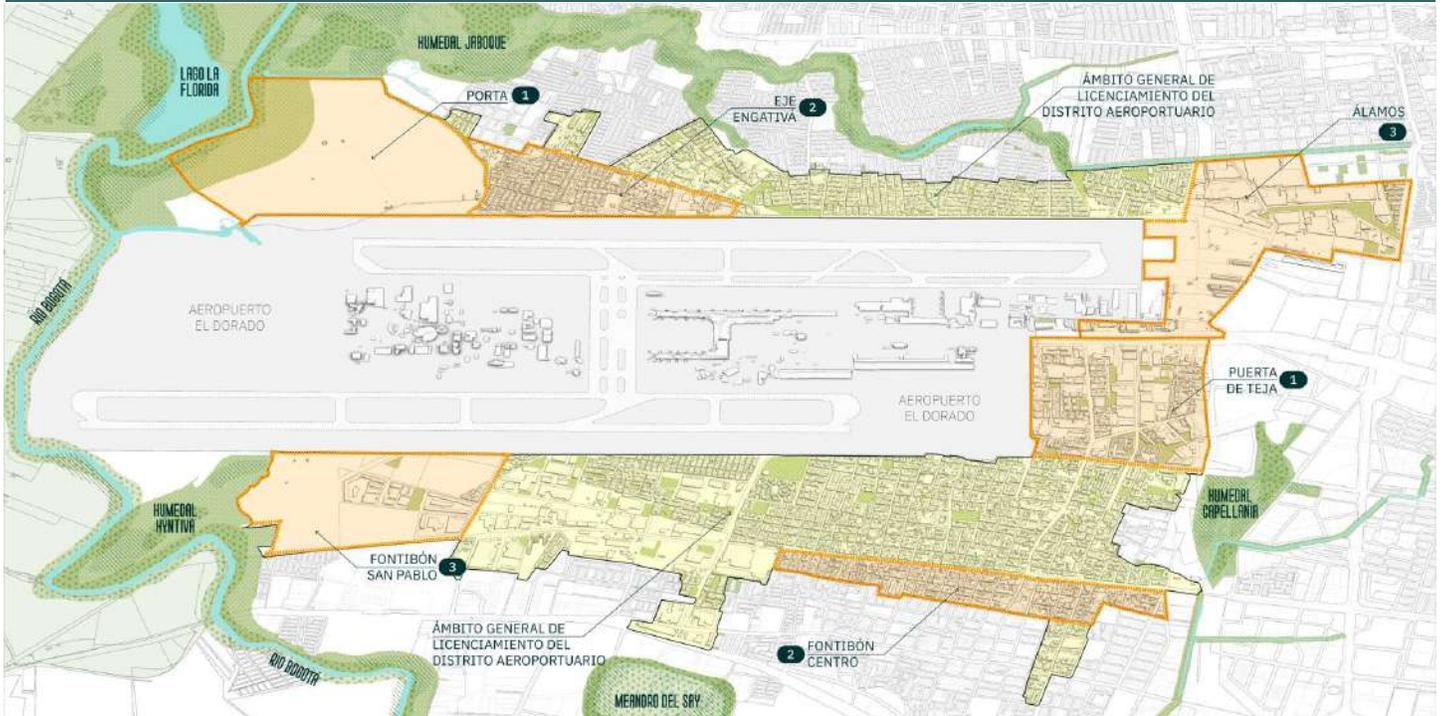


Gráfico 26. Descripción de situación actual del ámbito de la AEDA.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Visión prospectiva

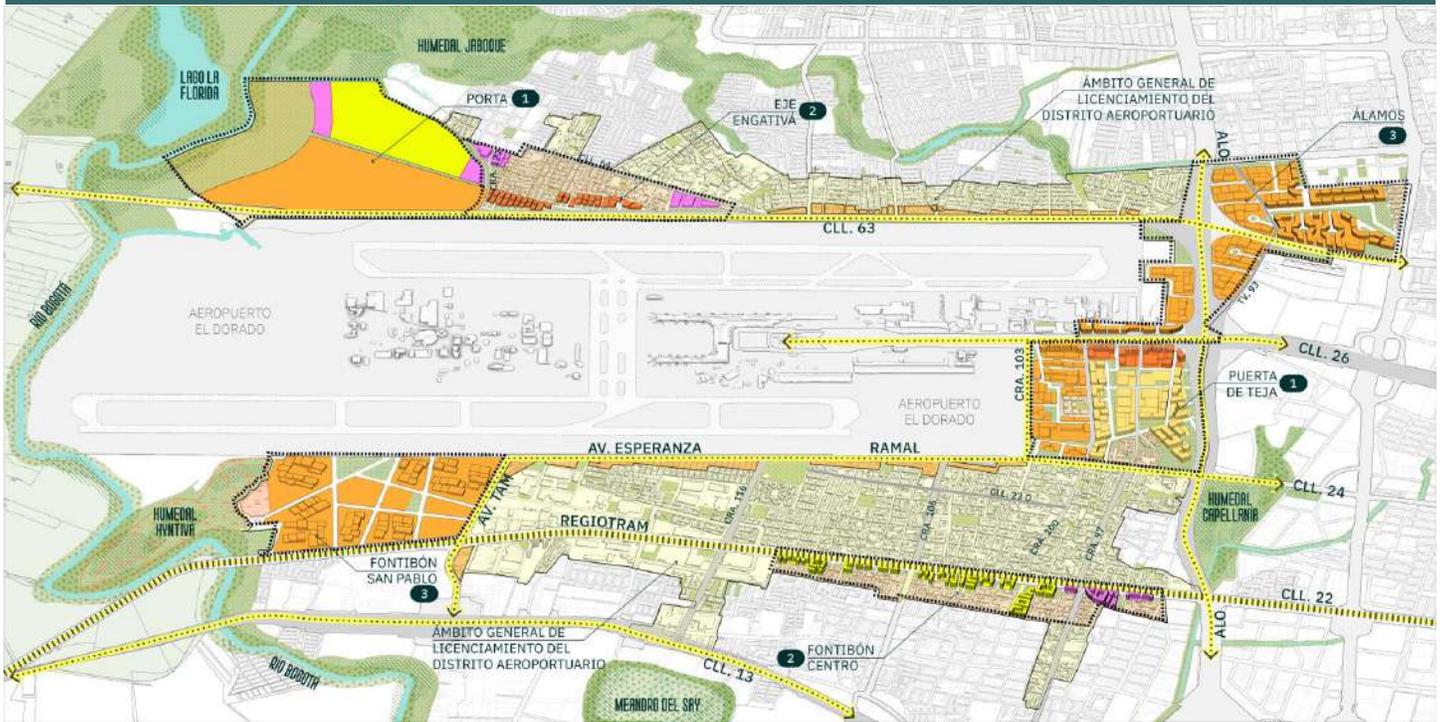


Gráfico 27. Visión prospectiva del ámbito de la AEDA.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Revisó:

Margarita Caicedo – Subsecretaria de Planeación Territorial

Natalia Valencia Dávila – Directora de Planeamiento Local

Elaboró:

Santiago Carvajal – Subdirector de Planeamiento Local de Occidente

Natalia Mogollón – Contratista Subdirección de Planeamiento Local de Occidente

Andrés Serrano – Contratista Subdirección de Planeamiento Local de Occidente

Santiago Chacón - Contratista Subdirección de Planeamiento Local de Occidente

Jose Gabriel Perdomo – Contratista Dirección de Planeamiento Local

