

BOGOTÁ 2035

MODELO DE PROXIMIDAD

DIRECTRICES PARA LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO PARA LA
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

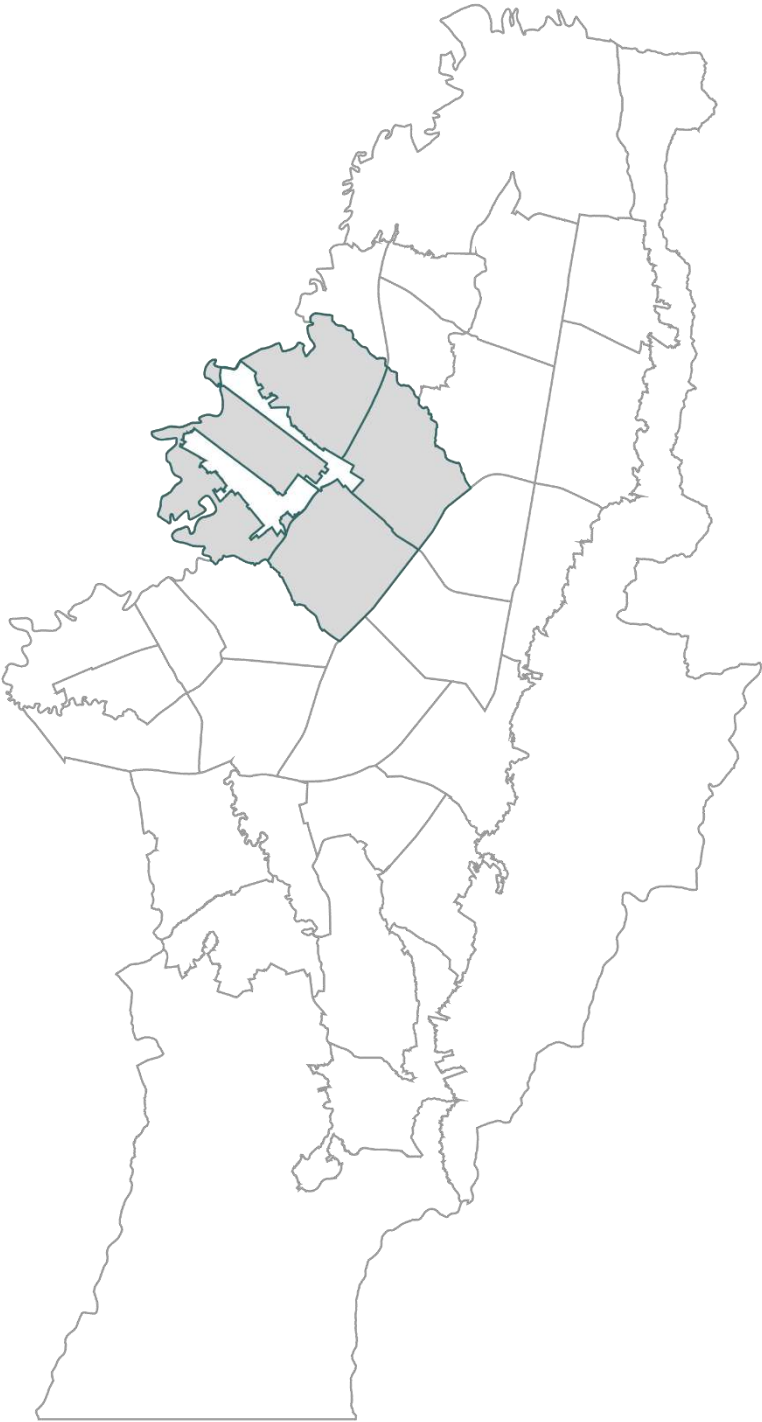
DISTRITO AEROPORTUARIO

Documento Técnico de Soporte

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	7
2. GENERALIDADES DE LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA	9
2.1 Localización y datos generales	12
2.1.1 Sector Fontibón	12
2.1.2 Sector Engativá	13
2.2 Delimitación y condicionantes del ámbito de estudio	14
2.2.1 Sector Fontibón	14
2.2.2 Sector Engativá	15
2.3 Normas urbanísticas: Áreas de Actividad y Tratamientos	16
2.3.1 Introducción	16
2.3.2 Áreas de actividad	16
2.3.3 Tratamientos urbanísticos	20
2.3.4 Condiciones para la ocupación en altura	22
3. DIAGNÓSTICO	23
3.1 Reverdecer	24
3.1.1 Condiciones ambientales	24
3.1.2 Condiciones de gestión del riesgo	27
3.2 Cuidado	31
3.2.1 Sistema de servicios sociales y del cuidado	31
3.3 Reactivación económica	33
3.3.1 Componente socioeconómico	33
3.3.2 Áreas productivas	34
3.4 Movilidad	37
3.4.1 Espacio Público para la Movilidad	37
3.4.2 Red de Transporte Público	39
3.4.3 Red de Transporte Aéreo	41
3.4.4 Red de Transporte de Carga	42
3.5 Patrimonio	45
3.5.1 Componente de patrimonio cultural construido	45
3.6 Ciudad Inteligente	47
3.6.1 Sistemas de servicios públicos Acueducto y Alcantarillado	47
3.6.2 Sistemas de servicios públicos Energía Eléctrica y Redes Telemáticas	47
3.6.3 Sistemas de servicios públicos Gas Natural e Hidrocarburos	48
3.7 Gestión, financiación y gobernanza	49
3.7.1 Diagnóstico institucional: Posturas	49
3.7.2 Conflictos	52
4. DIRECTRICES	54
4.1 Reverdecer	55
4.1.1 D1- Conexión en términos ecosistémicos y paisajísticos el anillo ambiental aeroportuario	56
4.1.2 D2 - Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente	58

4.1.3 D3 - Mitigación del riesgo tecnológico derivado de la infraestructura de transporte de hidrocarburos	60
4.2 Cuidado	61
4.2.1 D4 - Generación de equipamientos multifuncionales de servicios sociales y del cuidado	62
4.2.2 D5 - Cualificación de equipamientos existentes en el ámbito de la AE	64
4.3 Reactivación Económica	65
4.3.1 D6 - Consolidación de centros empresariales e Infraestructuras de Logística Especializada	66
4.3.2 D7 - Conformación del Centro aduanero de distribución e innovación	68
4.3.3 D8 - Configuración de ejes de vitalidad y proximidad	70
4.4 Movilidad	72
4.4.1 D9 - Consolidación del circuito logístico aeroportuario reconociendo su alcance regional, distrital y local que resuelva los conflictos de uso en el territorio	73
4.4.2 D10 – Desarrollo de un Centro de Integración Multimodal en el Aeropuerto Internacional El Dorado.	75
4.4.3 D11 – Implementación de la estrategia de calles completas: espacio público para la movilidad sostenible	77
4.5 Patrimonio	79
4.5.1 D12 – Cualificación y revitalización del Patrimonio cultural construido	80
4.6 Ciudad Inteligente	81
4.6.1 D13 – Conformación de un HUB de conocimiento e innovación aeroportuaria	82
4.6.2 D14 – Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos	83
4.7 Directrices de Gestión, Financiación y Gobernanza	86
4.7.1 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.	86
4.7.2 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.	87
4.7.3 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.	87
4.7.4. 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.	88
4.7.4 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.	88
4.7.5 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.	89
5. PROYECTOS URBANÍSTICOS	90
5.1 Precisión de ámbitos de gestión	91
5.2 Proyectos Urbanísticos - Ámbitos de gestión	96
5.2.1 Fontibón	96
5.2.2 Engativá	103

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario	11
Gráfico 2. Localización de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón	12
Gráfico 3. Localización de la AE Distrito Aeroportuario Engativá	13
Gráfico 4. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón	14
Gráfico 5. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Engativá	15
Gráfico 6. Distribución de áreas de actividad en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón.....	17
Gráfico 7. Distribución del ámbito por áreas de actividad de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón	18
Gráfico 8. Distribución de áreas de actividad en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Engativá.....	18
Gráfico 9. Distribución del ámbito por áreas de actividad de la AE Distrito Aeroportuario Engativá	19
Gráfico 10. Distribución del ámbito por Tratamientos Urbanísticos de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón	20
Gráfico 11. Distribución del ámbito por Tratamientos Urbanísticos de la AE Distrito Aeroportuario Engativá	21
Gráfico 12. Sectorización de obstáculos por altura del espacio aéreo de Bogotá. Aeropuerto Internacional El Dorado y Aeropuerto Guaymaral	22
Gráfico 13. Síntesis de condiciones ambientales – Sector Fontibón	25
Gráfico 14. Síntesis de condiciones ambientales – Sector Engativá	27
Gráfico 15. Síntesis de condiciones de riesgo– Sector Fontibón (Área de influencia Directa)	29
Gráfico 16. Síntesis de condiciones de riesgo– Sector Engativá (Área de influencia Directa)	30
Gráfico 17. Equipamientos – Sector Fontibón	31
Gráfico 18. Equipamientos – Sector Engativá	32
Gráfico 19. Áreas productivas– Sector Fontibón	35
Gráfico 20. Áreas productivas– Sector Engativá	36
Gráfico 21. Espacio público para la movilidad– Sector Fontibón	38
Gráfico 22. Espacio público para la movilidad– Sector Engativá	39
Gráfico 23. Red de transporte público – Sector Fontibón.....	40
Gráfico 24. Red de transporte público – Sector Engativá.....	41
Gráfico 25. Red de transporte de Carga– Sector Fontibón	43
Gráfico 26. Red de transporte de Carga– Sector Engativá	44
Gráfico 27. Elementos patrimoniales– Sector Fontibón	45
Gráfico 28. Elementos para la gestión y gobernanza de la AEDA	53
Gráfico 29. Proyección – Pilar Reverdecer AEDA	55
Gráfico 30. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica	57
Gráfico 31. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación Espacio Público	59
Gráfico 32. Condiciones D3 – Reverdecer. Mitigación del riesgo tecnológico	60
Gráfico 33. Proyección – Pilar Cuidado AEDA	61
Gráfico 34. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos	63
Gráfico 35. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos	64
Gráfico 36. Proyección – Pilar Reactivación Económica AEDA	65
Gráfico 37. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE	67
Gráfico 38. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero	69
Gráfico 39. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad	71
Gráfico 40. Proyección – Pilar Movilidad sostenible AEDA	72
Gráfico 41. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico	74
Gráfico 42. Condiciones D10 – Centro de Integración Multimodal	76
Gráfico 43. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas	78
Gráfico 44. Proyección – Pilar de Patrimonio AEDA	79
Gráfico 45. Condiciones D12 – Patrimonio construido	80
Gráfico 46. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja.....	82
Gráfico 47. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS	84
Gráfico 48. Condiciones D15 – Gobernanza. Actores que deben ser parte de la AEDA	86
Gráfico 49. Descripción de situación actual del ámbito de la AEDA.	91
Gráfico 50. Áreas de oportunidad de la AEDA. Sector Fontibón	94
Gráfico 51. Áreas de oportunidad de la AEDA. Sector Engativá	95
Gráfico 52. Proyecto estratégico Puerta de Teja. Concepto.	98
Gráfico 53. Proyecto estratégico Puerta de Teja. Identificación de acciones.	98

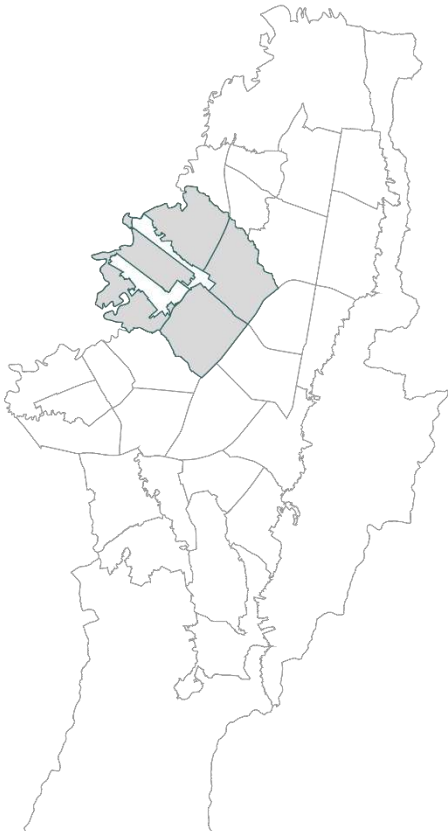
Gráfico 54. Proyecto estratégico Eje RegioTram. Concepto.	100
Gráfico 55. Proyecto estratégico Eje RegioTram. Identificación de acciones.	100
Gráfico 56. Proyecto estratégico Fontibón San Pablo. Concepto.	102
Gráfico 57. Proyecto estratégico Fontibón San Pablo. Identificación de acciones.	102
Gráfico 58. Proyecto estratégico Porta. Concepto.....	104
Gráfico 59. Proyecto estratégico Porta. Identificación de acciones.....	104
Gráfico 60. Proyecto estratégico Eje Engativá. Concepto.	106
Gráfico 61. Proyecto estratégico Eje Engativá. Identificación de acciones.	106
Gráfico 62. Proyecto estratégico Álamos. Concepto.	108
Gráfico 63. Proyecto estratégico Álamos. Identificación de acciones.	108

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos base – Relación de áreas Sector Fontibón	12
Tabla 2. Datos base – Población, hogares y viviendas Sector Fontibón.....	13
Tabla 3. Datos base – Relación de áreas Sector Engativá	13
Tabla 4. Datos base – Población, hogares y viviendas Sector Engativá.....	14
Tabla 5. Datos base – Población y habitabilidad Sector Fontibón	33
Tabla 6. Datos base – Población y habitabilidad Sector Engativá	34
Tabla 7. Datos base – Población y habitabilidad Sector Fontibón	51
Tabla 8. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica	56
Tabla 9. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación de Espacio Público	58
Tabla 10. Condiciones D3 – Reverdecer. Mitigación del riesgo tecnológico.....	60
Tabla 11. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos	62
Tabla 12. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos	64
Tabla 13. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE	66
Tabla 14. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero	68
Tabla 15. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad	70
Tabla 16. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico	73
Tabla 17. Condiciones D10 – Movilidad. Centro de Integración Multimodal	75
Tabla 18. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas	77
Tabla 19. Condiciones D12 – Patrimonio construido.....	80
Tabla 20. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja	82
Tabla 21. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS.....	83
Tabla 22. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. Servicios públicos.....	85
Tabla 23. Condiciones Ámbito Puerta de Teja.	97
Tabla 24. Condiciones Ámbito Eje RegioTram.	99
Tabla 25. Condiciones Ámbito Fontibón San Pablo.	101
Tabla 26. Condiciones Ámbito Porta.	103
Tabla 27. Condiciones Ámbito Eje Engativá.....	105
Tabla 28. Condiciones Ámbito Álamos.	107

01

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.

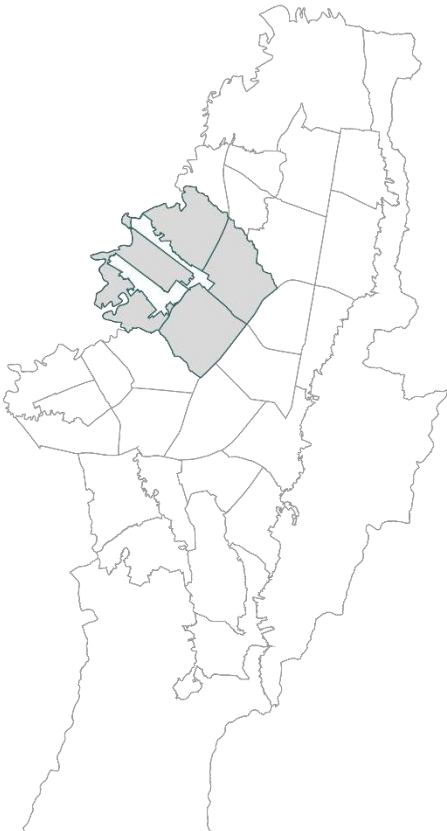
La AEDA se traduce en una gran apuesta de desarrollo territorial integral que se apalanca en los proyectos estructurantes de la ciudad, la región y el país, que en conjunto configuran una inversión sin precedentes en el sector occidente de Bogotá como lo son la Calle 13, la Avenida Longitudinal de Occidente (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 busca soportar la definición de las directrices que dan 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.

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).

En primer lugar, 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. Esta problemática es compartida en ambos costados del aeropuerto, por lo que se considera oportuno desarrollar ambas Actuaciones Estratégicas en una sola denominada Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario, la cual para efectos del presente documento tendrá su componente de Diagnóstico y Directrices en ambos sectores: Fontibón y Engativá.

En segundo lugar, 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.

En tercer lugar, la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, tal como estaba identificada y priorizada en el POT, era un ámbito espacial con una disposición predial y de densidad poblacional compleja para desarrollar procesos de revitalización y renovación urbana. Por tal motivo, se procedió a incluir las zonas reconocidas como el *Sector Porta y Engativá – Fontibón 48*, para garantizar, por un lado, que el desarrollo de estas áreas sea coherente con la visión del Distrito Aeroportuario y, por otro lado, que las potenciales cargas de ambos proyectos permitan contrarrestar necesidades y déficits importantes de algunos sectores del Distrito Aeroportuario.

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

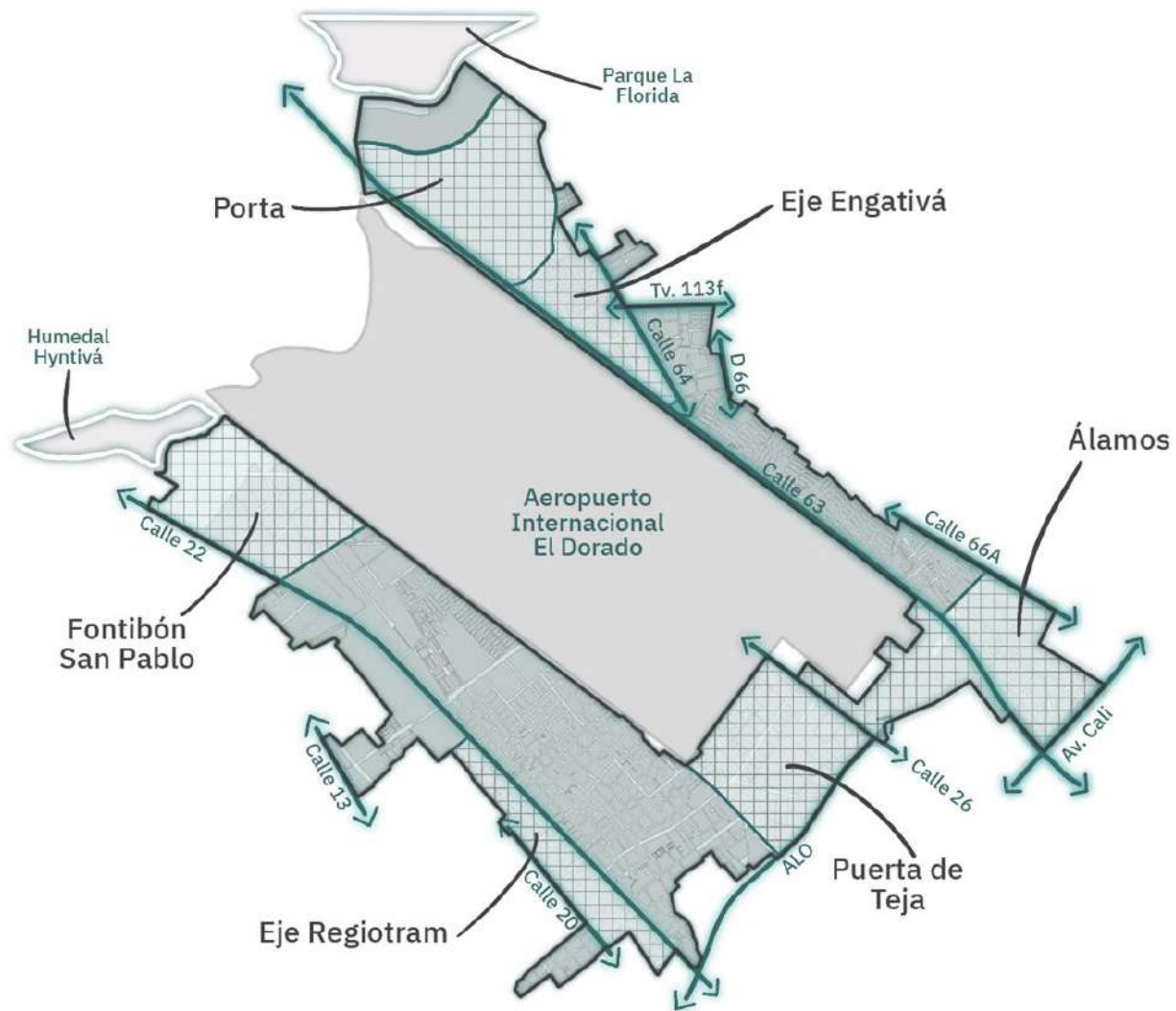


Gráfico 1. Ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

La presentación del Diagnóstico y las Directrices para la definición de lo Público de la AEDA, se realizará por sectores (Fontibón y Engativá) para facilitar la comprensión de los análisis realizados y la escala de los planos elaborados. Los datos e indicadores presentados no incluyen el predio del AIED para evitar distorsiones. En esta misma línea, en el sector de Engativá se relacionarán datos en dos escalas: la del ámbito de la Actuación Estratégica definida en el POT, y los datos del sector Engativá incluyendo las zonas de Porta y el Plan Parcial *Engativá-Fontibón 48*.

2.1 Localización y datos generales

2.1.1 Sector Fontibón

El sector Fontibón de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario se encuentra ubicado en el occidente de Bogotá, en la Unidad de Planeamiento Local 12 - Fontibón en el marco del POT.



Gráfico 2. Localización de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Tiene un área de 529,14 hectáreas, que equivalen a cinco veces el área del parque Simón Bolívar. Cuenta con una ocupación de 1.998.769,14m2 para un índice de ocupación bruta de 0,37 (el global de Bogotá es de 0,31). Cuenta con 3.259.096m2 construidos para un índice de construcción bruta de 0,61, (el global de Bogotá es 0,63).

	Área Ha	Área M2	Indices AE	Indices Bogotá
Sector Fontibón - AEDA	529,14	5.291.400		
Área Ocupada	199,87	1.998.796	0,37	0,31
Área Construida	325,91	3.259.096	0,61	0,63

Tabla 1. Datos base – Relación de áreas Sector Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

En el sector Fontibón de la AE viven 88.529 personas según el censo DANE 2018, y tiene una población flotante de más del doble de sus residentes con 184.528 personas. La densidad poblacional es de 167Hab/Ha lo cual es ligeramente bajo en comparación en el global de la ciudad que es 197Hab/Ha. En la AE hay 30.780 hogares y 28.173 viviendas, para un índice de 58Viv/Ha, ligeramente por debajo en del global de la ciudad (63Hab/Ha).

Ítem	Cantidad	Índices AE (Sector Fontibón)	Indices Bogotá
Población	88.529	167Hab/Ha	197Hab/Ha
Hogares	30.780	58Hog/Ha	63Hog/Ha
Viviendas	28.163	53Viv/Ha	68Viv/Ha

Tabla 2. Datos base – Población, hogares y viviendas Sector Fontibón
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

2.1.2 Sector Engativá

El sector Engativá de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario se encuentra ubicado en el occidente de Bogotá. En el marco del POT, está inmersa, en su mayoría, en la Unidad de Planeamiento Local 11 – Engativá, pero también comparte área de 12 – Fontibón y 29 - Tabora.



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

El sector Engativá de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario ocupa 381,72 Has, que equivale a dos veces el área del parque Simón Bolívar. Cuenta con una ocupación de 1.036.628m2 para un índice de ocupación bruta de 0,27 (el global de Bogotá es 0,31). Por otro lado, cuenta con 1.776.504m2 construidos para un índice de construcción bruta de 0,47, (el global de Bogotá es 0,63).

	Área Ha	Área M2	Indices AE	Indices Bogotá
Actuación Estratégica	381,72*	3.817.243		
Área Ocupada	103,66	1.036.628	0,27	0,31
Área Construida	177,65	1.776.504	0,47	0.63

*Actuación estratégica redelimitada en función del parágrafo del artículo 480 del decreto 555 de 2021.

Tabla 3. Datos base – Relación de áreas Sector Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

En este sector viven 62.377 personas según el censo DANE 2018, y hay una población flotante de una tercera parte adicional de los residentes con 94.030. La densidad poblacional es de 117Hab/Ha lo cual es particularmente bajo en comparación en el global de la ciudad que es 197Hab/Ha. También hay 20.865 hogares y 19.558 viviendas, para un índice de 54Viv/Ha (el global de la ciudad es 68Viv/Ha).

	Cantidad	Indices AE	Indices Bogotá
Población	62.377*	117Hab/Ha	197Hab/Ha
Hogares	20.865*	54Hog/Ha	63Hog/Ha
Viviendas	19.558*	51Viv/Ha	68Viv/Ha

*Actuación estratégica redelimitada en función del párrafo del artículo 480 del decreto 555 de 2021.

Tabla 4. Datos base – Población, hogares y viviendas Sector Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

2.2 Delimitación y condicionantes del ámbito de estudio

2.2.1 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.

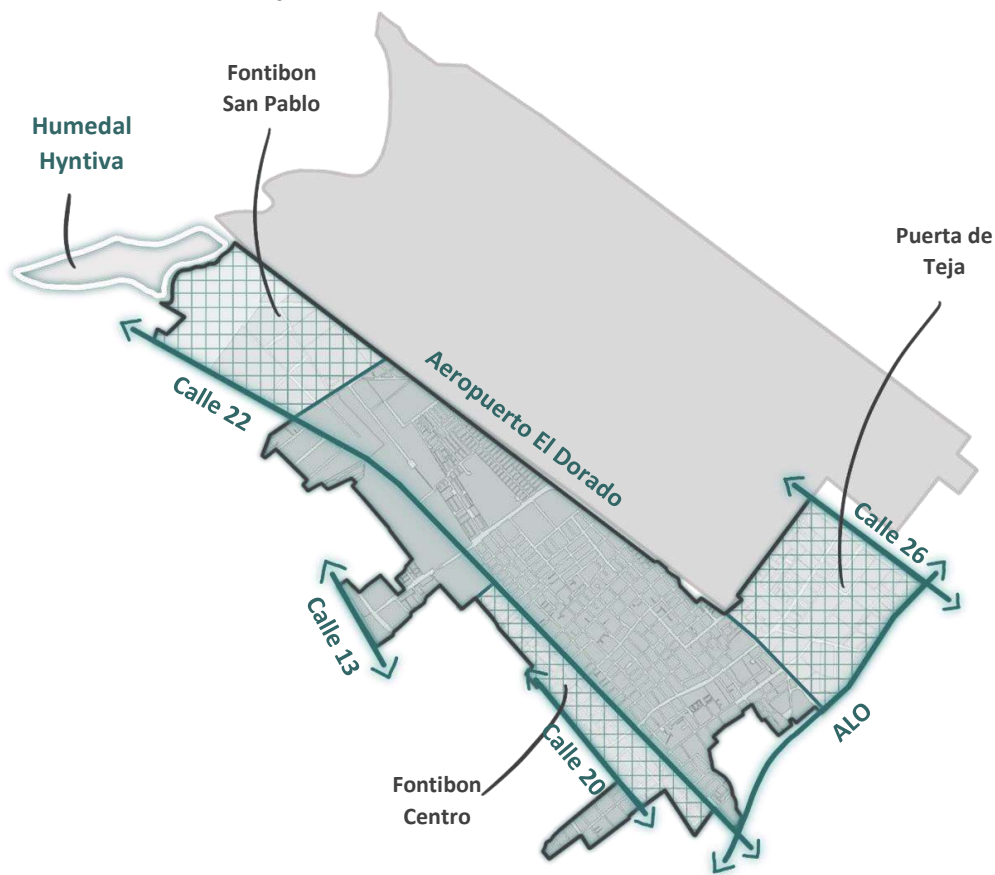


Gráfico 4. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón

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.

2.2.2 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 los el sector de Porta y Plan Parcial pre delimitados 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.

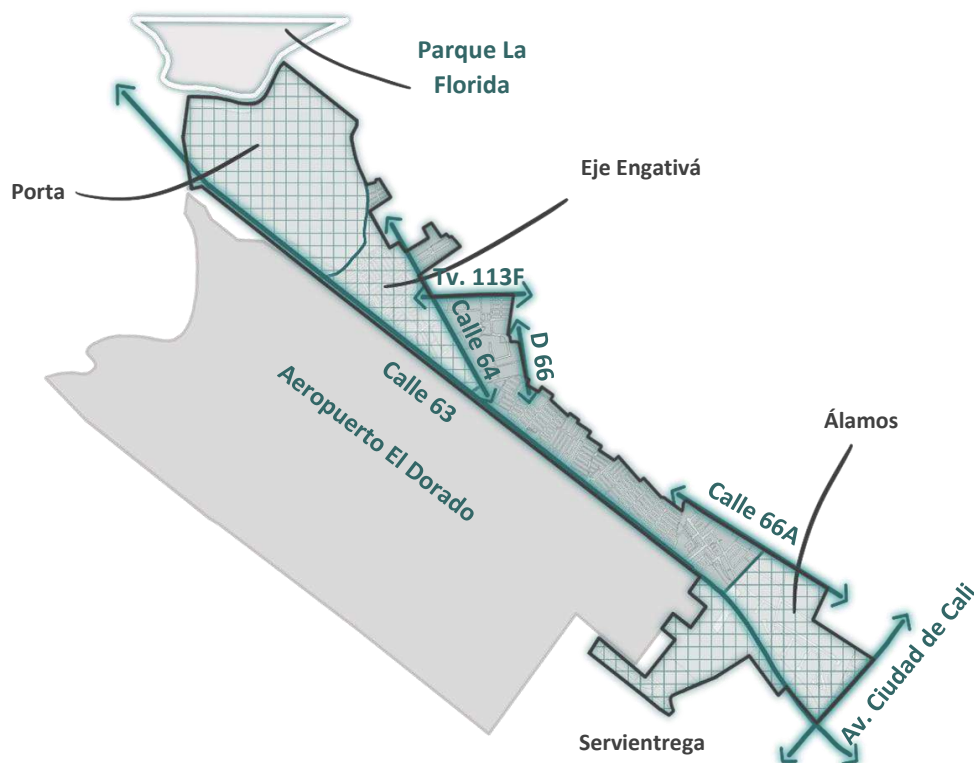


Gráfico 5. Delimitación de la AE Distrito Aeroportuario Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

El sector se divide en tres ámbitos de gestión para su desarrollo. El primer ámbito es el **Plan Parcial 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.

2.3 Normas urbanísticas: Áreas de Actividad y Tratamientos

2.3.1 Introducción

En el POT se definen los tratamientos urbanísticos y las áreas de actividad en función de las características físicas y funcionales de la estructura urbana y el modelo de ocupación adoptado.



En cada Área de Actividad se establecen los usos del suelo permitidos, en función del área construida, su localización y condiciones de implantación. Para su desarrollo se determinan acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales.

Los tratamientos urbanísticos, por el contrario, establecen las normas relacionadas con aspectos como edificabilidad, volumetría, entre otros. Adicionalmente, a través de las normas de uso y aprovechamiento del suelo asociadas a los tratamientos urbanísticos, se definen incentivos y contraprestaciones traducidos en derechos y obligaciones urbanísticas.



2.3.2 Áreas de actividad

2.3.2.1 Sector Fontibón

En el sector Fontibón de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario, se definieron tres áreas de actividad: AAE receptora de actividades económicas, AAP receptora de soportes urbanos y AAGSM Grandes Servicios Metropolitanos.



Gráfico 6. Distribución de áreas de actividad en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

El Área de actividad que predomina en la Actuación en el sector de Fontibón es la de **AAGSM Grandes Servicios Metropolitanos** (61.1%), definida como una zona destinada a la localización de usos que promueva el desarrollo económico, que aporte servicios y aglomeraciones de servicios sociales especializados y que permite mayor intensidad de los usos económicos.

El **AAE receptora de actividades económicas**, definida como un área interconectada mediante corredores de alta y media capacidad, en la que se permite mayor intensidad en la mezcla de usos y en la que se aprovechan las condiciones de sus soportes urbanos para la mezcla social del hábitat, incentivando la producción de vivienda de interés social; ocupa el segundo mayor porcentaje del territorio del sector Fontibón de la AEDA (27.78%)

Por último, la **AAP receptora de soportes urbanos**, definida como una zona destinada a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales, siendo además un área que tiene el potencial de aportar al equilibrio territorial con soportes urbanos; ocupa el menor porcentaje del del sector Fontibón de la AE AE (11.21%)

Adicionalmente, hay presencia de sectores incompatibles con el uso residencial (14% del territorio), así como afectación del área de influencia directa del Aeropuerto El Dorado (39% del territorio). Estas afectaciones suponen que en estos sectores no se podrá desarrollar el uso de vivienda.

Las condiciones de localización e implantación y las acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales aplicables a cada uso, se pueden consultar en el cuadro contenido en el Artículo 243. Usos del suelo permitidos por área de actividad, del POT

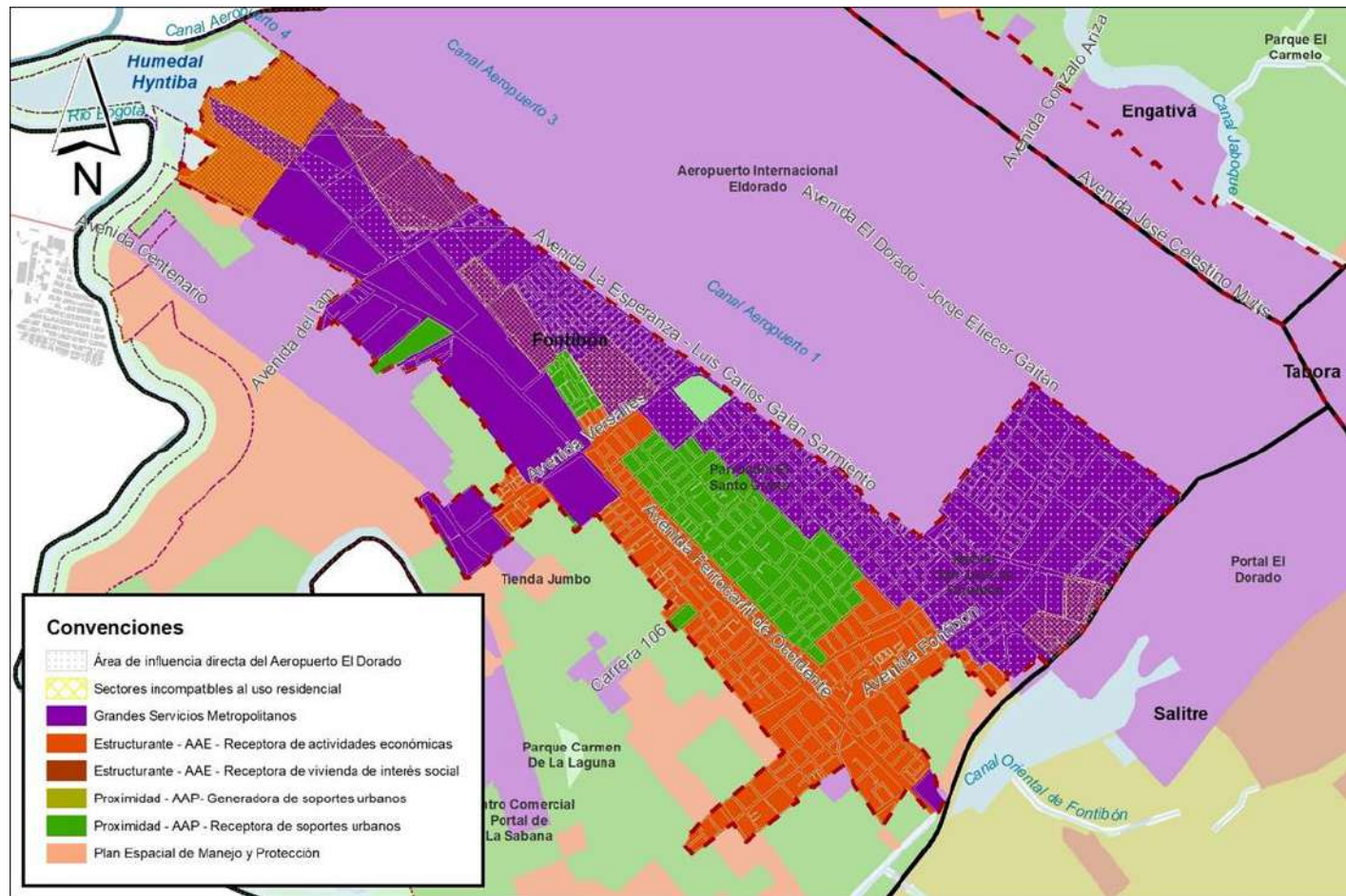


Gráfico 7. Distribución del ámbito por áreas de actividad de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

2.3.2.2 Sector Engativá

En el sector Engativá de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario se definieron tres áreas de actividad: AAE receptora de actividades económicas, AAP receptora de soportes urbanos y AAGSM Grandes Servicios Metropolitanos.



Gráfico 8. Distribución de áreas de actividad en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

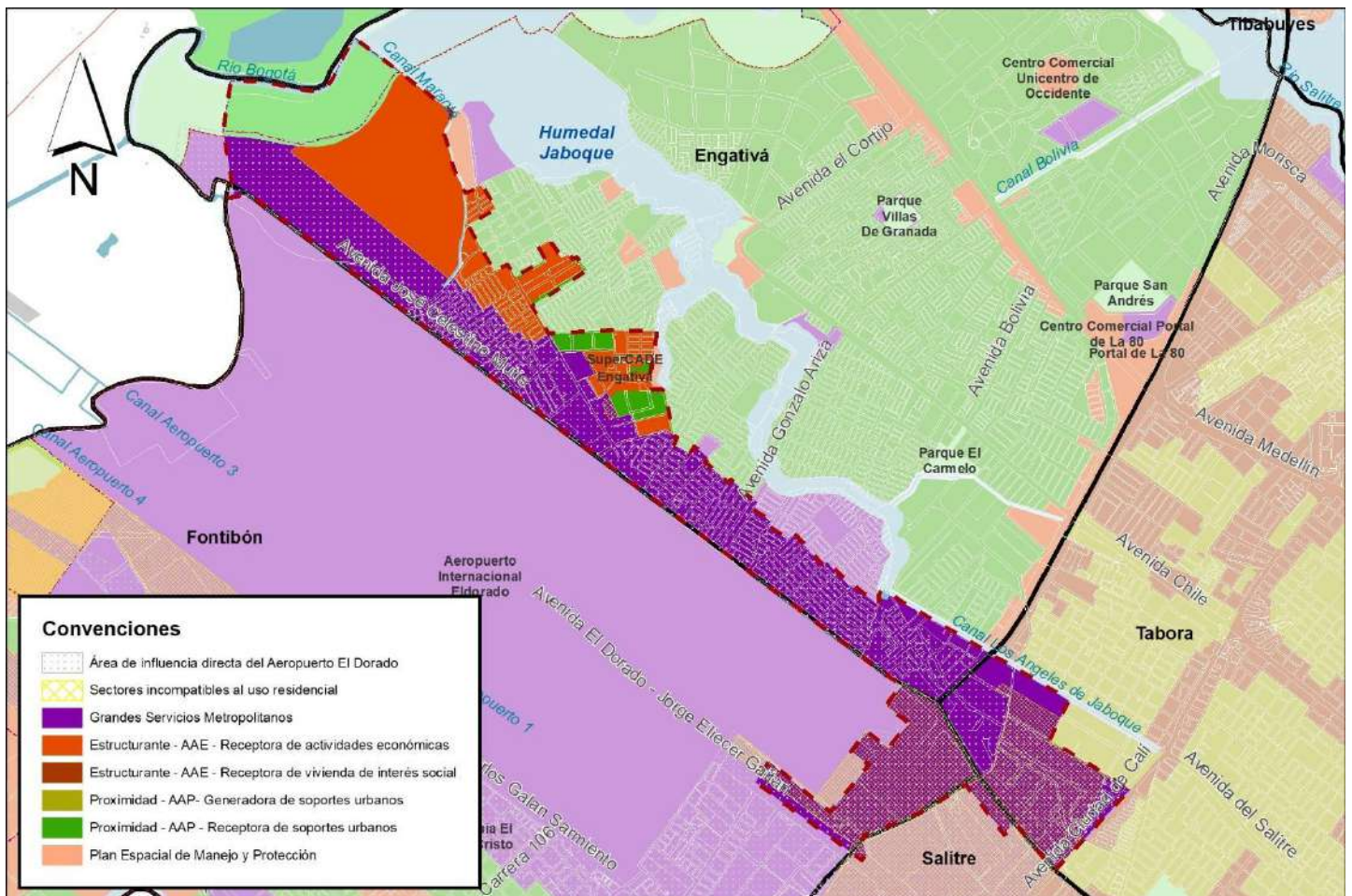


Gráfico 9. Distribución del ámbito por áreas de actividad de la AE Distrito Aeroportuario Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

El Área de actividad predominante en este sector es la de **AAGSM Grandes Servicios Metropolitanos** (67.57%), seguida por el **AAE receptora de actividades económicas** (21.37%) y por el **AAP receptora de soportes urbanos** (2.43%).

La presencia de sectores incompatibles con el uso residencial es mayor a la del sector Fontibón (20% del territorio), así como la afectación del área de influencia directa del Aeropuerto El Dorado (63% del territorio) donde no se podrán desarrollar usos residenciales.

2.3.3 Tratamientos urbanísticos

2.3.3.1 Sector Fontibón

En el sector Fontibón de la AE Distrito Aeroportuario confluyen tres tratamientos urbanísticos: la Renovación Urbana, la Consolidación y el Desarrollo.

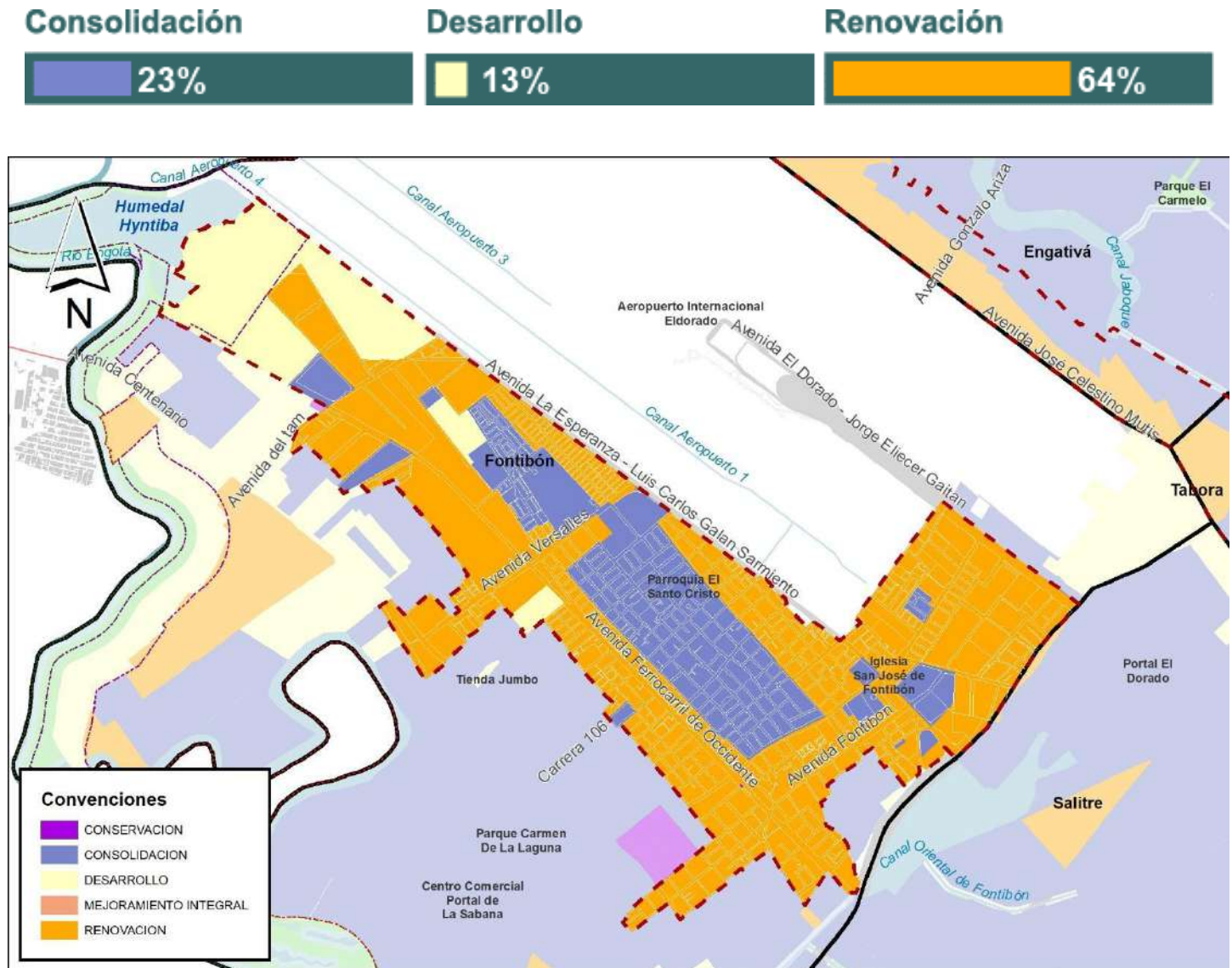


Gráfico 101. Distribución del ámbito por Tratamientos Urbanísticos de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Con el tratamiento de **Renovación urbana** (RU), se busca la transformación o recuperación de sectores que presentan procesos de deterioro, aprovechando la infraestructura pública existente, promoviendo su uso eficiente y la densificación racional de áreas para vivienda y otras actividades. Este tratamiento está asignado a la mayor parte del sector Fontibón (63.98%).

Con el tratamiento de **Consolidación**, se busca mantener las condiciones de trazado y edificabilidad, con equilibrio entre la intensidad del uso del suelo y las infraestructuras de espacio público y equipamientos existentes o proyectadas. Este tratamiento ocupa el segundo mayor porcentaje (22.71%) del sector Fontibón de la AE.

En el territorio con tratamiento de **Desarrollo** se establecen las condiciones y normas de actuación que regulan la urbanización de predios urbanizables no-urbanizados en suelo urbano o de expansión urbana, en función de la conformación de nuevas piezas de ciudad con estándares óptimos respecto de la dotación de infraestructuras, equipamientos, la generación de espacio público y en general, de la transformación del paisaje urbano. Este tratamiento ocupa el menor porcentaje (13.25%) del sector Fontibón de la AE, ubicado principalmente en el sector de Fontibón San Pablo.

2.3.3.2 Sector Engativá

En el sector Engativá de la AEDA están los mismos tres tipos de tratamientos urbanísticos asignados Renovación Urbana, Consolidación y Desarrollo.

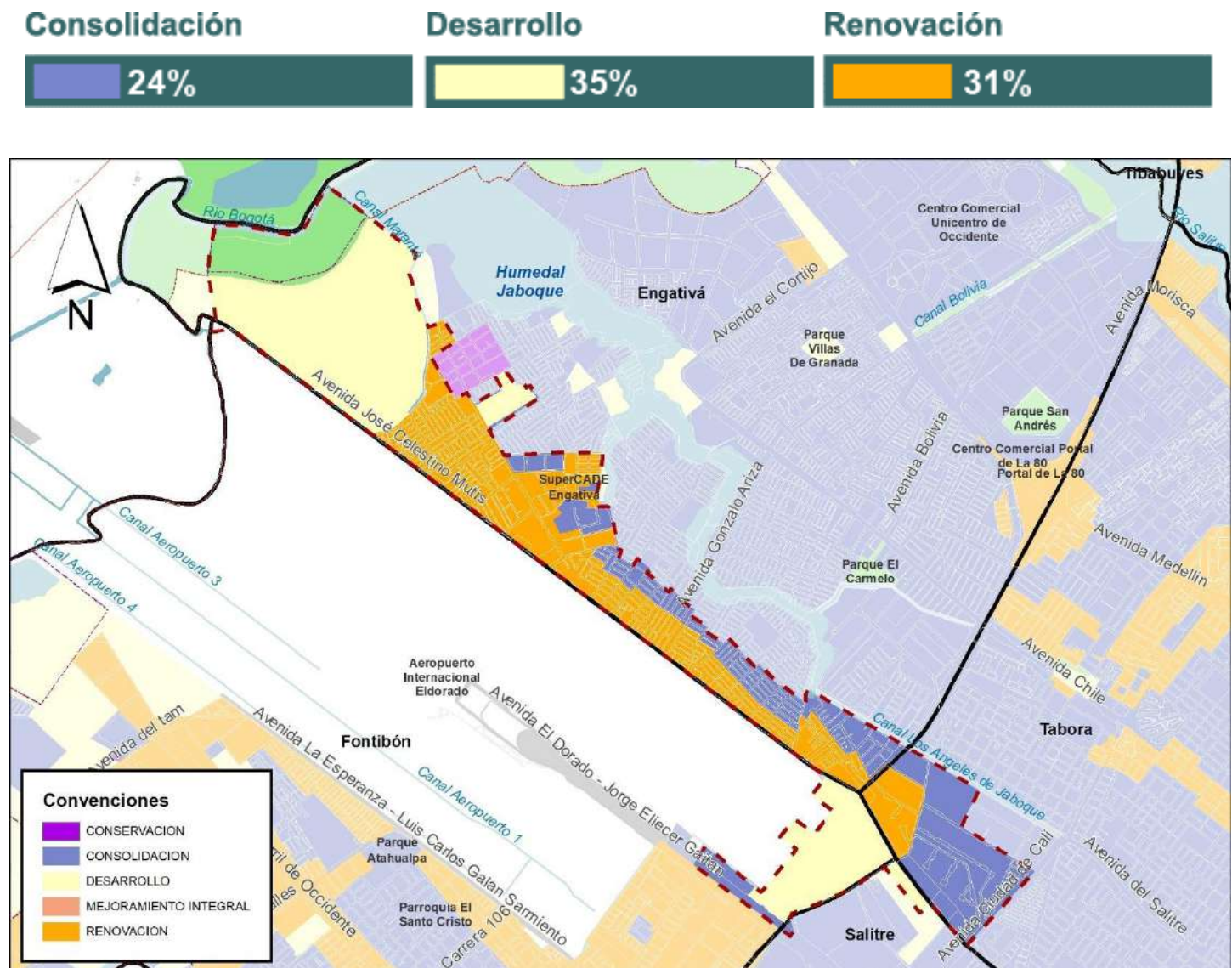


Gráfico 11. Distribución del ámbito por Tratamientos Urbanísticos de la AE Distrito Aeroportuario Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

El tratamiento de **Desarrollo** fue asignado al mayor porcentaje del sector de Engativá (35.41%), en los Planes Parciales Porta y Servientrega, seguido por el de renovación urbana con el 31.47%. El 24.46% del sector tiene asignado el tratamiento de **Consolidación**.

2.3.4 Condiciones para la ocupación en altura

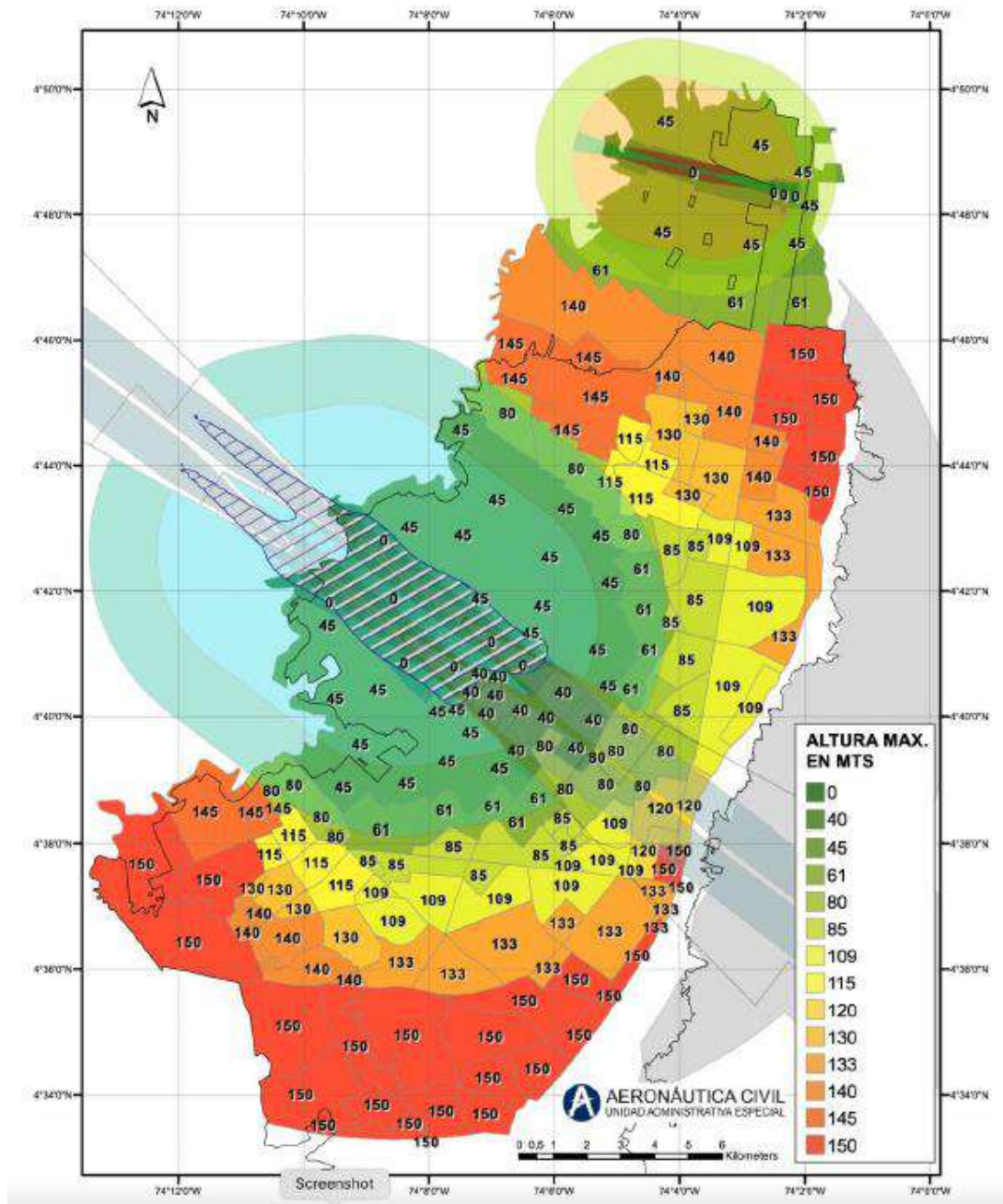


Gráfico 122. Sectorización de obstáculos por altura del espacio aéreo de Bogotá. Aeropuerto Internacional El Dorado y Aeropuerto Guaymaral

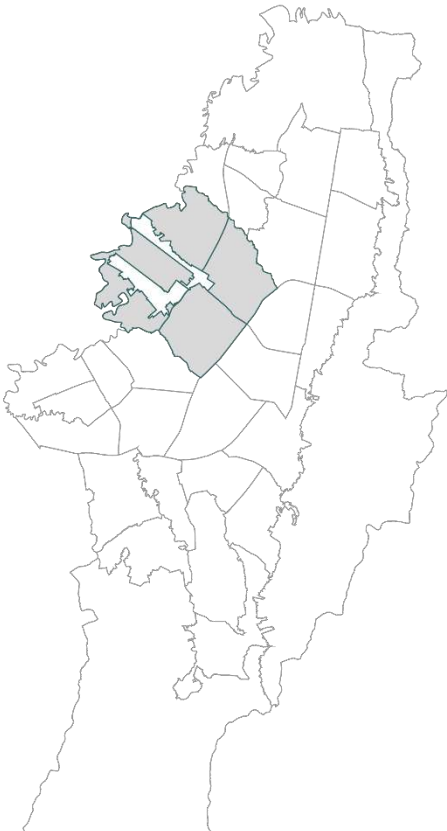
Fuente: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil, 2021)

En este territorio, la altura en metros sobre el nivel del terreno determinada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) mediante el mapa de Sectorización de obstáculos por altura del espacio aéreo de Bogotá, que forma parte del *Anexo 5: Manual de normas comunes a los Tratamientos Urbanísticos*, es de 45 metros en el borde sur del Aeropuerto y de 40 metros en el borde oriental de aeropuerto.

En consecuencia, la altura total de las edificaciones, incluyendo ductos, chimeneas, remates de cubierta, puntos fijos (escalera y ascensor), cerramientos, tanques de agua, equipos técnicos, sobre-recorrido de ascensores o hall de cubierta, no podrá superar esta limitante.

03

DIAGNÓSTICO



03 DIAGNÓSTICO

3.1 Reverdecer

3.1.1 Condiciones ambientales

3.1.1.1 Fontibón

Dentro del ámbito de la AEDA no hay elementos que hagan parte de la Estructura Ecológica Principal. Sin embargo, contigua a esta área, se localizan los siguientes:

1. **Reserva Distrital de Humedal Capellanía o Cofradía:** Cuyo instrumento de manejo corresponde al Plan de Manejo Ambiental adoptado por Resolución 7474 de 2009 (SDA). Limita en sentido oriente con la AE y cuenta con una extensión de 29,32 Ha. Hace parte de los proyectos estructurantes cuya estrategia de intervención hace referencia a la restauración y recuperación del Sistema Hídrico Distrital.
2. **Reserva Distrital de Humedal Hyntiba:** Limita al occidente con la AE, se encuentra delimitado y reconocido en el POT Decreto 555 de 2021. Para el área de la RDH Hyntiba se incluye un polígono que corresponde al cuerpo de agua del ecosistema de humedal y permite su confluencia hacia el río Bogotá. El Plan de Manejo Ambiental deberá ser adoptado por la autoridad ambiental competente; cuenta con un área total delimitada de 28,67 Ha y hace parte de los proyectos estructurantes cuya estrategia de intervención hace referencia a la restauración y recuperación del Sistema Hídrico Distrital.
3. **Reserva Distrital de Humedal Meandro del Say:** Cuyo instrumento de manejo corresponde al Plan de Manejo Ambiental adoptado por Resolución conjunta SDA-CAR No. 03 de 2015. Se encuentra aproximadamente a 200 metros de la AE con un área total aproximada de 30,71 Ha de las cuales 27,37 Ha corresponde a área por clasificación de suelo urbano, 1,142 Ha a expansión y 2,20 a rural.
4. **Río Bogotá:** hace parte de las áreas complementarias para la conservación cuya categoría corresponde a la subzona de importancia ambiental del POMCA del Río Bogotá. Contempla la Red de Parques del Río Bogotá como sistema de adaptación al cambio climático. Limita al Occidente y Sur con la AE.

En el área de la AE Distrito Aeroportuario se evidencia la desconexión y fragmentación de ecosistemas de importancia ambiental debido a la continua intervención antrópica trayendo consigo su afectación, contaminación, modificaciones físicas y alteración del sistema biótico. Lo que permite determinar con prioridad estrategias de intervención para la recuperación, renaturalización y consolidación de proyectos de conectividad que hagan parte de la estrategia del conector ecosistémico Subcuenca Río Fucha presente en el ámbito de la AE.

Cobertura vegetal

En cuanto a materia arbórea, en el ámbito de la AE se cuenta con 5.795 árboles para un índice de 0,07 Arb/Hab lo que equivale a 1 árbol por cada 13 habitantes, lo cual es demasiado bajo según el índice de la OMS (1 árbol por cada 3 habitantes). Los individuos arbóreos se localizan aglomerados en los parques La Giralda; Atahualpa; El Chital y a lo largo de las vías Avenida Ferrocarril; el separador de la Avenida La Esperanza y la Carrera 97.

En lo referente a espacio público efectivo, la AE cuenta con 264,264m² de EPE para un índice de 2,99m²/Hab lo cual se estima distante de la meta de 4m²/Hab. Este espacio público se encuentra distribuido en 74 parques, de los cuales vale la pena mencionar el parque Atahualpa, de escala zonal y de nivel estructurante con 3,3 Ha.

Calidad de aire

Para PM 2,5 se registra en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón dos (2) rangos de distribución contaminante 13-16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el sector Sur Oriente y 17-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el sector Sur y Nororiental; cada uno con aproximadamente el 50% del área; y cuyos valores se encuentran dentro del nivel máximo permisible anual conforme a la Resolución 2245 de 2017.

Los niveles de material particulado para PM 10 en el ámbito de la AE se encuentran en el límite permisible anual registrando valores en el rango más alto de 37-42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el sector Sur Oriente de la AE, principalmente, en los barrios Fontibón Centro, Nueva Villemar; Boston, Villa Beatriz, Santander, La Cabaña de Rubí, Oviedo y Altos de San Sebastián. Dentro del rango de 31 – 36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, se clasifica el sector central y Nor Oriental de la AE, en el cual se incluye gran parte del ámbito (aproximadamente el 60%) y los barrios Selva Dorada, Villa Flor, San Pablo Jericó, El Refugio, Atahualpa, Belén Fontibón, Versalles Fontibón, La Giralda, La Cabaña, la Isla, Veracruz, San José de Fontibón; finalmente, entre 19-24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, se identifican los barrios S.C. Charco, Brisas Aldea Fontibón, El triángulo y Centro Industrial de Construcción.

Lo anterior, trae consigo la necesidad de identificar las acciones estratégicas de mitigación y control que tengan relación con el sistema de movilidad sostenible, aumento de cobertura vegetal, y la definición de áreas donde se concentren acciones intersectoriales para mejorar de manera progresiva la calidad de aire y de vida de los habitantes.

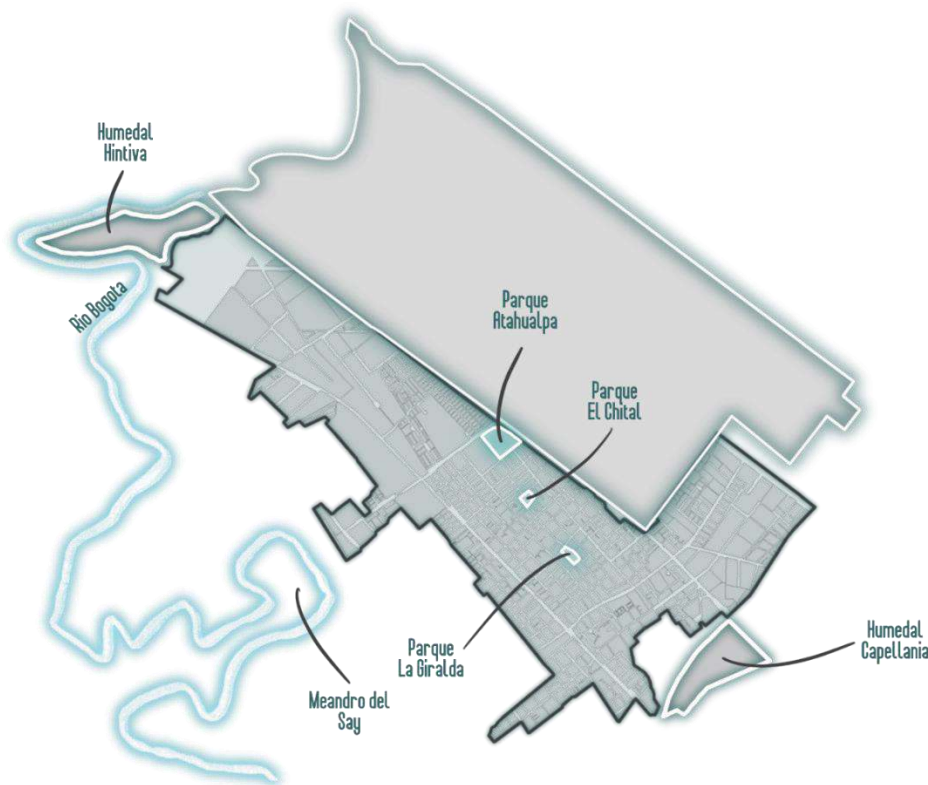


Gráfico 13. Síntesis de condiciones ambientales – Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.1.1.2 Engativá

Dentro del ámbito de la Actuación Estratégica no se encuentran presentes elementos ambientales que hagan parte de la Estructura Ecológica Principal, sin embargo, contigua a esta área se localizan los siguientes:

1. Reserva Distrital de Humedal Jaboque: Cuyo instrumento de manejo corresponde al Plan de Manejo Ambiental adoptado por Resolución conjunta SDA-CAR No. 01 de 2015. Limita en sentido norte con la AE y cuenta con una extensión de 166,53 Ha, de las cuales 124,68 Ha corresponde a área por clasificación de suelo urbano, 0,27 Ha a expansión y 41,57 a rural. Hace parte de los proyectos estructurantes cuya estrategia de intervención hace referencia a la restauración y recuperación del Sistema Hídrico Distrital.
2. Sistema Hídrico: La AE cuenta con elementos del Sistema Hídrico como lo son el Canal de Los Ángeles sobre la Calle 66A y el Canal Maranta, el cual termina en la Carrera 122 al occidente del ámbito.
3. Río Bogotá: hace parte de las áreas complementarias para la conservación cuya categoría corresponde a la subzona de importancia ambiental del POMCA del Río Bogotá. Contempla la Red de Parques del Río Bogotá como sistema de adaptación al cambio climático conformado por el Parque Lineal del Río Bogotá creado mediante el Acuerdo 37 de 2018 y las Áreas complementarias. Limita en sentido Occidente con la AE.

En el área de la AE Distrito Aeroportuario Engativá, se evidencia la desconexión y fragmentación de ecosistemas de importancia ambiental debido a la continua intervención antrópica trayendo consigo su afectación, contaminación, modificaciones físicas y alteración del sistema biótico. Lo que permite determinar con prioridad estrategias de intervención para la recuperación, renaturalización y consolidación de proyectos de conectividad que hagan parte de la estrategia del conector ecosistémico Virrey Chicó presente en el ámbito de la AE.

Cobertura vegetal

En cuanto a materia arbórea, en el ámbito de la AE se cuenta con 2782 árboles para un índice de 0,04 Arb/Hab lo que equivale a 1 árbol por cada 25 habitantes, lo cual es demasiado bajo según el índice de la OMS (1 árbol por cada 3 habitantes). Los individuos arbóreos se localizan aglomerados en los parques Ciudadela Industrial El Dorado, Álamos Primera Etapa, Granjas el Dorado y el separador de la Avenida El Dorado.

En lo referente a espacio público efectivo, la AE cuenta con 119.987m² de EPE para un índice de 1,93 m²/Hab lo cual se estima distante de la meta de 4m²/Hab. Este espacio público se encuentra distribuido en 38 parques de escala zonal y de bolsillo.

Calidad de aire

Para PM 2,5 se registra en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Engativá dos (2) rangos de distribución contaminante 4,1-8,1 µg/m³ en el sector Nor Occidente y 8,2-12 µg/m³ en el sector Occidente; éste último con el 85% aproximadamente del área; y cuyos valores se encuentran dentro del nivel máximo permisible anual conforme a la Resolución 2245 de 2017.

Los niveles de material particulado para PM 10 en el ámbito de la AE se encuentran dentro del nivel máximo permisible anual registrando valores de 13-18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el sector Nor Occidente de la AE y de 25-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, en el sector central y Occidente de la AE.

Teniendo en cuenta que los rangos de calidad de aire no sobrepasan los niveles permisibles, se hace necesario definir acciones y proyectos que mantengan y mejoren las condiciones del territorio y de vida de los habitantes en relación con el sistema de movilidad sostenible, aumento de cobertura vegetal, y conectividad ecológica mediante corredores ambientales que consoliden el conector ecosistémico Virrey Chicó presente y que harán parte del anillo ambiental.

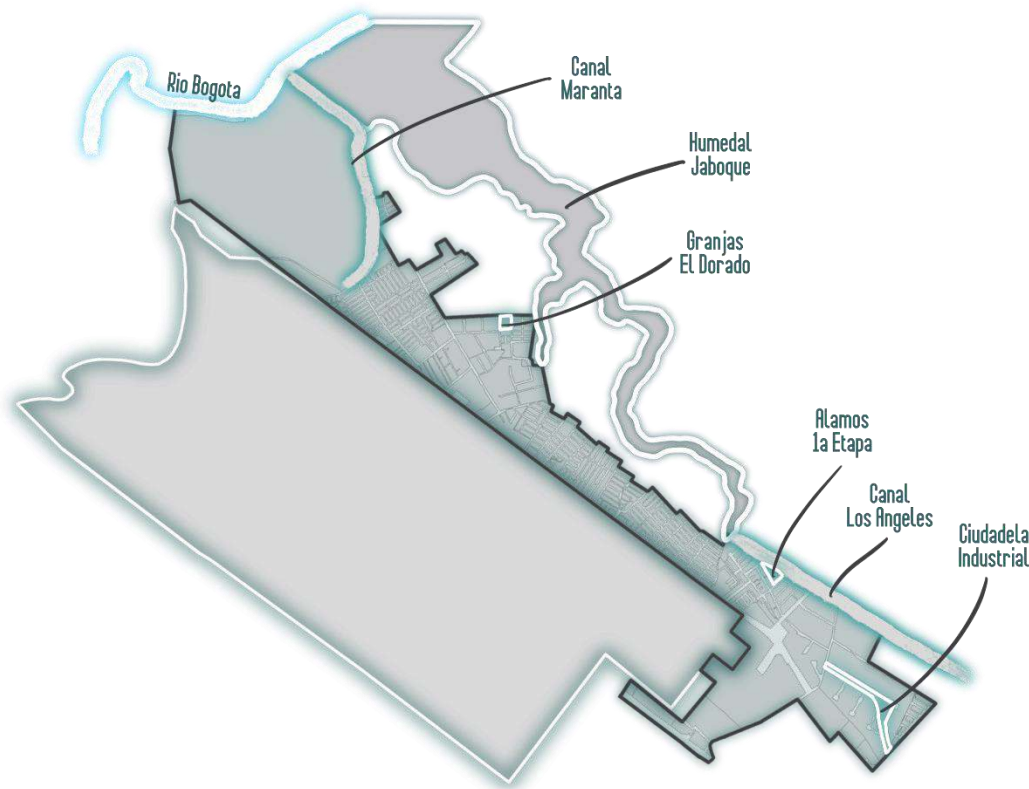


Gráfico 143. Síntesis de condiciones ambientales – Sector Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.1.2 Condiciones de gestión del riesgo

3.1.2.1 Fontibón

El ámbito de la Actuación Estratégica no cuenta con condiciones de riesgo de tipo avenidas torrenciales, ni de tipo forestal como incendios, ni por movimientos de masa. Sin embargo, al costado occidental por fuera de la Actuación Estratégica, en las inmediaciones del Humedal Hyntivá, se cuenta con un sector de riesgo por inundación con amenaza alta en un área de 22.162 m².

Ruido

Las operaciones aéreas del Aeropuerto El Dorado y la confluencia constante de vehículos de carga en las vías principales presentes en el ámbito de la AE, ha sido causa de las constantes quejas, malestar y afectación a la salud de la comunidad que hacen parte de la AE.

En lo referente a la contaminación auditiva por el ruido aeronáutico, los datos de presencia de acufenos son del 38% en Fontibón, lo cual es muy alto en comparación con el Distrito de Bogotá, que cuenta con apenas un 27% de su población.

Para el análisis de ruido en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Fontibón, se tuvo en cuenta los parámetros establecidos como los niveles máximos permitidos de emisión de ruido conforme a la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Con base en los mapas de ruido y en el reporte de los niveles equivalentes Día – Noche (LDN), para la jornada ordinaria y dominical, se identificaron los sectores donde el ruido oscila entre 60 y >80 decibeles especialmente en los barrios contiguos al Aeropuerto El Dorado; se estima que los niveles de ruido se encuentran en un rango entre 65 – 80 decibeles en jornada ordinaria (371 Ha) y dominical (481 Ha), afectando principalmente los Barrios S.C. Charco, Las Brisas, Brisas Aldea Fontibón, Villa Liliana, La Primavera, Selva Dorada, El Refugio La Zelfita, Atahualpa, Internacional, Chital II Sector, Los Cambulos, Veracruz, San José de Fontibón, Veracruz, El Jardín.

Teniendo en cuenta los datos de la mancha de ruido definido por la Aerocivil para LDN 65 DB se registran 38.476 habitantes, 14.942 viviendas y 15.942 hogares en el ámbito de la AE afectadas y en riesgo por ruido.

Riesgo Tecnológico

Por otro lado, la mayor condición de riesgo presente en la AE es el tecnológico asociado al Sistema de Transporte de Hidrocarburos en Fontibón por ductos denominado Poliducto Mansilla – Puente Aranda y Jetducto Puente Aranda – El Dorado. Este sistema cuenta con dos tuberías de transporte de productos refinados de petróleo, tienen un trazado ubicado desde la Planta Puente Aranda de forma paralela, compartiendo un corredor hasta la localidad de Fontibón donde se separan siguiendo el Poliducto a la estación Mansilla y el Jetducto hacia el aeropuerto El Dorado. En relación a estudios detallados de riesgo de origen tecnológico, el Distrito Capital cuenta con el “Análisis de Riesgo Tecnológico de los Sistemas de Transporte de Hidrocarburos Denominados Jetducto Y Poliducto en el Distrito Capital”, elaborados por el IDIGER en el año 2015.

Los Barrios que se encuentran influenciados por los sistemas de transporte de hidrocarburos en el ámbito de la AE son: Belén Fontibón, Villemar, La Giralda, Centro Fontibón, San Pablo Jericó, San José de Fontibón, Brisas Aldea Fontibón, Versalles Fontibón, La Cabaña Fontibón, Charco Urbano, El Charco, Charco Rural y Aeropuerto el Dorado.

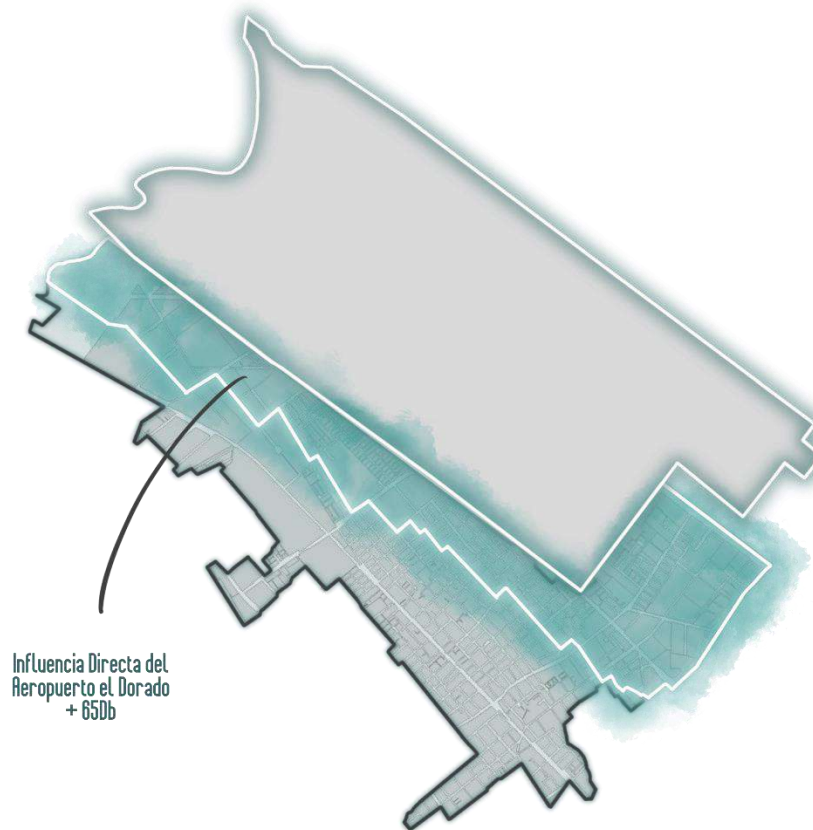


Gráfico 15. Síntesis de condiciones de riesgo– Sector Fontibón (Área de influencia Directa)

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.1.2.2 Engativá

En ámbito de la Actuación Estratégica se identifican sectores en condiciones de riesgo por inundación con amenaza alta por rompimiento de Jarillones y riesgo de incendio con amenaza alta. Las dos condiciones de riesgo se localizan en el costado occidental del ámbito.

Es de anotar que el IDIGER como coordinador del Sistema Distrital de Gestión de Riesgo viene adelantando los análisis que permitan la incorporación del riesgo dentro de la planificación territorial en cumplimiento del Decreto 555 de 2021 artículo 113, parágrafo 1.

La priorización de los estudios de riesgo por inundación en el corto plazo (2022 – 2027), se orientan en 1. Estudios de tallados asociados al desbordamiento del río Bogotá, en el que se deberán realizar los estudios hidráulicos y tránsito de crecientes y 2. Estudios de tallados de estabilidad y continuidad de los jarillones del río Bogotá, localizados en la margen izquierda, correspondiente a la infraestructura de protección contra inundaciones del río Bogotá.

Ruido

Las operaciones aéreas del Aeropuerto El Dorado, han sido causa de las constantes quejas, malestar y afectación a la salud de la comunidad que hacen parte de la AE.

En lo referente a la contaminación auditiva por el ruido aeronáutico, los datos de presencia de acufenos son del 55% en Engativá, lo cual es muy alto en comparación con el Distrito de Bogotá, que cuenta con apenas un 27% de su población.

Para el análisis de ruido en el ámbito de la AE Distrito Aeroportuario Engativá, se tuvo en cuenta los parámetros establecidos como los niveles máximos permitidos de emisión de ruido conforme a la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Con base en los mapas de ruido y en el reporte de los niveles equivalentes Día – Noche (LDN), para la jornada ordinaria y dominical, se identificaron los sectores donde el ruido oscila entre 60 y >80 decibeles especialmente en los barrios contiguos al Aeropuerto El Dorado; se estima que los niveles de ruido se encuentran en un rango entre 65 – 80 decibeles en jornada ordinaria (199,29 Ha) y dominical (193,35 Ha), afectando principalmente los Barrios Villa Claver I y II, El Mirador II, Los Laureles Sabanas del Dorado, Sabana del Dorado, Sabana del Dorado Villa Nohemí, Los Laureles, Villa Gladys , Villa Gladys – Urb. Industrial La Agustina, Villa Gladys – Urb. Avenida del Mirador II, Villa Gladys – Urb. Parque Industrial Bonaire, Villa Gladys Sector La Manzana, Villa Gladys IV Sector, Marandu – San Jacinto, El Verdun, El Lucero, El Dorado Norte, Las Mercedes II, Pirámide, El Triángulo, El Muelle I, Alameda, Viña del Mar, S.C. Los Ángeles, Los Ángeles – Urb. El Galeón, Los Ángeles 2, Los Ángeles – Portal de Santa Inés, Condominio Alamos, Los Álamos Sector Industrial, S.C Los Álamos, Ciudadela Industrial El Dorado, Isabela II Etapa.

Teniendo en cuenta los datos de la mancha de ruido definido por la Aerocivil para LDN 65 DB; se registran 47.015 habitantes, 14.942 viviendas y 15.942 hogares en el ámbito de la AE afectadas y en riesgo por ruido.

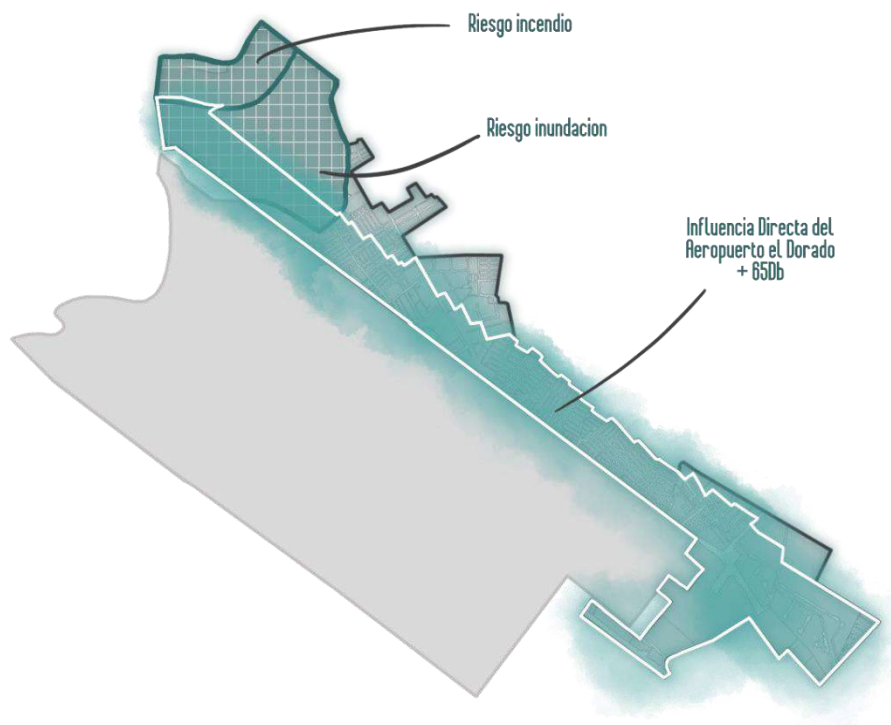


Gráfico 164. Síntesis de condiciones de riesgo– Sector Engativá (Área de influencia Directa)

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.2 Cuidado

3.2.1 Sistema de servicios sociales y del cuidado

3.2.1.1 Fontibón

El ámbito de la Actuación Estratégica cuenta con 108 equipamientos que suman un total de 27,76Ha, los cuales se encuentran en su mayoría en el costado oriental. Un gran porcentaje de ellos son de escala vecinal y zonal, aunque hay un club y un frigorífico de escala metropolitana por extensión del lote. Es importante referenciar el desarrollo del programa de Distrito Creativo inducido para Fontibón como un hito que debe contemplarse en el desarrollo de la Actuación Estratégica.

En cuanto a equipamientos educativos, se cuenta con 21 jardines infantiles, 32 colegios y un centro educativo no formal. Como equipamientos de salud, cuenta con tres centros de salud, un centro de atención médica inmediata. Adicionalmente cuenta con 20 equipamientos de culto, 12 salones comunales, dos instalaciones deportivas y un museo. En el ámbito solo se cuenta con un CAI como equipamiento de Seguridad ciudadana, Defensa y Justicia.

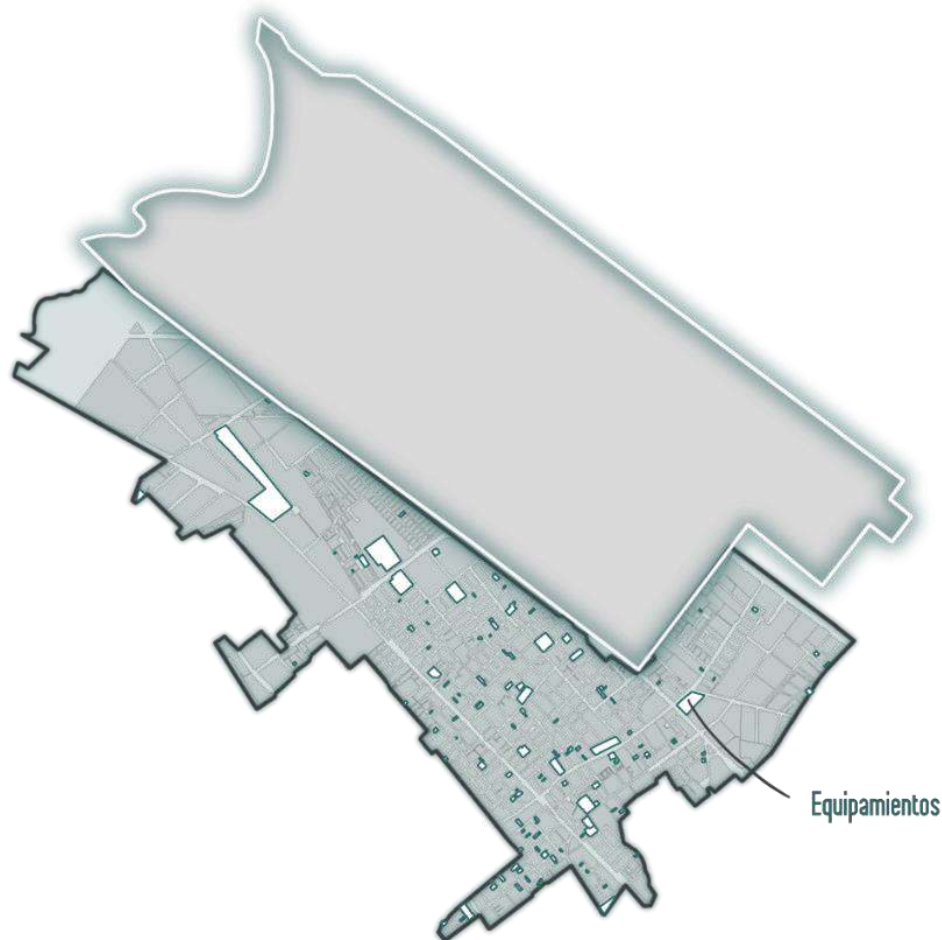


Gráfico 175. Equipamientos – Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.2.1.2 Engativá

El ámbito de la Actuación Estratégica cuenta con 44 equipamientos que suman solamente 6,07Ha, los cuales se encuentran en su mayoría al costado oriental. En su mayoría son de escala vecinal y zonal, aunque se encuentran ubicados el Centro Logístico de Servicios del DANE y las Bodegas de la Dirección Impuestos y Aduanas Nacional DIAN de escala urbana.

En cuanto a equipamientos educativos se cuenta únicamente con 6 jardines infantiles, 22 colegios y un centro educativo no formal. Como equipamientos de salud cuenta únicamente con un centro de salud. Adicionalmente cuenta con 7 equipamientos de culto, 3 salones comunales, 4 comedores comunitarios, un Rapi-cade y un centro de atención para la tercera edad.

En el ámbito solo se cuenta con CAI como equipamiento de seguridad.

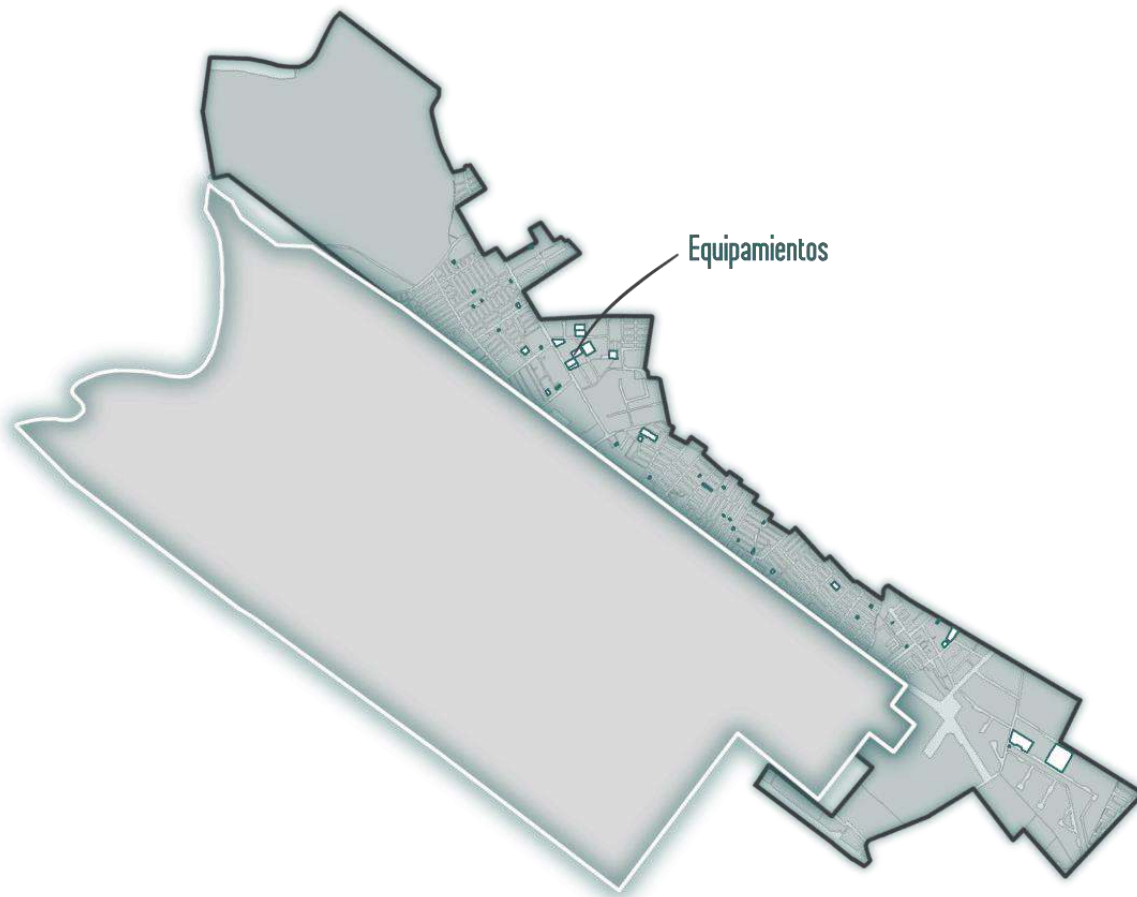


Gráfico 18. Equipamientos – Sector Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.3 Reactivación económica

El enfoque del diagnóstico de reactivación económica parte del análisis de la realidad asociada al desarrollo de actividades aeroportuarias en los ámbitos. Para esto, es importante tener en cuenta que el Aeropuerto El Dorado transporta el 16% de la población nacional, mueve el 31% del Producto Interno Bruto de Bogotá y la Región, y cuenta con el 19% del empleo formal de la ciudad. Este sector es la tercera aglomeración económica de Bogotá.

En cuanto a la demanda de pasajeros, en el año 2019 transportó 19 millones de pasajeros y se espera que para 2050 sean 50 millones. En cuanto a carga, es el primer aeropuerto de América Latina transportando 700 millones de toneladas al año y moviendo el 70% de la carga aérea del país.

Sin embargo, la operación aeroportuaria está limitada por la cercanía de la vivienda al aeropuerto la cual genera problemáticas asociadas especialmente al riesgo por ruido a la población aledaña ya que se encuentran ubicados muy cerca de las pistas de aterrizaje. Por este motivo, se hace necesario plantear soluciones innovadoras para en beneficio de la población afectada y así mismo generar una operación aeroportuaria sin limitaciones de este tipo.

3.3.1 Componente socioeconómico

3.3.1.1 Fontibón

Población y Habitabilidad

En cuanto a los datos poblacionales la actuación cuenta con 88.529 habitantes según el censo DANE 2018, una población flotante de más del doble de residentes con 184.528. La densidad poblacional es de 167Hab/Ha lo cual es ligeramente bajo en comparación en el global de la ciudad que es 197Hab/Ha.

En cuanto a habitabilidad, la Actuación cuenta con 30.780 hogares y 28.173 viviendas, para un índice de 58Viv/Ha lo cual es ligeramente bajo en comparación en el global de la ciudad que es de 63Hab/Ha.

	Cantidad	Indices AE	Indices Bogotá
Población	88.529	167Hab/Ha	197Hab/Ha
Hogares	30.780	58Hog/Ha	63Hog/Ha
Viviendas	28.163	53Viv/Ha	68Viv/Ha

Tabla 5. Datos base – Población y habitabilidad Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

En el sector de Fontibón de la Actuación Estratégica se generan 21.155 empleos de los cuales apenas el 5.22% corresponden a empleos informales. Por otro lado, cuenta con 249 bares, 13 clubes nocturnos, un motel y una casa de lenocinio.

Es importante considerar la existencia de una concentración relevante de empresas en el entorno de la Actuación Estratégica caracterizadas por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico como parte de un Corazón Productivo de la ciudad. Corresponde principalmente a empresas y comercios

pequeños para atender demandas locales que, sin embargo, representan un centro importante de abastecimiento y atención de servicios significativo.

3.3.1.2 Engativá

Población y Habitabilidad

En cuanto a los datos poblacionales, la Actuación cuenta con 62.377 habitantes según el censo DANE 2018, una población flotante de una tercera parte adicional de los residentes con 94.030. La densidad poblacional es de 117Hab/Ha lo cual es particularmente bajo en comparación con el global de la ciudad que es 197Hab/Ha.

En cuanto a habitabilidad, la actuación cuenta con 20.865 hogares y 19.558 viviendas, para un índice de 54Viv/Ha lo cual es particularmente bajo en comparación con el global de la ciudad que es de 68Viv/Ha.

	Cantidad	Indices AE	Indices Bogotá
Población	62.377*	117Hab/Ha	197Hab/Ha
Hogares	20.865*	54Hog/Ha	63Hog/Ha
Viviendas	19.558*	51Viv/Ha	68Viv/Ha

*Actuación estratégica redelimitada en función del parágrafo del artículo 480 del decreto 555 de 2021.

Tabla 6. Datos base – Población y habitabilidad Sector Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

En el sector de la Actuación Estratégica se generan 13.557 empleos de los cuales apenas el 11.84% es informal. Por otro lado, cuenta con 154 bares, 13 clubes nocturnos y 9 casas de lenocinio.

3.3.2 Áreas productivas

3.3.2.1 Fontibón

En relación con los sistemas productivos en el territorio, la Actuación Estratégica cuenta con 266,95 Ha de Zonas Industriales, las cuales se encuentran ubicadas especialmente a lo largo de la Avenida La Esperanza, el sector de Melobo y Puerta de Teja, es decir, que su ubicación está en relación directa con el Aeropuerto El Dorado.

Por otro lado, la Actuación Estratégica cuenta con áreas de corazones productivos con 30 manzanas que suman 22,96Ha, las cuales se encuentran localizadas en las inmediaciones del centro fundacional de Fontibón y a lo largo de la carrera 100. También cuenta con un fragmento del Área de Desarrollo Naranja denominado Distrito Creativo Fontibón con un área de 0,86Ha.

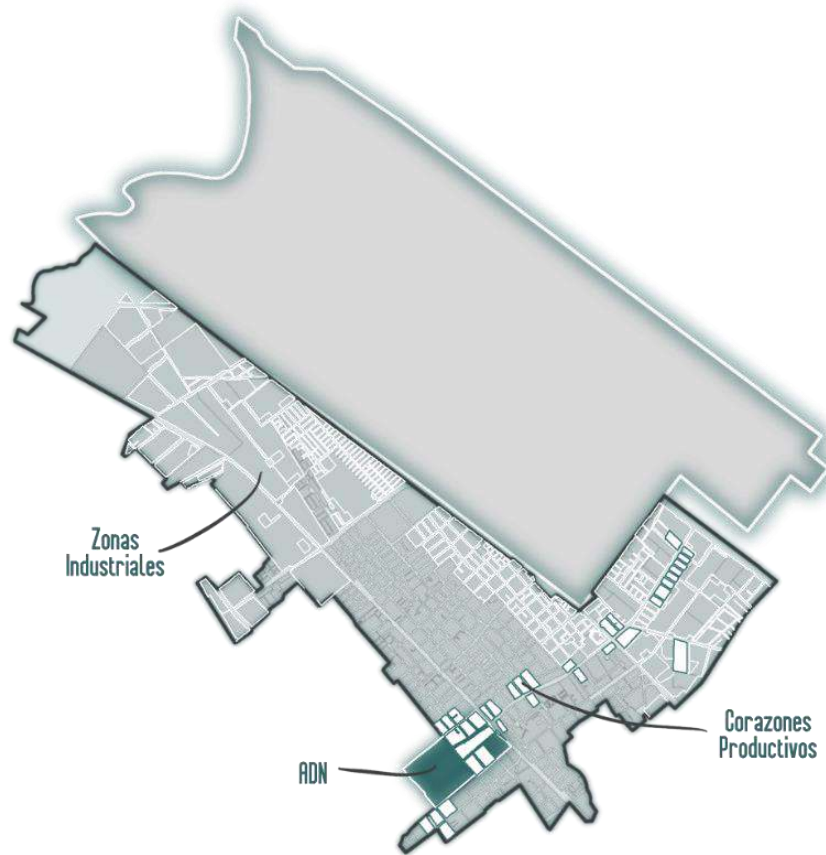


Gráfico 19. Áreas productivas– Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.3.2.2 Engativá

En relación con los sistemas productivos en el territorio, la Actuación Estratégica cuenta con 192,57Ha de Zonas Industriales lo cual representa el 50,44% del suelo las cuales se encuentran ubicadas especialmente en Villa Gladys, Santa Helena y Álamos, es decir, que su ubicación está en relación directa con el aeropuerto.

Por otro lado, la actuación estratégica cuenta con áreas de corazones productivos con sólo 4 manzanas que suman 1,71Ha las cuales se encuentran localizadas en el costado oriental de la actuación. No se cuenta con Áreas de Desarrollo Naranja.

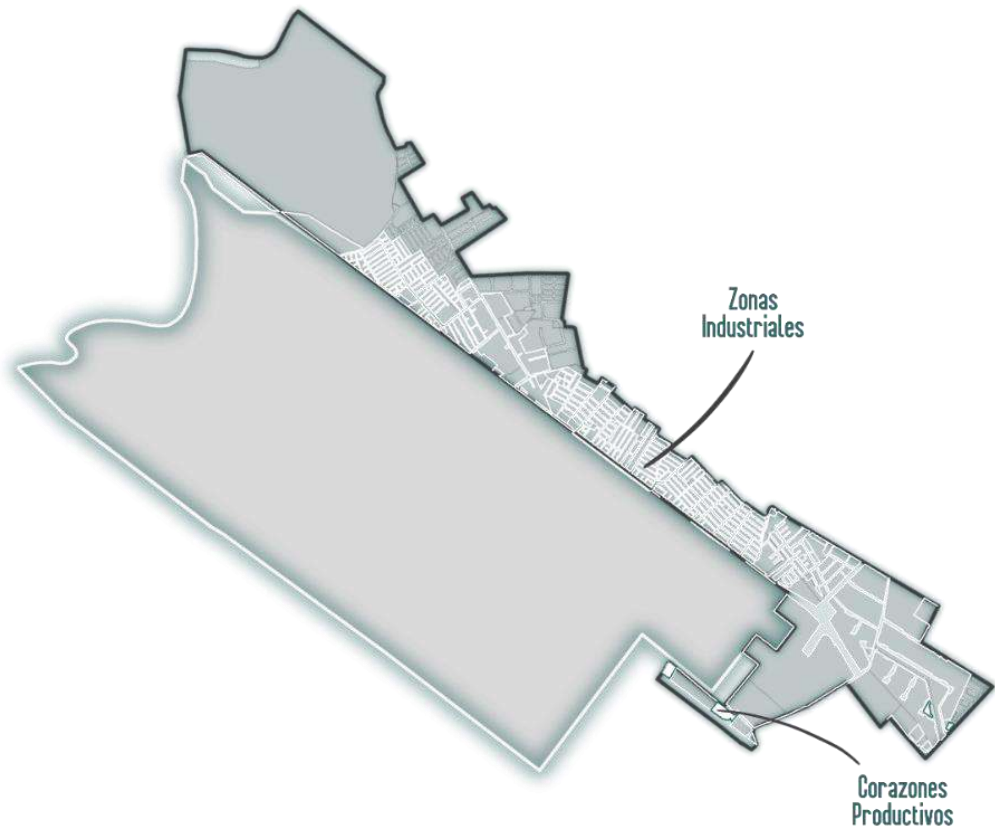


Gráfico 20. Áreas productivas– Sector Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4 Movilidad

En términos de movilidad el ámbito de la actuación estratégica cuenta con una de las mayores problemáticas del sector. Se trata de la gestión de tráfico asociada al transporte de carga. La ciudad no ha contado con un sistema de transporte de carga definido, riguroso y eficiente, es por ello que básicamente el transporte de carga usa todas las vías por donde puedan circular.

El aeropuerto El Dorado, es el primero en transporte aéreo de carga en América Latina, y maneja el 70% de la carga aérea del país con el movimiento de 720 millones de toneladas al año. Esta demanda llega al aeropuerto vía terrestre transitando principalmente por la Avenida Centenario o Calle 13 por medio de 13.200 vehículos diarios, los cuales buscan cualquier vía posible para comunicarse con el aeropuerto, usando la Carrera 100 y Carrera 103, las cuales pasan por el Centro Fundacional de Fontibón creando un caos de tráfico y un gran deterioro del sector.

Para afrontar este desafío, el POT vigente establece los elementos regionales del Modelo de Ocupación del Territorio, entre ellos el No. 10 define el funcionamiento logístico regional por medio del Anillo Logístico de Occidente para la consolidación de la actuación estratégica Distrito Aeroportuario. El circuito consiste en la infraestructura de carga conformada por las vías ALO Centro, Calle 63 extendida hasta el río Bogotá, la calle 80, calle 13 ampliada y consolidada como corredor de carga de alta capacidad.

Sin embargo, este gran Anillo Logístico de Occidente, se termina de configurar con un anillo interior que se define en el plano CU-4.4.4 “Sistema de Movilidad Red de Transporte Carga y para la Actividad Logística”. Este anillo interior está conformado por la Avenida TAM, Avenida La Esperanza; la Carrera 103, Calle 26; Avenida Longitudinal de Occidente – Centro; y Avenida José Celestino Mutis o Calle 63. Este anillo interior pretende generar la conexión directa logística y de carga del aeropuerto El Dorado.

3.4.1 Espacio Público para la Movilidad

3.4.1.1 Fontibón

En cuanto al componente de espacio público para la movilidad, la Actuación Estratégica cuenta con 41,71Ha de andenes los cuales se encuentran en un 69,91% entre medio, mal y muy mal estado. La mayoría se encuentra al costado oriental, donde la ciudad está más consolidada. En general se encuentran conectados, pero la Avenida Ferrocarril se vuelve una barrera dividiendo la conexión peatonal.

De la red de micromovilidad, se cuenta con 16,53Km de ciclorrutas en todos los tipos de mallas. La mayoría se encuentra al costado oriental, donde la ciudad está más consolidada. Hace falta la conexión occidental de la Actuación Estratégica. Por otro lado, el sector cuenta con déficit de cicloparqueaderos ocasionales.

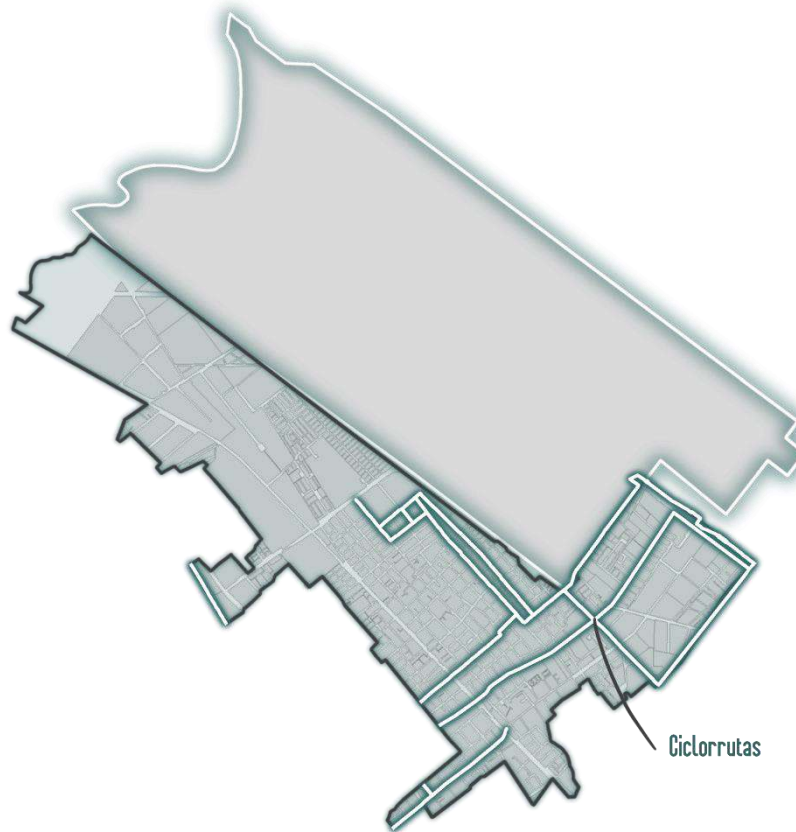


Gráfico 21. Espacio público para la movilidad– Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.1.2 Engativá

En cuanto al componente de espacio público para la movilidad, la Actuación Estratégica cuenta con 22,03Ha de andenes, los cuales se encuentran en un 89,11% entre medio, mal y muy mal estado. La mayoría se encuentra al costado oriental donde la ciudad está más consolidada.

De la red de micromovilidad se cuenta con 5,89Km de ciclorrutas en todos los tipos de mallas. La mayoría se encuentra sobre la Avenida José Celestino Mutis, al costado oriental donde la ciudad está más consolidada. Hace falta la conexión occidental de la actuación estratégica. Por otro lado, el sector cuenta con déficit de cicloparqueaderos ocasionales.

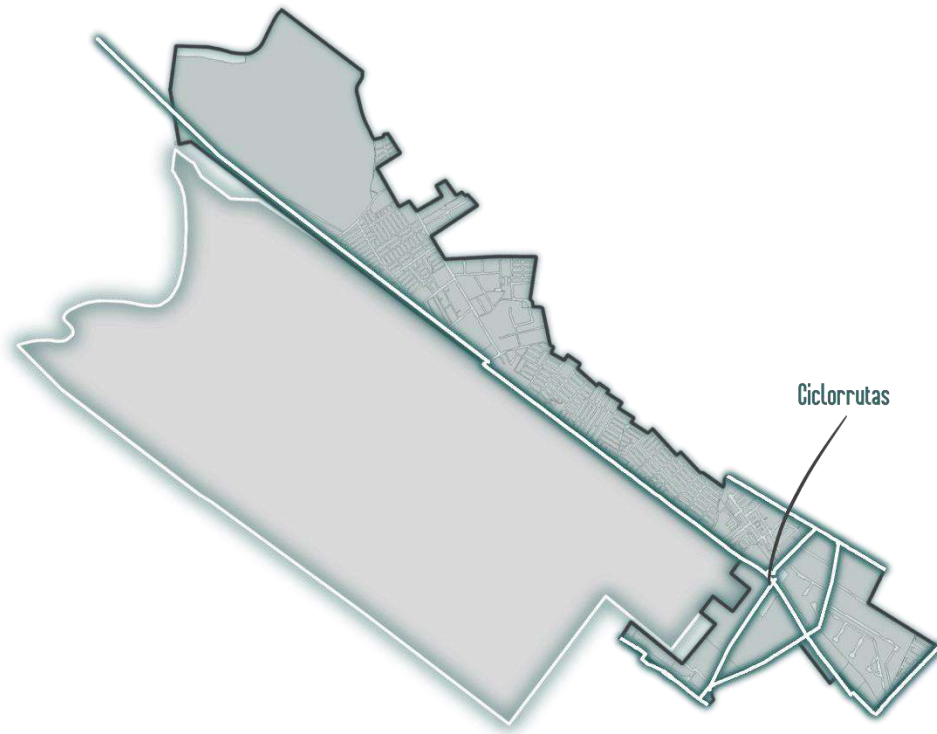


Gráfico 226. Espacio público para la movilidad– Sector Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.2 Red de Transporte Público

3.4.2.1 Fontibón

En cuanto al componente de Red de Transporte Público, la Actuación Estratégica cuenta con el proyecto RegioTram de Occidente, el cual se encuentra en obra. Tiene dos estaciones férreas, Estación CATAM, a la altura de la carrera 112 y Estación Fontibón a la altura de la carrera 96, en un desarrollo ferroviario de 3 km aproximadamente.

En cuanto al Sistema Transmilenio, en el costado norte limita con la Troncal Av. El Dorado, con 1 Km aproximadamente. No cuenta con estaciones en el ámbito. Cabe resaltar el CIM proyectado en la Avenida Calle 26 a la altura del Aeropuerto El Dorado que, aunque no se encuentra al interior de la Actuación Estratégica, se prevé que tendrá una gran incidencia en el territorio.

En cuanto al Sistema Integrado de Transporte Público pasan 93 rutas, un número bastante significativo para la extensión de la Actuación Estratégica, sin embargo, esto se debe a que en el ámbito también se cuenta con los siguientes Patios SITP:

UF 2: Fontibón I con capacidad de 120 Padrones

UF 4: Fontibón II con capacidad de 126 Padrones

UF 6: Fontibón III con capacidad de 68 Padrones - 125 Busetones.

UF 7: Fontibón IV con capacidad de 83 Padrones - 89 Busetones.

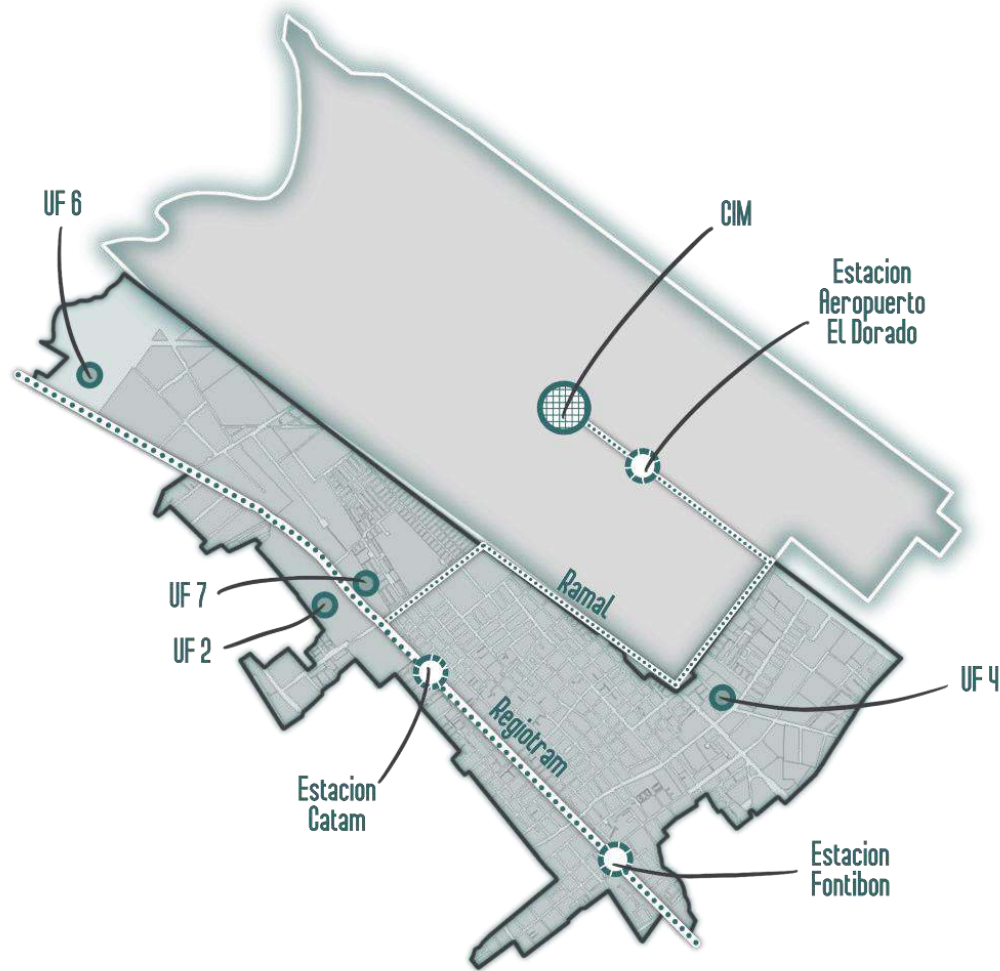


Gráfico 23. Red de transporte público – Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.2.2 Engativá

En cuanto al componente de Red de Transporte Público, no cuenta con el Sistema Transmilenio en el ámbito, sin embargo, limita al costado sur con la Trocal El Dorado con 1Km aproximadamente. No cuenta con estaciones en el ámbito.

Cabe resaltar el CIM proyectado en la Avenida Calle 26 a la altura del Aeropuerto El Dorado que, aunque no se encuentra al interior de la Actuación Estratégica, se prevé que tendrá una gran incidencia en el territorio.

En cuanto al Sistema Integrado de Transporte Público pasan 93 rutas, un número bastante significativo para la extensión de la Actuación Estratégica, sin embargo, esto se debe a que en el ámbito también se cuenta con el siguientes Patio SITP:

Verbena: con capacidad de 100 Padrones

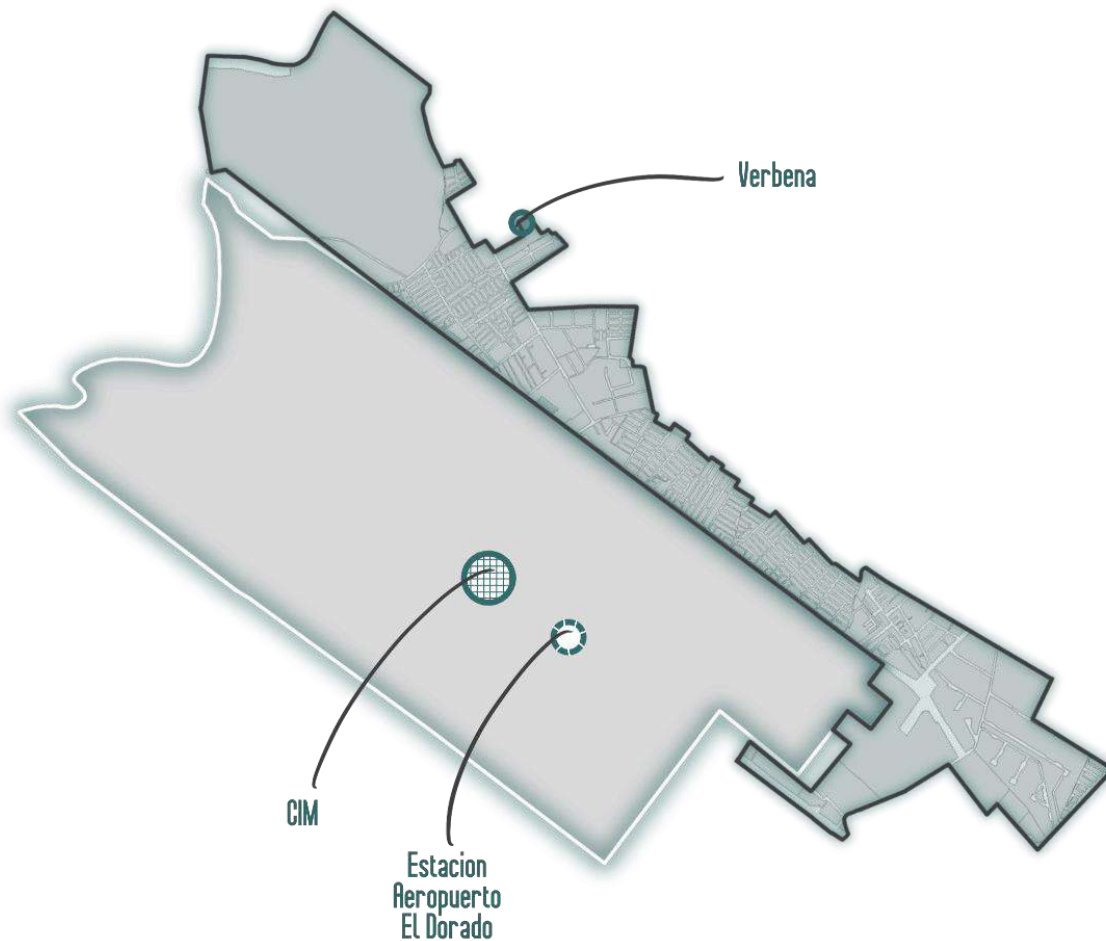


Gráfico 247. Red de transporte público – Sector Engativá

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.3 Red de Transporte Aéreo

3.4.3.1 Fontibón

La Actuación Estratégica tiene por origen la relación de negación entre el Aeropuerto El Dorado y la ciudad. La Actuación limita al norte con la Avenida La Esperanza o Calle 24, con el aeropuerto en general y, por el costado oriental, con la Carrera 103.

La interacción del Aeropuerto y la ciudad se limita a una reja en malla eslabonada y un muro de protección. Sobre la carrera 103 existe una ciclorruta sobre andén que atraviesa Fontibón de norte a sur generando una mínima noción de vitalidad. Sin embargo, esta relación de segregación del equipamiento con la ciudad genera dinámicas perjudiciales en las dos direcciones: para el Aeropuerto por el hecho de contar sólo con el acceso oriental a un predio de casi 700 Ha, lo que produce un conflicto importante principalmente en materia de movilidad. De la misma manera para la ciudad, por

contar con casi 5Km de reja y muro, lo cual produce una relación de aislamiento y segregación acabando con la vitalidad urbana.

3.4.3.2 Engativá

La Actuación Estratégica tiene por origen la relación de negación entre el Aeropuerto El Dorado y la ciudad. La actuación limita al sur con la Avenida José Celestino Mutis o Calle 63, con el aeropuerto en general, y por el costado oriental con predios colindantes.

La interacción del aeropuerto y la ciudad se limita a una reja en malla eslabonada y un Jarillón a lo largo de la Avenida José Celestino Mutis. Sobre el costado oriental la interacción se limita a un muro medianero. Sin embargo, esta relación de segregación del equipamiento con la ciudad genera dinámicas perjudiciales en las dos direcciones: para el Aeropuerto por el hecho de contar sólo con el acceso oriental a un predio de casi 700 Ha, lo que produce un conflicto importante principalmente en materia de movilidad. De la misma manera para la ciudad, por contar con casi 5Km de reja y muro, lo cual produce una relación de aislamiento y segregación acabando con la vitalidad urbana.

3.4.4 Red de Transporte de Carga

3.4.4.1 Fontibón

Como se mencionó al inicio del capítulo, falta de gestión asociada al transporte de carga general los mayores desafíos en materia de movilidad. La demanda de carga toma como corredor principal la Avenida Centenario o Calle 13 sobre la cual circulan cerca de 13.200 vehículos de carga diarios, los cuales buscan cualquier vía posible para comunicarse con el aeropuerto, usando la Carrera 100 y Carrera 103, las cuales pasan por el Centro Fundacional de Fontibón creando un caos de tráfico y un gran deterioro del sector.

Adicionalmente, el sector cuenta con grandes superficies para el estacionamiento de vehículos de carga, especialmente en los sectores de Melobo y Jericó, con infraestructuras precarias que no alcanzan a tener siquiera un manejo asfaltado de terreno. De igual manera, ocurre en los sectores de El Recodo – Fontibón.

Es así, como los nodos de movilidad (estaciones de servicio y parqueo para vehículos de carga) como los ejes (vías de la red logística y de carga) no configuran un sistema en la actualidad.

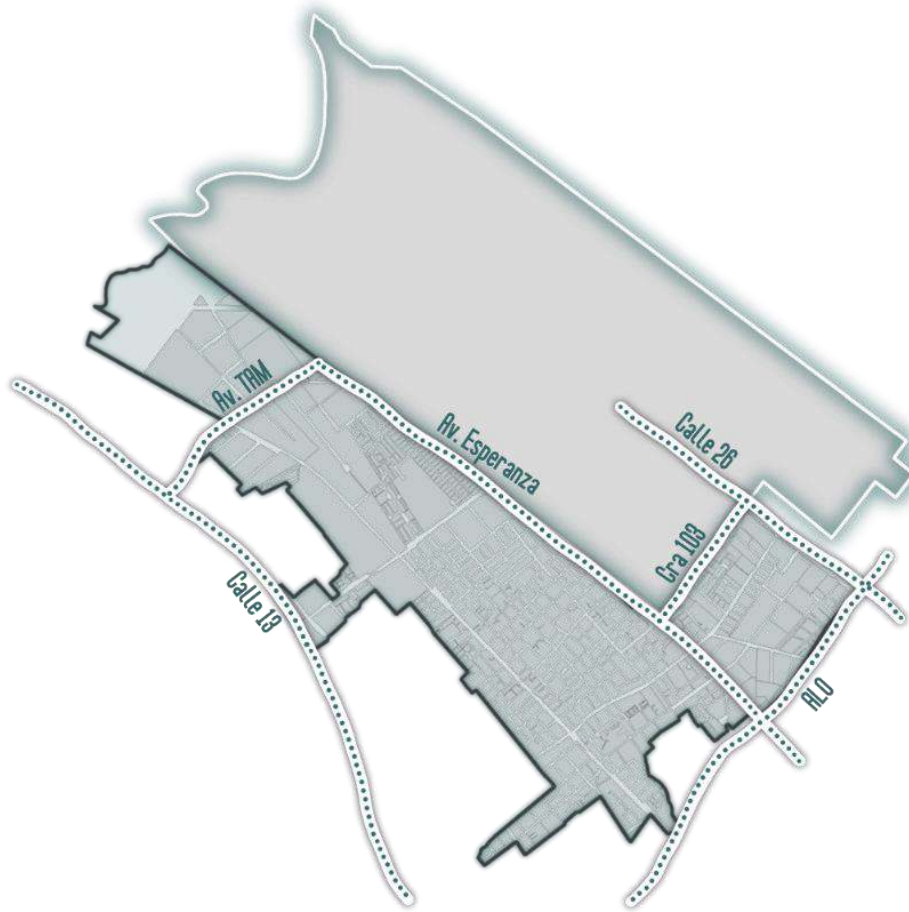


Gráfico25. Red de transporte de Carga– Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4.4.2 Engativá

En cuanto al componente de Red de Transporte de Carga, la Actuación Estratégica cuenta con el corredor de carga de la Avenida José Celestino Mutis que se encuentra construido desde la Avenida Longitudinal de Occidente hasta la Transversal 112 Bis, factor absolutamente importante puesto que, si no se completa hasta el límite del distrito y su conexión con el municipio de Cota, no es funcional como corredor de carga. La alimentación de este corredor se hace por la Avenida Ciudad de Cali que no tiene la infraestructura necesaria para funcionar como corredor de carga.

En el sector de Engativá no se cuenta con espacio destinados al parqueo de vehículos de carga.

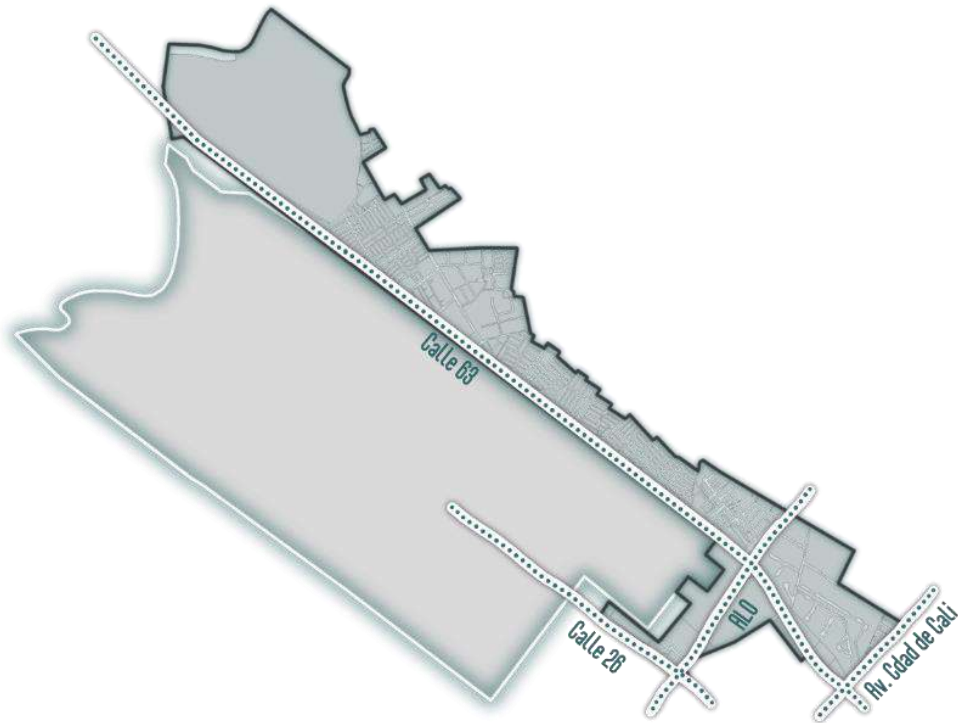


Gráfico 268. Red de transporte de Carga– Sector Engativá
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.5 Patrimonio

3.5.1 Componente de patrimonio cultural construido

3.5.1.1 Fontibón

En el ámbito de la Actuación Estratégica se encuentran ubicados tres Bienes de Interés Cultural y, adicionalmente, tiene relación directa con el Sector de Interés Urbanístico de Fontibón, puesto que limita con ella sobre la Carrera 98.

Los Bienes de Interés Cultural son los siguientes:

Estación del Ferrocarril Fontibón: Declarado Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional en categoría de Conservación monumental.

Casa KR 100 23 46: Declarado Bien de Interés Cultural del ámbito Distrital en categoría de Conservación integral.

Casa CL 22 H BIS 98 A 75: Declarado Bien de Interés Cultural del ámbito Distrital en categoría de Conservación integral.

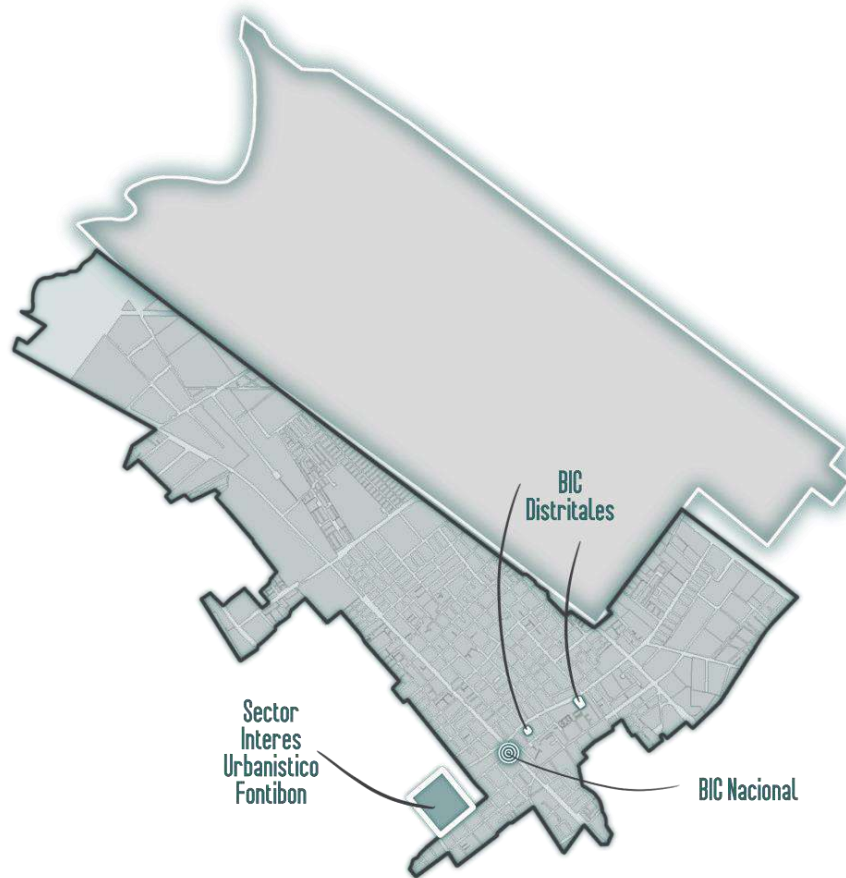


Gráfico 27. Elementos patrimoniales– Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.5.1.2 Engativá

En el ámbito de la Actuación Estratégica no se encuentran ubicados Bienes de Interés Cultural. Sin embargo, tiene relación directa con el Sector de Interés Urbanístico del centro fundacional de Engativá, puesto que limita con ella en su costado noroccidental.

3.6 Ciudad Inteligente

3.6.1 Sistemas de servicios públicos Acueducto y Alcantarillado

3.6.1.1 Fontibón

De la red de servicios públicos de Acueducto para el suministro de agua, el ámbito de la Actuación Estratégica cuenta con el servicio en toda su extensión, aunque no cuenta con capacidad remanente. Vale la pena destacar que la red matriz de la línea Fontibón va de oriente a occidente a lo largo de la Avenida Ferrocarril hasta la Carrera 116, donde toma el sur para salir a la Avenida Centenario.

En cuanto al servicio de alcantarillado se cuenta con el servicio en todo el ámbito, aunque tampoco cuenta con capacidad remanente. Cuenta con interceptores sobre la carrera 100 entre Avenida Ferrocarril y Avenida La Esperanza y algunos segmentos de colectores sobre la Avenida Ferrocarril.

3.6.1.2 Engativá

De la red de servicios públicos de Acueducto para el suministro de agua, el ámbito de la Actuación Estratégica cuenta con el servicio en toda su extensión, aunque no cuenta con capacidad remanente. Vale la pena destacar que la red matriz de la línea Conducción Calle 63 - Engativá va de oriente a occidente a lo largo de la Avenida José Celestino Mutis con un paso por la Avenida Longitudinal de Occidente.

En cuanto al servicio de alcantarillado, en su área de influencia directa cuenta con el servicio en todo el ámbito, aunque tampoco cuenta con capacidad remanente. Cuenta con la red de Emisario Final Villa Gladys a lo largo del Humedal Jaboque.

3.6.2 Sistemas de servicios públicos Energía Eléctrica y Redes Telemáticas

3.6.2.1 Fontibón

La Actuación Estratégica cuenta el servicio de energía eléctrica y redes telemáticas en todo su ámbito. Adicionalmente, cuenta con canalización de las redes a lo largo de 50,95Km. En el perímetro se encuentra la línea de alta tensión Fontibón – Noreste - Mosquera en el costado oriental, con una pequeña área de servidumbre.

3.6.2.2 Engativá

La Actuación Estratégica cuenta el servicio de energía eléctrica y redes telemáticas en todo su ámbito. Adicionalmente cuenta con canalización de las redes a lo largo de 39,83Km. En el perímetro se encuentran la línea de alta tensión Florida - Tibabuyes en el costado oriental con una pequeña área de servidumbre. Adicionalmente hay un área de análisis para la instalación de subestación en el costado occidental.

3.6.3 Sistemas de servicios públicos Gas Natural e Hidrocarburos

3.6.3.1 Fontibón

En cuanto la red de servicio de gas natural, el ámbito de la Actuación cuenta con disponibilidad del servicio en toda su extensión. Cuenta con tres sectores para la prestación del servicio. La red troncal está construida en polietileno en su mayoría, pero cuenta con algunos segmentos en acero. Vale la pena desatacar que ninguna de las redes troncales, ni la de polietileno, ni la de acero pasa por la Avenida Ferrocarril.

Por otra parte, sobre la Avenida Ferrocarril, se encuentra bajo el sistema de transporte de hidrocarburos Puerto Salgar – Bogotá Puente Aranda, en red de Poliducto de 10". En dicha estación Puente Aranda, hace entrega de gasolina de motor corriente, extra, diesel, diesel ecológico, queroseno, nafta, Virgin Oil y Jet A1. De allí mismo sale por medio del Jetducto de 6", con destino al Aeropuerto El Dorado, el combustible tipo Jet A1 para la alimentación de aeronaves. Estas acciones se encuentran a cargo de la empresa CENIT – Transporte y Logística de Hidrocarburos.

3.6.3.2 Engativá

En cuanto la red de servicio de gas natural, el ámbito de la Actuación cuenta con disponibilidad del servicio en toda su extensión. Cuenta con tres sectores para la prestación del servicio. La red troncal está construida en polietileno en su mayoría, pero cuenta con algunos segmentos en acero.

3.7 Gestión, financiación y gobernanza

La Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario comprende uno de los territorios más estratégicos del país. En este lugar confluyen lógicas y dinámicas multiescalares de manera permanente, desde lo local/barrial, hasta lo regional e internacional. Si bien es un territorio periférico de Bogotá, se constituye al mismo tiempo en el centro gravitacional de la ciudad y la región, en donde justamente se localiza el puerto seco más importante del territorio nacional.

El Aeropuerto Internacional El Dorado es un equipamiento de transporte central en Latinoamérica. En 2019 ocupó el primer lugar en volumen de carga transportada (720 mil toneladas), el tercero en movimiento de pasajeros (36 millones de personas) y el segundo en operaciones aéreas (Aerocivil, 2020). Durante tres años consecutivos fue reconocido como el “Mejor Aeropuerto de Sudamérica” según Skytrax (El Dorado, 2020).

Sin embargo, su entorno inmediato no se ha beneficiado e integrado funcionalmente con esta infraestructura, desconociendo el potencial del Aeropuerto Internacional El Dorado como catalizador del desarrollo territorial, incluso en un escenario post-pandemia de reactivación económica (Serrano & Kazda, 2020). Desde hace varias décadas, existe una relación conflictiva donde el aeropuerto sufre restricciones de operación por estar junto a un área residencial consolidada, y los residentes viven una situación de impacto ambiental y de informalidad por restricciones del suelo derivadas del aeropuerto (Alcaldía de Bogotá, 2019, pág. 12).

Por más de 65 años, el AIED ha reproducido un modelo de planeación y gestión centrado en la operación y seguridad aeronáutica, ignorando sistemáticamente sus externalidades en su entorno (Alcaldía de Bogotá, 2019, págs. 10-11). La configuración actual del marco de relaciones institucionales desconoce la interdependencia del aeropuerto y su contexto territorial, y evidencia modelos de desarrollo que no dialogan y entran en conflicto sistemáticamente. Por un lado, el gobierno nacional ha planeado y gestionado el aeropuerto como un enclave aeronáutico, donde su entorno solo debe garantizar la seguridad de la operación. Por otro lado, los gobiernos locales asumen estas condiciones como determinantes de superior jerarquía (Ley 388 de 1997) para “garantizar” su cumplimiento irreflexivo a pesar de los impactos y costos que les representan. El resultado es un proceso problemático de ocupación precario e informal. El aeropuerto está sumido en su predio, superpuesto en el territorio; los residentes se encuentran sometidos a condiciones ambientales perjudiciales para su salud, y la economía nacional desaprovecha una pieza central para su competitividad (Alcaldía de Bogotá, 2019, pág. 12).

Los actores principales son entidades del gobierno nacional (Aerocivil, la Agencia Nacional de Infraestructura, y el Ministerio de Transporte), distrital, municipal, y la comunidad. Otros actores relevantes son el concesionario que opera el Aeropuerto, las aerolíneas, los operadores logísticos y los demás gremios y privados, asociados a la actividad aeroportuaria. Cada actor desempeña su rol desde su autonomía y capacidad. Bogotá y las otras entidades territoriales con su Plan de Ordenamiento Territorial, la Aerocivil con su Plan Maestro del Aeropuerto y las comunidades con órdenes judiciales.

3.7.1 Diagnóstico institucional: Posturas

La problemática responde a un modelo de gestión y planificación que insiste en desarrollar el Aeropuerto con un enfoque cerrado hacia la operación aeroportuaria, desconociendo las complejas realidades de su entorno. Esta fragmentación territorial refleja la desarticulación institucional con la

cual la nación administra y gestiona los aeropuertos del país, sin interactuar con las autoridades locales y regionales, que responden por las logísticas y realidades de los ciudadanos, usuarios y mercados. A continuación, se presentan brevemente las posturas de los actores principales siguiendo sus narrativas. Posteriormente, se resumen en una tabla las expectativas, instrumentos, nivel de autonomía y beneficio de la operación.

3.7.1.1 Gobierno nacional – Aerocivil

El desarrollo aeroportuario potencia la competitividad del país con la integración a mercados internacionales. Esto se traduce en mayores niveles de inversión, operaciones realizadas, carga y pasajeros movilizados. El transporte aéreo es de interés nacional, y su entorno debe articularse y no al contrario siendo competencia de las entidades territoriales que deben asumir las condiciones del aeropuerto como determinantes de superior jerarquía. No se requieren cambios frente al arreglo institucional, sino hacer uso de los instrumentos de cada actor (Aerocivil, 2014).

3.7.1.2 Gobierno Distrital

Las determinantes del aeropuerto de superior jerarquía limitan las posibilidades de Actuación del Distrito. Se asumen y se trabaja sobre ellas. La ocupación del territorio es un problema local sin margen de atención por la limitación. Se desentiende del aeropuerto y sus externalidades porque no es su competencia, desaprovechando la oportunidad de convertirlo en un eje de desarrollo territorial. La omisión lo hace responsable, incluso por la falta de control urbanístico y su incapacidad de aprovechar la actividad aeroportuaria. “La ciudad dejó en el olvido ese territorio. Después de 20 años seguimos teniendo la misma norma. Incluso, el mismo Acuerdo 06 de 1990, no tiene ningún sentido”. (Henao, 2021) La articulación es compleja pero necesaria, se requieren arreglos institucionales para el desarrollo del aeropuerto y su entorno (Alcaldía de Bogotá, 2019).

3.7.1.3 Comunidad

Las condiciones en las que se ha construido el modelo de desarrollo del aeropuerto desconoce a la comunidad y los efectos sobre el territorio, negándoles la voz por vías administrativas, forzando el uso de mecanismos judiciales para defender sus derechos. Se requieren arreglos institucionales donde el aeropuerto reconozca las expectativas y derechos de las comunidades en su toma de decisiones (Aerovecindades, 2020; Molina, 2021). En palabras “La cercanía al AIED no es el problema. El problema es la ausencia de control y coordinación entre instituciones. Es posible cohabitar con el AIED, tal como ocurre en otras ciudades del mundo” (Molina, 2021).

3.7.1.4 Actores privados

El desarrollo del aeropuerto ha sido afectado por la desarticulación con su entorno territorial. El costo de oportunidad se evidencia en la dificultad para desarrollar proyectos inmobiliarios y comerciales en el entorno, así como en las dificultades de conectividad con el aeropuerto y las zonas productoras de alto valor agregado (Gómez, 2021). El desarrollo del entorno del aeropuerto con la ciudad pasa por la construcción de esquemas que incluyan expectativas, estímulos y mecanismos de gestión a los privados. Esto no se ha logrado por una norma vegetativa (Decreto 765 de 1999) y su nula reglamentación.

ACTOR	EXPECTATIVAS	INSTRUMENTO	NIVEL DE AUTONOMÍA	PRESUPUESTO/ OPERACIÓN AEROPUERTO
NACIÓN	1. Mejorar condiciones de Operación aeroportuaria 2. Mejorar movilidad en el entorno 3. Mantener modelo de gestión y planificación centrado en el AIED	1. Plan Maestro del AIED	Total	500 mil millones de pesos anuales generados por el AIED y utilizados para mantener y modernizar aeropuertos de todo el país
REGIÓN	1. Mejorar movilidad en el entorno 2. Armonizar uso del suelo 3. Repensar modelo de enclave 4. Desarrollar modelo de gestión público-privada	1. Plan de Ordenamiento Departamental 2. POT de municipios	Parcial	No perciben recursos derivados de la operación aeroportuaria. Sin embargo, deben garantizar los soportes urbanos de articulación.
BOGOTÁ	1. Mejorar movilidad en el entorno 2. Repensar modelo de enclave 3. Desarrollar modelo de gestión APP. 4. Garantizar participación en la transformación del territorio 5. Evitar expulsión de población en condiciones desfavorables 6. Monitorear y evaluar niveles de ruido/Buscar alternativas de mitigación 7. Cualificar el territorio ambientalmente.	1. POT de Bogotá D.C. 2. OEDA 3. UPZ	Parcial	No perciben recursos derivados de la operación aeroportuaria. Sin embargo, deben garantizar los soportes urbanos de articulación.
COMUNIDAD	1. mejorar movilidad en el entorno 2. Garantizar continuidad de políticas públicas 3. Evitar expulsión de población en condiciones desfavorables 4. Monitorear y evaluar niveles de ruido para mitigarlos 5. Cualificar el territorio con elementos ambientales 6. Repensar modelo de enclave.	1. Organizaciones comunitarias: a) Mesa aeroportuaria de Fontibón b) Mesa aeroportuaria de Engativá c) Aerovecindades d) Comunidades unidas	Baja	No perciben recursos derivados de la operación aeroportuaria
PRIVADOS	1. Mejorar movilidad en el entorno 2. Repensar el modelo de enclave 3. Desarrollar modelo de gestión público-privada 4. Generar oportunidades de inversión 5. Garantizar la participación de privados en la transformación del territorio.	Planes parciales	Baja	No aplica

Tabla 7. Datos base – Población y habitabilidad Sector Fontibón

Fuente: Elaboración propia. (SDP, 2022) Las expectativas fueron tomadas de la cartilla del Distrito Aeroportuario (SDP, 2019)

3.7.2 Conflictos

La producción del espacio del entorno del aeropuerto demuestra la falta de coordinación entre la acción pública y la ocupación de facto del territorio. El modelo de ocupación ha respondido a las necesidades de la población y a la incapacidad del Estado para satisfacerlas de forma articulada. La provisión de vivienda, principalmente en la zona norte del aeropuerto, se asocia a la falta de control del gobierno distrital y a la desarticulación para prever la entrada en operación de la pista norte en 1995. Las tensiones entre comunidad, gobierno distrital y nacional, han resultado en una ocupación que no responde al modelo económico para aprovechar al máximo la actividad aeroportuaria. Parte de la explicación de la distancia entre el modelo y la ocupación del territorio está en el desarrollo del aeropuerto como economía de enclave por una aproximación sectorial con distribución de funciones en un ordenamiento vertical e incapaz de deliberar con las comunidades y la sociedad civil. “Bogotá tiene responsabilidad en la permissividad para la conformación y consolidación del modelo de ocupación residencial informal. Lo anterior, derivado de la falta de control urbanístico. En ocasiones con anuencia del Estado. Bogotá no le dio la importancia a esta zona de la ciudad para planificar y ordenar el este territorio” (Ortíz A., 2021).

Con sus restricciones, el aeropuerto determina la construcción de ciudad como motivo de conflicto y luchas sociales. Las restricciones conllevan a la configuración de una idea de “ilegalidad” reprochable que desestima la legitimidad de los reclamos de las comunidades, produciendo enfrentamientos jurídicos que no han construido una solución. La presencia de la comunidad es, para el gobierno del aeropuerto, algo cercano a un crimen de mala fe, interpretando las voces que la señalan como enemiga del progreso del país y la ciudad. Por su parte, las comunidades han construido sus posiciones sobre la legitimidad de sus reclamos en premisas como la protección de derechos a la salud, a un ambiente de calidad, a una vida digna, al derecho a la ciudad, transformando al aeropuerto en una bestia que responde a una racionalidad única, indiscutible e infranqueable, pero bestia al final del día. “Desde 1999 hay un marco normativo destinado a sacar a las personas de su territorio. El Decreto 765 se definió justamente para tal fin. Sin embargo, la lucha ciudadana se ha mantenido y el grueso de la población continúa residiendo allí” (Avella, 2021).

Estos procesos de (re)producción del espacio, de diálogo de racionalidades globales y locales permanecen en conflicto sin mecanismos para construir consensos. Los impactos en el territorio son evidentes en las dimensiones analizadas, así como la incapacidad de abordarlos en escenarios formales que no sean jurídicos. Estas dimensiones muestran las deficiencias del modelo de gobernanza. Las relaciones verticales aumentan la autonomía, aunque sean interdependientes, pero deja sin formas para gestionar problemáticas o espacios para construir consensos entre actores interdependientes, mermando su capacidad para alcanzar objetivos. La autonomía de los actores es un espejismo que oculta la interdependencia del aeropuerto y su entorno. Reconocerlo es una deuda de política pública, así como aceptar su complejidad, y entenderlo derivará en oportunidades de desarrollo. Es necesario un reconocimiento formal de las partes, así como su coordinación para jalonar proyectos y programas comunes.

Para cambiar esta lógica, los actores deben coordinarse partiendo de su reconocimiento y legitimación mutua y esto comienza por dar la discusión más allá de la operación aeronáutica. Construir relaciones de colaboración horizontal depende de superar la aproximación sectorial impregnada en los cimientos del Estado colombiano. La definición de competencias reducida al transporte y las determinantes de superior jerarquía dificulta la consecución de capacidades suficientes para atender los problemas del territorio. El Estado ha decidido construir grandes infraestructuras despreciando el papel que tienen en

el desarrollo territorial y contribuyendo en su configuración a partir de la omisión. Es momento para cambiar esta postura.

Es necesario discutir y definir un modelo de gobernanza que garantice la articulación en la toma de decisiones, establezca criterios de actuación y atienda los reclamos ciudadanos presentados por más de 20 años. Así, El Dorado podrá posicionarse como Hub de América. La coyuntura post-pandemia es ideal para esta tarea. Para 2030, según Aerocivil (2018), el AIED movilizaría cerca de 50 millones de pasajeros y algunos estudios proyectaron 100 millones de personas en 2050 (Portafolio, 2019). Sin embargo, la pandemia ralentizó estas proyecciones. La IATA (2020) calificó ésta como la peor crisis de la industria aeronáutica.

Este nuevo modelo de gobernanza debe atender y abordar, por lo menos, los siguientes aspectos fundamentales:

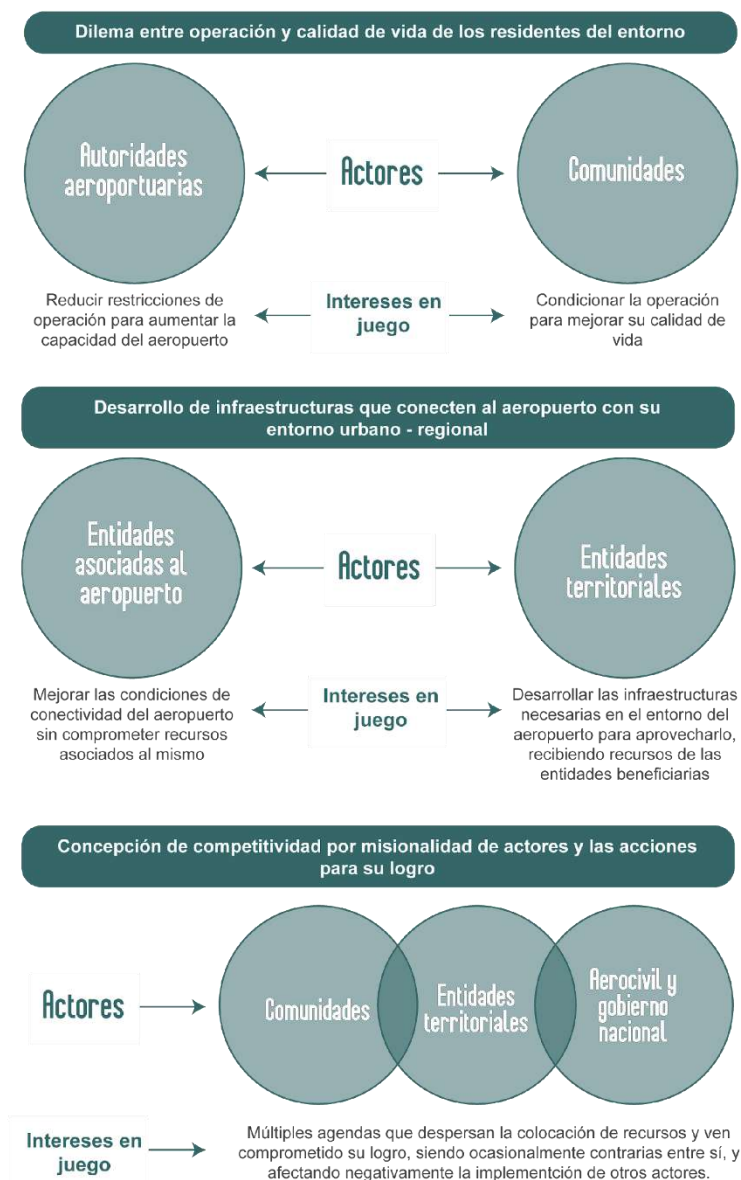
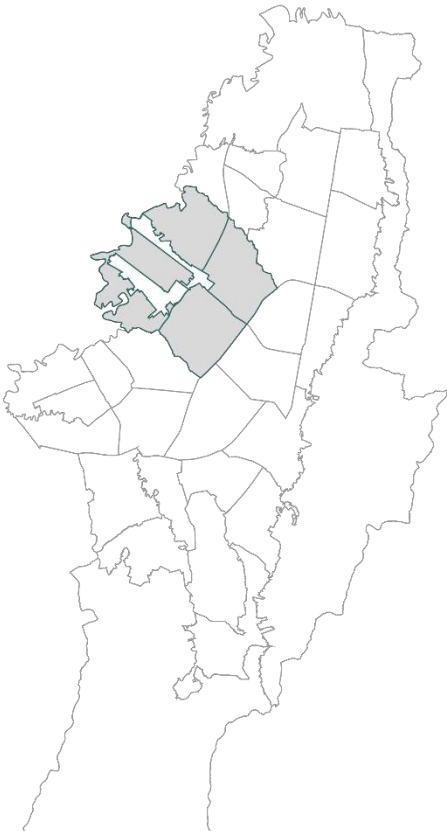


Gráfico 28. Elementos para la gestión y gobernanza de la AEDA

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

04

DIRECTRICES



04 DIRECTRICES

4.1 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.

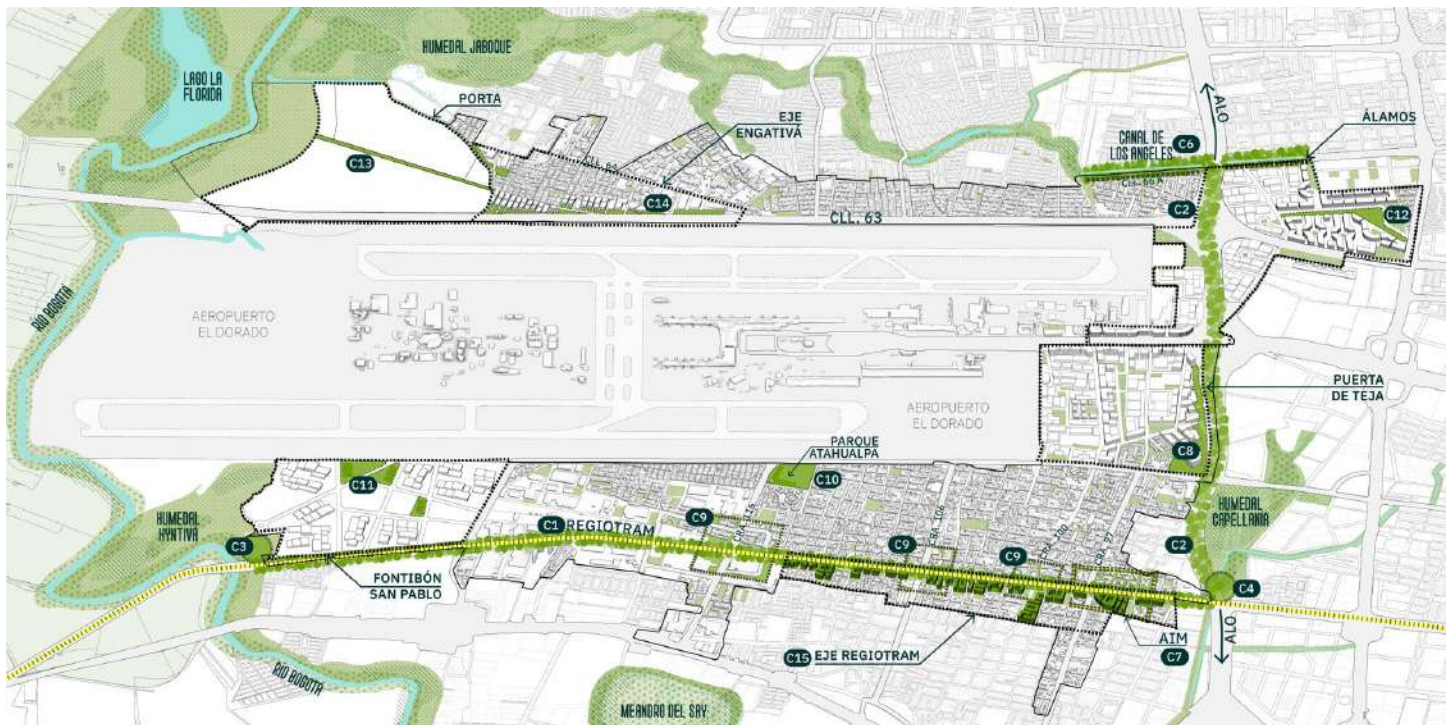


Gráfico 29. Proyección – Pilar Reverdecer AEDA

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Directrices 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

4.1.1 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

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 8. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

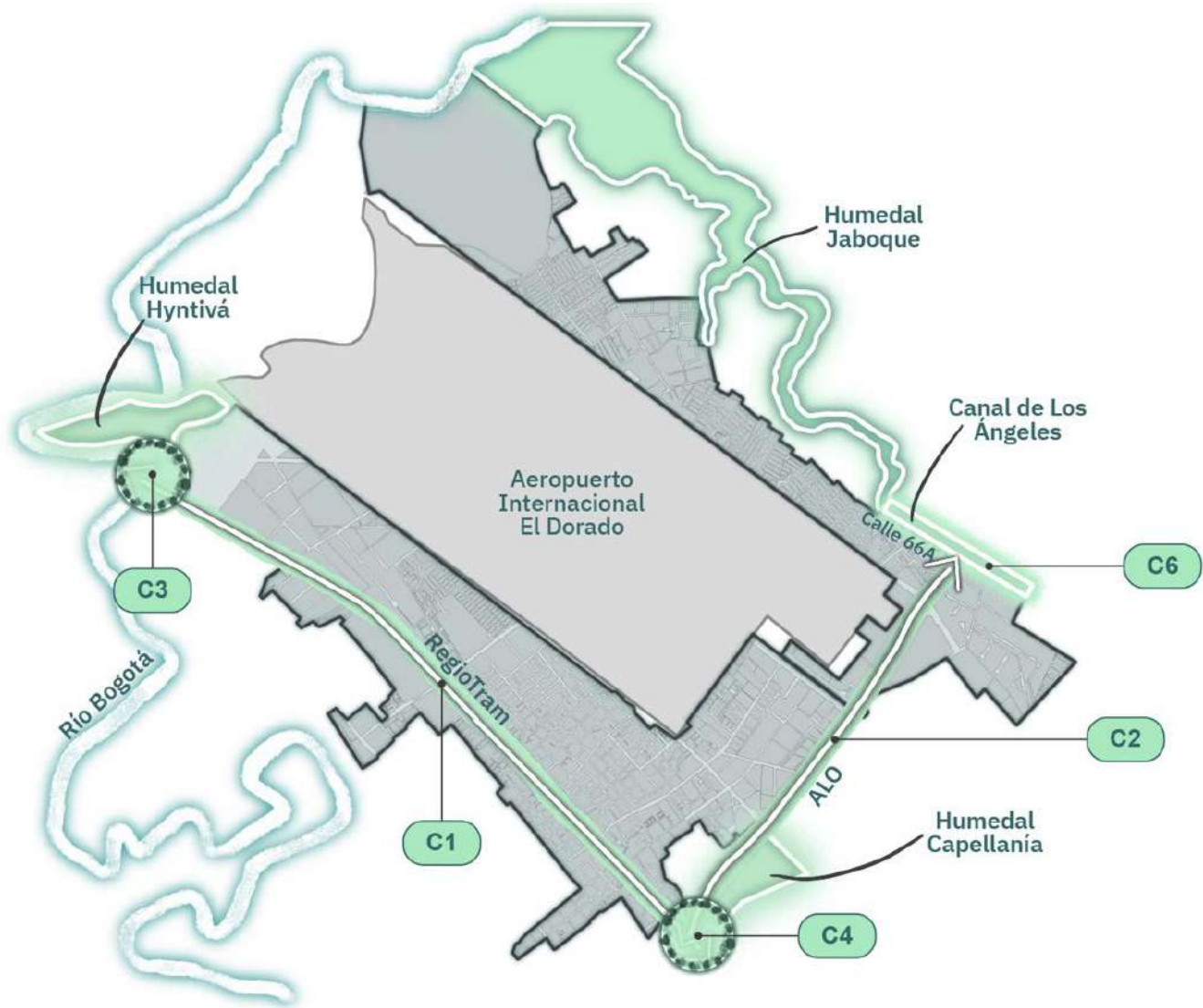


Gráfico 30. Condiciones D1 – Reverdecer. Conectividad ecosistémica
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.1.2 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).

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 9. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación de Espacio Público

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

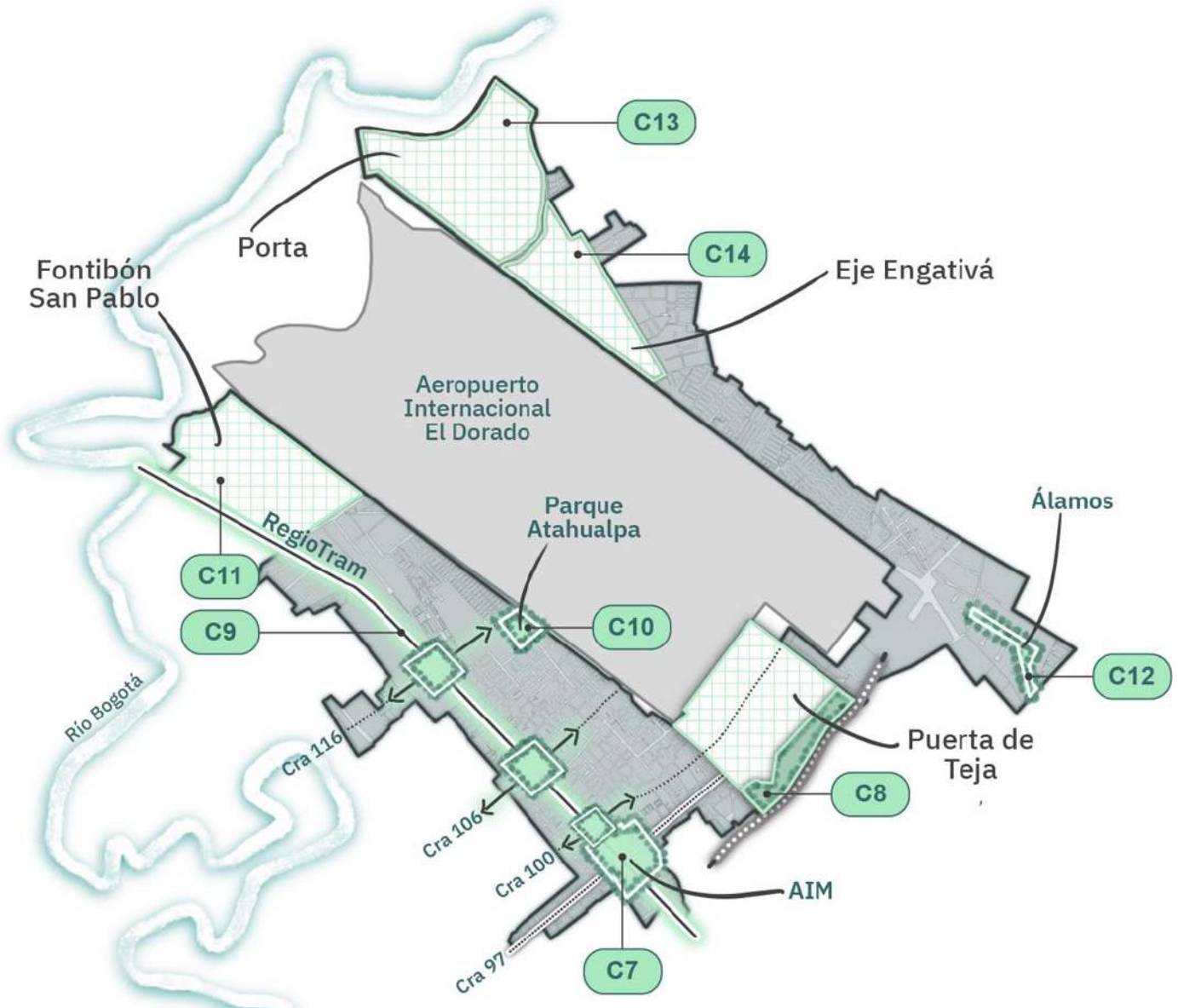


Gráfico 319. Condiciones D2 – Reverdecer. Generación Espacio Público

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.1.3 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).

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 10. Condiciones D3 – Reverdecer. Mitigación del riesgo tecnológico

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

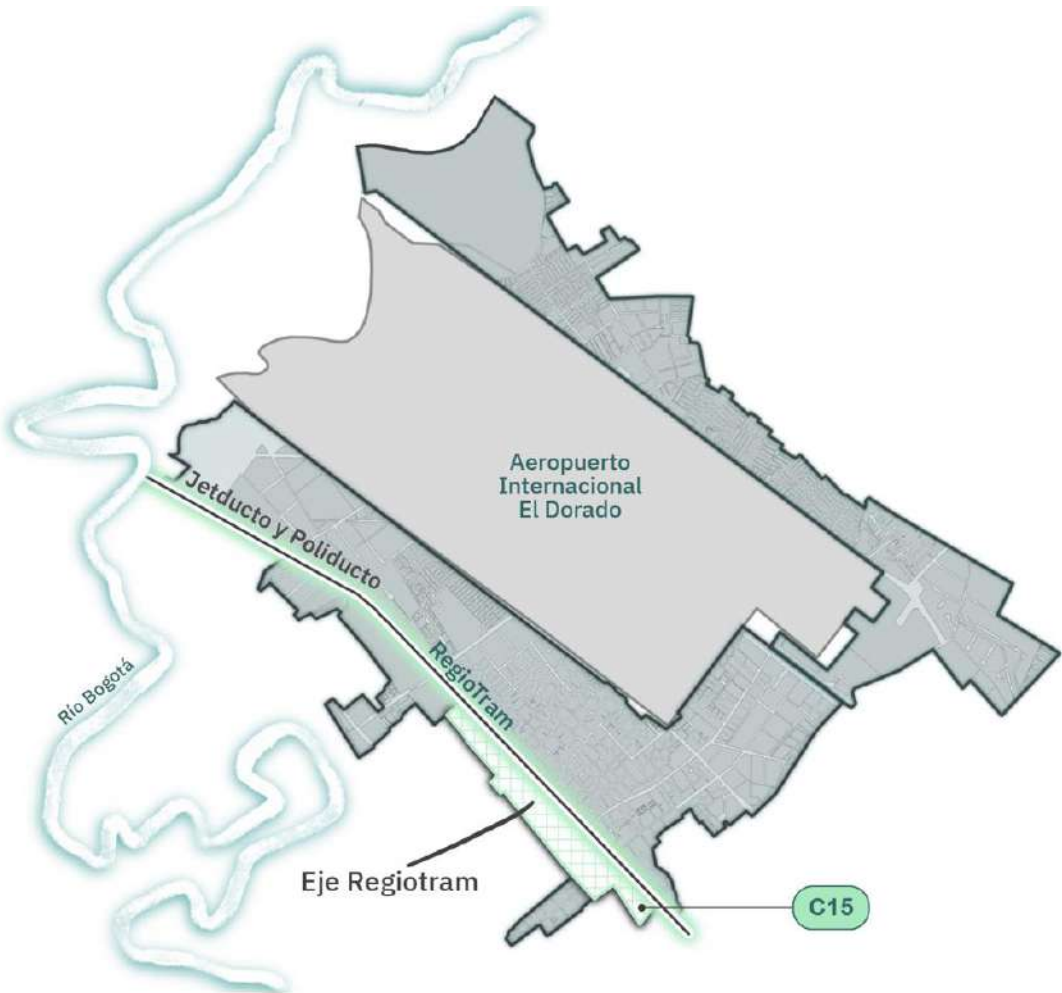


Gráfico 32. Condiciones D3 – Reverdecer. Mitigación del riesgo tecnológico

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.2 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.

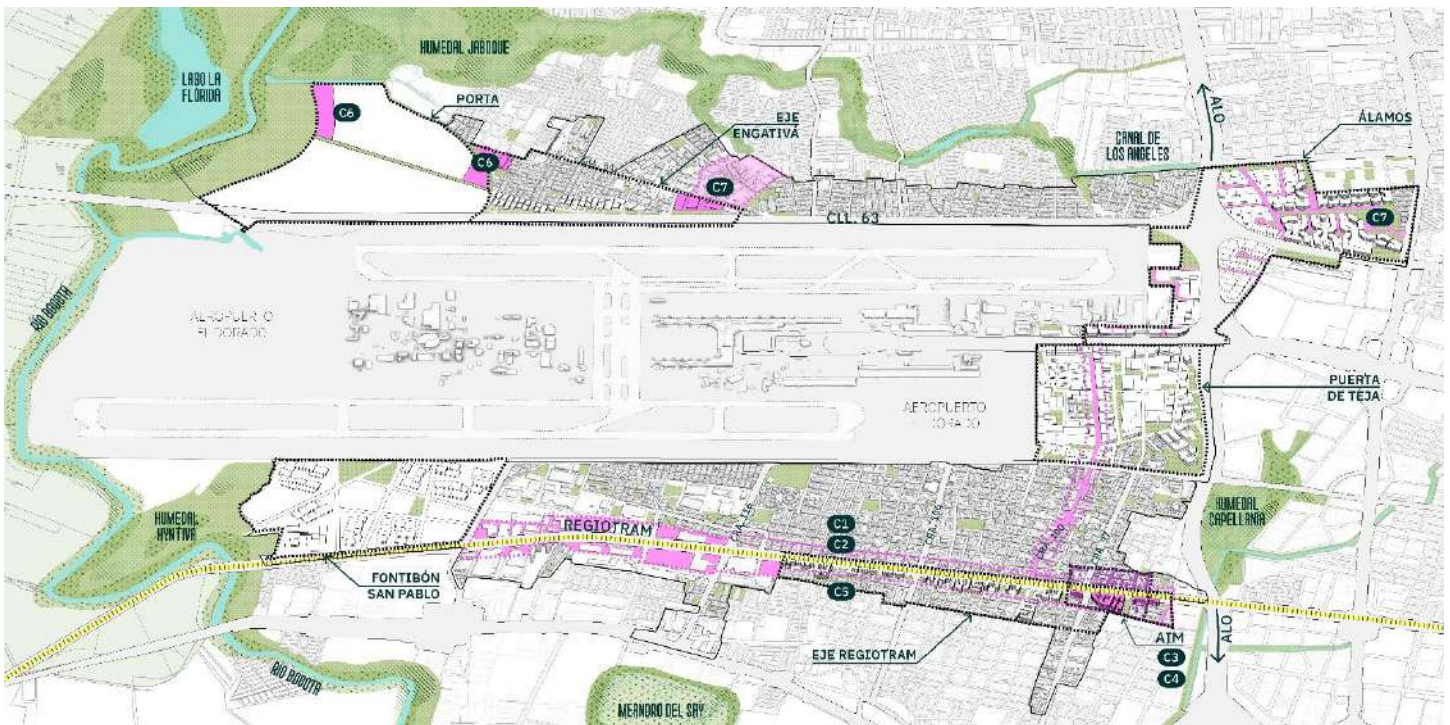


Gráfico 3310. Proyección – Pilar Cuidado AEDA

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

4.2.1 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). Esta directriz le apunta a los siguientes **indicadores**:

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

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 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 11. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

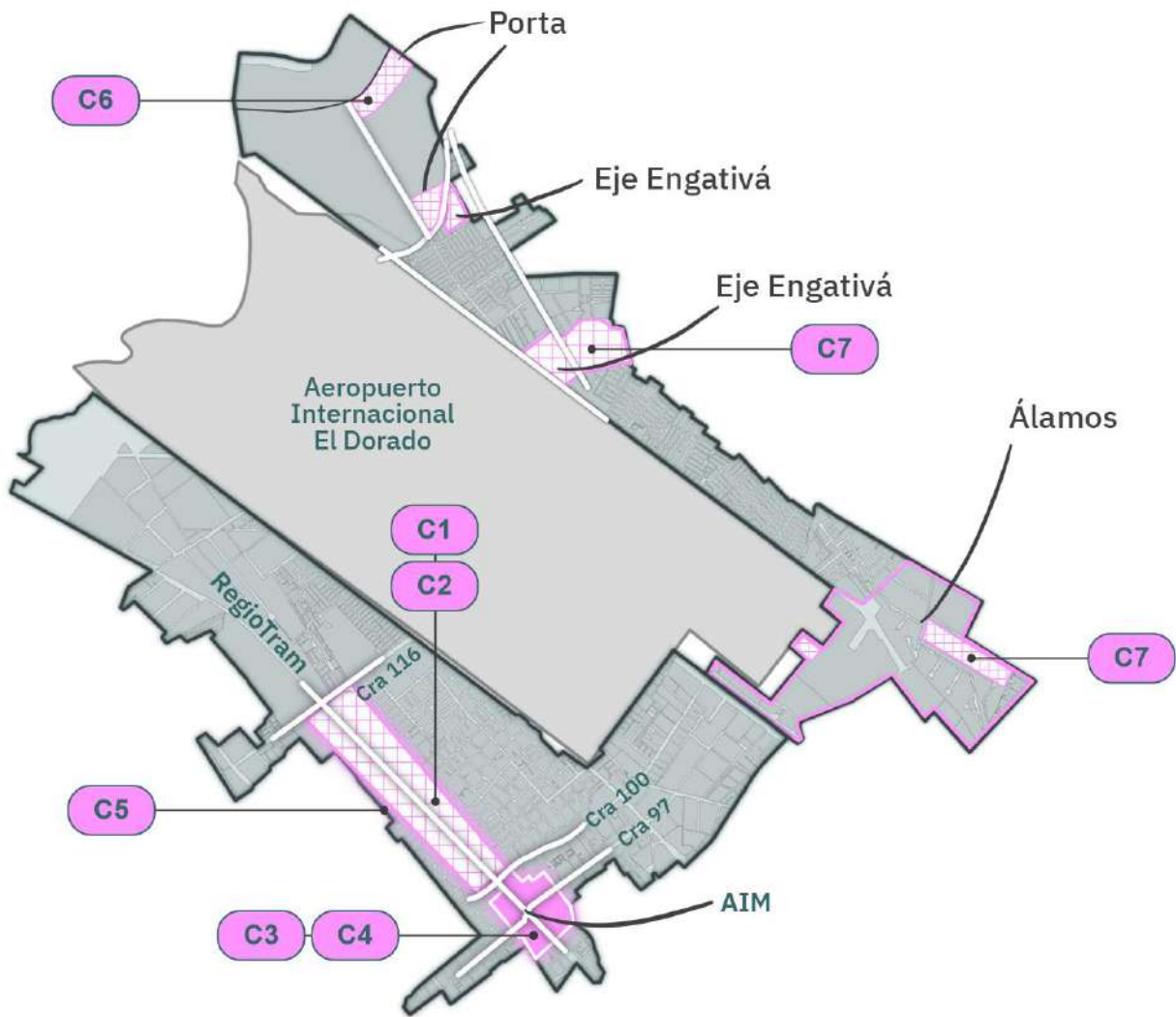


Gráfico 3411. Condiciones D4 – Cuidado. Generación de equipamientos
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.2.2 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).

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 12. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

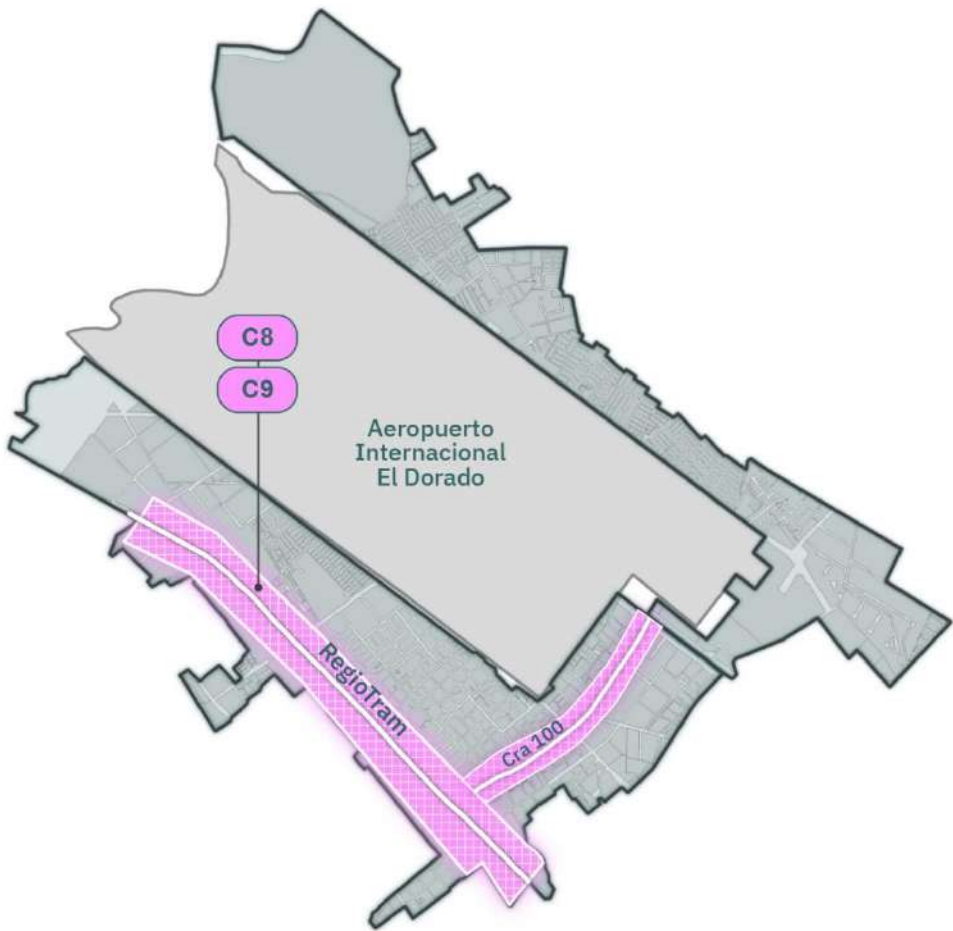


Gráfico 35. Condiciones D5 – Cuidado. Cualificación de equipamientos
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.3 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.

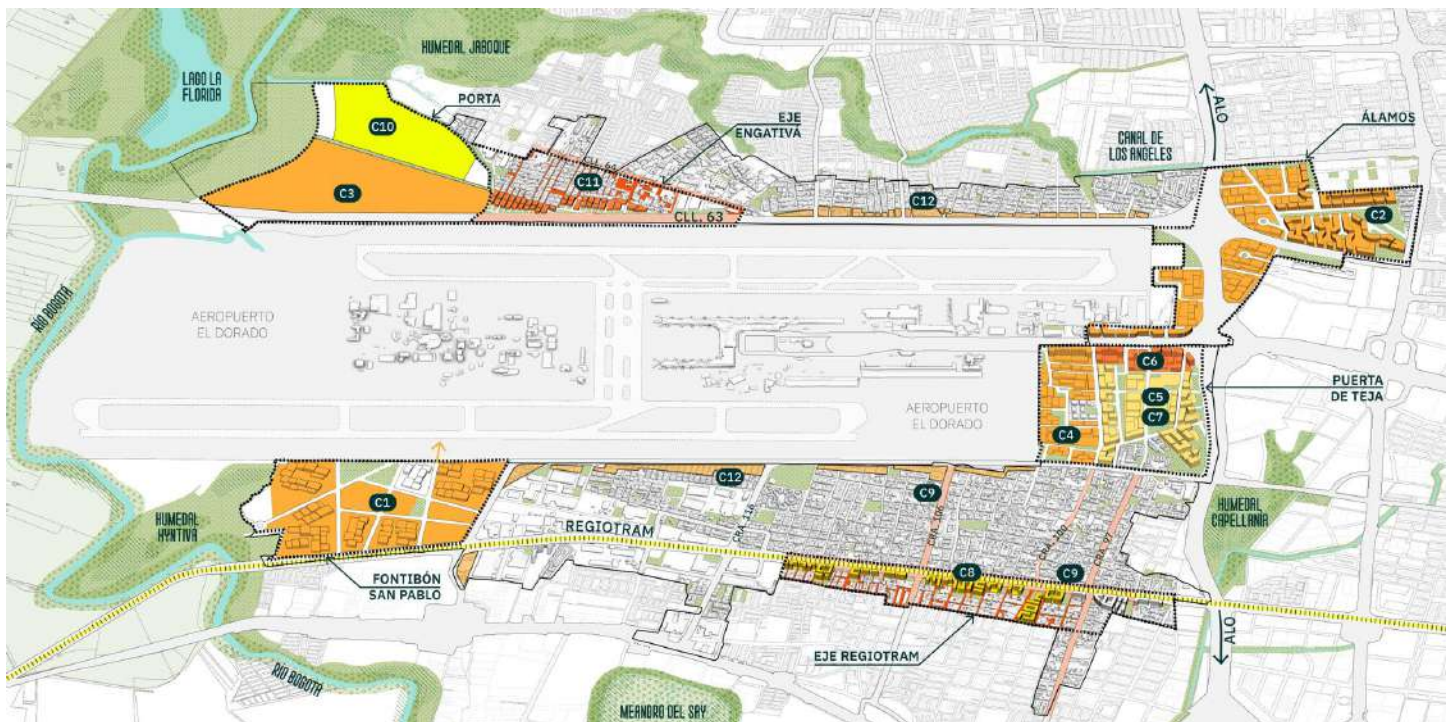


Gráfico 36. Proyección – Pilar Reactivación Económica AEDA

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

4.3.1 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.

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 13. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

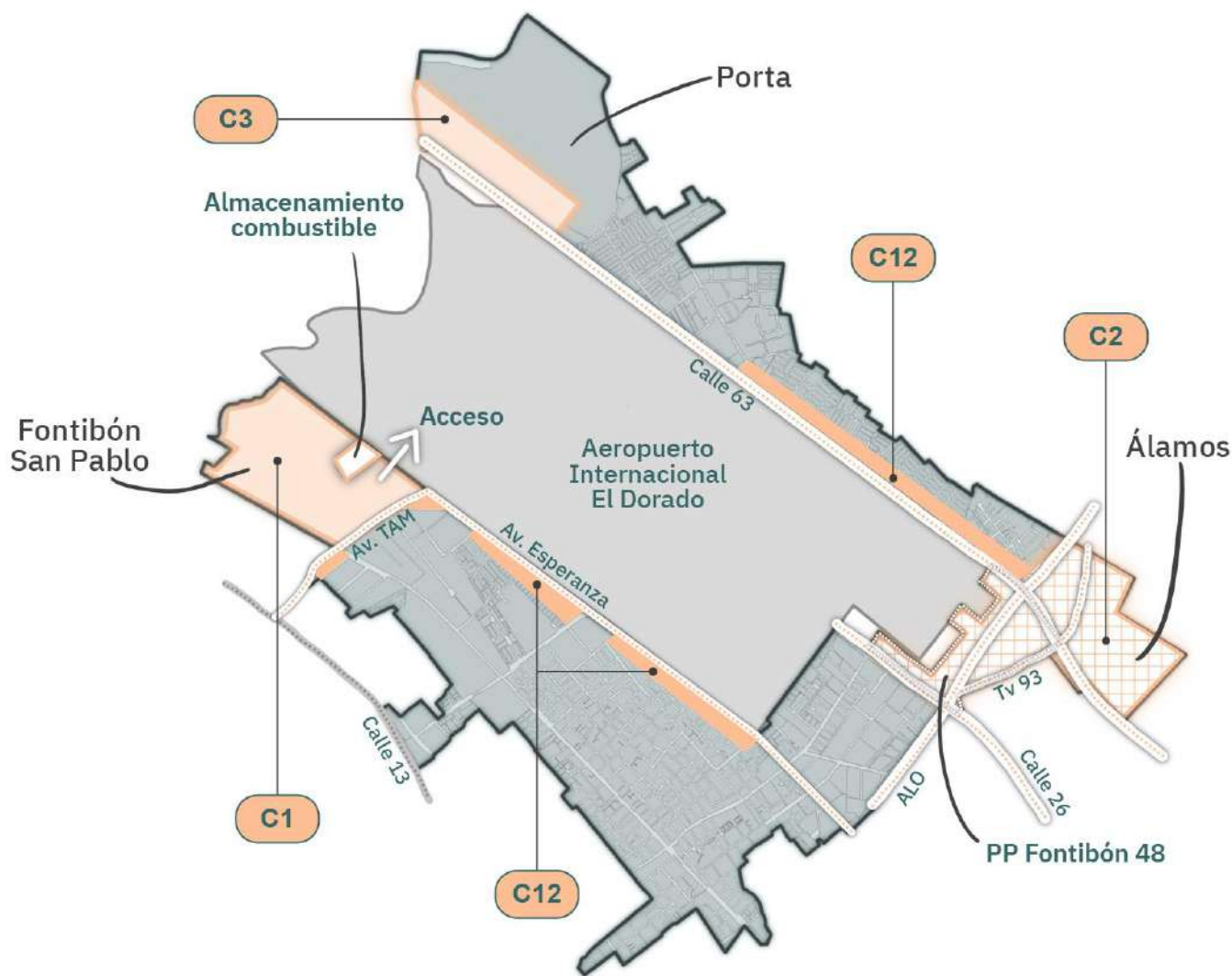


Gráfico 37. Condiciones D6 – Reactivación. Consolidación centros empresariales e ILE
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.3.2 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)

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 14. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

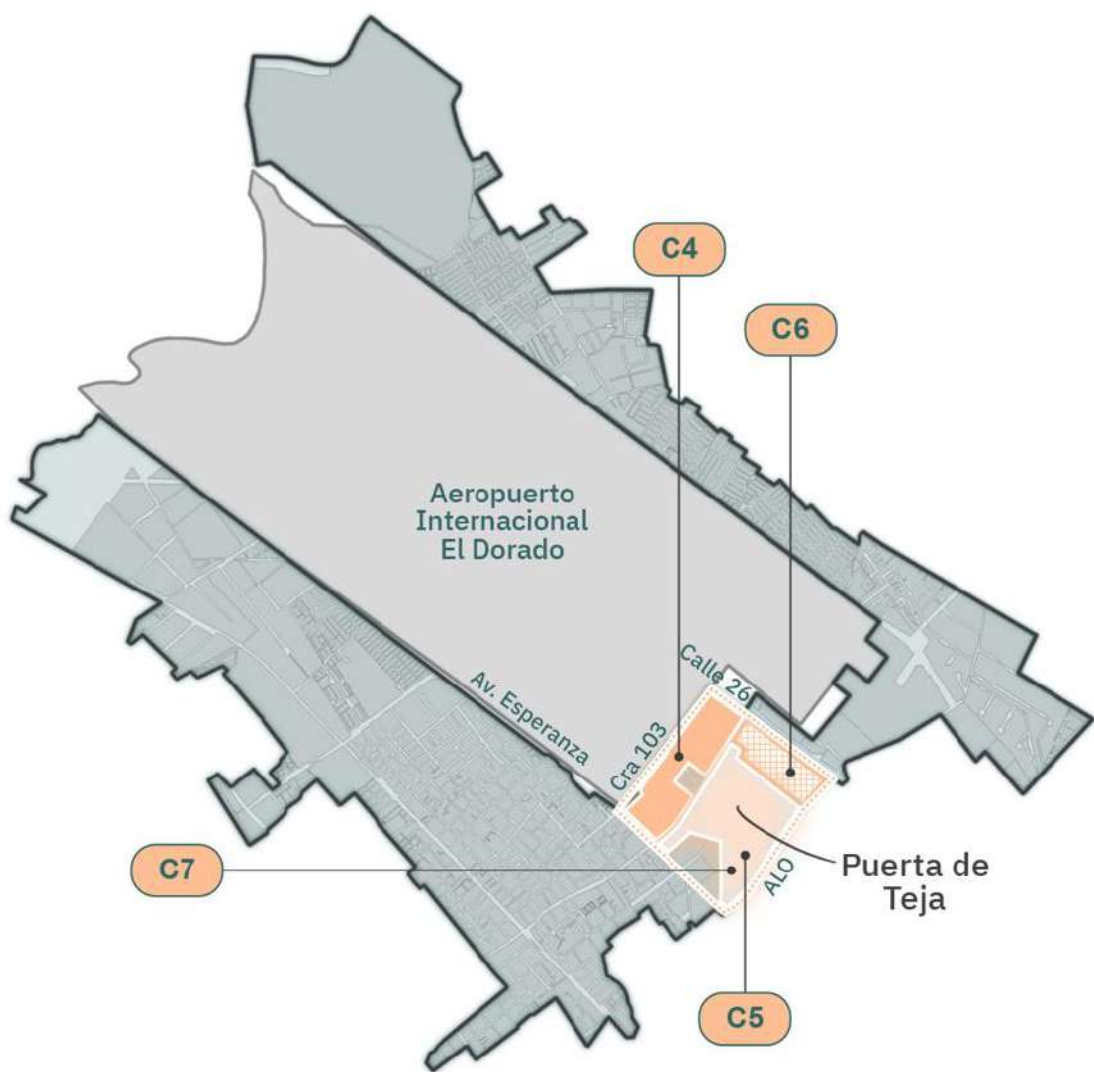


Gráfico 3812. Condiciones D7 – Reactivación. Centro Aduanero
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.3.3 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 y de servicios y para el traslado de los residentes del área de influencia del Aeropuerto El Dorado. Esta directriz le apunta a los siguientes indicadores:

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

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 15. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

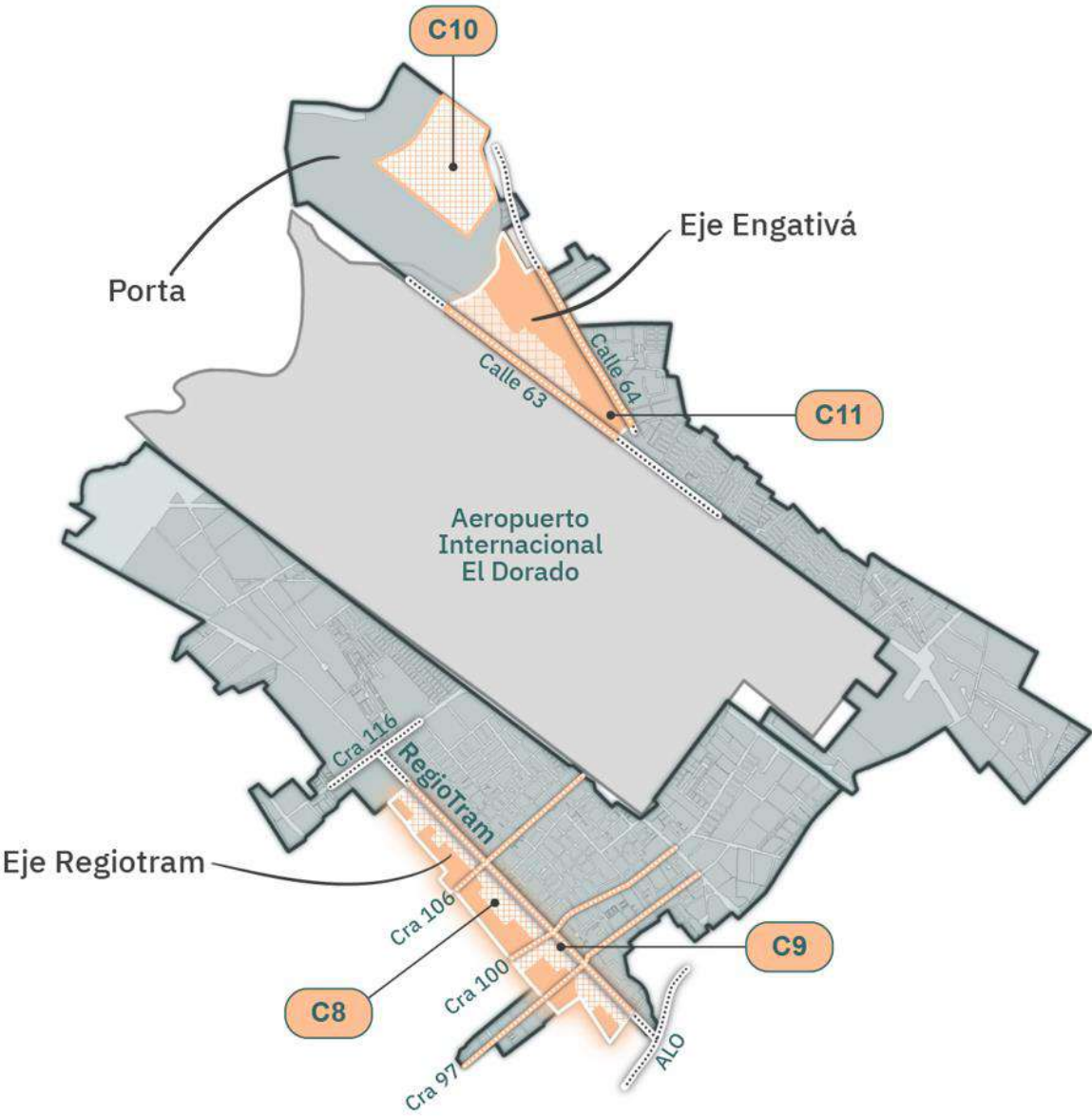
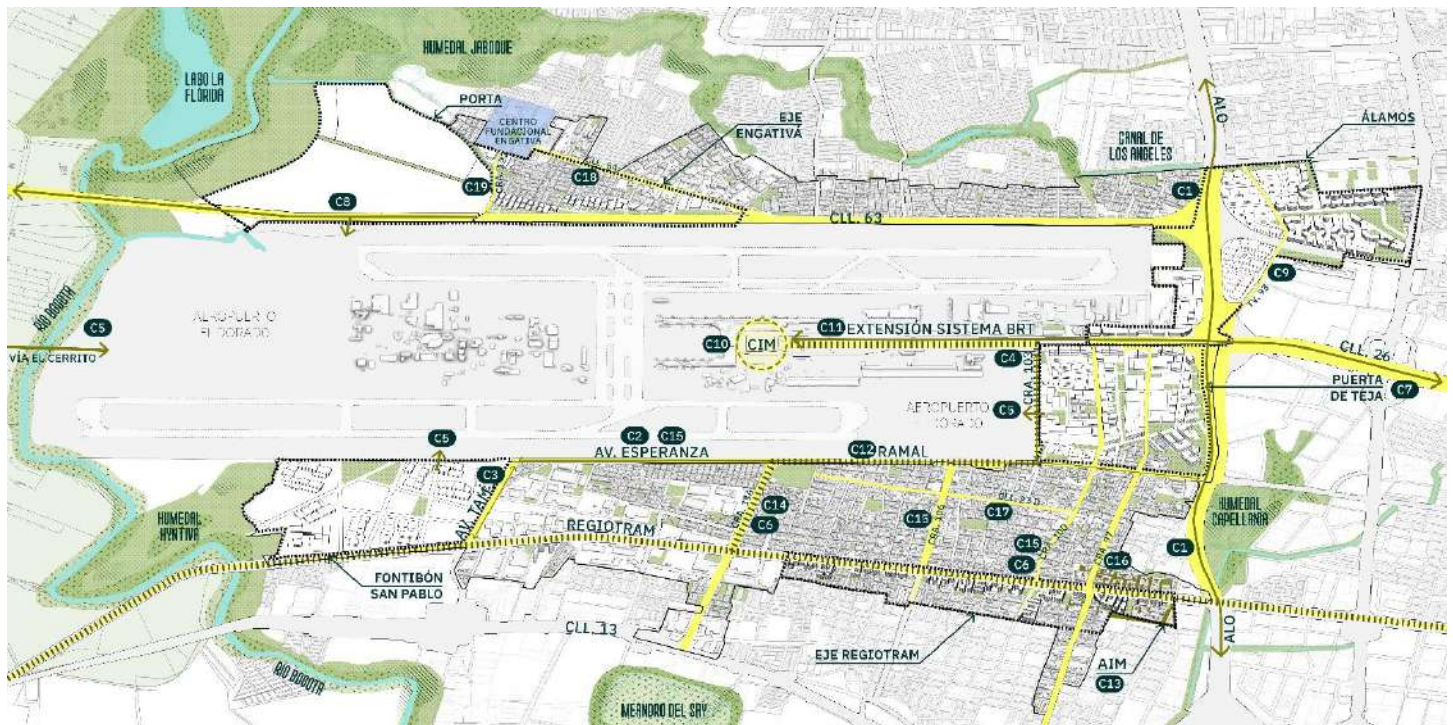


Gráfico 3913. Condiciones D8 – Reactivación. Ejes vitalidad y proximidad
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

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.



Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

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

4.4.1 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.

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 16. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

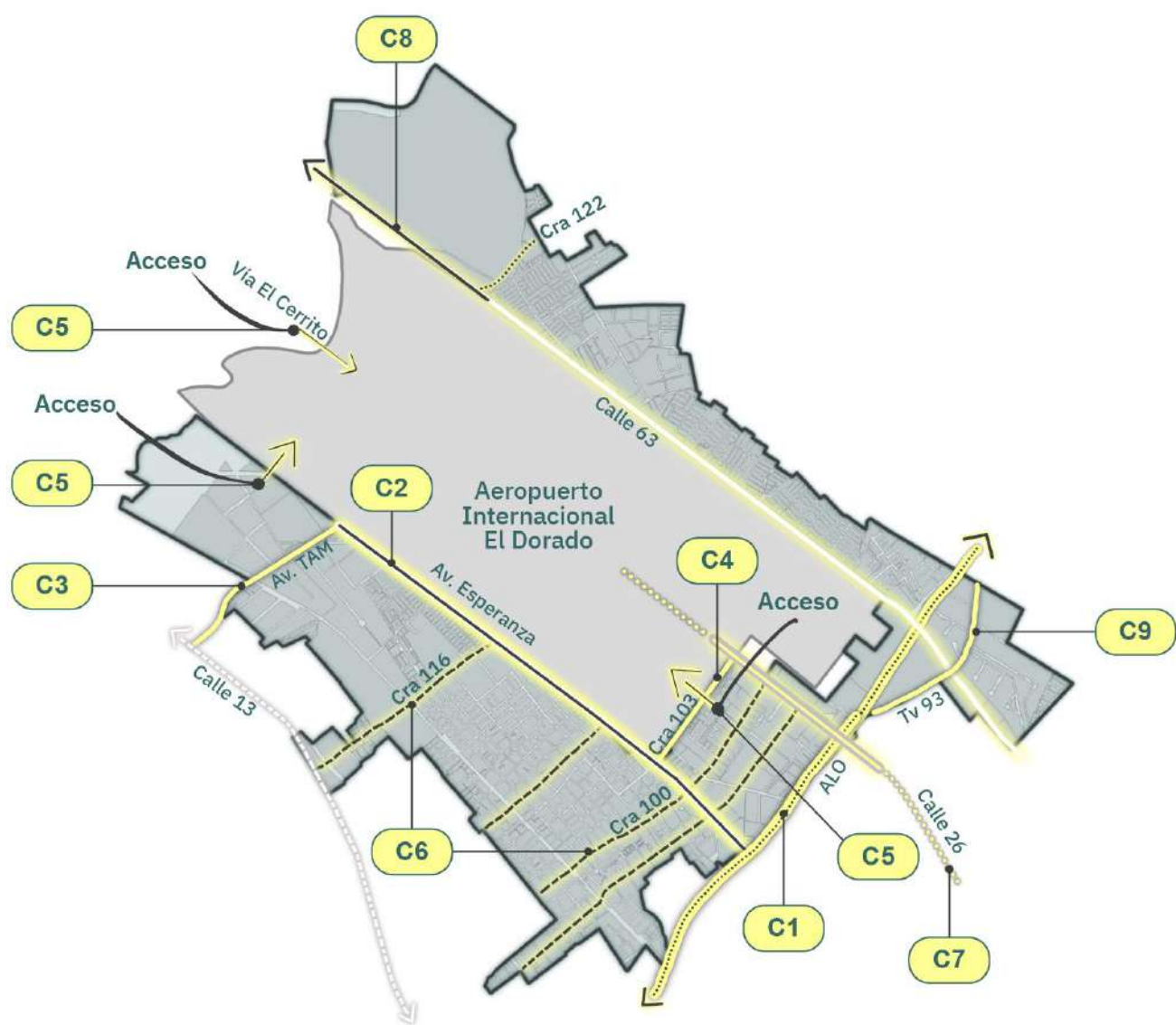


Gráfico 4115. Condiciones D9 – Movilidad. Circuito logístico
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.4.2 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.

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

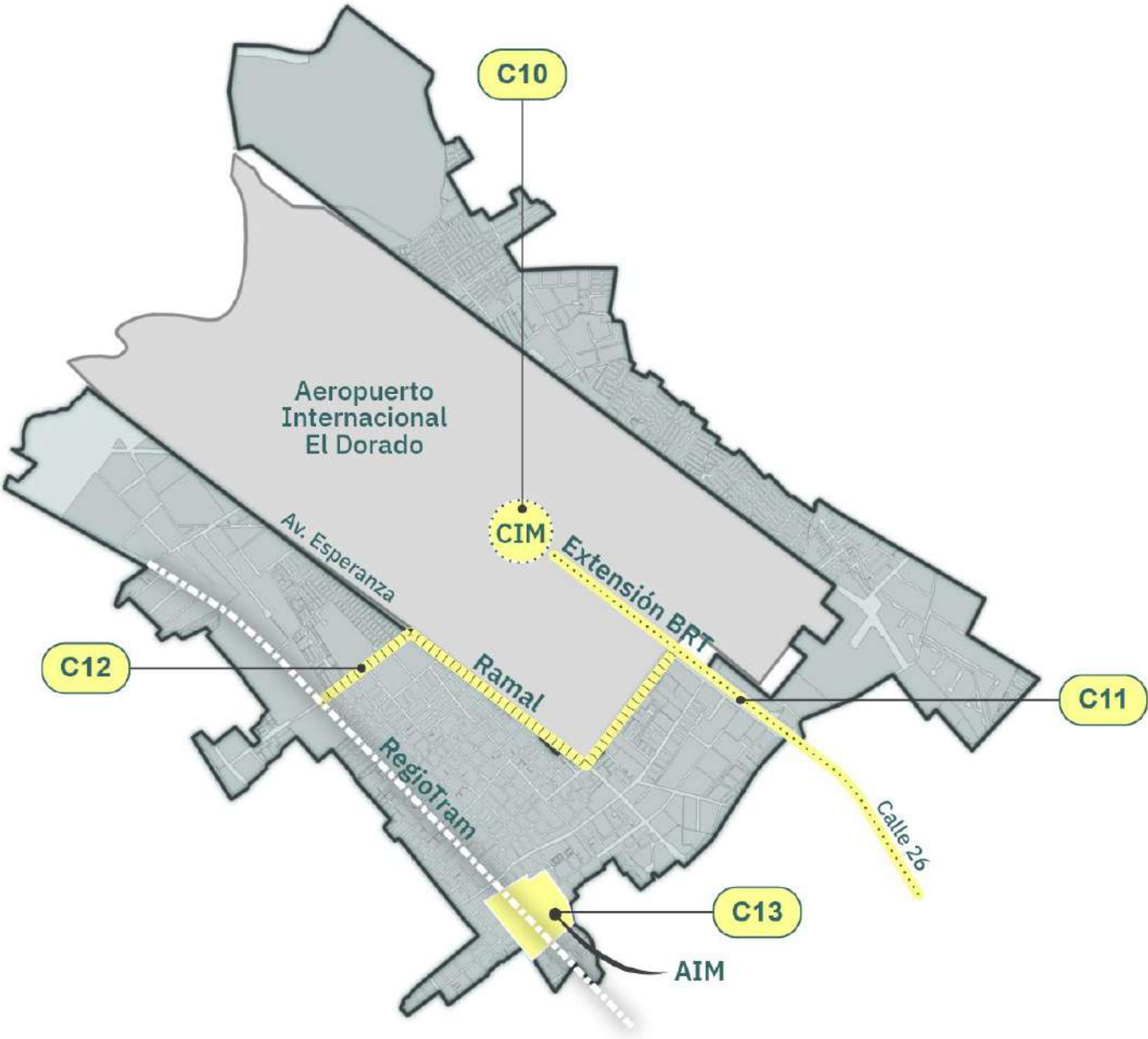


Gráfico 4216. Condiciones D10 – Centro de Integración Multimodal
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.4.3 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.

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 18. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

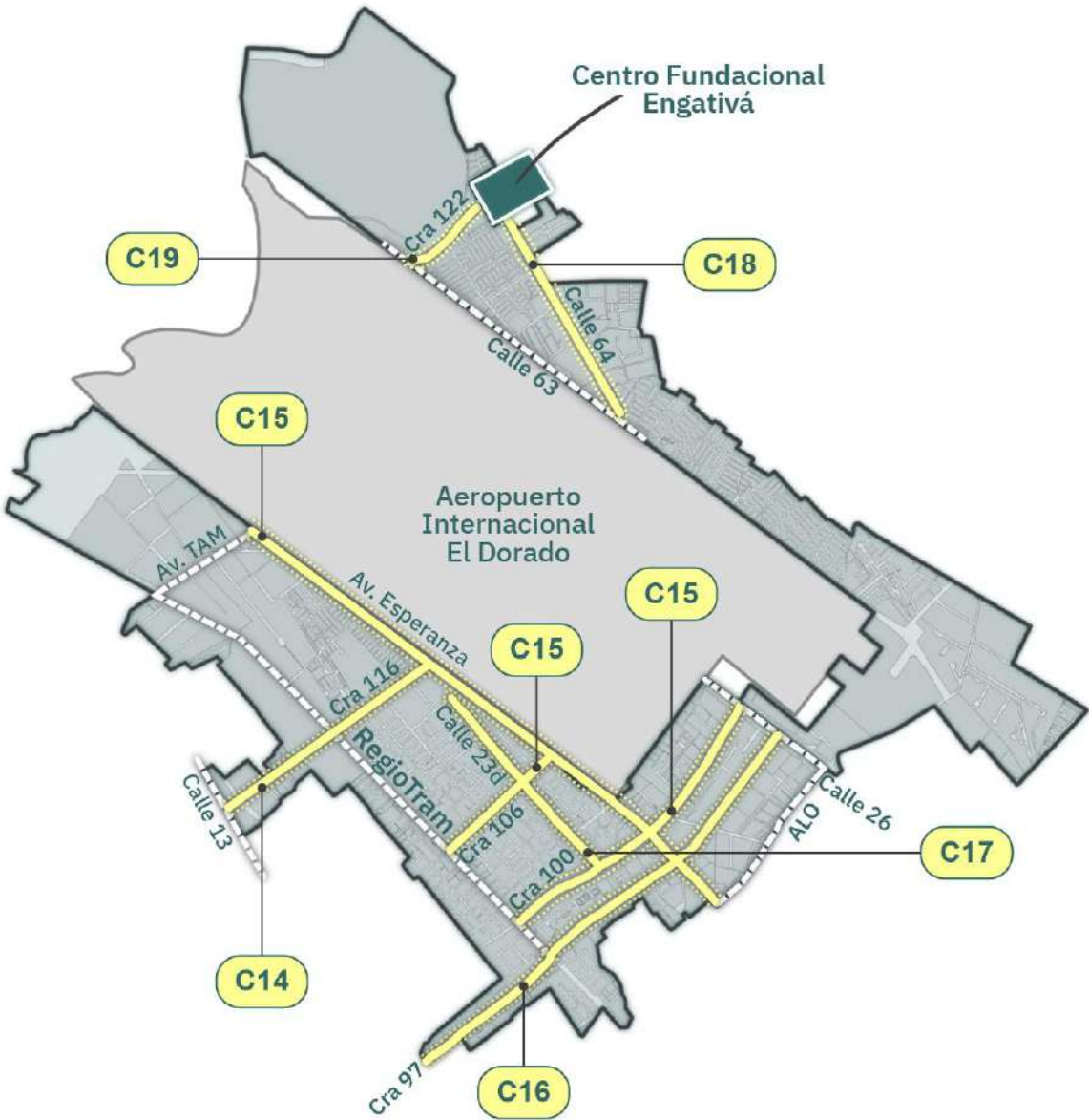


Gráfico 43. Condiciones D11 – Movilidad. Calles completas
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.5 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.

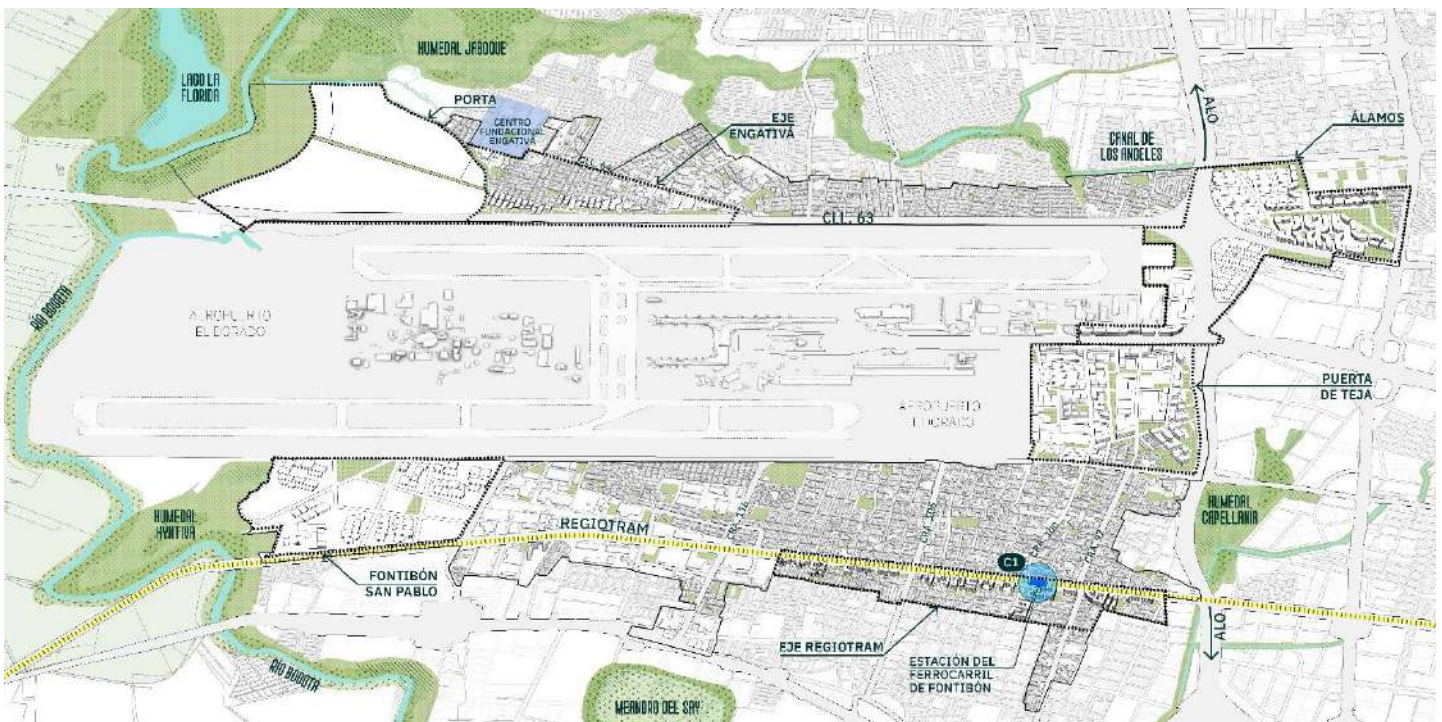


Gráfico 4417. Proyección – Pilar de Patrimonio AEDA

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D12 - Cualificación y revitalización del Patrimonio cultural construido

4.5.1 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.

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



Gráfico 45. Condiciones D12 – Patrimonio construido
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.6 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.

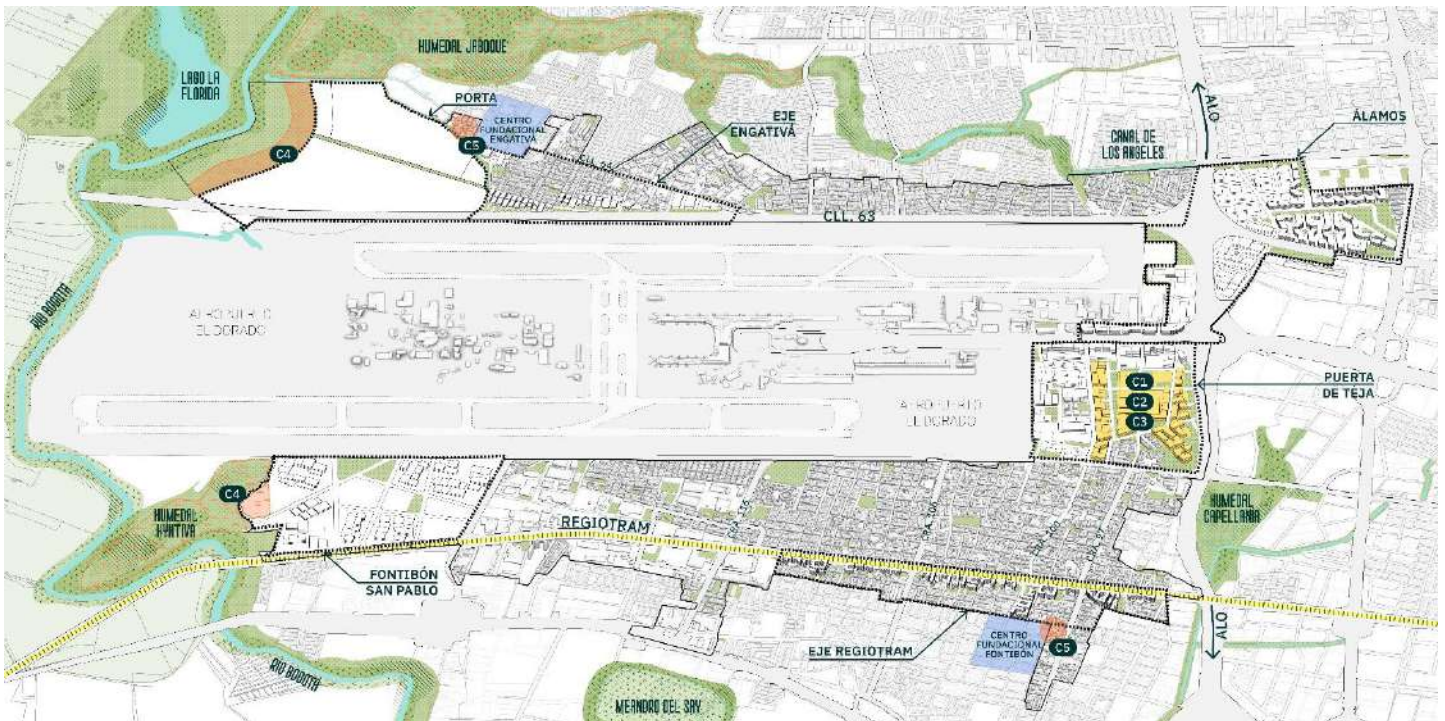


Gráfico 18. Proyección – Pilar de Ciudad inteligente AEDA

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D13 - Conformación de un HUB de conocimiento e innovación aeroportuaria

D14 - Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos

4.6.1 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.

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



Gráfico 4619. Condiciones D13 – Ciudad inteligente. Hub del conocimiento de Puerta de teja
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.6.2 D14 – Gestión inteligente del territorio en los servicios públicos

Desarrollo de estrategia 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. 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.

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 21. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

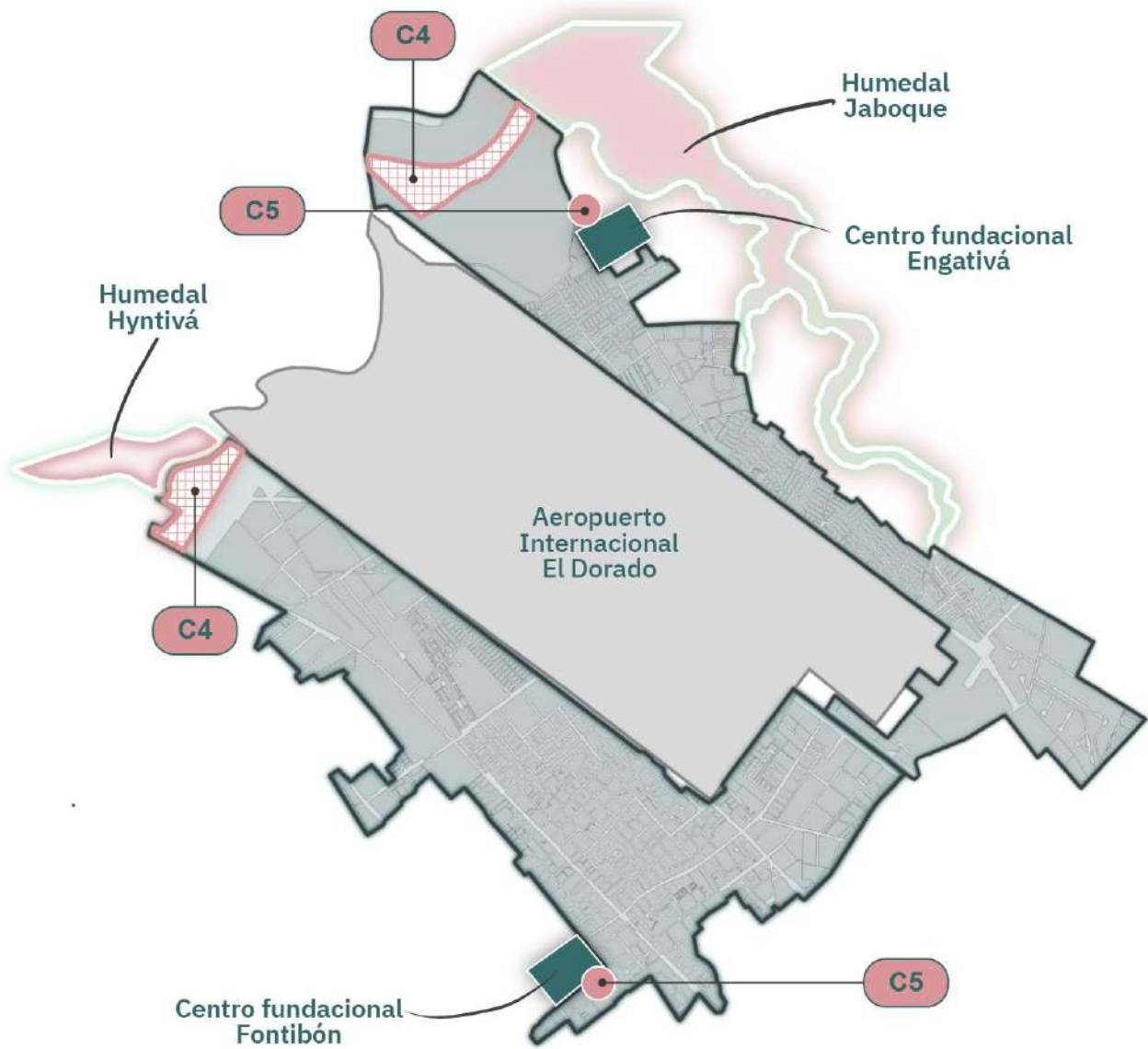


Gráfico 4720. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. SUDS
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

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.

4.6.2.1 Transversales

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 22. Condiciones D14 – Ciudad inteligente. Servicios públicos

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.7 Directrices de Gestión, Financiación y Gobernanza

4.7.1 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 de 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 4821. Condiciones D15 – Gobernanza. Actores que deben ser parte de la AEDA.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

4.7.2 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. En este punto, es central definir líneas claras de vinculación de las autoridades locales como 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.

4.7.3 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 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 laboral de las comunidades vecinas, en actividades relacionadas con el sector aeroportuario y sus encadenamientos productivos.

4.7.4. 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 articulada 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.

4.7.4 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.

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.

4.7.5 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.

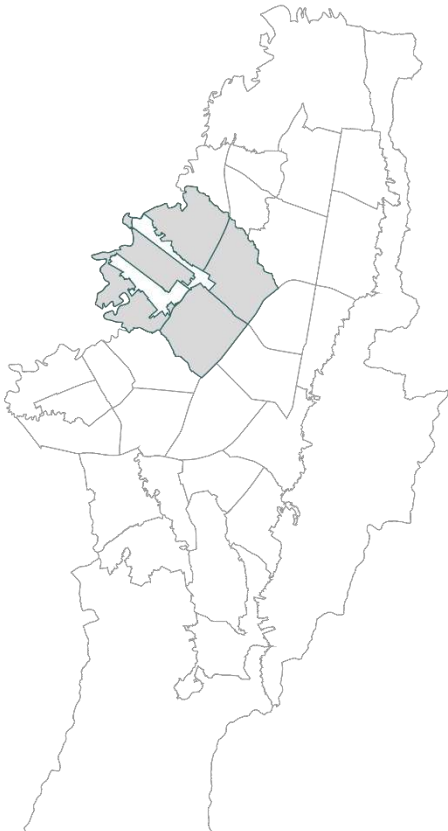
En la formulación se debe indicar con precisión cuales van a ser las responsabilidades y competencias del operador, así como identificar de alternativas (fiducias, patrimonios autónomos u otros) para la administración de recursos dinerarios, e inmuebles y aportes. En la medida que se identifican las 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.

05

PROYECTOS URBANÍSTICOS



En este capítulo se realiza, primero, la presentación de un ejercicio con el que se identifican los suelos de oportunidad con mayor potencial de transformación en el ámbito de la AEDA, así como se atan a la construcción de una visión prospectiva de cómo podrá desarrollarse este territorio. Posteriormente, se detalla para los dos sectores en los que se ha construido el análisis (Fontibón y Engativá).

5.1 Precisión de ámbitos de gestión



ACTUACIÓN ESTRATÉGICA Distrito Aeroportuario 91

Sector Fontibón

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.
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.
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.

Sector Engativá

4. **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 gestión 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.
5. **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.

6. **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 Servientrega), 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 Servientrega como un proyecto detonante de gran relevancia para la consolidación de Bogotá como una ciudad-aeroportuaria.

Transversal:

7. 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.

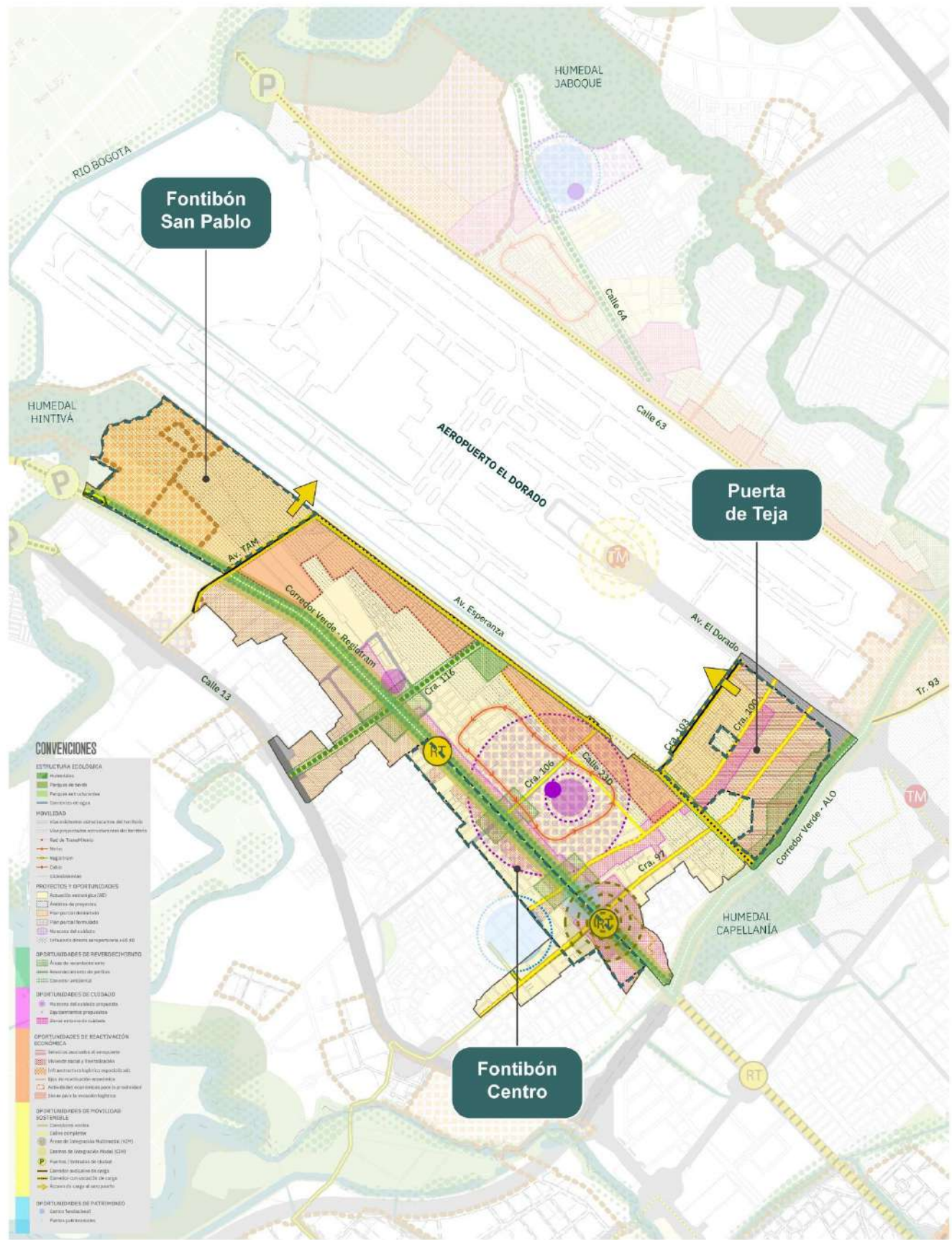


Gráfico 5023. Áreas de oportunidad de la AEDA. Sector Fontibón.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

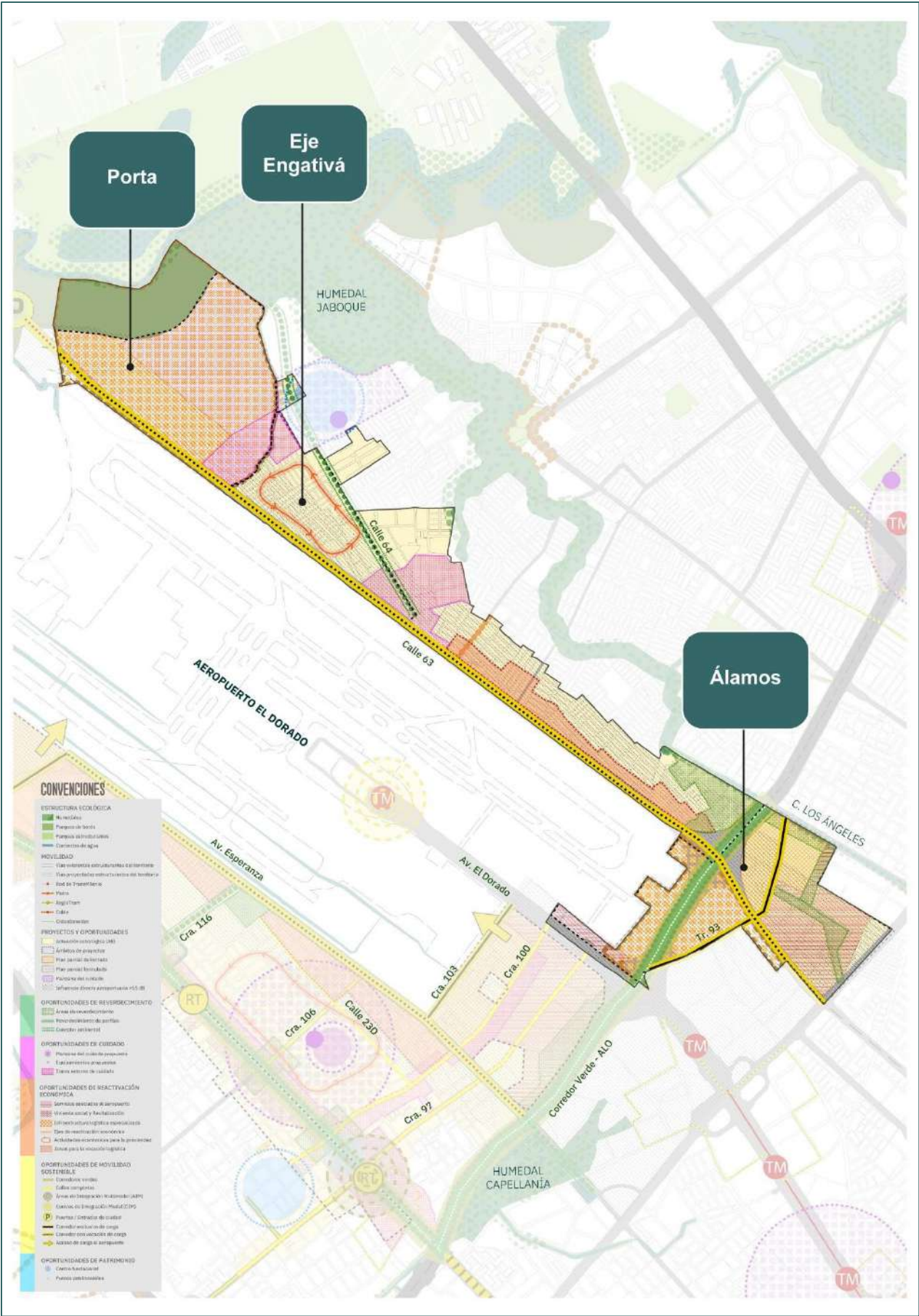


Gráfico 51. Áreas de oportunidad de la AEDA. Sector Engativá.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

5.2 Proyectos Urbanísticos - Ámbitos de gestión

5.2.1 Fontibón

5.2.1.1 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.

Se proponen las siguientes acciones por pilar:

R REVERDECER	1	Conexión ambiental entre el Humedal Capellanía y el Canal de los Ángeles, a través del corredor verde de la ALO.
	2	Generación de mínimo 5 hectáreas de parques y espacio público efectivo 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.
E REACTIVACIÓN	3	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, consolidándola como un eje logístico y aduanero.
	4	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.
	5	Generación de un HUB hotelero 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.
	6	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.

M MOVILIDAD	7	Desarrollo del Corredor Verde de Alta Capacidad de Transporte y de carga y para la actividad logística de la Avenida Longitudinal de Occidente
	8	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.
	9	Ampliación de la Carrera 103 como corredor exclusivo de transporte de carga con un perfil vial tipo arterial.
	10	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.
	11	Consolidación de la calle 26 como la ventana internacional del país.
	12	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.
	13	Desarrollo de la Carrera 97, desde la Av. Calle 26 hasta la Calle 13 (actualmente llega hasta la Calle 25g).
CI CIUDAD INTELIGENTE	14	Centro de Innovación e investigación aeroportuaria en Puerta de Teja.
	15	Programas de capacitación relacionadas con el sector aeroportuario Puerta de Teja (vinculación del SENA).
	16	Centros de simulación de vuelo de aerolíneas en Puerta de Teja.

Tabla 23. Condiciones Ámbito Puerta de Teja.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)



Gráfico 5224. Proyecto estratégico Puerta de Teja. Concepto.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

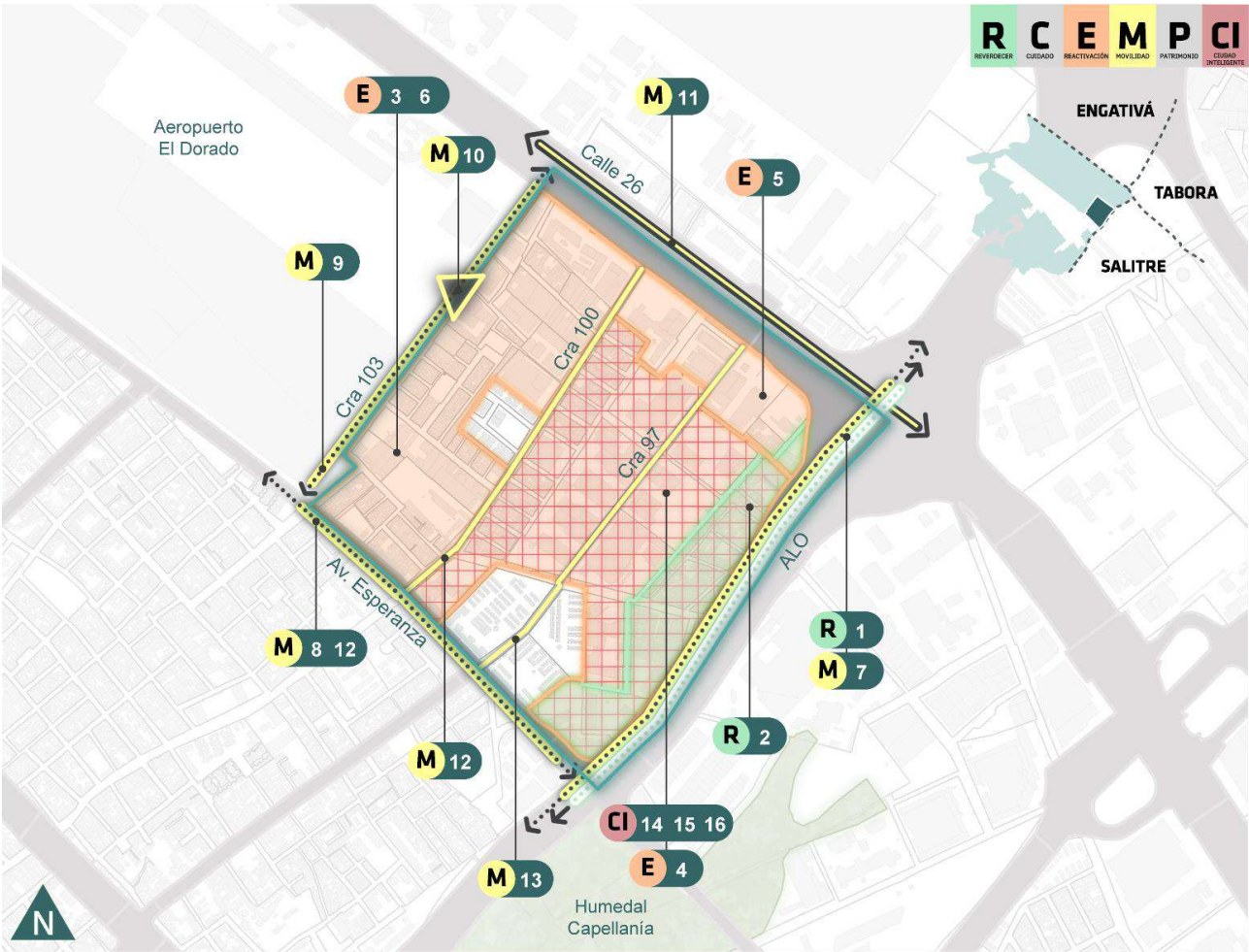


Gráfico 5325. Proyecto estratégico Puerta de Teja. Identificación de acciones.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

5.2.1.2 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.

Se proponen las siguientes acciones por pilar en el proyecto Eje Regiotram:

R REVERDECER	1	Conexión ambiental de los Humedales Hyntivá y Capellanía, a través del corredor verde del Regiotram.
	2	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.
	3	Generación de mínimo 5 hectáreas de espacio público efectivo en el frente del corredor verde del Regiotram, haciendo especial énfasis en los cruces de la Carrera 116, Carrera 106, Carrera 100 y Carrera 97.
	4	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.
C CUIDADO	5	Construcción de una URI, en el entorno de la AIM.
	6	Construcción de un SUPERCADDE en el entorno de la AIM.
	7	Construcción de un centro cultural en el entorno de la AIM.
	8	Adecuación y recualificación de equipamientos existentes por condiciones de riesgo derivado del transporte de hidrocarburos, por ruido, estructural, capacidad y/o calidad.
	9	Traslado de equipamientos en condiciones de riesgo derivado del transporte de hidrocarburos, por ruido, estructural, capacidad y/o calidad.
E REACTIVACIÓN	10	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.
	11	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.
M MOVILIDAD	12	Restricción del paso vehículos de carga pesada sobre la carrera 100 entre Calle 13 y Av. Esperanza y demás vías zonales y barriales, una vez se consolide el circuito logístico aeroportuario.
	13	Desarrollo de la Carrera 97, desde la Av. Calle 26 hasta la Calle 13 (hoy llega hasta la Calle 25g).
P PATRIMONIO	14	Intervención en el BIC Estación del Ferrocarril Fontibón declarado como BIC del ámbito Nacional en categoría Conservación Monumental, para su puesta en valor como equipamiento híbrido

Tabla 24. Condiciones Ámbito Eje RegioTram.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

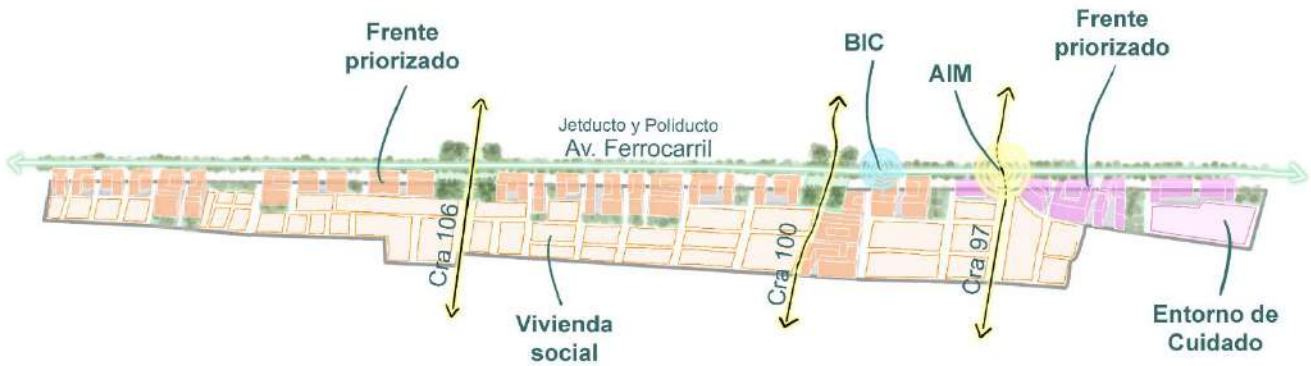


Gráfico 54. Proyecto estratégico Eje RegioTram. Concepto.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

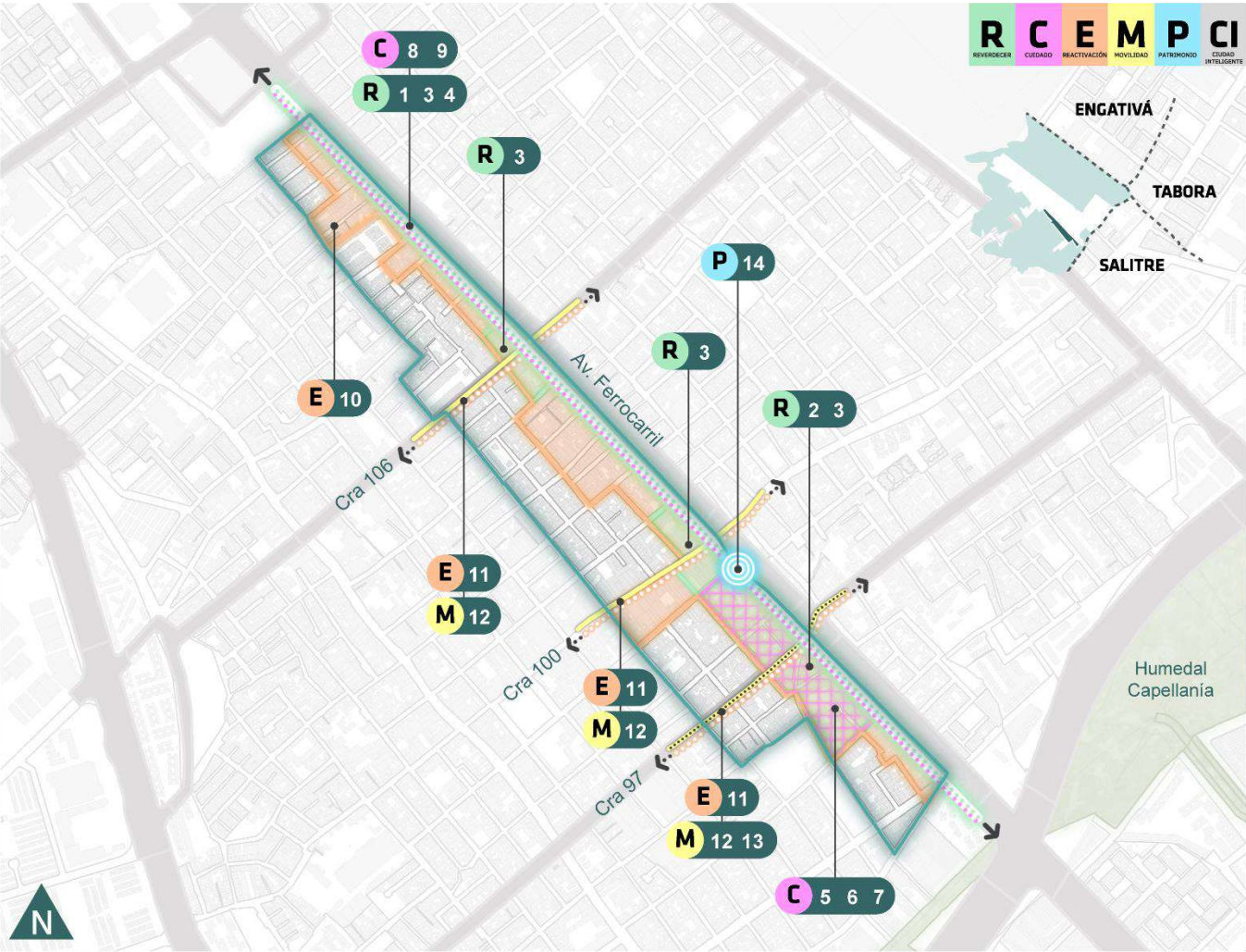


Gráfico 55. Proyecto estratégico Eje RegioTram. Identificación de acciones.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

5.2.1.3 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.

Se proponen las siguientes acciones por pilar en el proyecto Fontibón San Pablo:

R REVERDECER	1	Conexión ambiental de los Humedales Hyntivá y Capellanía, a través del corredor verde del Regiotram.
	2	Generación de mínimo 5 Hectáreas espacio público efectivo en el ámbito de Fontibón San Pablo.
E REACTIVACIÓN	3	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.
M MOVILIDAD	4	Desarrollo de la Avenida TAM como corredor exclusivo de transporte de carga con un perfil vial tipo arterial.
	5	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.
CI CIUDAD INTELIGENTE	6	Sistema de SUDS para la captación y transporte de agua que alimente los humedales.

Tabla 25. Condiciones Ámbito Fontibón San Pablo.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

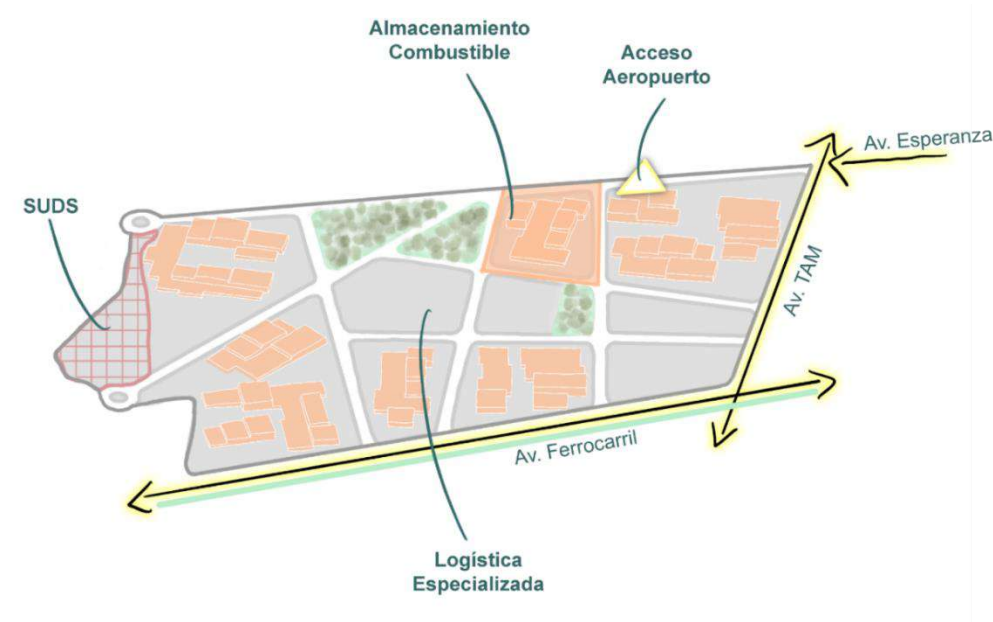


Gráfico 56. Proyecto estratégico Fontibón San Pablo. Concepto.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

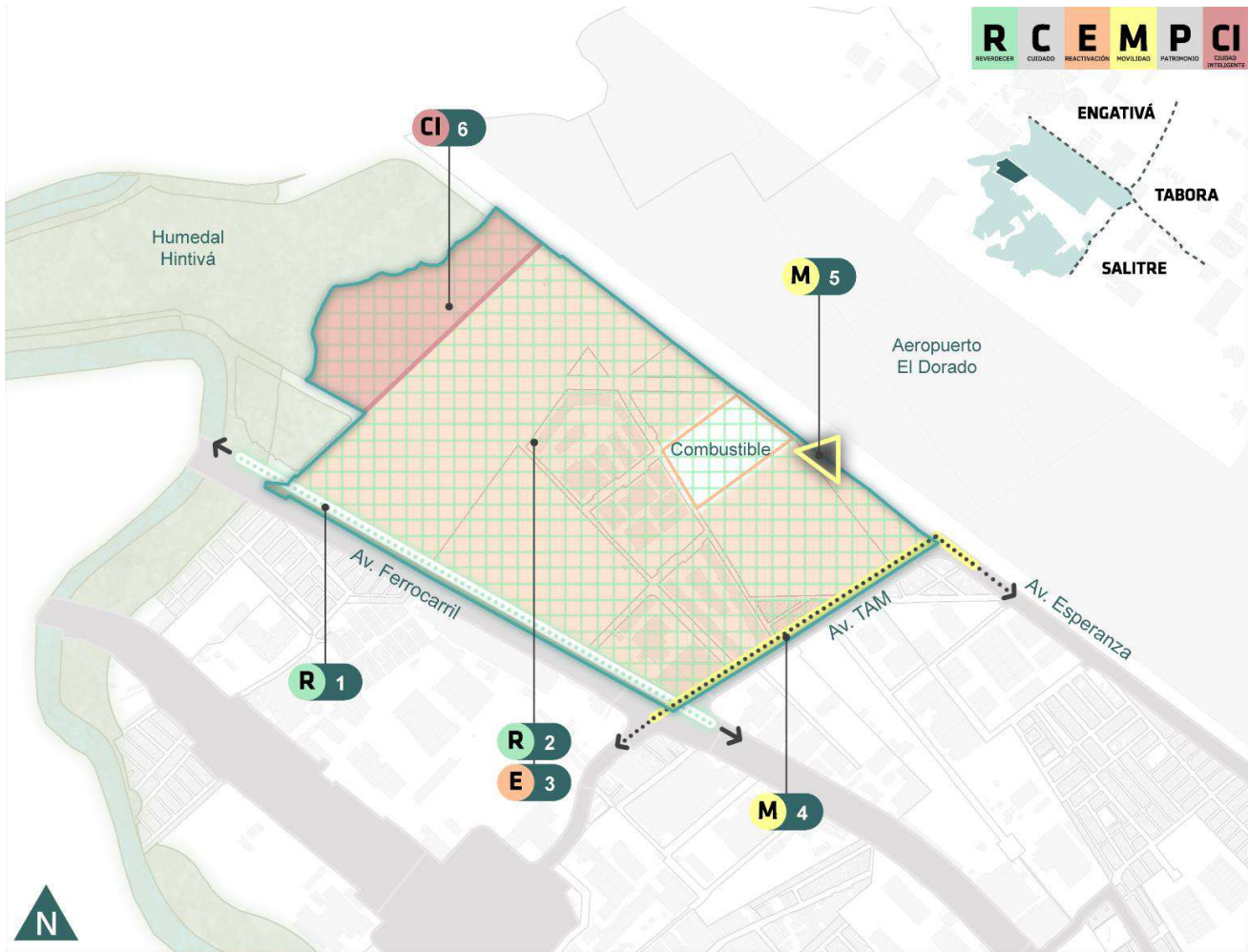


Gráfico 57. Proyecto estratégico Fontibón San Pablo. Identificación de acciones.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

5.2.2 Engativá

5.2.2.1 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 recoge el suelo del Plan parcial pre-delimitado, reconociendo la importancia de la red de parques del Río Bogotá. Su potencial consiste en:

- 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.

Se proponen las siguientes acciones:

R REVERDECER	1	Generación de mínimo 20 Hectáreas de nuevo espacio público en Porta.
	2	Construcción de una Plaza de Mercado en el sector de Porta.
	3	Construcción de 8 equipamientos de educación de primera infancia, preescolar, básica o media en los sectores de Porta y Eje Engativá.
	4	Construcción de 4 centros de infancia y de adulto mayor en el Sector de Porta.
	5	Construcción de 2 equipamientos de canchas y escenarios deportivos en el Sector de Porta.
	6	Construcción de un CAI en el sector de Porta.
	7	Construcción de dos centros de salud ambulatorios en el Sector Porta.
E REACTIVACIÓN	8	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.
	9	Proyecto de Vivienda Social en Porta con un potencial estimado de 17.000 viviendas, por fuera del área de influencia directa aeroportuaria. La oferta preferente de vivienda debe estar focalizada en los residentes del área de impacto del Aeropuerto.
M MOVILIDAD	10	Desarrollo de la Av. Calle 63 desde la Carrera 122 hasta Devisab.
	11	Desarrollo de la Carrera 122, desde la Av. Calle 63 hasta el centro fundacional de Engativá.
CI CIUDAD INTELIGENTE	12	Sistema de SUDS para la captación y transporte de agua que alimente los humedales.

Tabla 26. Condiciones Ámbito Porta.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

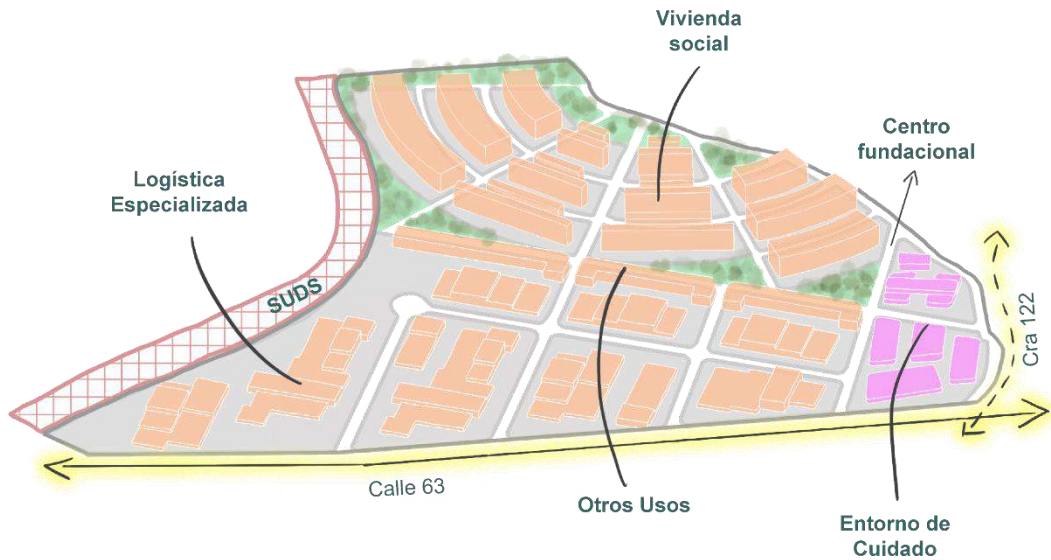


Gráfico 5826. Proyecto estratégico Porta. Concepto.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

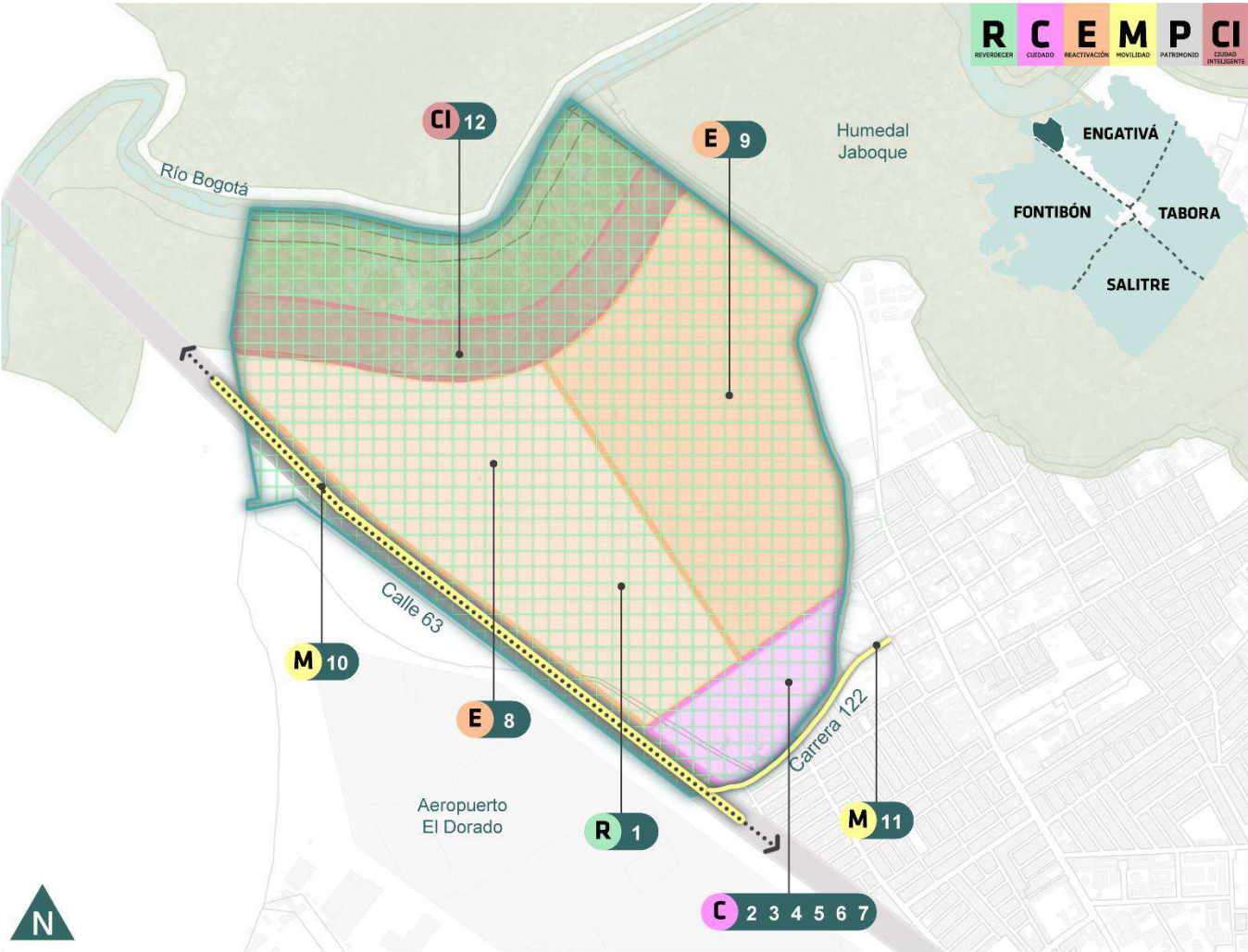


Gráfico 59. Proyecto estratégico Porta. Identificación de acciones.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

5.2.2.2 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.

Se proponen las siguientes acciones por pilar en el proyecto Eje Engativá:

R REVERDECER	1	Generación de mínimo 2 Hectáreas de nuevo espacio público efectivo en la zona de Eje Engativá.
	2	Construcción de 8 equipamientos de educación de primera infancia, preescolar, básica o media en los sectores de Porta y Eje Engativá.
C CUIDADO	3	Construcción de una estación de bomberos en el sector de Eje Engativá.
	4	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.
E REACTIVACIÓN	5	Desarrollo de la Calle 64 desde la Av. Calle 63 hasta el centro fundacional de Engativá.
M MOVILIDAD	6	Desarrollo de la Carrera 122, desde la Av. Calle 63 hasta el centro fundacional de Engativá.

Tabla 27. Condiciones Ámbito Eje Engativá.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)



Gráfico 6027. Proyecto estratégico Eje Engativá. Concepto.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

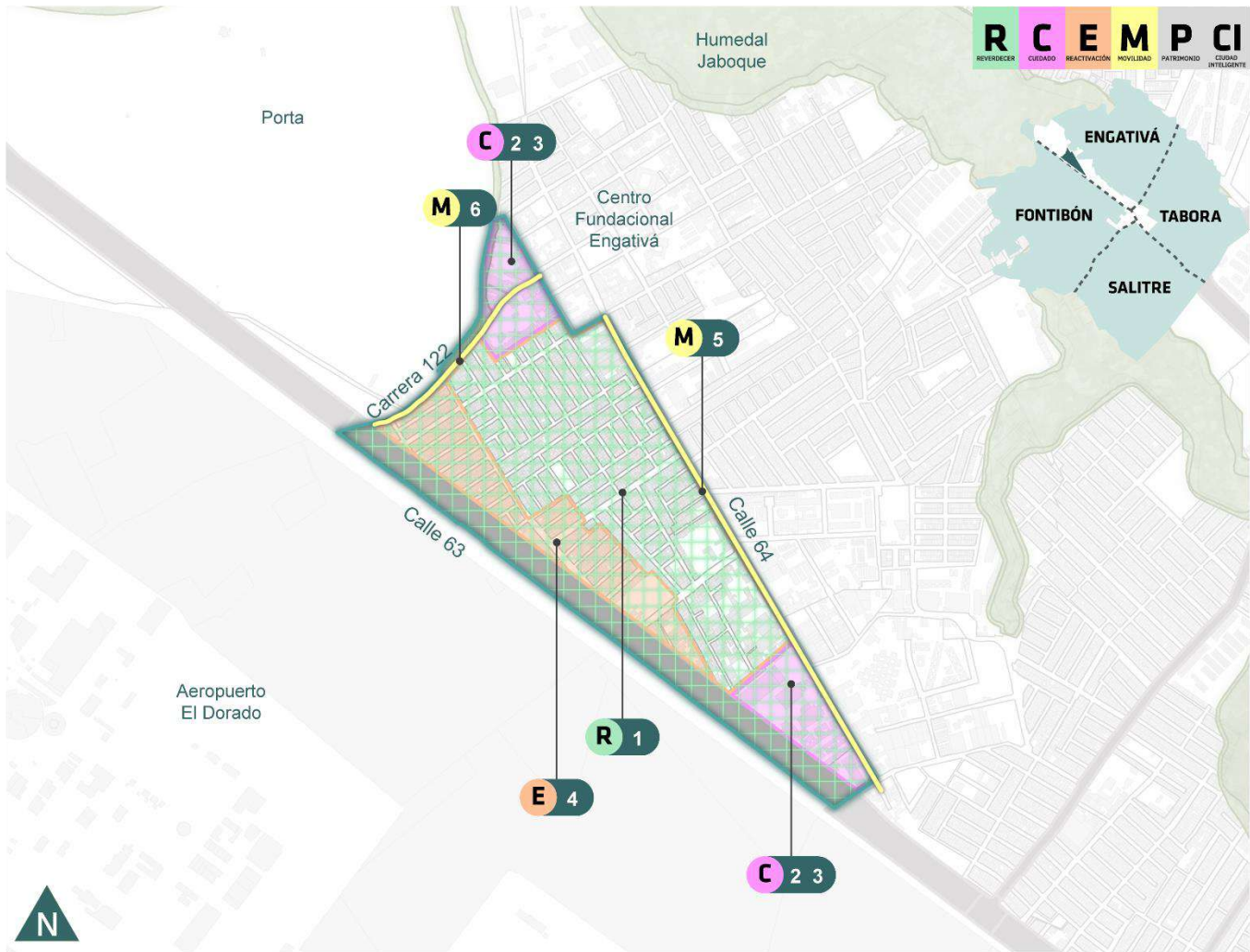


Gráfico 61. Proyecto estratégico Eje Engativá. Identificación de acciones.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

5.2.2.3 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 Servientrega), 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 Servientrega, como un proyecto detonante de gran relevancia para la consolidación de Bogotá como una ciudad-aeroportuaria.

Se proponen las siguientes acciones por pilar en el proyecto Álamos:

R REVERDECER	1	Conexión ambiental entre el Humedal Capellanía y el Canal de los Ángeles, a través del corredor verde de la ALO.
	2	Reverdecimiento de la Calle 66A, entre el corredor verde de la ALO y la Carrera 101, que conecta con el humedal Jaboque.
	3	Renaturalizar y reverdecer el Parque lineal de Álamos.
C CUIDADO	4	Construcción de 2 Jardines infantiles en el sector de Álamos.
E REACTIVACIÓN	5	Ecosistema empresarial y sector de Infraestructura Logística Especializada Aeroportuaria en Álamos, incluyendo el Plan Parcial Servientrega.
M MOVILIDAD	6	Desarrollo del Corredor Verde de Alta Capacidad de Transporte y de carga y para la actividad logística de la Avenida Longitudinal de Occidente.
	7	Desarrollo de la Transversal 93 como corredor exclusivo de transporte de carga con un perfil vial tipo arterial.
	8	Consolidación de la calle 26 como la ventana internacional del país.

Tabla 28. Condiciones Ámbito Álamos.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

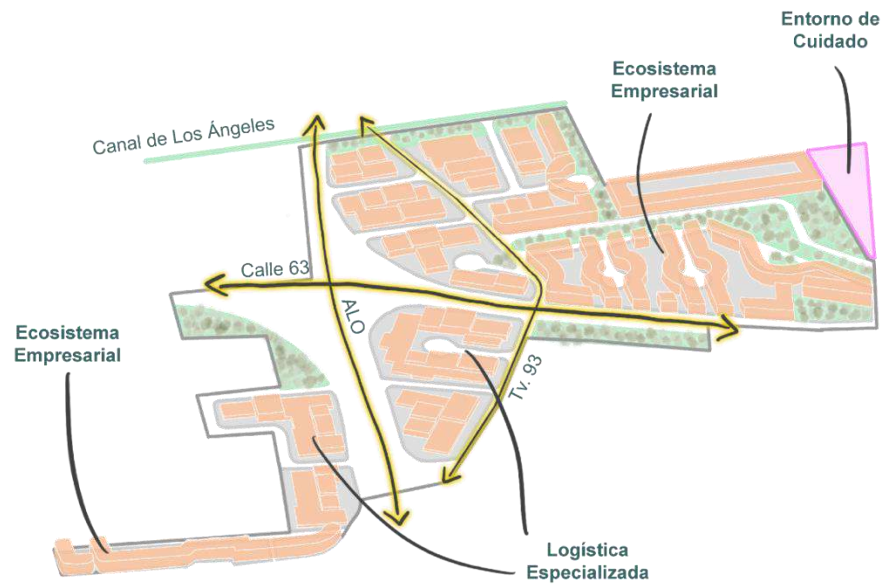


Gráfico 62. Proyecto estratégico Álamos. Concepto.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

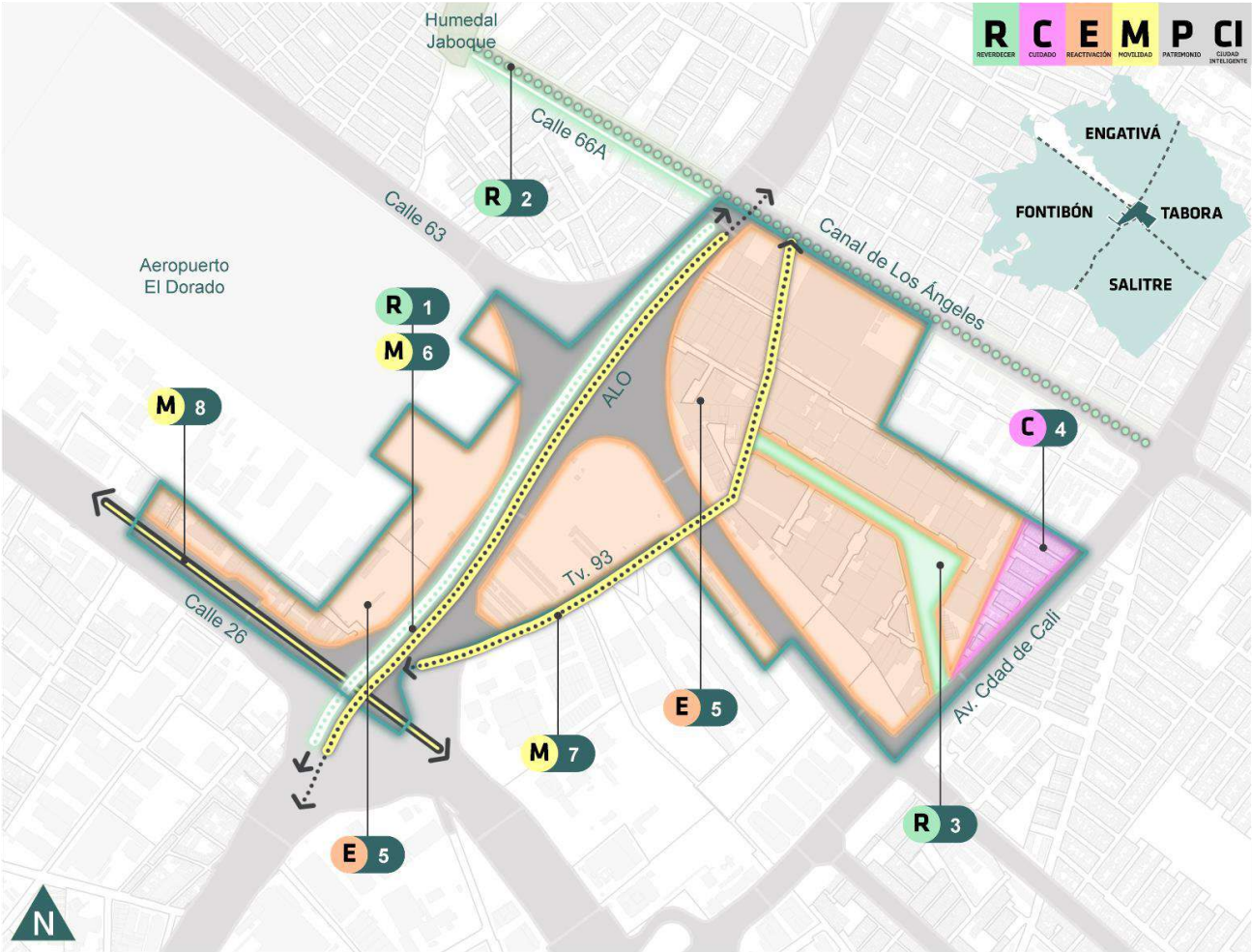
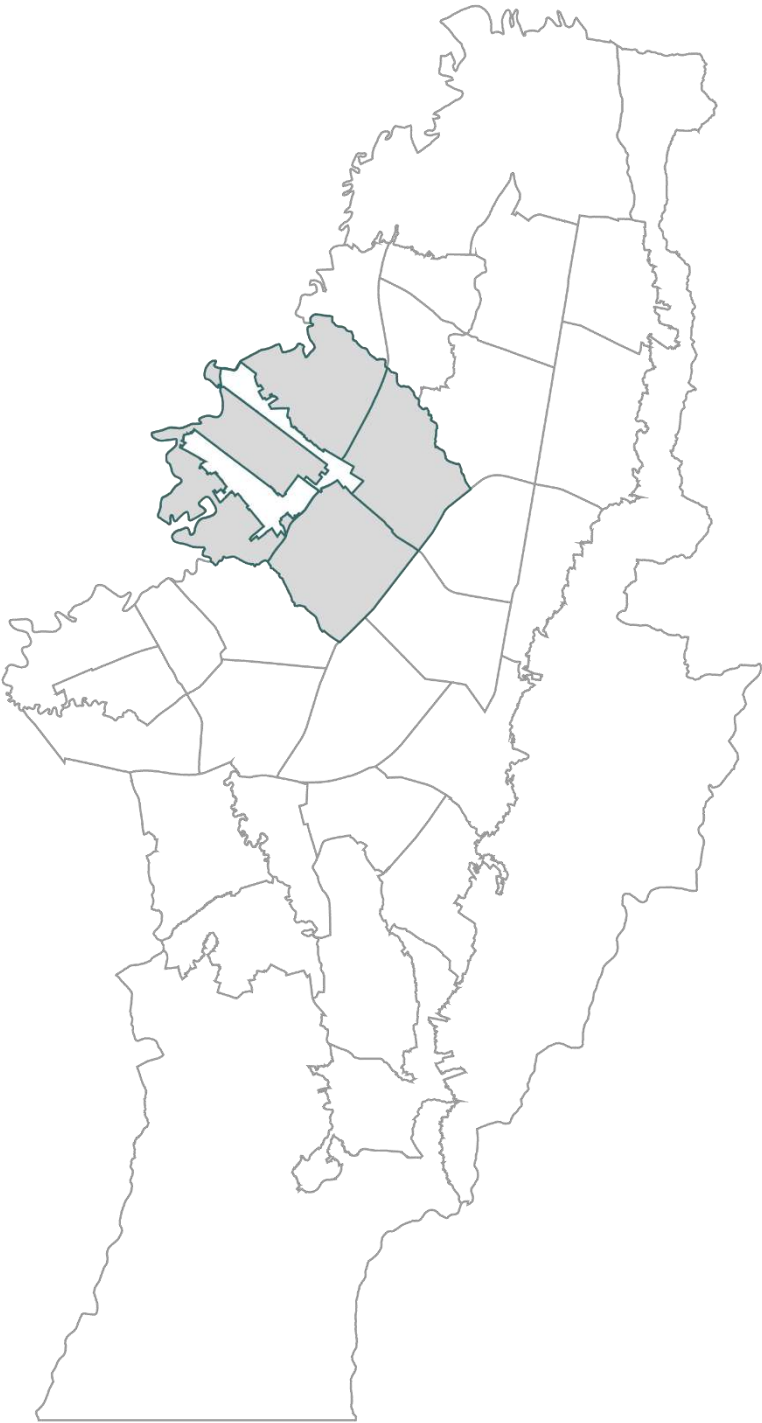


Gráfico 6328. Proyecto estratégico Álamos. Identificación de acciones.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)



BOGOTÁ **2035**
MODELO DE PROXIMIDAD

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

Natalia Montejo – Contratista del Despacho de la Secretaría Distrital de Planeación.