

Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos del Distrito Capital

ACTA No. 02 de 2018 SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA

FECHA: 20 de diciembre de 2018

HORA: Desde las 08:00 hasta las 11:15

LUGAR: Bogotá, carrera 30 N° 25-90, auditorio piso 2 SuperCade.

INTEGRANTES DE LA INSTANCIA:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Sí	No	
Andrés Ortiz Gómez	Secretario de Despacho	Secretaría Distrital de Planeación - SDP		X	Delega su representación
Guillermo Herrera Castaño	Secretario de Despacho	Secretaría Distrital del Hábitat - SDHT		X	Delega su representación
Francisco José Cruz Prada	Secretario de Despacho	Secretaría Distrital de Ambiente - SDA		X	
Cristina Vélez Valencia	Secretario de Despacho	Secretaría Distrital de Integración Social - SDIS		X	Delega su representación
Juan Miguel Durán Prieto	Secretario de Despacho	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE		X	Delega su representación
Juan Pablo Bocarejo Suescún	Secretario de Despacho	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM		X	
Úrsula Ablanque Mejía	Gerente General	Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano - ERU		X	Delega su representación
Olga Lucía López Morales	Directora General	Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD		X	Delega su representación
Yaneth Rocío Mantilla Barón	Directora General	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU		X	
Richard Alberto Vargas Hernández	Director General	Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER		X	

SECRETARIA TÉCNICA:

Nombre	Cargo	Entidad
Alfredo Uribe Duque	Subdirector de Operaciones	Secretaría Distrital del Hábitat - SDHT

INVITADOS PERMANENTES:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Sí	No	
María Fernanda Hurtado C.	Contratista	Secretaría Distrital de Gobierno - SDG	X		
Jaime J. Morales	Director (E)	Secretaría Distrital de Gobierno - SDG	X		
Fabián Luna	Contratista	Secretaría Distrital de Gobierno - SDG	X		
Edgar Sánchez N.	Profesional	Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB	X		
Henry Valbuena B.	Contratista	Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB	X		
Martha Murcia	Jefe Oficina	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP	X		
Carlos Estrada	Contratista	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP	X		
Diego H. Cataño P.	Contratista	UAESP	X		

OTROS ASISTENTES A LA SESIÓN:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Sí	No	
Diana Patricia Gil	Gerente Proyecto Pieza Centro	Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano - ERU	X		
William Luzardo	Subdirector	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU	X		
Luis Gutiérrez	Contratista	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU	X		
Yolanda Ramírez	Gerente asuntos urbanos	Grupo Energía Bogotá - GEB	X		
Felipe Salazar Diaz G.	Asesor	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP	X		
Wilson Molina Torres	Contratista	Instituto Distrital De Gestión De Riesgos Y Cambio Climático - IDIGER	X		
Luis Mario Aldana	Profesional especialista	Secretaría Distrital de	X		

		Desarrollo Económico - SDDE			
Jorge Andrés Arambola	Profesional especialista	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE	X		
Nicolás Carrizosa	Subdirector	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE	X		
Cindy Villabona	Director (E)	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE	X		
Edgar Rene Muñoz	Subgerente	Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano - ERU	X		
Susana Morales	Directora	Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE-SDP	X		
Diana Arévalo Sánchez	Subdirectora	Instituto Distrital De Gestión De Riesgos Y Cambio Climático - IDIGER	X		
Luz Karime Bernal	Jefe	Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD	X		
Juan Diego García	Contratista	Empresa Transmilenio S.A. - TMSA	X		
Alejandro Medrano	Contratista	Empresa Transmilenio S.A. - TMSA	X		
Ginna Castillo	Contratista	Empresa Transmilenio S.A. - TMSA	X		
Ingrid Portilla	Directora	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM	X		
Juan Jairo Abella F.	Contratista	Secretaría Distrital de Salud - SDS	X		
Reinaldo Torres	Contratista	Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE-SDP	X		
Luis Antonio Palacios	Profesional Especialista	Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE-SDP	X		
Yuby Litssy Jurado	Profesional	Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE-SDP	X		

Durante esta segunda sesión ordinaria, se incluirá una suspensión de esta para continuarla de forma virtual, con el fin de dar oportunidad a los miembros principales de revisar la información concerniente al borrador del Reglamento Interno de la CIOEM y recibir sus observaciones. Por lo anterior, el cierre de esta segunda sesión ordinaria se hará de forma virtual, como se indica en el numeral 9 del orden del día.

ORDEN DEL DÍA:

- 1- Instalación de la CIOEM y verificación del Quórum
- 2- Aprobación del orden del día.

- 3- Seguimiento a compromisos
- 4- Seguimiento al Plan de Ordenamiento Zonal del Centro a cargo de la ERU.
- 5- Avances en los procesos de formulación de las Operaciones Estratégicas a cargo de la Dirección de Operaciones Estratégicas de la SDP:
 - a. Plan Estratégico de Intervención Integral para el Río Fucha – (PEIIMRF)
 - b. Macroproyecto Urbano Río Tunjuelo – (OE-MURT)
 - c. Operación Estratégica Anillo de Innovación – (OEAI)
 - d. Centralidad Corabastos – (OECC)
 - e. Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto – Engativá – (OEFAE)
- 6- Articulación de los miembros principales de la Comisión Intersectorial para atender los requerimientos de la Resolución 233 de 2018 “*por la cual se expiden los lineamientos para el funcionamiento, operación, seguimiento e informes de las Instancias de Coordinación del Distrito Capital*”
- 7- Propositiones y varios
- 8- Lectura de compromisos adquiridos
- 9- Cierre de la segunda sesión ordinaria (cierre mediante sesión virtual)

DESARROLLO:

1. Instalación de la CIOEM y verificación del quórum.

Se realiza la verificación del quórum y se cuenta con la presencia de todas las entidades miembros principales de la CIOEM. Posterior a ello, se realiza la instalación de la Comisión Intersectorial por parte del arquitecto César Augusto Marín, representante de la Secretaría Distrital del Hábitat, en calidad de Secretaría Técnica de la CIOEM, agradeciendo la presencia de todos los invitados.

2. Aprobación orden del día.

Se aprueba orden del día propuesto

3. Seguimiento compromisos

Compromisos	Nombre responsable	Entidad	Observaciones
Se les reitera a las entidades la importancia del envío de la información técnica solicitada por la DOE-SDP por medio escrito.	Alfredo Uribe Duque	Secretaría Técnica de la CIOEM - SDHT	Las presentaciones y listado de asistencias fueron enviadas a todas las entidades asistentes a la anterior CIOEM

4. Seguimiento al Plan de Ordenamiento Zonal del Centro a cargo de la ERU.

Se da inicio a la presentación de los avances y ejecución y articulación con entidades distritales y nacionales del proyecto Pieza Centro por parte de Diana Patricia Gil gerente del proyecto Pieza Centro de la ERU. La Pieza Centro está conformada por los proyectos que rodean el Parque Tercer Milenio: San Victorino, Voto Nacional y San Bernardo.

El plan parcial Voto Nacional y la Estanzuela que se viabilizó en octubre de 2018 y se está esperando su adopción, contempla dos partes importantes, la primera es el desarrollo de la normativa para construir aproximadamente 4000 unidades de vivienda y un sector que va a ser desarrollado por el distrito de carácter institucional con la construcción de un SENA sumado a la alcaldía local de Mártires y el desarrollo del proyecto Bronx distrito creativo.

Este plan parcial del Voto Nacional cuenta con inversiones importantes como la Red Sabana del IDU que incluye la calle 10, la calle 9 y carrera 15 la cual corresponde a La Milla, proyecto que actualmente se está terminando de articular para realizar su construcción de manera paralela con la estructuración del proyecto Bronx Distrito Creativo. Otro proyecto importante que esta vinculado con este plan parcial es el proyecto Metro, donde existe una estación a 400 metros, y se menciona que se ha realizado un trabajo de articulación importante con la empresa.

Adicionalmente también se ha realizado un trabajo con entidades distritales como el IDPC debido a que existen 3 bienes de interés cultural dentro del proyecto Pieza Centro y 2 de estos específicamente en el Bronx Distrito creativo. A nivel nacional es el ministerio de cultura quien esta avala la forma como se ha definido el desarrollo de esta etapa en el plan parcial y en este preciso momento se asiste y se presenta el plan parcial al consejo Nacional de Patrimonio con el fin de conseguir la aprobación y facilitar la obtención de permisos por parte del Ministerio de Cultura con el consejo como intermediario.

El plan parcial de voto nacional está limitado entre la calle décima y calle sexta, la avenida caracas y carrera 16. Este se piensa desarrollar en 7 etapas de intervención de las cuales la 1, 2 y 3 van a ser de intervención distrital, donde la administración cuenta con recursos de aproximadamente 220 mil millones. Las etapas 4, 5 y 6 serán desarrolladas en un segundo momento por terceros interesados. La norma va a quedar planteada para todas las etapas, pero la intervención institucional solamente llegará hasta las 3 primeras. La primera etapa incluye el Bronx Distrito Creativo un proyecto de economía naranja que viene liderando la fundación Gilberto Álzate Avendaño en la parte de contenidos y la ERU en la parte de infraestructura. La segunda etapa contempla la alcaldía local de Mártires y la tercera un edificio dotacional y educativo para la formación en el trabajo que está a cargo de la Secretaría de Desarrollo Económico.

La intervención de la ERU entonces tiene 3 partes importantes, la primera la norma, la segunda la adquisición predial y la tercera el desarrollo de los proyectos. Para el plan parcial del Voto Nacional se está realizando la adquisición de 92 predios que se encuentran en etapas 1,2 y 3 de desarrollo. De estos 92 predios, actualmente el 98 % cuenta con avalúos comerciales el 76% de los predios se encuentran adquiridos y negociados y el 98 % de los predios del Bronx están demolidos y serían los primeros disponibles para comenzar con las siguientes fases.

Para el proyecto Bronx Distrito Creativo que pretende ser el primer distrito creativo y de economía naranja inducido de la ciudad apoyado por el gobierno nacional, se hizo un convenio entre la FUGA y la ERU. La ERU realiza principalmente la gestión predial y la estructuración integral técnica legal y financiera, se espera publicar los pliegos de la contratación de esta estructuración el día de mañana (21 de diciembre), con un costo aproximado de 2500 millones de pesos. A partir de un estudio de mercado se ha encontrado que hay por lo menos 30 firmas internacionales y nacionales interesadas en este contrato.

Por otro lado, se está haciendo la contratación de los diseños de reforzamiento estructural de los bienes de interés cultural que conforman este proyecto. Son dos contratos con un costo de aproximadamente 4.000 millones de pesos a los que se suma la compra de predios con un costo de aproximadamente 40.000 millones de pesos. Para el proyecto completo se estima un valor de aproximadamente 180.000 recursos que ya fueron asignado a la FUGA. Se espera que la estructuración integral finalice en Julio y así la fuga pueda lanzar su licitación de operación y que esta quede adjudicada el próximo año.

Se explica cómo este proyecto tiene unos retos bastante importantes pues no solo se tuvo que articular las entidades distritales y nacionales en cuanto al tema normativo con respecto a los bienes de interés cultural, además se tuvo que tener en cuenta los distintos proyectos de alrededor de manera que las construcciones que se están haciendo tengan una sola línea y una visión integral. Este distrito creativo está conformado por 3 grandes áreas.

- La primera es donde se encuentra ubicado el edificio de la dirección de reclutamiento del ejército, un edificio nacional, donde actualmente funciona el batallón de reclutamiento más grande de la zona y como distrito se han tenido que firmar una serie de convenios interadministrativos para lograr el traslado de su funcionamiento a otro sector de la ciudad, actualmente la ERU está finalizando las sesiones de compra y tramitó el PRM en el Cantón Norte que va a ser el sitio donde va a funcionar el nuevo batallón y donde se está terminando la fase de adquisición predial. En este lugar se

incluye otra área denominada como La Plazoleta, la cual va a ser intervenida por el IDU con el contrato RAP sabana. Aquí se espera la construcción de un nuevo edificio que va adosado a un edificio bien de interés cultural que se denomina La Flauta donde la ERU actualmente está haciendo un trabajo de saneamiento predial, pues es un edificio que no cuenta con títulos y se está trabajando de la mano con el DADEP para a mediados de febrero tener el inmueble listo para su adquisición. Dentro del plan parcial se solicitó autorización a SDP y Ministerio de Cultura para cubrir parte del espacio público permitiendo que este sector se aproveche de manera diferente, incluyendo renovación urbana, conservación patrimonial y aprovechamiento del espacio público.

- La segunda intervención es la Alcaldía Local de Mártires que actualmente funciona en un centro comercial. Para esta se tiene un convenio firmado con el fondo de desarrollo local. Se estima que la contratación de los diseños de este proyecto debe publicarse el 27 de diciembre y la licitación se cierra aproximadamente el 6 de febrero. Se pretende dejar la construcción contratada antes de que finalice el año. Esta será un edificio de aproximadamente 5000 m². También requiere parte de la intervención de calle 9 entre la Caracas y Carrera 15 A. Las principales funciones de la ERU para este proyecto son la formulación del plan parcial la gestión predial, la estructuración técnica del proyecto y la contratación de los procesos de diseño y construcción y el apoyo con todas las gestiones interinstitucionales y distritales que se requieren. Este convenio tiene un valor de aproximadamente 28.500 millones de pesos.
- El tercer proyecto que se está realizando y donde se ha contado con la participación de distintas entidades del distrito es la construcción de un edificio dotacional para la formación en el trabajo a cargo de la SDDE. Para este momento se ha adelantado con el SENA la firma de un otrosí donde se incluye a la SDDE como actor del proyecto, pues inicialmente el distrito había contemplado que con el SENA la ERU y la Secretaría de Educación iba a ser suficiente para formular y estructurar adecuadamente el proyecto. Sin embargo, se vio la necesidad de incluir a la SDDE por su competencia en la formación en el trabajo. La construcción de este proyecto será en 2 fases, una primera de 9.000m², cuya licitación de diseños saldrá en enero de 2019 y cuya construcción se espera para el mismo año. El proyecto tiene un valor aproximado de diseño y construcción de 35.000 millones de pesos y la adquisición de suelo de 46.000. Estos convenios tienen recursos de vigencias anteriores y todos están disponibles.

En cuanto a las intervenciones del IDU se aclara que estas son la calle 9, la calle 10 y el perímetro del voto Nacional. En cuanto a La Milla en un principio se pensó que el IDU llegaría hasta el nivel de diseño y que la intervención la iba a realizar la ERU por el tema de coordinación con los bienes patrimoniales. Finalmente, El alcalde mayor pidió que se evaluara la intervención por parte del IDU, la coordinación del IDU ya se conoce, pero no se ha podido avanzar hasta que se tenga respuesta del comité patrimonial del día de hoy. Aunque ya se cuenta con la aprobación del plan parcial por parte distrital con esta respuesta se tendría la aprobación por el lado nacional, garantizando que el proyecto se ejecute en esta administración.

San Bernardo

Es un proyecto pensado para vivienda, donde la ERU debe realizar toda la adquisición de suelo, 1341 predios. Se espera construir 4000 unidades de vivienda y un Centro de la Felicidad del IDRD. En este momento se encuentra en proceso de formulación del plan parcial, el cual ya se radica ante la SDP y se están recibiendo observaciones de las distintas entidades, se espera radicar el documento final a más tardar el 31 de enero del próximo año. La construcción del Centro de la felicidad será la primera acción la cual le aportará al sector distintas actividades y el inicio de su ejecución va a permitir que el desarrollo de todo el proyecto sea más rápido.

La segunda acción que va a realizar la ERU frente al plan parcial de San Bernardo es toda la estructuración del desarrollo inmobiliario. Se espera que a más tardar en mayo de 2019 se abra la licitación para la contratación de un desarrollador que una vez adquirido el suelo por parte de la ERU, construya las unidades de vivienda. El proyecto tiene un costo de aproximado de adquisición de suelo de 120.000 millones y un costo total del proyecto de 400.000 millones, se espera dejar adjudicada la licitación de la construcción el próximo año. En cuanto a las relaciones interinstitucionales se está construyendo el convenio con el IDRD, donde la ERU debe formular la norma, hacer la gestión y adquisición predial y si es requerido por el IDRD también estaría en capacidad de hacer todos los diseños y la construcción y desarrollo total del proyecto. Se tienen dos fases de adquisición predial, En la primera existen 100 predios de los cuales se cuenta con 1 adquirido, 88 ofertados y el resto en preparación para oferta. Para la fase 2 se esta terminando el proceso de avalúo. Se espera tener todas las ofertas lanzadas antes del 31 de enero.

Para finalizar la presentación se expone el proyecto del centro comercial San Victorino, el cual ya cuenta con una licitación para el proceso de selección de un desarrollador que va a adquirir los derechos fiduciarios que la ERU tiene sobre este suelo. Estos derechos incluyen:

- El lote
- Todos los gastos que ha realizado la ERU
- Aportes que está realizando el IPES.

En cuanto a las obligaciones de este desarrollador frente a los aportes del IPES, se deben entregar áreas que se requieren para el convenio pacto de Santa fe, sumado a la construcción del centro comercial basado en varios factores que ya existen como: la normativa, el plan de intervención, lineamientos comerciales y arquitectónicos. El proceso se encuentra publicado desde el 8 de diciembre en la plataforma Secop II y se espera lograr su adjudicación en febrero del próximo año.

Estación Central

En cuanto a estación central que no hace parte de la pieza centro, la ERU ya termino toda la adquisición de los predios y en este momento a solicitud de la empresa Metro se están realizando unas pruebas de pilotaje. En cuanto al tema de la estructuración del proyecto se está haciendo la agestión con la empresa Metro, Transmilenio y las demás entidades para poder articular de la manera más adecuada y para poder darle vía libre por parte de la ERU.

5. Avances en los procesos de formulación de las Operaciones Estratégicas a cargo de la Dirección de Operaciones Estratégicas de la SDP

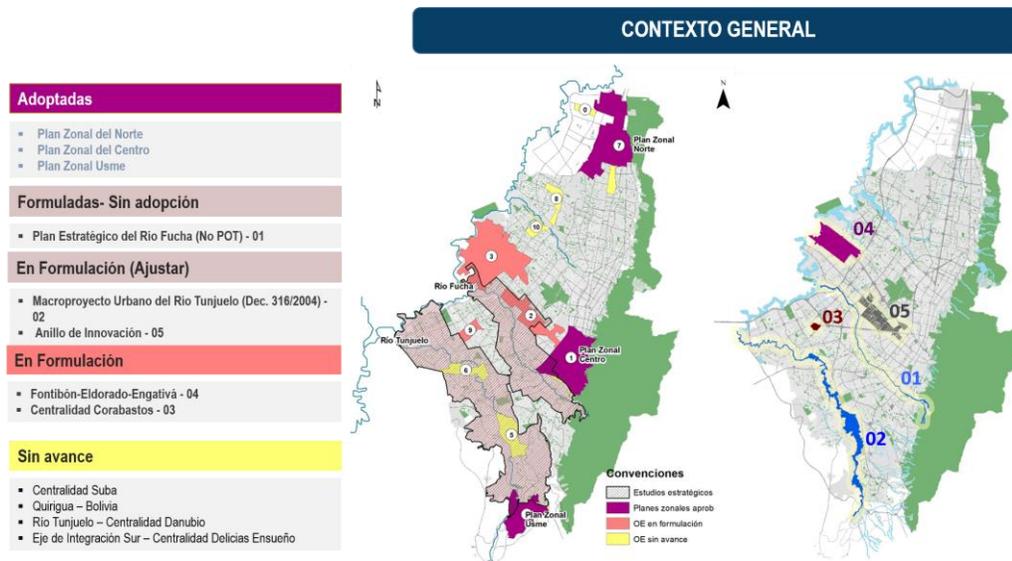
A continuación, empieza la presentación la directora de Operaciones estratégicas de la SDP, Susana Morales invitando a todas las entidades a participar en estos procesos y a cerrar el año 2019 con productos mucho más visibles. El objetivo general es sacar adelante las operaciones, en el marco de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, que en este momento se encuentra en divulgación y concertación con la ciudadanía.

En cuanto a las Operaciones estratégicas adoptadas se listan:

- Plan zonal del norte
- Plan zonal del centro
- Plan zonal Usme (modificado por decreto)

En proceso de formulación que no se han adoptado, y que se están trabajando actualmente desde planeación se enlistan:

- El plan estratégico del río Fucha
- El macroproyecto urbano de río Tunjuelo
- Anillo de innovación
- Operación Fontibón Aeropuerto y Engativá (aeropuerto)
- Centralidad Corabastos.



Fuente: DOE-SDP, 2018

La directora de operaciones hace un resumen de lo que se realizó este año y de lo que va a pasar el próximo. La visión que tiene la subsecretaría para este año es sacar adelante alguna de las operaciones planteando una actuación urbana integral y apalancando proyectos piloto que se puedan materializar el próximo año.

a. Plan Estratégico de Intervención Integral para el Río Fucha – (PEIMRF)

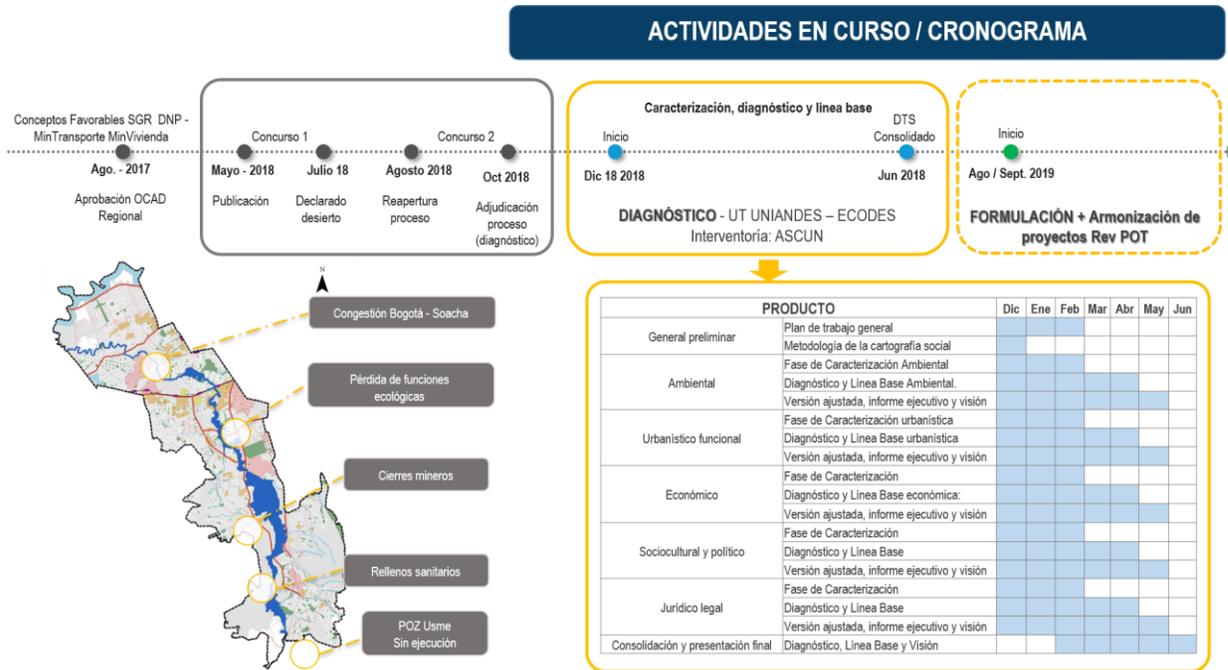
Para el proyecto del Río Fucha se realizó la actualización del diagnóstico y en el marco de la revisión del POT se hizo un trabajo importante de priorización de proyectos como resultado de las consultorías que se realizaron en años pasados. Lo que se le entregó al equipo POT fue un listado de proyectos asociados al eje del río Fucha y se priorizaron 7 proyectos. Estos proyectos aun no salen en la ficha de POT por lo cual este año se pretende armonizar estos proyectos con los planos y el articulado como soporte.

Se invita a cerrar el capítulo de diagnóstico en todos los proyectos, pues es clave comenzar con la formulación.



b. Operación Estratégica Macroproyecto Urbano Río Tunjuelo _ OE-MURT

La operación estratégica del macroproyecto urbano del Río Tunjuelo nace con el decreto, 316 del 2004. Este fue un año de estructuración para la licitación, la cual se publicó en mayo y fue declarada desierta, en agosto se dio la reapertura del proceso y fue adjudicada en octubre. El objetivo de esta licitación la contratación para realizar el diagnóstico, caracterización y línea base de toda el área de influencia del macroproyecto urbano. Fue adjudicada a la unión temporal UT Uniandes-Ecodes con la interventoría ASCUN. El 18 de diciembre se firmó el acta de inicio de la consultoría y la interventoría. Tiene un plazo de ejecución de 7 meses y como productos generales se tienen todos los componentes asociados a la fase de diagnóstico y el plan de trabajo. Este proyecto en general por las condiciones urbanas de localización tiene una participación importante de la secretaria de ambiente, además de presentar condiciones particulares frente al tema de minería y del relleno sanitario Doña Juana por lo que se hace necesaria la articulación con UAESP y acueducto. La idea es convocar unas mesas de trabajo para discutir la reglamentación y visión distrital de la zona, y dar la línea que se espera de estos productos. Se espera terminar la consultoría hacia junio y empezar en agosto el proceso de formulación del proyecto. Este proyecto empieza a tener un ámbito de intervención más puntual en el POT.



Fuente: DOE-SDP, 2018

c. Operación estratégica Anillo de innovación _ OEAI

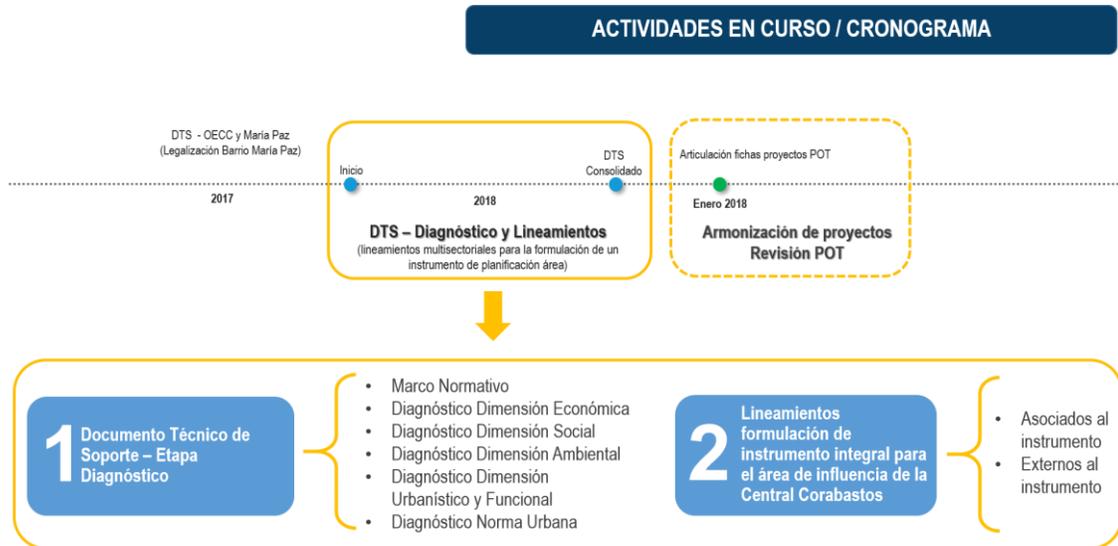
Con el plan de desarrollo Bogotá mejor para todos, se convierte en un proyecto estratégico - Ciudad Innovadora. Este año se realizó una actualización del diagnóstico que tuvo en cuenta el marco conceptual, componentes económicos, ambientales, urbano funcionales, normativa institucional y el año entrante se pretende reformular la operación como tal articulándose con la meta del plan de desarrollo. Adicionalmente articularlo con lo que estipula el plan de desarrollo distrital y la revisión del POT donde se incluyen los distritos creativos y la zona industrial, y de esta manera encontrar la articulación de todo el proyecto mediante proyectos piloto asociados a la innovación. De este proyecto queda mucha información pendiente por parte de casi todas las entidades.



Fuente: DOE-SDP, 2018

d. Operación Estratégica Centralidad Corabastos _ OECC

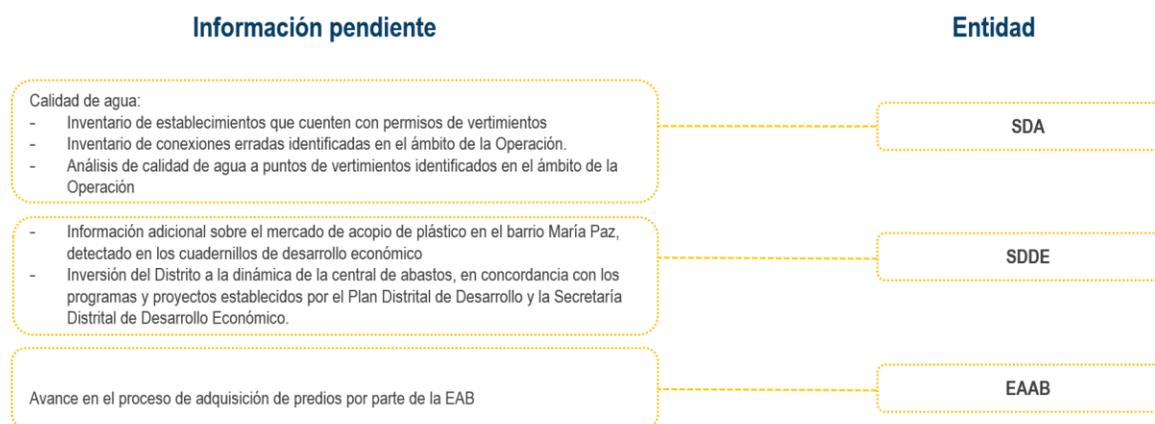
En el 2017 hubo una activación de la operación como tal, por la necesidad de la legalización del barrio María Paz que se realizó en conjunto con la caja de vivienda popular. Este año se realizó una actualización del DTS estableciendo el diagnóstico y unos lineamientos multisectoriales para la formulación del instrumento como tal.



Fuente: DOE-SDP, 2018

El año entrante se pretende armonizar todo el trabajo hecho en la operación en el marco de la revisión del POT. El proyecto reduce el ámbito de operación y se centra en Corabastos como un nodo de cualificación asociando un área adyacente que se conecta con una estación de metro, unas zonas verdes y predios libres al costado norte y oriente. En este proyecto también queda información pendiente de entidades como Secretaria de Ambiente, SDDE y Acueducto para cerrar la fase del diagnóstico.

ARTICULACIÓN INTERINSTITUCIONAL / RETOS



Se buscará realizar mesas técnicas en las que se solicitará con anterioridad que se lleven los proyectos pensados para esa área con la siguiente información (id del proyecto, entidad responsable, estado del proyecto, presupuesto, fuente de financiación, ubicación, shp.)

Fuente: DOE-SDP, 2018

e. Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto y Engativá _ OEFAE

La operación estratégica Aeropuerto, es una de las operaciones que junto con la de Tunjuelo tienen asignados recursos del sistema general de regalías. Estas dos operaciones son claves para planeación distrital y están andando adecuadamente en los procesos de consultoría e interventoría. La consultoría de esta operación también ya fue contratada para el proceso de formulación, pero aún no se ha firmado acta de inicio.

Para esta operación se realizó un trabajo de diagnóstico con el consorcio EPYSA - JHER, obteniendo unas recomendaciones de agenda para el trabajo del 2019 y que tienen en cuenta el impacto nacional y el requerimiento de una coordinación regional. Se comenzará la formulación de estudios y diseños para la estrategia de intervención integral con el consorcio 1.8 el cual no tiene interventoría y la supervisión técnica se realizará in-house, los productos asociados son: plan de trabajo, identificación de actores, el modelo de ordenamiento del área de influencia, la definición de lineamientos, el modelo de gestión y financiación, propuestas en temas como el posible aprovechamiento del suelo en áreas restringidas para desarrollos inmobiliarios, el DTS, la propuesta de acto administrativo y toda la cartografía asociada.

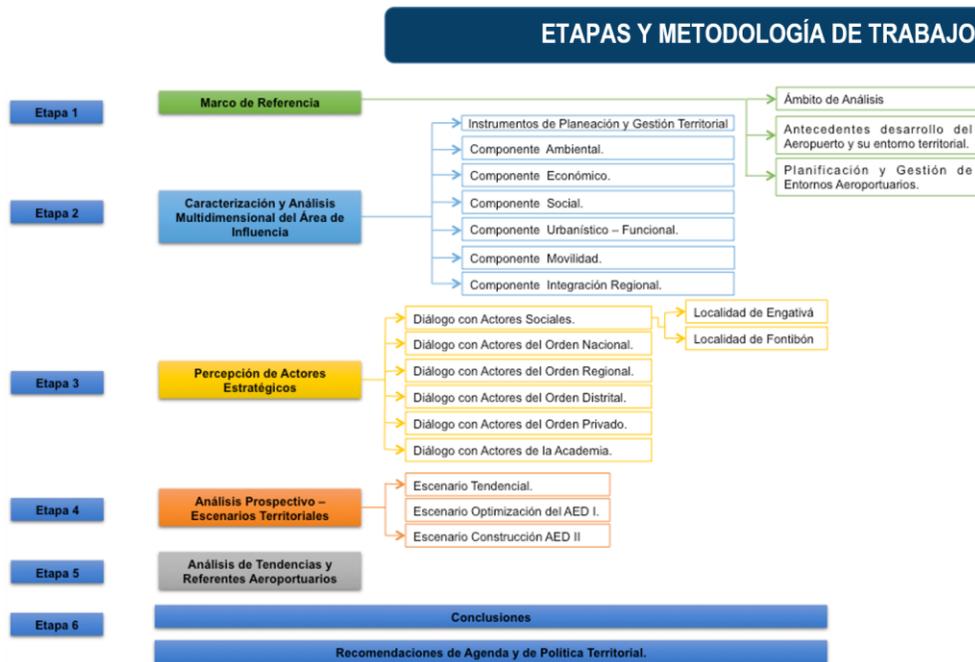
Se debe realizar la coordinación interinstitucional con el aeropuerto. Para este proyecto, aunque SDP puede incidir en la parte de planeación, son necesarias entidades ejecutoras, entidades que tengan dentro de sus metas la articulación de la planeación con la ejecución. El aeropuerto como tal tiene una condición de receptor de varios actores, de modo que el componente de movilidad es clave y se hace la invitación a TransMilenio a que hagan parte activa de esta consultoría, además sería ideal trabajar con el ministerio de vivienda y ministerio de transporte. La empresa Metro es clave pues a pesar de que la línea no se conecta directamente con el aeropuerto si lo hace con sistemas de alto impacto como el RegioTram y con las troncales alimentadoras, una cosa importante es que no se ha llegado al aeropuerto directamente con TransMilenio, para esto hay que buscar la forma de incluir

esto dentro de la formulación del proyecto como tal teniendo en cuenta que este si quedo como un proyecto estratégico dentro de la revisión del POT.

Resultados del diagnóstico Operación Aeropuerto

Empieza la presentación Santiago Carvajal explicando los resultados del diagnóstico del aeropuerto que se lograron este año con la consultoría realizada por el consorcio EPYSA - JHER. Este año se dio lugar al proyecto de regalías fase 2 de estudios y diseños precisamente para definir la estrategia de intervención integral en el área de influencia del Aeropuerto el Dorado. Se pretende sacar la consultoría de la etapa de diagnóstico y a su vez trabajar de la mano con equipo POT para definir esta área estratégica como un proyecto urbano integral. Este contrato básicamente contó con 6 etapas o metodologías de trabajo.

- La primera fue un marco de referencia donde se revisaron los ámbitos y así mismo unos casos exitosos de planificación aeroportuaria.
- La etapa 2 fue la caracterización y análisis multidimensional del área de influencia, donde se revisaron instrumentos de planeación y gestión territorial, el componente ambiental, económico y social, componente urbanístico y funcional de movilidad y el de integración regional, teniendo en cuenta la naturaleza de este instrumento de escala intermedia que permite la integralidad de componentes y las intervenciones multisectoriales sobre el territorio.
- La etapa 3 consistía en procesos estratégicos definiendo maneras de trabajo con actores de nivel nacional precisamente por ser el aeropuerto un equipamiento de este orden, se incluyen actores como la aeronáutica civil quien decide sobre todo lo que pasa al interior del aeropuerto. También fue necesaria información de la ANI sobre la tercera pista la cual se encontraba en estudios de factibilidad. Aún se desconoce la alternativa de solución en el corto plazo de cara a la gran demanda que tiene el aeropuerto. No se sabe si al final la ruta de la tercera pista va a ser viabilizada por la ANI o si tal vez el Dorado 2 va a tener su primera pista entre Madrid y Faca la cual es la otra alternativa que ya cuenta con estudios y diseños de factibilidad. Se realizaron reuniones con actores de nivel nacional y actores de nivel regional y departamental, con actores distritales, con actores privados y con la academia con el fin de tener una visión compartida de como debería ser la planificación del área de influencia del aeropuerto el Dorado. También se realizaron reuniones con la comunidad en donde se llevaron a cabo 8 talleres entre Fontibón y Engativá para obtener información primaria sobre la visión de la dinámica aeroportuaria. En esta parte surgieron resultados importantes pues existe una comunidad bastante organizada, muchos tipos de esquemas de organización entre ellos mismos que les permiten una participación sobre la toma de decisiones sobre el aeropuerto y el territorio aledaño, se obtuvo un producto de dialogo con actores.
- En la etapa 4 hicimos un análisis en el que se realizaron 3 escenarios incluyendo un escenario tendencial uno de optimización y el escenario de la construcción del aeropuerto el Dorado 2.
- En la etapa 5 se realizó un análisis de tendencias y referentes aeroportuarios.
- Finalmente se obtuvieron algunas conclusiones que arrojó la consultoría y algunas recomendaciones de cara a la etapa de formulación.



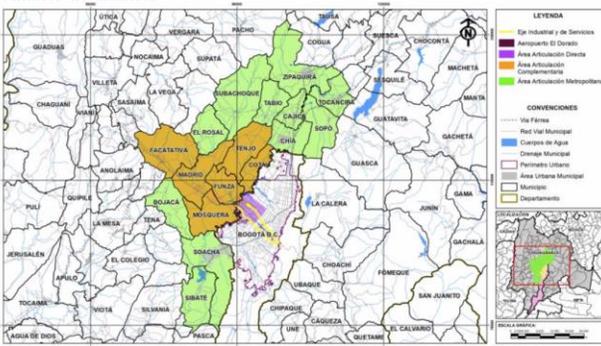
Como marco de referencia se definió un área de influencia directa que es lo que se entiende hoy como el ámbito de la operación estratégica del aeropuerto, esta comprende las localidades de Fontibón y Engativá, sin embargo, se definieron dos áreas de influencia adicionales:

- El área de influencia complementaria que entendía también la pieza del anillo de innovación que se considera fundamental para el éxito del tema del aeropuerto y los encadenamientos productivos en concordancia con la operación aeroportuaria y la pieza centro.
- Esto en conjunto con los municipios más cercanos a este sistema que se podría dar con la construcción del Dorado 2 que serían Funza, Madrid, Tenjo, Cota y Mosquera que también tienen actividades o vocaciones económicas bastante relacionadas con la logística, una cadena productiva fundamental de cara a la capacidad de transporte que tiene el Dorado.

Por último, el área de influencia metropolitana definió todo lo que sería el impacto que tendría el aeropuerto en todos los municipios aledaños, al ser un equipamiento de orden nacional.



Ámbito de análisis



MARCO DE REFERENCIA

Área influencia directa: Área urbana de Bogotá

Área de influencia complementaria: zonas próximas al Aeropuerto El Dorado, Mosquera, Funza, Cota, Tenjo y Madrid, corredores viales Calle 13 y 80, eje industrial y de servicios Calle 13 y 26.

Área de influencia metropolitana: municipios señalados anteriormente + Cajicá, Chia, Sopó, Tabio, Tocancipá, Zipaquirá, Tabio, Subachoque, El Rosal, Bojacá, Soacha y Sibaté.

Antecedentes desarrollo Aeropuerto y entorno territorial

- Siglo XX: construcción de equipamientos, inauguración de edificios y mejoramiento de la infraestructura urbana, planificación de Bogotá.
- Le Corbusier, Karl Brunner: Ciudad competitiva innovación infraestructura
- Aeropuerto el Dorado: Historia de la Aviación en Colombia
- Proezas acrobáticas, aviación militar
- SCDTA: Aeródromos privados- Aeródromo de Techo
- ECA: Organismo que supervisara
- Diseño del Aeropuerto el Dorado: Doménico Parma y Cuellar Serrano Gómez y Cia
- Predios: Engativá, Funza, y Fontibón
- Aeropuerto de Techo: Primera colonización urbana del occidente de Bogotá
- Engativá: 1954, 10.000 Hab y fincas dedicadas a la agricultura y la ganadería, lugar estratégico de paso.
- Fontibón: Transformación de vocación rural a vocación industrial
- Detonante de construcción de vivienda y usos complementarios

Desde el componente ambiental, en cuanto a la estructura ecológica principal se hizo una revisión de todos los ecosistemas estratégicos que se encuentran en el área, Se identificó que, si bien el POMCA del río Bogotá está siendo incorporado en algunos municipios al POT, aún no se cuenta con ese componente articulador o integrador sobre el territorio regional. Hay algunos factores de riesgo sobre la salud humana en esta zona. El Aeropuerto continúa siendo un foco de contaminación acústica para los residentes de la zona, razón por la que hoy se encuentra una comunidad organizada frente a estos impactos. Se revisó el tema de RAMSAR que es un certificado sobre los humedales urbanos de Bogotá. Existe un riesgo por actividades económicas y usos de suelo no compatibles, hay un riesgo tecnológico en el entorno, lo cual es fundamental no solo por el tema de seguridad aeronáutica sino por los conflictos de usos residenciales.



Componente Ambiental

CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS MULTIDIMENSIONAL ÁREA DE INFLUENCIA

Área de influencia (determinantes ambientales)
Elementos estructurantes, diseños redes, infraestructuras y activos existentes, comunidades étnicas y patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico.

Estructura Ecológica Principal

- Dualidad en **gestión ecosistémica** (Impactos, falta de definición EEP).
- El río Bogotá, **eje de conectividad ambiental** → pero no representa un eje articulador
- POMCA río Bogotá: la incorporación en los POT municipales no ha sido abordada en su totalidad bajo un concepto sistémico
- RAMSAR
- Intervenciones por encima de determinantes ambientales → construcciones, obras públicas y asentamientos subnormales ha afectado humedales y ronda hídrica del río Bogotá

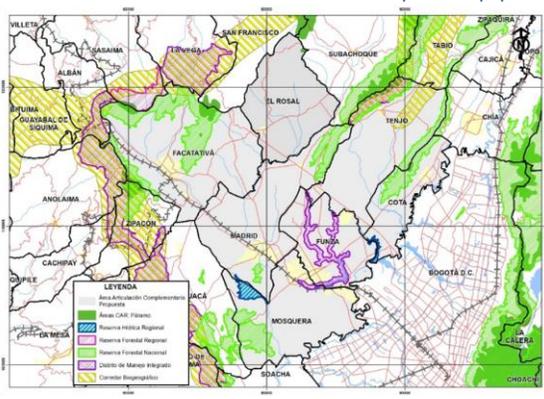
Factores de riesgo sobre la salud humana

- Mayor riesgo en salud → contaminación sónica
- Acúfenos: 55% población Engativá y 38% población en Fontibón (Bogotá 27%)
- Aerocivil: incumplimiento de la norma ambiental, frente al ruido, el cual supera los 65 dB (diurno) y 50dB (nocturno).

Riesgos y amenazas futuras (enfoques)

- Riesgo generado por diferentes actividades económicas y usos del suelo que se presentan en el Área de Articulación Directa
- El riesgo que supone la operación aérea hacia el Área de Articulación Directa.

Ámbito complementario propuesto



Fuente: DOE-SDP, 2018

Desde el componente económico se identifica el Dorado como un eje superlativo de desarrollo teniendo en cuenta que apalanca encadenamientos productivos hacia adelante y hacia atrás. Hacia atrás en temas como combustibles y zonas de aparcamientos de aeronaves y hacia adelante se entendería como todo lo que le permite al aeropuerto desarrollar diferentes sectores de la economía como el sector floricultor, cosméticos y farmacéutico que son sectores que evidentemente han revelado un crecimiento exponencial debido a la capacidad que tiene el Dorado de potenciar la economía y poner a Bogotá como una de las principales ciudades más competitivas de América Latina.

Particularmente en el tema económico, se percibe el territorio con una relación directa con la operación aeroportuaria y con otros nodos que se presentan en Funza o Facatativá, algunos otros nodos subregionales de desarrollo económico y como conclusión preponderante de este componente se dice que el área de influencia del componente económico no podría considerarse como un área estricta al distrito, sino que por el contrario hay una economía regional que se evidencia con relación al aeropuerto el Dorado.

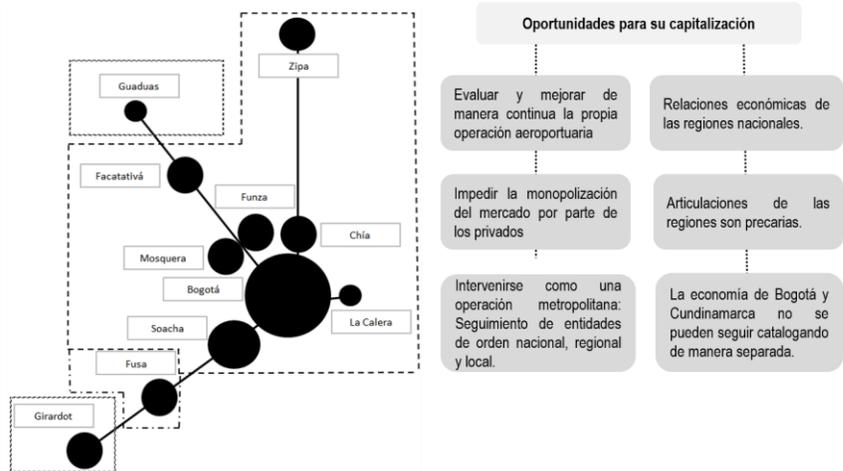


Componente Económico

- **61,9%** participación del primer sistema de ciudades sobre total PIB departamental → actividad económica del Departamento sigue vinculada a la de Bogotá.
- Facatativá y Funza han aumentado su participación en el PIB departamental y han crecido en su producción municipal → **El aeropuerto es su principal vínculo con el circuito mundial de comercio**
- **Pérdida de importancia del sector primario** de Cundinamarca en favor de las **actividades industriales y de servicios** → **necesidad de mejores infraestructuras y logística** para la producción de la Región.
- Necesidad de planificar el ordenamiento de la región
- Es importante señalar que estos sectores de fuertes encadenamientos no son grandes generadores de empleo, pero si se conectan con sectores como el comercio, los servicios.
- Los modelos de cambio de uso y de precios del suelo señalan que si se mejoran algunas condiciones físicas se incrementa la probabilidad de cambio de uso.

CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS MULTIDIMENSIONAL ÁREA DE INFLUENCIA

Aeropuerto El Dorado, elemento de competitividad regional



Fuente: DOE-SDP, 2018

Desde este componente en la parte local se puede ver que muchas de las actividades que se encuentran en el entorno tienen una dinámica barrial con una demanda bastante local y es en ese sentido que se hace necesario buscar instrumentos de gestión financiero que permitan darle al suelo un desarrollo mucho más complementado con la operación aeroportuaria. Por eso dentro de los objetivos de la operación se tiene la propuesta de crear una plataforma de comercio internacional y un centro de distribución acorde con la dinámica del aeropuerto y al mismo tiempo restringir los procesos residenciales que se han ido consolidando en el último tiempo en el área de influencia.

Algunas de las actividades de mayor jerarquía que se localizan en esta zona son el sector Fontibón con una dinámica bastante industrial debido a su cercanía con la calle 13. El eje de la 26 que se considera como el territorio mayor conectado con la dinámica del aeropuerto evidenciando la aparición de cadenas hoteleras, centros empresariales y financieros.

Desde el componente social, como se mencionó existen algunas organizaciones consolidadas en el territorio. Frente a los usos del suelo la comunidad percibe que hay una falta de reglamentación o vacío normativo que no les ha permitido, contar con la

suficiente institucionalidad para que el territorio se desarrolle de una manera equilibrada con el aeropuerto. También se evidenció que el crecimiento demográfico de esta población hace que no se requiera de equipamientos educativos, pues la tasa de natalidad en esta localidad es baja y por lo tanto no se hacen necesarios los equipamientos educativos para la infancia en general.



CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS MULTIDIMENSIONAL ÁREA DE INFLUENCIA

Componente Social

Participación

- Actores sociales: ¿reubicación o permanencia?
- Escenario de concertación entre estado y las comunidades: Inventarios de necesidades y de posibilidades.
- Organizaciones sociales de Fontibón y Engativá con posiciones que mezclan posturas ideológicas y subjetividad
- Operación aeroportuaria: los habitantes de los barrios vecinos del AED están expuestos de manera continua al ruido y demás impactos correlacionados con la operación de El Dorado.

Usos del suelo

- Dinámica de expulsión de zonas residenciales para favorecer los desarrollos del aeropuerto (sin compensaciones).
- Proceso para compra de predios a precios justos (compensaciones, carácter productivo, recursos financieros, solución inmobiliario etc.)
- Reglamentación el Uso del Suelo en los barrios vecinos AED (Decreto 785/1999)
- Barrios vecinos del AED con alto grado de consolidación materializado en el emplazamiento de equipamientos educativos, de salud recreativos etc.

Normatividad

- Situación de conflicto: Problema de colectivo (habitantes locales, autoridades y el mercado)
- Alcaldía de Bogotá: no ha tenido una posición clara frente a la problemática.
- Decreto 765 de 1999 (por el cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990)
- A la fecha, no se ha regulado la situación de conflicto entre el tema de hábitat y el propósito de ciudad-aeropuerto. (ni el estado ni el mercado). Los objetivos del POT, a lo largo del tiempo no lograron materializarse.

Demografía

- Migración y asentamientos informales en torno al Aeropuerto, los cuales se han consolidado en el último tiempo, e incluso algunas zonas se han legalizado.
- Bajas tasas de natalidad y defunciones, la población tiende a ser más vieja.

Fuente: DOE-SDP, 2018

Desde el componente urbanístico se evaluaron distintas experiencias internacionales que podrían adaptarse al contexto particular del distrito desde diferentes aristas:

- Gestión y gobernanza
- Desarrollo urbanístico
- Temas económicos e institucionales en el área de influencia

Como marco de referencia siempre se tuvo en cuenta el concepto de “ciudad Aeropuerto” o “Aeropolis” que se refiere a ese eje normativo que ha permitido a los grandes aeropuertos desarrollarse en su entorno, trasladando el crecimiento que se produce del lado aire de los aeropuertos, al lado tierra, creando un desarrollo armónico junto con las entidades territoriales.

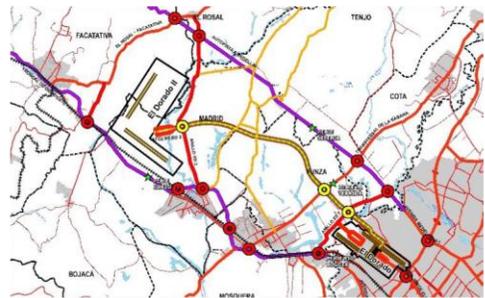
En temas de servicios públicos en el área de influencia del aeropuerto, hay unos proyectos estratégicos que deben ser tenidos en cuenta como el Regiotram, La construcción del aeropuerto el Dorado 2, la construcción de la tercera pista, algunos planes parciales. Instrumentos y proyectos que deben ser tenidos en cuenta de cara al proceso de formulación.



CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS MULTIDIMENSIONAL ÁREA DE INFLUENCIA

Componente Urbano

- **Experiencias internacionales:** falta de planeación de infraestructuras aeroportuarias y planeación de entorno urbano. No hay planeación integral.
- **Ciudad aeropuerto y aerotrópolis:** Entienden el aeropuerto como nodo de un sistema de mayor escala, la infraestructura urbana como dinamizador del desarrollo urbano y económico de la región.
- **Movilidad y accesibilidad:** Aspectos más críticos en la relación del Aeropuerto El Dorado con su área de influencia – ciudad – región. (rezago desarrollo infraestructura)
- **Equipamientos:** Desarrollo acorde con características de usos y densidades de sectores del área de influencia (Tejidos urbanos de origen informal (patrón de dispersión) y formal (patrón concentrado))
- **Servicios públicos:** Estos sistemas pueden soportar futuros incrementos de densidad y cambios de uso (con especial atención y cuidado con el sistema de alcantarillado, debido a los proyectos de plantas de tratamiento con respecto al Río Bogotá)
- **Proyectos del entorno:** impacto en entorno del aeropuerto de corto, mediano y largo plazo, siendo los proyectos viales fundamentales por su impacto urbano – regional (planes de expansión del aeropuerto)
- **Tendencias divergentes:** Los usos actuales del Territorio presentan diferencias con la normativa del POT del decreto 190 de 2004 según análisis de usos actuales de catastro y análisis inmobiliarios efectuados.
- **Instrumentos de planeación y acciones:** si bien existen instrumentos fundamentados en normas nacionales y distritales, depende de las decisiones y su carácter frente a la vinculación de actores territoriales



Fuente: DOE-SDP, 2018

En cuanto al componente de movilidad vemos que las vías de escala local se encuentran un poco saturadas. El tema de cargue y descargue del aeropuerto no es tan efectivo debido a que no hay una vía que conecte la parte de atrás mucho más rápidamente con las cadenas productivas, debido a que todos deben ingresar por el acceso principal del eje de la calle 26. El corredor férreo Regiotram a pesar de ser un proyecto de iniciativa nacional con el departamento de Cundinamarca también podría ser fundamental para articular el proyecto el Dorado con el entorno.

Con el análisis de optimización del aeropuerto mediante el traslado de CATAM y un análisis adicional con la construcción del aeropuerto el Dorado 2, las recomendaciones fundamentales que arrojo el estudio, es que, si bien hay una base normativa para establecer arreglos institucionales entre Bogotá y las demás entidades del departamento como de la región, aún se deben gestionar otras instancias que nos permitan planificar el aeropuerto desde una perspectiva regional. Se recomienda que el desarrollo aeroportuario de la ciudad se gestione como una apuesta de esta escala y que sea incluida en el plan nacional de desarrollo. Se revisó la conveniencia de retomar el Macroproyecto urbano regional, CONPES 3490 de 2007, para constituir de común acuerdo determinantes ambientales de carácter supramunicipales, del área de influencia del aeropuerto.



ESCENARIOS DE ANÁLISIS

Tendencial

Desconexión parcial del territorio bogotano frente a la posibilidad de aprovechar el aeropuerto.
(Área de Articulación Directa)

Crisis de gobernabilidad e institucionalidad regional que se refleja en la falta de articulación en la planeación en el área de influencia del aeropuerto.
(Áreas de Articulación Complementaria y Metropolitana)

Incertidumbre sobre las decisiones del nivel nacional en torno a la actividad aeroportuaria presente en el territorio Distrital.
(Articulación vertical con los actores del orden Nacional)

Optimización AED I

Optimización AED I

Desarrollo

Tercera Pista

Traslado CATAM

Construcción AED II

Fuente: DOE-SDP, 2018

Entre otras recomendaciones se presentan: reducir la indeterminación frente a las decisiones de desarrollo de infraestructura aeroportuaria, y formar acuerdos regionales en consenso, concertar determinantes sobre usos de ordenamiento supramunicipal, armonizar instrumentos de jerarquía superior, delimitar el área de influencia con alcances específicos y diferenciados, dimensionar actividades y costos en relación con el sistema de reparto, identificar y valorar, definir agendas locales. Básicamente los objetivos de la operación son:

- Armonizar el modelo de ocupación con la operación aeroportuaria
- Construir un nodo multimodal de transporte (incluyendo Transmilenio y Metro)
- Mejorar las condiciones de vida de los habitantes que se encuentra en la zona., si bien existe un conflicto con los usos residenciales también hay unas zonas que se deben reconocer y a las que se les debe brindar el soporte urbano necesario.

En general ese es el resultado que arrojó la consultoría en la etapa de análisis y diagnóstico y en la etapa de formulación vamos a requerir una etapa de articulación con todas las entidades presentes, sobre todo con las entidades que tienen información supremamente relevante, para el análisis técnico y que también tendrá que escalarse a la esfera nacional. De estas también se tomarán decisiones o determinantes para tener en cuenta para efectos del desarrollo a cabalidad del proyecto.

Retoma la palabra la directora de operaciones Susana Morales, para hablar sobre el tema POT.

En este momento Planeación distrital se encuentra en la socialización de POT, es muy importante que se de lectura a todos los documentos que se encuentran colgados en la página web de la entidad. Para esta comisión como tal es importante que se sepa que va a pasar con las operaciones estratégicas, para esto se hizo un análisis previo, trabajando coordinadamente con el equipo POT, directamente con la subsecretaria de desarrollo territorial. Hoy en día el decreto 190 de 2004 habla de 10 operaciones estratégicas priorizadas y estas se traducen en la formulación a través de planes zonales que precisan y ajustan normas en las UPZ en caso de ser requerido.

ESTADO ACTUAL OPERACIONES ESTRATÉGICAS

Decreto 190 de 2004. Artículo 25. Operaciones Estratégicas
(Art. 25 del Decreto 469 de 2003).

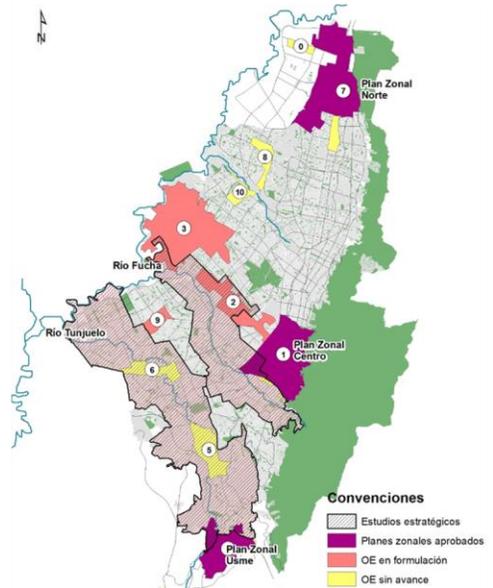
Las operaciones estratégicas vinculan actuaciones, acciones urbanísticas e instrumentos de gestión urbana e intervenciones económicas y sociales en áreas especiales de la ciudad que se consideran fundamentales para consolidar a corto, mediano y largo plazo, la estrategia de ordenamiento formulada en la presente revisión. Tienen la finalidad de orientar los recursos de inversión para que sean incluidos en el respectivo programa de ejecución de cada administración.

Estrategias de intervención en la escala zonal

Operaciones estratégicas priorizadas:

1. Centro (Centro Histórico - Centro Internacional)
2. Anillo de Innovación (Centralidad Salitre - Zona Industrial)
3. Fontibón-Aeropuerto Eldorado-Engativa-Aeropuerto Guaymaral
4. Nuevo Usme - Eje de Integración Llanos.
5. Río Tunjuelo - Centralidad Danubio
6. Delicias / Ensueño - Eje de Integración Sur
7. Eje de Integración Norte - Centralidad Toberín - la Paz
8. Centralidad Suba
9. Centralidad Corabastos
10. Quirigua - Bolivia.

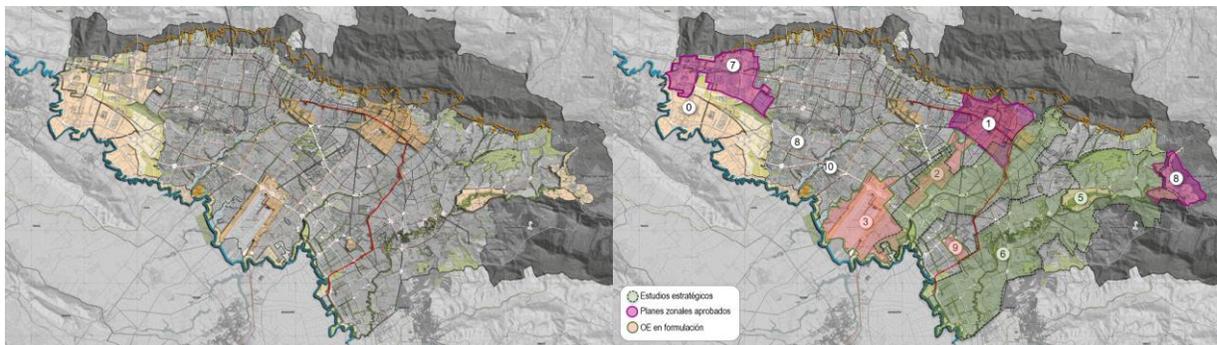
Formulación a través de **Planes Zonales** (precisarán y ajustarán las normas contenidas en las UPZ)



Fuente: DOE-SDP, 2018

El cuadro que se muestra hace un paralelo general entre el decreto 190 de 2004 y el proyecto de acuerdo de POT del momento y que se espera adoptar en 2019. Aquí se enlistan las operaciones que se están trabajando hoy en día, más otros actos administrativos que determinan ámbitos de operación y como estos se traducen en el marco del POT a Proyectos estratégicos y proyectos estructurantes. En cuanto a los proyectos estructurantes actualmente se listan los proyectos viales, los corredores ecológicos, las cuencas de los ríos, en general los elementos estructurantes del modelo de ordenamiento.

En cuanto a los proyectos estratégicos se encuentran los de crecimiento cualificación y detonantes. En el plano 31 de la revisión del POT se evidencia la propuesta de proyectos asociados a los proyectos Estructurantes, Detonantes y Estratégicos. Cuando se hace un ejercicio de superposición de las operaciones con el plano de proyectos, se encuentra que las operaciones tienen un ámbito más amplio que el de los proyectos, como se evidencia a continuación:



Desde esta instancia de coordinación, se invita a que las distintas entidades retroalimenten la formulación del POT la cual está publicada, ya que se adelanta actualmente el proceso de socialización.

En cuanto a los Ámbitos se debe revisar el manejo procedimental de cómo establecer los ámbitos de agrupación y como se procede a priorizar proyectos asociados a los Macroproyectos o actuaciones urbanas integrales. Como se dijo empezar a buscar proyectos piloto en armonía con el POT que empiecen a apalancar las actuaciones urbanas.

Un trabajo que se va a empezar desde SDP es la armonización del listado de proyectos que están el proyecto de articulado y en los planos para que estos queden formalizados. En cuanto al último frente de instrumentos y tratamientos, al revisar como materializar estos proyectos estructurantes o estratégicos, se debe analizar cuáles instrumentos pueden ser los adecuados para cada una de las actuaciones urbanas integrales, debido a esto se debe revisar la posible aplicación de planes parciales, o planes especiales estratégicos territoriales, que es una figura nueva, se mantienen los planes zonales y los POZ con sistema de reparto de cargas y beneficios.

Receso de 20 minutos.

6. Articulación de los miembros principales de la Comisión Intersectorial para atender los requerimientos de la Resolución 233 de 2018 “por la cual se expiden los lineamientos para el funcionamiento, operación, seguimiento e informes de las Instancias de Coordinación del Distrito Capital”.

Instancias de coordinación a cargo del Arquitecto Cesar Marín de la Subdirección de operaciones de la Secretaría Distrital del Hábitat.

Con el fin de facilitar el seguimiento de estas instancias por parte de Secretaría General se debe realizar la modificación y el ajuste de estos formatos.

Requerimientos

Artículo 1°. Objeto: La presente resolución tiene por objeto establecer los lineamientos para el funcionamiento, operación, seguimiento, e informes de las instancias de coordinación del Distrito Capital con el fin de lograr la eficiencia y fortalecimiento del Sistema de Coordinación Distrital.

Parágrafo: Los anexos técnicos creados para el funcionamiento, operación, seguimiento e informes de las instancias de coordinación del Distrito Capital, denominados: “Reglamento de instancias de coordinación, Acta, Inventario Único Distrital de Instancias de Coordinación – IUDIC, Participación en Instancias de Coordinación e Informe de Gestión” forman parte integral de la presente Resolución. (Subrayado fuera del texto original)

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. La presente Resolución es de obligatoria observancia por parte de las instancias de coordinación creadas por Acuerdos Distritales u otros actos administrativos, de conformidad con el parágrafo del artículo 8 del Decreto 547 de 2016.



Fuente: SDHT basado en Resolución 233 de 2018

Estado actual de avance en la actualización

Resolución 233 de 2018			
Por la cual se expiden lineamientos para el funcionamiento, operación, seguimiento e informes de las Instancias de Coordinación del Distrito Capital			
Anexos técnicos para el funcionamiento de las Instancias de Coordinación del Distrito Capital	Fecha de entrada en vigencia de la Resolución 232 de 2018	Fecha de cumplimiento según la Resolución 233	Estado actual
Reglamento Interno para la Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos del Distrito Capital - CIOEM	08 de junio de 2018	Cuatro (4) meses de plazo: 07 de octubre de 2018	En borrador para socializar en CIOEM e iniciar ajuste
Actas de la CIOEM		Seis (6) meses de plazo: 07 de diciembre de 2018	En borrador para suscribir actas
Inventario Único Distrital de Instancias de Coordinación - IUDIC		Seis (6) meses de plazo: 07 de diciembre de 2018	Ya está elaborado el IUDIC y fue enviado a la SCO - SDHT
Actualización del Inventario Único Distrital de Instancias de Coordinación - IUDIC		Seis (6) meses de plazo: 07 de diciembre de 2018	Ya está actualizado el IUDIC y fue enviado a la SCO - SDHT
Publicación en página Web		Seis (6) meses de plazo: 07 de diciembre de 2018	Cada entidad debe publicar en su Web la información
Informe de gestión		Seis (6) meses de plazo: 07 de diciembre de 2018	En borrador para elaborar el primer informe en enero



Fuente: SDHT basado en Resolución 233 de 2018

El punto positivo es que esta comisión ya tiene reglamento el cual es similar y guarda la misma estructura que la Secretaría General está exigiendo. La desventaja es que se cuenta con muy poco tiempo para dar cumplimiento a esta resolución y se debe modificar el reglamento interno antes de que finalice el año. El reglamento interno cobija únicamente a las entidades miembros principales. Lo que se ha hecho hasta ahora desde la Secretaría Distrital del Hábitat como Secretaría Técnica de la Comisión y desde la presidencia de la misma, que está en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación, ya se cuenta con los formatos de actas, a lo que se suman, el reglamento interno, el inventario único distrital de instancias, la participación de instancias y los informes de gestión, lo cual conlleva un procedimiento de revisión conjunta por todos los miembros principales de esta Comisión, por lo cual les enviaremos el borrador del reglamento interno para que puedan presentar sus observaciones hasta máximo el próximo 27 de diciembre.

Requerimientos

Funcionamiento y operación de las instancias de coordinación

Presidencia: Cada instancia de coordinación tendrá un/a presidente/a, cuyo rol principal será orientar y liderar la gestión de la misma, conforme al objeto y funciones determinadas en el acto de creación.

Secretaría Técnica: Cada instancia de coordinación tendrá una Secretaría Técnica, cuyo rol principal es articular la gestión de la misma y realizar el seguimiento a su funcionamiento dentro de los parámetros establecidos en la misma Resolución.

Reglamento Interno: Las instancias de coordinación adoptarán mediante Acuerdo el reglamento interno de conformidad con los lineamientos establecidos en el Anexo 1 de la presente Resolución denominado: *"Reglamento de instancias de coordinación"*.

Actas: De las sesiones realizadas, la Secretaría Técnica levantará las actas respectivas, que contarán con numeración consecutiva anual, seguida del año.

Responsabilidades de las Entidades y Organismos Distritales: Las entidades y organismos distritales deberán proporcionar las condiciones materiales para el funcionamiento y operación de las instancias de coordinación, de tal forma que las mismas cumplan a cabalidad con el objeto propuesto.



Fuente: SDHT basado en Resolución 233 de 2018

Esta resolución tiene unos procedimientos de funcionamiento, tiene una presidencia y una secretaria técnica que nosotros ya tenemos; adicional a esto, están todos estos procedimientos que tenemos que seguir. Este reglamento que es el más urgente y más complejo, dentro de los demás ajustes que debemos realizar, pero se cuenta con un borrador muy completo, el cual enviaremos como se indicó. La Secretaría General, tiene como sugerencia no modificar esencialmente el reglamento existente porque prácticamente todo su contenido aplica, a excepción de la parte de considerandos, los cuales se revisarán al interior de la Secretaría Técnica con apoyo de un abogado. Este reglamento debe ser expedido por medio de un acuerdo, el cual se suscribe en el marco de esta instancia de coordinación.

Para dar cumplimiento a la recepción de observaciones al borrador de reglamento Interno, procederemos hoy a suspender la sesión segunda sesión ordinaria presencial y ésta será clausurada una vez se reciban las mencionadas observaciones por las entidades que participan como miembros principales, ante lo cual se requiere que lleguen ajustes o aceptación de su contenido de como mínimo 6 de las 10 entidades que conforman la CIOEM.

Una vez consolidado el borrador de este Reglamento Interno, se procederá a su suscripción por parte de los funcionarios delegados como Presidente (Subsecretaria de Planeación Socioeconómica de la SDP) y Secretario Técnico (Subdirector de Operaciones de la SDHT) de la Comisión Intersectorial.

Adicional al reglamento operativo tenemos otras actividades que desde la secretaria técnica de la comisión vamos a desarrollar y tenemos adelantados como la actualización del inventario único. Como se dijo, esta resolución es de obligatorio cumplimiento para todas las entidades que participan en instancias de coordinación; cada entidad tiene que realizar estos procedimientos, diligenciar los formatos anexos a la Resolución 233 de 2018, hacer una publicación en página Web de la entidad.

Se indica a todos los asistentes que las presentaciones y documentos que se expusieron el día de hoy serán enviadas a los correos electrónicos registrados en la lista de asistencia, para que puedan revisarlas con sus equipos de trabajo al interior de cada entidad.

7. Propositiones y varios

Se pregunta sobre la gerencia de innovación que actualmente se encuentra a cargo de la UAESP, ante lo cual el representante de esta entidad indica que escalará la pregunta a su supervisor para dar respuesta oportuna.

8. Lectura de compromisos adquiridos

Compromisos	Nombre responsable	Entidad	Fecha límite para su cumplimiento
Envío de borrador de reglamento interno para observaciones y aprobación por parte de todas las entidades	César Augusto Marín Clavijo	Secretaría Técnica de la CIOEM - SDHT	El borrador será enviado el viernes 21 de diciembre
El próximo año se enviará una programación para el 2019, la cual incluirá todas las comisiones intersectoriales y mesas de trabajo que coordinaremos y convocaremos, para que todas las entidades tengan claro y conozcan lo planeado.	César Augusto Marín Clavijo	Secretaría Técnica de la CIOEM - SDHT	Previo a la convocatoria de la primera sesión de Mesa Técnica de 2019.

9. Cierre de la segunda sesión ordinaria

Continuación de la segunda sesión, de forma virtual.

Luego de ser enviado el borrador del reglamento Interno de la CIOEM a todos los miembros principales que la conforman, se recibieron observaciones de 6 de las 10 entidades, por lo cual se procederá a consolidar el documento definitivo y se aprueba su contenido mediante el Acuerdo 01 del 27 de diciembre de 2018, en el marco de la segunda sesión ordinaria de la CIOEM de 2018.

Las siguientes entidades enviaron sus aportes y aprobaron, vía correo electrónico, el contenido del borrador de Reglamento Interno de la CIOEM:

1. Secretaría Distrital de Movilidad – SDM
2. Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD
3. Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER
4. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU
5. Secretaría Distrital de Planeación – SDP
6. Secretaría Distrital del Hábitat – SDHT

Por lo anterior, se procederá a suscribir el citado Reglamento Interno de la CIOEM y se enviará a todos los miembros principales e invitados permanentes una copia para su consulta y aplicación.

Sin más temas pendientes, se clausura la segunda sesión ordinaria de la CIOEM el día 27 de diciembre a las 6:00 pm, mediante sesión virtual que dio continuidad a la sesión presencial iniciada el 20 de diciembre de 2018.

Mediante comunicación escrita o electrónica se les informará a todos los miembros principales e invitados de la fecha, hora y lugar de la siguiente Sesión Ordinaria o Mesa Técnica de la CIOEM.

En constancia se firman,

PAOLA GÓMEZ CAMPOS
Subsecretaria de Planeación Socioeconómica - SDP
PRESIDENTE CIOEM

ALFREDO URIBE DUQUE
Subdirector de Operaciones - SHDT
SECRETARIO TÉCNICO CIOEM

Anexos:

1. Lista de asistentes firmada (2 folios).
2. Un (1) CD con presentaciones realizadas en esta Sesión Ordinaria

Proyectó: María Alejandra Peña. Contratista Subdirección de Operaciones - SDHT
Revisó: César Augusto Marín Clavijo. Contratista Subdirección de Operaciones – SDHT
Revisó: Susana Morales Pinilla. Directora Operaciones Estratégicas - SDP