ISSN 0124-0552

REGISTRO DISTRITAL

ALCALDESA MAYOR
Claudia Nayibe López Hernández

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL
BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

CONTENIDO

ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

Sector Central

ACUERDO REGIONAL DE 2023
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA
ACUERDO REGIONAL Nº 07
"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones". 4

DECRETOS DE 2023
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.
DECRETO Nº 482
"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"..... 17
DECRETO Nº 488
"Por medio del cual se determina la categorización de Bogotá Distrito Capital para la vigencia fiscal 2024"..... 47
DECRETO Nº 489
"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre de 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre de 2023 y se dictan otras disposiciones..".. 50
DECRETO Nº 490
"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2023"..... 60
DECRETO Nº 491
"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"..... 69
DECRETO Nº 492
"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C. y se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones." . 92
DECRETO Nº 493
"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"..... 293
DECRETO Nº 494
"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"..... 358
DECRETO Nº 495
"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo de los Fondos de Desarrollo Local".... 454
DECRETO Nº 496
"Por medio del cual se asigna al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la competencia para actuar como Ente Gestor Definitivo del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"..... 478

AÑO 58
NÚMERO 7843
26 • OCTUBRE • 2023

REGISTRO DISTRITAL

SECRETARÍA GENERAL
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL.

LA PUBLICACIÓN DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EN EL REGISTRO DISTRITAL SE REALIZA DE ACUERDO A LA LEY 1437 DEL 2011 EN SU ARTÍCULO 65 MODIFICADO POR LA LEY 2080 DE 2021 "POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO".

IMPRENTA DISTRITAL
Secretaría General - Subdirección Imprenta Distrital

CANALES DE COMUNICACIÓN
CORREO: REGISTRODISTRITAL@ALCALDIABOGOTA.GOV.CO
DIRECCIÓN: CALLE 11 SUR #1-60 ESTE - LA MARÍA - BOGOTÁ D.C.
TELÉFONO: 381 3000 EXT. 5010 - 5202
SUBDIRECTORA IMPRENTA DISTRITAL: MARCELA IRENE DE JESÚS GONZÁLEZ BONILLA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA

ACUERDO REGIONAL Nº 07

(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

EL CONSEJO REGIONAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA

En ejercicio de las facultades legales, en especial las establecidas en el artículo 34 de la Ley 2199 de 2022, y

CONSIDERANDO:

Que el Congreso de la República expidió la Ley Orgánica 2199 de 2022, "*Por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca*".

Que el artículo 34 de la mencionada norma dispuso que la Región Metropolitana podrá transferir sus funciones a la Agencia de Comercialización e Innovación del Departamento de Cundinamarca para que actúe transitoriamente como Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, hasta el 31 de diciembre de 2023 o hasta la fecha en que el Consejo Regional decida extender ese plazo.

Que el parágrafo 1 del artículo 34 de la Ley 2199 de 2022 establece que el Consejo Regional, una vez entre en vigencia la ley, reglamentará el ejercicio de las competencias, funciones y operación de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización.

Que mediante Ordenanza 085 de 2022, la Asamblea de Cundinamarca aprobó el ingreso del Departamento de Cundinamarca a la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, y mediante Acuerdo 858 de 2022, el Concejo de Bogotá aprobó el ingreso del Distrito Capital a la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, entrando en funcionamiento tal entidad administrativa.

Que mediante Acuerdo Regional 09 del 23 de diciembre de 2022, el Consejo Regional identificó los siguientes hechos metropolitanos del área temática de Seguridad Alimentaria y Comercialización:

(i) Gestión del sistema de abastecimiento y comercialización agropecuaria para mayor eficiencia de la relación funcional entre la producción y el consumo.
(ii) Gestión del sistema de logística y distribución de alimentos para reducir ineficiencias y sus impactos sociales, económicos y ambientales.

Que este mismo acuerdo definió como ámbito geográfico para estos dos hechos metropolitanos identificados a los 116 municipios de Cundinamarca más el Distrito Capital, de acuerdo con lo establecido en su artículo 3.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

Que mediante Acuerdo Regional 10 del 23 de diciembre de 2022, el Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca definió las funciones de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización a que hace alusión el artículo 34 de la Ley 2199 de 2022, y transfirió transitoriamente sus funciones a la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca.

Que el inciso 2 del artículo 34 de la Ley 2199 de 2022 preceptúa que cuando la Agencia de Comercialización e Innovación del Departamento de Cundinamarca actúe transitoriamente como Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, el Consejo Regional actuará como su junta directiva para la consulta y aprobación de sus decisiones.

Que teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesario establecer el reglamento interno de la Junta Directiva en esta etapa de desempeño transitorio de funciones de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización (ARSAC) por parte de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca,

ACUERDA

Artículo 1.- Objeto. Adoptar el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización (ARSAC) de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca, como máxima instancia de dirección y administración.

Artículo 2.- Principios rectores. Los integrantes de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo - ACIDC de Cundinamarca, y los demás servidores públicos y particulares que participen en sus sesiones, desarrollarán sus actuaciones siguiendo los principios que gobiernan la función pública, en especial los previstos en la Constitución Política, la Ley 489 de 1998 y la Ley 1437 de 2011 y las demás normas concordantes.

Artículo 3.- Integración de la Junta Directiva. La Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo ACIDC de Cundinamarca, estará integrada por:

1. El director/a de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, quien la presidirá y asistirá con voz y voto (Artículo 23 de la Ley 2199 de 2022)

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

2. Los Integrantes Consejo Regional (Artículos 18 y 34 de la Ley 2199 de 2022):

   a. El/la Alcalde/sa de Bogotá
   b. El/la Gobernador/a de Cundinamarca
   c. Los Alcaldes de los municipios que hacen parte del ámbito geográfico de seguridad alimentaria y comercialización que se vinculen a la Región Metropolitana.

3. El/la delegado (a) del Gobierno Nacional con voz y voto (Parágrafo 2 del artículo 18 de la Ley 2199 de 2022).

4. El/la representante del Comité Intergremial de Bogotá y Cundinamarca con voz pero sin voto (Parágrafo 3 Artículo 18 de la Ley 2199 de 2022).

Parágrafo 1. Los miembros de la Junta Directiva podrán invitar a personas del sector público y del sector privado, así como a la comunidad en general, organizaciones campesinas y de productores, entre otros, para que intervengan en las sesiones de la misma, siempre que estén en capacidad de aportar al tema en discusión. La invitación se hará saber al presidente de la Junta con antelación, quien deberá aprobarla.

Parágrafo 2. Asistirán como invitados permanentes el Ministro(a) de Agricultura y Desarrollo Rural, el/la Secretario(a) Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá y el Secretario (a) de Agricultura del Departamento de Cundinamarca.

Parágrafo 3. Los alcaldes que pertenezcan al área temática de seguridad alimentaria y comercialización podrán delegar su participación en sus Secretarios de Agricultura o quienes hagan sus veces.

Artículo 4.- Presidencia y funciones. Conforme lo establecido en el inciso 2 del artículo 23 de la Ley 2199 del 2022, la Presidencia de la Junta Directiva estará a cargo del Director de la Región Metropolitana, a quien le corresponde:

1. Presidir las sesiones.

2. Instalar, dirigir y clausurar las sesiones.

3. Suscribir con el Secretario Técnico las actas y actos administrativos que expida la Junta Directiva.

4. Cumplir y hacer cumplir el reglamento.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

Artículo 5.- Secretaría técnica y funciones. La Secretaría Técnica de la Junta Directiva será ejercida por el Director de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización y tendrá las siguientes funciones:

1. Convocar las sesiones ordinarias y extraordinarias de la Junta, preparar el orden del día y remitir para el efecto los documentos que soportan los asuntos a tratar.

2. Coordinar con las dependencias internas y las entidades correspondientes, la presentación de los asuntos ante la Junta Directiva y demás actividades de apoyo que sean necesarias para el desarrollo de las sesiones.

3. Realizar funciones de relatoría, conservación y custodia de los documentos generados por la Junta Directiva.

4. Suscribir conjuntamente con el Presidente las actas y los acuerdos que expida la Junta Directiva.

5. Rendir informes y expedir certificaciones en relación con las decisiones y deliberaciones de la Junta Directiva.

6. Informar al Consejo Regional y al Director de la Región Metropolitana las propuestas, recomendaciones y decisiones concertadas por los miembros de la Junta Directiva.

7. Hacer seguimiento al cumplimiento de las decisiones de la Junta Directiva.

8. Las demás que le asigne la Junta Directiva.

Artículo 6.- Funciones de la Junta Directiva. La Junta Directiva, además de las competencias establecidas en el artículo 10 de la Ley 2199 de 2022, en materia de seguridad alimentaria y comercialización, tendrá las siguientes funciones:

1. Adoptar las políticas e instrumentos para la planificación y desarrollo en materia de seguridad alimentaria y comercialización, en el marco del Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana.

2. Planificar la estructuración y desarrollo del Sistema Alimentario Territorial de la Región Metropolitana.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

3. Establecer los procesos de comercialización agropecuaria y mercado justo de la Región Metropolitana.

4. Planificar y planear el sistema de logística y abastecimiento Regional.

5. Planear el desarrollo de la habilitación, modernización y construcción de infraestructuras logísticas para el abastecimiento y desconcentración del Sistema Alimentario Territorial.

6. Aprobar el proyecto de presupuesto de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización.

7. Aprobar la estructura interna de la entidad, así como su planta de personal, escala salarial y sus incrementos, la clasificación de los empleos y, las modificaciones a éstos de acuerdo con los estatutos y las disposiciones legales vigentes.

8. Emitir concepto previo para la autorización de vigencias futuras de los proyectos de seguridad alimentaria y comercialización regional.

9. Autorizar la celebración de los contratos y convenios necesarios para la administración de los servicios, la ejecución de las obras regionales, y en general, para el buen desempeño y cumplimiento de las funciones propias de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e innovación para el Desarrollo ACIDC de Cundinamarca, cuya cuantía exceda los dos mil (2.000) smmlv.

10. Las demás que sean asignadas por el Consejo Regional.

Artículo 7.- Sesiones de la Junta Directiva. La Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca, sesionará cada dos (2) meses, y de manera extraordinaria cuando las necesidades así lo exijan, o cuando el Presidente lo estime necesario, previa convocatoria de la Secretaría Técnica de la Junta.

Las sesiones podrán ser o no presenciales. Las sesiones no presenciales se realizarán por cualquier medio que permita la deliberación y decisión de los miembros por comunicación simultánea o sucesiva, siempre y cuando ello se pueda probar y dejar registro, de conformidad con las disposiciones legales aplicables para tal efecto.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

Artículo 8.- Convocatoria. La convocatoria a las sesiones ordinarias o extraordinarias de la Junta Directiva las realizará la Secretaría Técnica. Las ordinarias con al menos cinco (5) días hábiles de antelación a la realización de la misma, mediante citación escrita que se dirigirá al correo electrónico que sus integrantes registren ante la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca. En el caso de las sesiones extraordinarias con al menos un (1) día hábil de antelación.

En todo caso, tanto para las sesiones ordinarias como extraordinarias, el/a Secretario/a enviará la comunicación escrita o por correo electrónico a los miembros, señalando la hora, lugar de reunión y el orden del día con la información de los asuntos a tratar, así como los documentos que soportan dichos asuntos.

Artículo 9.- Aplazamiento, cancelación y anticipación de reuniones. Las sesiones convocadas podrán aplazarse y cancelarse a solicitud del Presidente de la Junta Directiva o de la mitad más uno (1) de sus miembros. Para los anteriores efectos, el/la Secretario/a consultará a los miembros de la Junta Directiva con voto e informará la decisión.

Artículo 10.- Toma de decisiones. La Junta Directiva tomará sus decisiones de acuerdo con los siguientes criterios:

1. En las decisiones se promoverá el consenso, tal como lo establece el artículo 325 de la Constitución Política.

2. El cuórum deliberatorio se constituye con una cuarta parte de sus miembros y el cuórum decisorio con las tres cuartas partes de los miembros.

Parágrafo 1. De no existir consenso en la primera votación, se procederá de la siguiente manera:

1. Se utilizará la moción de insistencia hasta por tres veces. Cada moción de insistencia deberá tramitarse en una sesión diferente.

2. Si luego de las tres sesiones no se logra el consenso, la junta directiva designará a los miembros de una subcomisión que analice la situación y presente el correspondiente informe, proponiendo soluciones alternativas. Dicho informe se presentará en la siguiente sesión de la Junta Directiva, ordinaria o extraordinaria, para su estudio y votación.

3. Si en la sesión en la que se estudió el informe de la subcomisión no se logró el consenso, se convocará una nueva sesión y la decisión se adoptará por mayoría absoluta.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

Parágrafo 2: En todo caso, cualquier decisión deberá contar con el voto favorable de la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1º del artículo 22 de la Ley 2199 de 2022.

Artículo 11.- Desarrollo de las sesiones. Para el desarrollo de las sesiones se procurará seguir las siguientes reglas:

1. El/la Secretario/a propondrá un orden del día para cada sesión, el cual será puesto a consideración de los miembros de la Junta Directiva, junto con la convocatoria.

2. El orden del día podrá ser modificado, aún después de notificada la convocatoria a los miembros de la Junta Directiva, si los miembros aprueban su modificación en la sesión será desarrollado.

3. En cualquier caso, y por consenso de los miembros de la Junta Directiva, podrán incluirse temas nuevos aún durante el desarrollo de la respectiva reunión.

4. El Secretario verificará la asistencia de los miembros de la Junta Directiva, y en caso de que existiere cuórum deliberatorio, procederá a dar lectura al orden del día, el cual deberá ser aprobado por la Junta Directiva.

5. Conocido el orden del día, se les solicitará a los miembros de la Junta Directiva que declaren los posibles conflictos de interés que puedan tener frente a los temas a tratar, o que informen si conocen de conflictos de interés que puedan tener otros miembros.

6. En caso de que se manifieste por parte de algún miembro la existencia de un conflicto de interés, éste será resuelto por la Junta Directiva.

7. En desarrollo del orden del día, el Presidente de la Junta Directiva concederá ordenadamente el uso de la palabra a los miembros de la Junta para que expresen sus opiniones y a los invitados a las sesiones cuando fuere necesario.

8. El Presidente organizará los debates procurando y promoviendo la participación de todos los miembros.

9. La votación y toma de decisiones se realizará de conformidad con lo señalado por el artículo 10 del presente reglamento en armonía con lo estipulado en el Artículo 22 de la Ley 2199 de 2022.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

10. Se levantará acta de cada sesión tanto presencial como no presencial, la cual se remitirá con la convocatoria a la siguiente sesión de la Junta Directiva, para su estudio y aprobación.

Artículo 12.- Actos de la Junta Directiva. Las decisiones de la Junta Directiva se denominarán Acuerdos, los cuales se comunicarán, notificarán y/o publicarán de acuerdo con la naturaleza de la decisión que contengan, según las normas generales del procedimiento previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Los actos emanados de la Junta Directiva serán firmados por el Presidente y la Secretaría Técnica.

Parágrafo: En virtud de lo dispuesto en el artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, las decisiones de la Junta Directiva se publicarán en la página electrónica de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca.

Artículo 13.- Enumeración de los acuerdos y actas de la Junta Directiva. Los acuerdos y las actas se enumerarán consecutivamente de manera anual, con la indicación de la fecha en que se expidan y estarán bajo el archivo y custodia del Secretario Técnico de la Junta Directiva.

En todo caso, las decisiones de la Junta Directiva regirán desde que sean adoptadas, con independencia de que el acta respectiva no haya sido aprobada aún, a menos que la Junta Directiva resuelva expresamente lo contrario.

Con el fin de otorgar integridad y autenticidad a los anexos de las actas, la Secretaría Técnica insertará en el Libro de Actas de la Junta Directiva los documentos que de conformidad con las actas hagan parte de la misma como anexos, debidamente numerados.

Artículo 14.- Incompatibilidades, inhabilidades y conflictos de interés. Los miembros de la Junta Directiva estarán sometidos a las incompatibilidades, las inhabilidades y los conflictos de interés a que se refieren las normas constitucionales y legales, en especial las previstas en el Código General Disciplinario.

Los miembros de la Junta Directiva se encuentran en situación de incompatibilidad, inhabilidad y conflicto de interés, cuando se encuentran en una situación que les resta independencia, equidad, imparcialidad y objetividad para defender los intereses de la entidad, antes que los propios o los de terceros con relaciones de parentesco o amistad, y que por el contrario los lesiona.

Artículo 15.- Causales de impedimento y recusación. Cuando el interés público entre en conflicto con el interés particular y directo de los miembros de la Junta Directiva, éstos deberán declararse impedidos y podrán ser recusados si no manifiestan su impedimento, por las causales

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

establecidas en el Decreto Ley 128 de 1976, Ley 80 de 1993, Ley 964 de 2005, Ley 1150 de 2007, Ley 1437 de 2011, Ley 1474 de 2011, el Código General Disciplinario y las demás normas vigentes sobre la materia.

Artículo 16.- Conflicto de interés. Existe una situación de conflicto de interés cuando el interés personal de quien ejerce una función pública colisiona con los deberes y obligaciones del cargo que desempeña, poniendo en riesgo la objetividad e independencia en la toma de decisiones o en el ejercicio de sus funciones.

La identificación de intereses comunes con la finalidad de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, no implica un conflicto de interés. La declaración del miembro de Junta Directiva no busca limitar su participación, sino garantizar el adecuado manejo de las situaciones donde pueda aparecer un potencial conflicto.

Artículo 17.- Clasificación de conflictos de interés. Para efectos del presente reglamento, los conflictos de interés se clasifican, de acuerdo con lo establecido por el Departamento Administrativo de la Función Pública, de la siguiente manera:

1. **Real:** cuando el servidor ya se encuentra en una situación en la que debe tomar una decisión, pero, en el marco de esta, existe un interés particular que podría influir en sus obligaciones como servidor público. Por ello, se puede decir que este tipo de conflicto son riesgos actuales.

2. **Potencial:** cuando el servidor tiene un interés particular que podría influir en sus obligaciones como servidor público, pero aún no se encuentra en aquella situación en la que debe tomar una decisión. No obstante, esta situación podría producirse en el futuro.

3. **Aparente:** cuando el servidor público no tiene un interés privado, pero alguien podría llegar a concluir, aunque sea de manera tentativa, que sí lo tiene. Una forma práctica de identificar si existe un conflicto de intereses aparente es porque el servidor puede ofrecer toda la información necesaria para demostrar que dicho conflicto no es ni real ni potencial.

Artículo 18.- Procedimiento. Sin perjuicio del procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), el integrante de la Junta Directiva que se encuentre en una de las causales de impedimento, inhabilidad, incompatibilidad o conflicto de intereses, lo manifestará una vez tenga conocimiento, en forma motivada y antes de iniciar la deliberación, a los demás integrantes, con el objeto que la Junta Directiva como órgano colegiado decida sobre la existencia del conflicto y su forma de manejo. Dicha decisión deberá tomarse por las dos terceras partes de los miembros asistentes a la sesión.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

Cuando no existiere cuórum o se disolviera por alguna de las causales de impedimento de los miembros o delegados, el representante legal de la entidad a la que pertenecieren, designará su reemplazo como miembro ad-hoc y la sesión se realizará dentro de los tres (3) días siguientes a la manifestación del impedimento, de manera presencial o no presencial.

En caso de que la causal de impedimento recaiga sobre el Presidente de la Junta Directiva y cuando existiere el cuórum, la Junta Directiva designará el funcionario que presidirá la sesión.

Los miembros podrán solicitar concepto al área jurídica de la Región Metropolitana o a quien haga sus veces, para el fundamento de su decisión.

Artículo 19.- Decisión y manejo de los conflictos de interés. La Junta Directiva deberá pronunciarse sobre los potenciales conflictos, así:

1. Inexistente: Se identifica que NO EXISTE un potencial conflicto de intereses, cuando el miembro de Junta Directiva declara un interés que no guarda ninguna relación directa con el tema en discusión o deliberación o con la labor a desempeñar.

2. Existente: Se identifica que EXISTE cuando a consideración de la Junta Directiva la situación alegada por uno de sus miembros pueda afectar o influenciar en alguna manera su juicio, respecto al tema en discusión o deliberación, sin que esto implique necesariamente que se restrinja totalmente su participación o vinculación.

Evaluados los tipos de conflictos de intereses, se determinarán las medidas a seguir, siempre y cuando no impliquen la remoción del respectivo miembro. Dentro de las cuales se encuentran:

1. Se permite la participación en la totalidad de las deliberaciones para las que fue convocado, sin voto.

2. Se limita su participación en los temas en los que se identifique que su intervención no estará afectada por los intereses declarados.

3. Se excluye de participar en cualquiera de las deliberaciones independiente del tema que se esté tratando. Los límites de la participación serán definidos por la Junta Directiva.

Artículo 20.- Confidencialidad. Teniendo en cuenta los deberes, responsabilidades y principios establecidos en la ley, los miembros de la Junta Directiva se obligan a mantener la reserva de la información que conozcan en su rol de miembros de la Junta Directiva y que tenga el carácter de reservada, clasificada, privilegiada o confidencial, con independencia del medio en el cual se

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

encuentre soportada, y deberán utilizar todos los medios a su alcance para garantizar que los empleados, asesores, colaboradores o cualquier otra persona natural o jurídica a su servicio y demás personas autorizadas por ellos, respeten la obligación de reserva y confidencialidad sobre dicha información.

Artículo 21.- Repositorio de la Información. Para el cabal desempeño de sus funciones, la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización en Transitoriedad garantizará a la Junta Directiva, como órgano colegiado, el acceso a la información que sea necesaria, para el cumplimiento de sus funciones.

Los miembros de la Junta Directiva podrán consultar de forma permanente información actualizada relacionada con la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, dentro de la cual se encontrarán como mínimo los siguientes documentos:

1. Acuerdos de la Junta Directiva.

2. Normas distritales y municipales relacionadas con la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización.

3. Reglamento de la Junta Directiva.

4. Informes de Gestión.

Artículo 22.- Director de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo ACIDC de Cundinamarca. El /la Gerente/a Departamental de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca ejercerá las funciones de director de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización durante el periodo transitorio en que se desempeñen las funciones , transferidas mediante el Acuerdo Regional 010 de 2022, y en tal virtud tendrá las siguientes atribuciones:

1. Reglamentar los acuerdos cuando se faculte para ello.

2. Dirigir la acción administrativa de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo ACIDC de Cundinamarca, con sujeción a la Constitución Política, la ley y los acuerdos regionales.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

3. Presentar el proyecto de presupuesto de la Agencia para la aprobación de la Junta Directiva.

4. Presentar a la Junta Directiva los planes, programas y proyectos en desarrollo de las competencias en materia de seguridad alimentaria y comercialización y las funciones de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización.

5. Celebrar los contratos o convenios necesarios para la administración de los servicios, la ejecución de las obras regionales, y en general, para el buen desempeño y cumplimiento de las funciones propias de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e innovación para el Desarrollo ACIDC de Cundinamarca. La celebración de contratos cuya cuantía exceda los dos mil (2.000) smmlv, requerirán autorización previa de la Junta Directiva para ser celebrados.

6. Constituir mandatarios o apoderados que representen a la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización durante la etapa de desempeño transitorio, en asuntos judiciales o litigiosos.

7. Delegar en funcionarios de la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca algunas funciones, incluyendo la celebración de los contratos o convenios indicados en el numeral 5 del presente artículo.

8. Solicitar al Director de la Región Metropolitana que presente ante el Consejo Regional la existencia de especiales condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social, en los proyectos de seguridad alimentaria y de comercialización.

9. Expedir los actos administrativos necesarios para asegurar el funcionamiento de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización durante la etapa de desempeño transitorio de funciones, de acuerdo con el marco normativo vigente.

10. Asistir a las sesiones de la Junta Directiva, en las que actuará con voz, pero sin voto, y asumirá la relatoría y elaboración de actas de las sesiones.

11. Las demás que le asigne la Ley al Director de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización y que sean necesarias para el cumplimiento de su función.

Artículo 23. Modificación del reglamento. El Consejo Regional tendrá la competencia exclusiva para modificar el presente Reglamento, para lo cual será necesario dar aplicación a lo señalado en el artículo 10 del presente reglamento.

Acuerdo Regional No. 07
(20 de octubre de 2023)

"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza de la Agencia de Comercialización e Innovación para el desarrollo de Cundinamarca –ACIDC - y se dictan otras disposiciones".

Artículo 24. Vigencia. - El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

Dado en Bogotá D.C., a los veinte (20) días del mes de octubre del año dos mil veintitrés (2023).

NICOLÁS GARCÍA BUSTOS
Presidente

CLARA INÉS MÁRQUEZ VÁSQUEZ
Secretaria Técnica

Aprobó:	Freddy Gustavo Orjuela Hernández	Secretario jurídico del Departamento de Cundinamarca	
	Patricia González Ávila	Secretaria de Integración Regional del Departamento de Cundinamarca	
Revisó:	César Augusto Carrillo	Gerente Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca	
	Alfredo Bateman	Secretario de Desarrollo Económico del Distrito	
	Sandra Patricia Fonseca Avella	Jefe Oficina de Integración Regional. SDP – Bogotá	
	Mary Liliana Rodríguez Cespedes	Asesor Jurídico Externo Oficina de Integración Regional. SDP Bogotá	
Proyectó:	Karen Holly Castro Castro	Asesora jurídica externa Secretaria de Integración Regional del Departamento de Cundinamarca	
	Miguel Gil Castillo	Asesor Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca	

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO Nº 482
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 3, 4, y 6 del artículo 38 y el inciso 2 del artículo 55 del Decreto Ley 1421 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

Que por medio de la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, se declaró la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19 y se adoptaron medidas con el objeto de prevenir y controlar su propagación en el territorio nacional y mitigar sus efectos.

Que mediante Decreto Distrital 87 del 16 de marzo de 2020, la administración distrital declaró la situación de calamidad pública causada por el Coronavirus SARS-Cov-2 (COVID-19) en la ciudad de Bogotá D.C.

Que mediante Decreto Distrital 093 de 2020 y en atención a la magnitud de la emergencia sanitaria presentada, se establecieron mecanismos excepcionales para su contención, mitigación y superación, creando a través del artículo 2° el *"Sistema Distrital Bogotá Solidaria en Casa"*, como un mecanismo de redistribución y contingencia para la población pobre y vulnerable durante el periodo de emergencia.

Que posteriormente, al estimar el gran impacto negativo en materia social y económica de la pandemia en el corto, mediano y largo plazo, el Concejo de Bogotá decidió crear *"la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado para Bogotá"*, ordenó que el Sistema Distrital Bogotá Solidaria se integrará con ella, para lo cual recogió y compiló las normas relacionadas con el Sistema Distrital Bogotá Solidaria en los artículos 24, 25 y 26 del Acuerdo Distrital 761, *"Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 'Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI'"*, otorgándoles mayor jerarquía y alcance temporal y haciéndolas parte de la Estrategia Integral de Ingreso Mínimo Garantizado.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que de esta manera, a través del artículo 24 del Acuerdo Distrital en mención, se estableció que el Sistema Distrital Bogotá Solidaria en Casa creado mediante el Decreto Distrital 093 de 2020 y el Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C. creado en virtud del Decreto Distrital 108 de 2020, serán parte constitutiva del esquema de subsidios y contribuciones de la Estrategia integral progresiva del Ingreso Mínimo Garantizado para Bogotá D. C., dirigida a garantizar, progresivamente, un ingreso mínimo a los hogares residentes en Bogotá D.C, para reducir los índices de pobreza monetaria y de feminización de la pobreza, consolidando en el mediano y largo plazo los avances logrados con el Sistema de Bogotá Solidaria en Casa, de acuerdo con lo contemplado por el artículo 15 del Capítulo IV del Acuerdo Distrital 761 de 2020.

Que el Parágrafo 2 del artículo 26 *ídem*, "*crea el Fondo Cuenta para el Sistema Distrital Bogotá Solidaria, en cabeza de la Secretaría Distrital de Hacienda, sin personería jurídica, el cual administrará los recursos de este sistema (...)*", para lo cual la Secretaría Distrital de Hacienda estableció de manera temporal la consolidación de un esquema de financiamiento denominado "*depósitos del Sistema Distrital Bogotá Solidaria*", que permitió la disposición y giro de recursos provenientes de las entidades distritales hacia las entidades financieras con las cuales la Secretaría Distrital de Hacienda ha suscrito convenios para la dispersión de estas transferencias, entre tanto se adoptaba el mecanismo de financiamiento permanente.

Que a través de este esquema, las entidades distritales fondeadoras de transferencias monetarias lograron realizar los pagos de manera eficiente y oportuna a los hogares beneficiarios de cada una de las dos tipologías existentes: transferencias monetarias ordinarias (transferencias monetarias no condicionadas cuyos criterios de focalización son definidos por el Comité Coordinador) y de transferencias monetarias de Oferta Sectorial (transferencias monetarias condicionadas cuyos criterios de focalización son definidos por las entidades distritales líderes de los programas de atención a los potenciales beneficiarios de estas transferencias).

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que para el primer grupo de transferencias monetarias (no condicionadas), la Secretaría Distrital de Hacienda ha usado este mecanismo en cada ciclo de pagos para combinar los recursos de las distintas fuentes de financiamiento y garantizar así los pagos a los hogares beneficiarios; estas fuentes son: la Secretaría Distrital de Integración Social, los Fondos de Desarrollo Local, las donaciones de los particulares y la propia Secretaría Distrital de Hacienda. Por otra parte, para el caso de las transferencias monetarias de Oferta Sectorial, la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Hábitat, la Secretaría Distrital de Ambiente, el Jardín Botánico de Bogotá, la Agencia de Educación Superior, Ciencia y Tecnología Atenea y la Secretaría Distrital de Integración Social usaron este mecanismo temporal para disponer los recursos dispuestos en su presupuesto, para financiar los pagos de los beneficiarios que han seleccionado.

Que tal como lo dispone el Acuerdo Distrital 761 de 2020 la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado además de integrar el Sistema Distrital Bogotá Solidaria, incluye una diversidad de mecanismos de apoyo a la población vulnerable, dentro de los que se encuentran las transferencias monetarias, las cuales, desde su operatividad implican el relacionamiento directo con entidades financieras o prestadoras de servicios financieros, para realizar el proceso de dispersión de recursos a la población beneficiaria del canal de transferencias monetarias a través de dos mecanismos: dispersiones con abono a cuentas (depósitos electrónicos) y los pagos en la modalidad de giro dirigidas a potenciales beneficiarios no bancarizados.

Que a partir de la vigencia 2023, los programas de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado se financian directamente con las apropiaciones en el presupuesto de las respectivas entidades distritales líderes de programas de transferencias monetarias ordinarias y de la oferta sectorial, incluyendo a los Fondos de Desarrollo Local, a quienes corresponde en sus competencias, ordenar gasto y pago con destino a la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda, respecto de los recursos asociados a las transferencias monetarias y a las comisiones bancarias que se generen de los servicios financieros derivados de las dispersiones y giros, con la respectiva supervisión técnica de los servicios financieros que se requieran para el cumplimiento de los objetivos de los programas a su cargo.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que de acuerdo con lo establecido por el Manual Operativo del Sistema Distrital Bogotá Solidaria, la Secretaría Distrital de Planeación consolida la Base Maestra para su operación e interoperabilidad con las demás bases de datos de las otras entidades. Esta Base contiene información del Sistema de Información de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales (SISBEN), que permite la identificación de grupos vulnerables, la aplicación de un orden lexicográfico por tipologías de hogar y la obtención de datos de contacto. Así mismo, contempla otras fuentes de información de entidades del Gobierno Nacional y fuentes distritales para la incorporación de información relevante en materia de identificación y acceso a programas sociales del Estado. De allí que la Base Maestra del Sistema Distrital Bogotá Solidaria y la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado estructura la información de los hogares pobres y vulnerables de Bogotá D.C. a partir de distintas fuentes de información del orden nacional y distrital sin limitarse a alguna de ellas.

Que además del proceso de consolidación de la Base Maestra, la Secretaría Distrital de Planeación ha avanzado en la estructuración de las bases de datos de bancarización, dispersión y/o giros de recursos de transferencias monetarias ordinarias y de validación de las bases de datos de transferencias monetarias de Oferta Sectorial junto con las entidades distritales que aportan recursos a la mencionada Estrategia. Estos procesos de estructuración y validación se establecieron como medida temporal en tanto se avanzaba en el diseño e implementación del proceso de estructuración de bases de datos en las entidades distritales competentes.

Que el artículo 32 del Decreto Distrital 192 de 2021 establece el manejo de los depósitos constituidos y las transferencias monetarias, con el fin de que las entidades distritales que decidan ejecutar sus recursos de beneficios o subsidios a través del canal de las transferencias monetarias del Sistema Distrital Bogotá Solidaria de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado deban focalizar a la población beneficiaria mediante los mecanismos dispuestos para este fin por el Sistema Distrital Bogotá Solidaria.

Que el 8 de junio de 2021 la Secretaría Distrital de Hacienda expidió la Resolución SDH - 377 de 2021, *"Por la cual se establece el procedimiento operativo para el manejo de los recursos de las transferencias monetarias del Sistema Distrital de Bogotá Solidaria que*

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

pertenece a la estrategia del Ingreso Mínimo Garantizado y se efectúan unas delegaciones"; modificada por la Resolución SDH – 161 de 2023, y luego modificada por la Resolución SDH – 351 de 2023, en la cual se definió la estructura interna diseñada por la Secretaría Distrital de Hacienda para atender la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en el componente de las "transferencias monetarias" y las actividades a cargo de cada uno de los actores involucrados.

Que las reglas operativas para garantizar la dispersión de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en la modalidad de Oferta Sectorial, cuyos criterios de focalización y financiamiento corresponde a las entidades distritales líderes de estos programas de Oferta Sectorial, fueron determinadas tanto por el artículo 32 del Decreto Distrital 192 de 2021, como por la Resolución SDH - 377 de 2021, modificada por la Resolución SDH – 161 de 2023, posteriormente modificada por la Resolución SDH – 351 de 2023

Que asimismo, los lineamientos, componentes, procedimientos generales y las sinergias necesarias entre las diferentes entidades del Distrito para la operación del canal de Transferencias monetarias del Sistema Distrital Bogotá Solidaria fueron establecidos a través de su Manual Operativo, expedido el 21 de julio de 2020 por las Secretarías Distritales de Integración Social, Planeación y Hacienda.

Que con la superación del esquema temporal de financiamiento "*depósitos del Sistema Distrital Bogotá Solidaria*" y los avances en la implementación del mecanismo ordinario de pagos de la Dirección Distrital de Tesorería a través del Sistema de Información Financiera de la Secretaría Distrital de Hacienda, resulta viable el cierre de los depósitos constituidos transitoriamente en la Estrategia Integral de Mínimo Garantizado, con excepción de aquellos depósitos que deban continuar hasta el agotamiento de sus recursos por disposición normativa aplicable a la destinación de los fondos.

Que de otra parte, como resultado de la Directiva 002 de 2021, por la cual se adoptaron los *"Lineamientos de Política para el Presupuesto Anual"* de la Alcaldesa Mayor de Bogotá y de acuerdo con la misionalidad y funciones asignadas a las Secretarías Distritales de

Planeación y de Integración Social, se determinó que es necesario que se lleve a cabo un *"Proceso de transición"* que permita reorganizar las actividades técnicas relacionadas con la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado que hasta el momento han venido desarrollando la Secretaría Distrital de Hacienda, la Secretaría Distrital de Integración Social y la Secretaría Distrital de Planeación, teniendo en cuenta que las medidas temporales adoptadas por las Secretarías de Planeación y Hacienda ya cuentan con los mecanismos permanentes para el desarrollo de la operación en las entidades distritales competentes.

Que teniendo en cuenta lo indicado en el apartado anterior, mediante el presente Decreto se busca adoptar la estructura de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, distribuyendo las actividades desarrolladas de manera temporal por las Secretarías Distritales de Hacienda y Planeación, en las Secretarías Distritales de Planeación e Integración Social, como entidades competentes, de acuerdo con sus funciones.

Que los anteriores considerandos han determinado la necesidad de establecer el alcance, y componentes de la oferta social de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C., así como la identificación de los actores que la componen, su gobernanza, mecanismos de focalización, financiamiento, operación, seguimiento y evaluación, lo correspondiente al período de transición para la dispersión de transferencias monetarias, y otros aspectos que contribuyen a la consolidación de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C.

Que respecto de la creación del Comité Coordinador de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, en cumplimiento del artículo 7° del Decreto Distrital 547 de 2016 la Dirección de Desarrollo Institucional de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor con oficio 2-2023-9628 del 31 de marzo de 2023, previas algunas recomendaciones, dio viabilidad técnica a la creación de esta Instancia, la cual en términos de la mencionada Dirección ha de liderar la toma de decisiones asociadas con la estrategia en tres ejes: focalización, financiación e implementación. Es de anotar que se acogieron las recomendaciones de la Secretaría General en el articulado del Decreto.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que con fundamento en el artículo 7° del Decreto Distrital 547 de 2016 la Secretaría Distrital de Planeación mediante oficio 2-2023-47363 del 8 de mayo de 2023 determinó que, *"la creación de la instancia cuenta con sustento técnico y jurídico pertinente que justifican la necesidad de contar con este espacio de coordinación. Así mismo se encontró que han sido incluidos los ajustes solicitados por la Secretaría General de la Alcaldía Mayor.*

Expuesto lo anterior, la Secretaría Distrital de Planeación considera pertinente la creación del comité de Coordinación de la estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, en ese sentido aprueba su creación".

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°-. *Objeto.* El presente Decreto tiene por objeto definir el alcance, componentes de la oferta social de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C., la identificación de los actores que la conforman, su gobernanza, mecanismos de focalización, financiamiento, operación, seguimiento y evaluación, y el período de transición para la dispersión de las transferencias monetarias.

Artículo 2°-. *Alcance.* La Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado creada mediante el artículo 24 del Acuerdo Distrital 761 del 2020 es un esquema que relaciona los beneficios o subsidios con las cargas distritales vigentes que permite garantizar un ingreso mínimo a los hogares pobres y vulnerables residentes en Bogotá D.C, para reducir los índices de pobreza monetaria y de feminización de la pobreza.

Artículo 3°-. *Definiciones.* Son definiciones relevantes para la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado las siguientes:

1. **Asignación:** Consiste en el diseño y proceso de la entrega del subsidio o beneficio.

2. **Base Maestra:** Es una herramienta de focalización de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, consolidada por la Secretaría Distrital de Planeación y conformada por información de la base maestra del SISBEN, el registro social del gobierno nacional, los listados censales reportados por las entidades distritales en los que certifican la condición de vulnerabilidad de los hogares, la información que los mismos hogares reportan a través de los diferentes canales de comunicación y otros registros administrativos. La Base Maestra contiene datos personales, datos de contacto, información financiera e información para la caracterización socioeconómica de los beneficiarios de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

3. **Focalización:** Es el proceso mediante el cual se garantiza que el gasto social se asigne a los grupos de población más pobre y vulnerable con el fin de maximizar su impacto social. La focalización involucra distintos momentos, los cuales resultan relevantes al momento de evaluar y mejorar los resultados que alcanzan los programas sociales: identificación, selección y asignación.

4. **Identificación:** Está relacionada con las características del instrumento que se utiliza para la escogencia de beneficiarios. Existen tres tipos de instrumentos para la identificación de los potenciales beneficiarios: instrumentos de focalización individual o de variables del hogar; los instrumentos de focalización por categorías; y la auto – focalización

5. **Selección:** Se concentra en la elección del criterio de corte que define la condición de entrada o salida a un programa.

6. **SISBEN:** Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, que permite clasificar a la población de acuerdo con sus condiciones de vida e ingresos. Esta clasificación se utiliza para focalizar la inversión social y garantizar que sea asignada a quienes más lo necesitan.

7. **Sistema Distrital Bogotá Solidaria:** Es la estrategia prevista por el Distrito Capital, para la contingencia social de la población pobre y vulnerable residente en Bogotá D.C.- sostenimiento solidario- en el marco de la contención y mitigación del COVID-19.

Artículo 4°-. ***Componentes de la Oferta Social de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado tiene dos tipos de atención a los hogares pobres y vulnerables en Bogotá D. C.:

1. Transferencias monetarias no condicionadas: transferencias en dinero dirigidas a los hogares beneficiarios a través de los vehículos financieros determinados por la Secretaría Distrital de Hacienda, sin que exista una retribución o condición por parte del hogar para la recepción del beneficio. Estas transferencias monetarias se realizarán de acuerdo con los criterios de focalización establecidos por el Comité Coordinador de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo II del presente Decreto.

2. Programas de la Oferta Sectorial: la Oferta Sectorial Distrital corresponde a apoyos económicos entregados por programas de diferentes entidades distritales que incluyen acciones destinadas a la superación de la pobreza. Los programas de Oferta Sectorial están distribuidos en cuatro grupos así:
2.1. transferencias monetarias condicionadas y no condicionadas,
2.2. bonos y ayudas en especie,
2.3. aquellos que apliquen descuentos en tarifas y
2.4. aquellos que fomenten la Inclusión social o productiva de los hogares en condición de pobreza y vulnerabilidad de la ciudad.

Parágrafo 1°: Los programas de la Oferta Sectorial Distrital de cualquiera de los grupos mencionados harán parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado una vez cuenten con la aprobación del Comité Coordinador quien evaluará y aprobará o rechazará el ingreso de nuevos programas a la Estrategia.

Parágrafo 2°: Las entidades que realicen entrega de apoyos económicos de la Oferta Sectorial en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado adelantarán las actividades necesarias para garantizar la operación de cada programa de acuerdo con las competencias de cada entidad.

Artículo 5°-. ***Actores de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** Los actores de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado se agrupan de acuerdo con su intervención en la operación de la mencionada Estrategia.

Para el caso de los actores que tienen intervención directa en la operación de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, son:

1. Entidades distritales que hacen parte del Comité Coordinador:

- Secretaría Distrital de Planeación.
- Secretaría Distrital de Hacienda.
- Secretaría Distrital de Integración Social.
- Secretaría Distrital de Gobierno.
- Secretaría Distrital de la Mujer.
- Despacho del (la) Alcalde (sa) Mayor de Bogotá.

2. Entidades que lideran programas de la Oferta Sectorial: son todas aquellas entidades distritales que lideran la implementación de programas de Oferta Sectorial de acuerdo con lo establecido en el artículo 4° del presente Decreto Distrital.

Por otra parte, los actores que no tienen intervención directa en la operación corresponden a aquellas Entidades fondeadoras de apoyos económicos en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado o que lideran programas distintos a la Oferta Sectorial Distrital cuyos apoyos económicos se tienen en cuenta en la complementariedad de la Estrategia:

1.Fondos de Desarrollo Local.
2. Donadores y aportantes voluntarios.

3. Gobierno nacional.
4. Organismos de cooperación internacional.

CAPÍTULO II
MECANISMOS DE FOCALIZACIÓN

Artículo 6°-. ***Mecanismos de focalización.*** Los mecanismos de focalización de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado estarán determinados de manera diferente para cada uno de los componentes definidos en el artículo 4° del presente Decreto Distrital.

En el caso de las transferencias monetarias no condicionadas, la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado recoge la toma de decisiones en torno al esquema de focalización del Sistema Distrital Bogotá Solidaria en cabeza del Comité Coordinador. Este Comité actúa como máxima instancia de decisión de la Estrategia, teniendo en cuenta para ello las recomendaciones técnicas de la Secretaría Distrital de Planeación. Las decisiones del Comité Coordinador en este sentido serán implementadas por la Secretaría Distrital de Integración Social en la etapa de selección de las transferencias monetarias.

En el caso de las entidades distritales que realizan la entrega de apoyos económicos de la Oferta Sectorial Distrital en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, el mecanismo de focalización estará definido por cada entidad líder de cada programa, de acuerdo con sus objetivos, la disponibilidad de información y teniendo en cuenta, para ello, las recomendaciones técnicas de la Secretaría Distrital de Planeación, como entidad rectora de la Estrategia.

Artículo 7° -. ***Responsabilidad en la focalización.*** La responsabilidad en las etapas del proceso de focalización de las transferencias monetarias no condicionadas de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado estará distribuida según lo establecido en el Capítulo III del presente Decreto Distrital así:

1. La Secretaría Distrital de Planeación estará a cargo del proceso de consolidación de la Base Maestra de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado (identificación). La Base Maestra opera a través de un sistema de información y es neutral frente a los programas sociales. En consecuencia, estar en la Base Maestra no otorga el acceso a la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

2. La Secretaría Distrital de Integración Social será responsable de las actividades de consolidación de información, articulación con otras entidades del Distrito Capital y confluencia de fuentes de financiamiento, necesarias para garantizar el proceso de pago de transferencias monetarias no condicionadas (selección).

3. La Secretaría Distrital Hacienda tendrá a cargo el pago de transferencias monetarias (asignación).

CAPÍTULO III
GOBERNANZA

Artículo 8°-. ***Gobernanza.*** La Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado recogerá la toma colegiada de decisiones a través de un Comité Coordinador, que estará integrado por:

- El/la Secretario (a) Distrital de Planeación o su delegado (a).
- El/la Secretario (a) Distrital de Hacienda o su delegado(a).
- El/la Secretario (a) Distrital de Integración Social o su delegado(a).
- El/la Secretario (a) Distrital de Gobierno o su delegado(a).
- El/la Secretario (a) Distrital de la Mujer o su delegado(a).
- Un (a) delegado (a) del Despacho del (la) Alcalde (sa) Mayor de Bogotá.

Los(as) delegados(as) deberán tener carácter permanente. Las delegaciones de cualquiera de los miembros al Comité Coordinador deberán cumplir los parámetros establecidos en la Ley 489 de 1998 y deberá realizarse mediante acto administrativo a servidores públicos de primer

nivel, acorde con lo expuesto en el Parágrafo 3º del artículo 50 de Acuerdo Distrital 761 de 2020.

Parágrafo La Secretaría Distrital de Planeación, a través de la Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica será la encargada de generar recomendaciones al Comité Coordinador sobre las directrices generales en los ejes de focalización, financiación e implementación de la Estrategia.

Artículo 9° -. *Funciones del Comité Coordinador.* El Comité Coordinador tendrá las siguientes funciones:

1. Establecer las directrices generales de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado para la consecución de los objetivos en torno a los ejes de focalización, financiación e implementación.
2. Tomar las decisiones sobre la focalización, seguimiento y estrategia de evaluaciones de las transferencias monetarias no condicionadas entregadas en el marco de Ingreso Mínimo Garantizado.
3. Liderar la planeación estratégica y operativa de la Estrategia de acuerdo con las necesidades que vayan surgiendo.
4. Dar lineamientos y orientaciones estratégicas sobre bases de datos, instrumentos de focalización, recursos de financiación y mecanismos de operación de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado de acuerdo con las competencias asignadas a través de acuerdos y decretos distritales vigentes.
5. Emitir las recomendaciones técnicas y financieras relacionadas con la focalización, financiamiento y operación para las dispersiones de transferencias monetarias condicionadas y no condicionadas a las entidades distritales que implementan este tipo de transferencias.
6. Aprobar el ingreso o retiro de programas del componente de Oferta Sectorial de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, para el caso de aquellos programas que realicen entrega de apoyos económicos a los hogares en condición de pobreza o

vulnerabilidad, de acuerdo con lo establecido en el numeral 2 del artículo 4° del presente Decreto Distrital.

7. Realizar seguimiento a los avances e impactos de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en sus dos componentes, con el fin de tomar decisiones sobre los recursos asignados, la priorización de beneficiarios, la entrada o salida de programas o las metas de la Estrategia.
8. Establecer los lineamientos que garanticen la incorporación de los enfoques de derechos de las mujeres, de género y diferencial en las distintas atenciones a las que hace referencia el artículo 4° del presente Decreto Distrital.
9. Aprobar el plan de trabajo en el primer bimestre de la vigencia.
10. Darse su propio reglamento y modificarlo, el cual incluirá entre otros temas, la presidencia, el quorum, la periodicidad de las sesiones y las actividades a su cargo previamente definidas por los miembros.

Parágrafo 1°. En la primera sesión que se lleve a cabo se adoptará el reglamento del Comité y se someterá a consideración por parte de la Secretaría Técnica, el cronograma de las sesiones ordinarias del año.

Parágrafo 2°. El Comité Coordinador, sin perjuicio de lo señalado en el Parágrafo del artículo 27 del presente Decreto, deberá presentar un informe trimestral de las acciones adelantadas en este periodo, los cuales deberán ser publicados en la página web de la entidad que ejerce la secretaría técnica, de conformidad con lo señalado en la Resolución 753 de 2020.

Artículo 10-. ***Secretaría Técnica del Comité Coordinador.*** La Secretaría Técnica del Comité Coordinador de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado será ejercida por la Secretaría Distrital de Planeación, entidad responsable de elaborar los insumos y realizar las recomendaciones necesarias para la toma de decisiones en torno a los ejes de focalización, financiación e implementación, con las siguientes funciones:

1. Realizar las convocatorias a las sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité Coordinador.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

2. Presentar de manera escrita y previa a la reunión del Comité Coordinador los temas de la agenda a discutir.
3. Revisar el quórum de cada una de las sesiones del Comité Coordinador.
4. Hacer seguimiento a los compromisos adquiridos en las discusiones del Comité Coordinador.
5. Elaborar las actas y demás informes que requiera el Comité Coordinador.
6. Custodiar, conservar y coordinar el archivo y control de las actas del Comité, así como de los demás documentos que se posean, tanto en medio físico como electrónico.
7. Presentar para aprobación del Comité Coordinador los elementos técnicos que permitan establecer las directrices generales de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.
8. Realizar las recomendaciones al Comité Coordinador que considere pertinentes para lograr el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.
9. Presentar al Comité Coordinador los análisis de confluencia, a partir de la consolidación de la información de los programas pertenecientes al Ingreso Mínimo Garantizado, incluyendo las transferencias monetarias no condicionadas, la complementariedad con los programas del gobierno nacional y los demás programas de que trata el numeral 2 del artículo 4° del presente decreto.
10. Requerir a las entidades competentes para que presenten al Comité Coordinador la información correspondiente al avance físico y financiero de la entrega de apoyos económicos de los dos tipos de atenciones de que trata el artículo 4° del presente Decreto Distrital.
11. Agendar la presentación de los resultados de las evaluaciones a los dos tipos de atenciones de que trata el artículo 4° del presente decreto, así como el seguimiento al impacto de dichas atenciones en materia de reducción de pobreza monetaria o feminización de la pobreza.
12. Presentar para aprobación del Comité Coordinador el ingreso o retiro de programas de Oferta Sectorial.
13. Proveer recomendaciones al Comité Coordinador o las entidades líderes de los programas de Oferta Sectorial en materia de focalización, eficiencia, cobertura y sostenibilidad.

Artículo 11 -. ***Ingreso, permanencia y retiro de programas de oferta sectorial.*** La Secretaría Distrital de Planeación presentará para aprobación del Comité Coordinador las reglas para el ingreso, permanencia y retiro de los programas de Oferta Sectorial que harán parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, de acuerdo con los objetivos de la Estrategia. Asimismo, presentará los mecanismos de seguimiento y evaluación de estos programas.

Para el ingreso de programas, la Secretaría Distrital de Planeación, a partir de la información aportada por la entidad distrital líder de cada programa en términos de metas, recursos asignados, duración y periodicidad de los apoyos económicos del programa, entre otros, evaluará la pertinencia de éste en relación con los objetivos generales de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en cuanto a la reducción de la pobreza monetaria y la feminización de la pobreza, y presentará el programa al Comité Coordinador para la aprobación de su ingreso.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Planeación informará a las entidades líderes de programas de Oferta Sectorial sobre el ingreso o no de sus programas a la Estrategia, según la decisión que adopte el Comité Coordinador. Esta decisión se informará igualmente a la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda cuando se trate de programas que realizarán dispersiones de transferencias monetarias condicionadas o no condicionadas, una vez esta aprobación se realice y en un plazo no superior a cinco (5) días hábiles después de la suscripción del acta por todos los miembros del Comité.

En relación con la permanencia y retiro de los programas, la Secretaría Distrital de Planeación presentará al Comité Coordinador de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado el seguimiento a los avances de los programas en términos del cumplimiento de sus metas, la ejecución de sus recursos y los impactos en reducción de pobreza monetaria y feminización de la pobreza. El Comité Coordinador realizará recomendaciones a las entidades líderes de los programas de Oferta Sectorial en relación con su operación, financiamiento, focalización o rediseño, y evaluará la permanencia de estos programas en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

CAPÍTULO IV
FINANCIAMIENTO

Artículo 12 -. ***Financiamiento.*** La Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado recogerá el esquema de cofinanciación adoptado por el Sistema Distrital Bogotá Solidaria para el pago de transferencias monetarias no condicionadas que incluye recursos apropiados en el presupuesto general del Distrito, de los Fondos de Desarrollo Local, los aportes que haga la nación u otros entes territoriales y las donaciones de particulares y organismos nacionales e internacionales.

En lo relacionado con el componente de oferta sectorial, las entidades distritales que hagan parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado adelantarán la programación presupuestal de los recursos necesarios para el financiamiento de sus programas de acuerdo con la cuota de gasto asignada en cada anualidad. En consecuencia, corresponde a las entidades distritales líderes de programas de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, la ordenación del gasto y del pago de los recursos correspondientes a las transferencias monetarias de la oferta sectorial, así como de las comisiones previstas en el artículo 20 del presente Decreto.

Artículo 13 -. ***Apropiación presupuestal.*** A partir de la entrada en vigencia del presente Decreto Distrital, la Secretaría Distrital de Integración Social de acuerdo con el presupuesto aprobado ejecutará los recursos asociados a las dispersiones de transferencias monetarias no condicionadas de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado que haya proyectado realizar dicha entidad distrital en cada vigencia. La Secretaría Distrital de Integración Social es responsable de la programación de los recursos mensuales y de la determinación del Programa Anual Mensualizado de Caja – PAC, para el pago de los diferentes ciclos de transferencias monetarias no condicionadas.

Una vez incorporados los recursos al presupuesto de la Secretaría Distrital de Integración Social ésta realizará la ordenación y giro de los recursos correspondientes al pago de transferencias monetarias no condicionadas de manera unificada, incluyendo los recursos del nivel central y de los Fondos de Desarrollo Local, garantizando la asignación de recursos de

cada uno de los Fondos únicamente al pago de transferencias monetarias no condicionadas a beneficiarios de su correspondiente localidad. Así como de las comisiones previstas en el artículo 20 del presente Decreto.

Artículo 14-. ***Convenios interadministrativos con los Fondos de Desarrollo Local para el traslado de los recursos destinados para el pago de transferencias monetarias no condicionadas.*** Con el fin de garantizar la disponibilidad de los recursos suficientes para el pago de transferencias monetarias no condicionadas de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, los Fondos de Desarrollo Local del Distrito Capital suscribirán convenios interadministrativos con la Secretaría Distrital de Integración Social para el traslado de aquellos recursos destinados a financiar dichas transferencias, cuya ejecución está a cargo de la Secretaría Distrital de Integración Social, para lo cual, deberán seguir lo establecido en el Manual Operativo Presupuestal del Distrito, la Directiva Conjunta 004 del 04 de julio de 2019 emitida por las Secretarías Distritales de Gobierno, de Hacienda y la Secretaría Jurídica Distrital, y en el Decreto Distrital 192 de 2021.

Los convenios interadministrativos suscritos entre la Secretaría Distrital de Integración Social y los Fondos de Desarrollo Local regularán las características de ejecución de los recursos aportados por los fondos, los detalles de su administración, los aspectos relacionados con el monitoreo, seguimiento y reporte de la información correspondiente al pago de las transferencias monetarias no condicionadas financiadas con estos recursos, los aspectos relacionados con la rendición de cuentas y la liquidación final de cada convenio.

Artículo 15 -. ***Donaciones a favor de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** El Sistema de donaciones a favor de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado será administrado por la Secretaría Distrital de Hacienda, quien se encargará de realizar el recaudo de estos recursos, su legalización y la generación de la respectiva certificación de donación a aquellos ciudadanos que hayan realizado estos abonos.

Lo anterior incluye las donaciones recibidas en la(s) cuenta(s) bancaria(s) habilitada(s) por la Dirección Distrital de Tesorería de la mencionada Secretaría, en cuyo caso el certificado de donación será expedido por dicha área, salvo las donaciones realizadas mediante el pago

del Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular – PEAARV, el cual será emitido por la Secretaría Distrital de Movilidad; así como los aportes voluntarios que efectúen los contribuyentes en el pago del Impuesto Predial Unificado, del Impuesto sobre Vehículos Automotores y del Impuesto de Industria y Comercio y su complementario de avisos y tableros (ICA), en cuyo caso el soporte del aporte lo constituye la factura o la declaración que presenta y paga el contribuyente.

En ambos casos, los recursos provenientes de donaciones y aportes voluntarios de los contribuyentes de los impuestos distritales deberán ser asignados al presupuesto de la Secretaría Distrital de Integración Social para el pago de transferencias monetarias no condicionadas por parte de la Secretaría Distrital de Hacienda, quien será responsable en cada vigencia de confirmar el monto total de recursos asignados por este concepto para su correspondiente seguimiento en la Secretaría Distrital de Integración Social.

CAPÍTULO V
OPERACIÓN TRANSFERENCIAS MONETARIAS

Artículo 16 -. ***Operación.*** La Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado recoge aspectos de operación del Sistema Distrital Bogotá Solidaria relacionados con intercambio de información entre diferentes niveles de gobierno y entre entidades de la administración distrital para el pago de transferencias monetarias no condicionadas.

La Secretaría Distrital de Planeación determinará las reglas para el intercambio de información entre la Base Maestra de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado y los registros administrativos de las entidades distritales. Así mismo, esta Secretaría suscribirá los acuerdos necesarios para el intercambio de información entre la Base Maestra de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado y las bases de datos del gobierno nacional.

Artículo 17 -. ***Transición de Pago de Transferencias Monetarias.*** El pago de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado contará con un periodo de transición que inicia con la entrada en vigencia del presente Decreto y finaliza cuando se

implemente el mecanismo ordinario de pagos de la Dirección Distrital de Tesorería, a través del Sistema de Información Financiera de la Secretaría Distrital de Hacienda, para la dispersión o giro de la totalidad de las transferencias monetarias ordenadas por las entidades líderes de programa.

Durante dicho periodo de transición la dispersión de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado se realizará a través de los convenios suscritos entre la Secretaría Distrital de Hacienda y las entidades financieras con servicios de dispersión, bancarización y giros a no bancarizados.

Artículo 18 -. ***Depósitos de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** Los depósitos constituidos en la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda para el pago de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado serán cerrados a partir de la expedición del presente Decreto, con excepción de aquellos que por disposición normativa deban continuar hasta el agotamiento de sus recursos
Los saldos disponibles luego del cierre de los depósitos aquí previstos serán liberados por la Dirección Distrital de Tesorería y se incorporarán y registrarán en los recursos de capital como ingresos de la Administración Central en el concepto *"Reintegro y otros recursos no apropiados"*. En el caso de los Fondos de Desarrollo Local, los mismos serán reintegrados a cada uno de ellos.

Parágrafo. La Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda definirá los lineamientos para el cierre de los depósitos constituidos por cada entidad distrital vinculada al pago de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto.

Artículo 19 -. ***Esquema de pagos de transferencias monetarias.*** La Secretaría Distrital de Hacienda dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto emitirá las directrices correspondientes a los mecanismos de pago de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, en los siguientes escenarios:

1. A partir del cierre de depósitos del Sistema Distrital Bogotá Solidaria de acuerdo con lo determinado por la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda según lo establecido en el artículo 18 del presente Decreto Distrital, las entidades distritales deberán registrar y radicar la cuenta por pagar de los recursos que financiarán cada listado de pago de transferencias monetarias a favor de cada entidad financiera en el Sistema de Información Financiero de la Secretaría Distrital de Hacienda.

2. Las entidades distritales que dispersen recursos a través de los depósitos de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado constituidos en la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda deberán realizar la solicitud de giro de recursos a la Dirección Distrital de Tesorería desde estos depósitos hacia las entidades financieras.

3. Una vez finalizado el periodo de transición al cual hace referencia este Decreto, las entidades distritales deberán ordenar las transferencias monetarias a los beneficiarios en el Sistema de Información Financiera de la Secretaría Distrital de Hacienda.

Artículo 20-. ***Pago de comisiones a entidades financieras con convenio para la dispersión de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Secretaría Distrital de Hacienda determinará los casos en los cuales es necesario remitir a las entidades distritales las cuentas de cobro de los operadores financieros para su respectiva validación y liquidación, de acuerdo con la cantidad de dispersiones exitosas por cada operador financiero y las tarifas vigentes.

Las entidades distritales que tramiten pagos de transferencias monetarias son responsables del seguimiento, control y contabilización de las transferencias monetarias exitosas y rechazadas de cada periodo y reportarán a la Secretaría Distrital de Hacienda, a través del mecanismo que ésta determine, la información agregada que se requiera para la consolidación y trámite de pago de comisiones a las entidades financieras, según la apropiación presupuestal en cada entidad responsable del programa.

Parágrafo. Una vez finalizado el periodo de transición, la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda pagará por el canal ordinario de pagos, los gastos de las comisiones financieras por concepto de transferencias monetarias radicadas a través del Sistema de Información Financiera de la Secretaría Distrital de Hacienda.

Artículo 21 -. ***Rechazos originados en la dispersión de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** Para el periodo de transición al que hace referencia el artículo 17del presente decreto, la Secretaría Distrital de Hacienda a través de las directrices a las que refiere el artículo 19 del presente decreto, determinará los mecanismos para la confirmación, reporte, legalización y reembolso de los recursos correspondientes a los rechazos, giros no cobrados y los pagos a beneficiarios que deban ser devueltos por solicitud del Distrito, generados en el proceso de dispersión de transferencias monetarias.

Estas directrices aplicarán para las entidades que lideran los pagos de transferencias monetarias no condicionadas y de transferencias monetarias de Oferta Sectorial de acuerdo con lo previsto en los convenios con las entidades financieras y teniendo en cuenta los escenarios descritos en el artículo 19 del presente decreto.

Parágrafo. Una vez finalizado el período de transición, los rechazos generados por los pagos de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado se tramitarán a través del Sistema de Información Financiera de la Secretaría Distrital de Hacienda, para continuidad del trámite por parte de las entidades distritales responsables de los mismos. La Secretaría Distrital de Hacienda informará a las entidades distritales que realizan transferencias monetarias no condicionadas y de Oferta Sectorial la entrada en vigencia de este mecanismo.

Artículo 22 -. ***Autoexclusión y devolución voluntaria de recursos de transferencias monetarias.*** Siempre que un ciudadano quiera realizar el proceso de autoexclusión y/o devolución voluntaria de recursos deberá informarlo por escrito a la Secretaría Distrital de Integración Social, a la Secretaría Distrital de Planeación o a la entidad distrital que le haya ordenado el pago de los beneficios que desea retornar.

La Secretaría Distrital de Hacienda como parte de las directrices de las que refiere el artículo 19 del presente decreto, determinará los pasos a seguir para el trámite de devolución voluntaria de recursos de beneficiarios de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, así como la información y los formatos necesarios para que se realice este proceso, y los mecanismos para la confirmación, reporte, legalización y reembolso de los recursos.

Será responsabilidad de la Secretaría Distrital de Planeación la marcación en la Base Maestra de los ciudadanos que solicitaron su exclusión como beneficiarios de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado. Para ello la Secretaría Distrital de Planeación deberá recibir la información necesaria para este proceso de parte de la Secretaría Distrital de Integración Social en el caso de transferencias monetarias no condicionadas, de la entidad distrital que adelantó la etapa de selección en el proceso de focalización, en el caso de transferencias monetarias condicionadas o del propio ciudadano.

Artículo 23 -. ***Reconocimiento contable de los recursos destinados a la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** Las entidades distritales que intervengan en la operación y ejecución de transferencias monetarias en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado deberán atender los lineamientos contables que establezca la Dirección Distrital de Contabilidad de la Secretaría Distrital de Hacienda, para tal fin y asegurar el flujo de información tanto al interior de cada una con sus áreas financieras y de gestión, como con las demás entidades, de tal manera que en la información financiera queden debida y oportunamente reconocidos los hechos económicos y se lleven a cabo las respectivas conciliaciones de los saldos de operaciones recíprocas.

CAPÍTULO VI
BASES DE DATOS

Artículo 24 -. ***Administración de la Base Maestra y delimitación de criterios de focalización.*** La Secretaría Distrital de Planeación estará encargada de administrar, actualizar

y difundir la información de la Base Maestra de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado. Así mismo, esta entidad estará encargada de consolidar la Base Maestra de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado para su operación e interoperabilidad con las demás bases de datos de las otras entidades distritales, incluyendo, entre otras, el Sistema de Identificación de Programas Sociales (SISBEN).
La Base Maestra de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado tiene los siguientes objetivos: 1. Por una parte, permite ordenar e identificar a la población para la selección y asignación de los beneficios representados en transferencias monetarias no condicionadas de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado. 2. Permite el cruce de información relevante para la toma de decisiones sobre los beneficiarios de programas de Oferta Sectorial de la estrategia. 3. Provee los insumos necesarios para realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación de la estrategia.

El tratamiento de la información registrada en Base Maestra está sujeto al cumplimiento de las normas de protección de datos personales establecidas en la Constitución Política, las Leyes 1437 de 2011, 1581 de 2012 y 1712 de 2014 y demás las normas que regulan la materia.

La Secretaría Distrital de Planeación definirá las condiciones de articulación para el intercambio de información con otras entidades públicas nacionales o distritales que requieran o proporcionen información relevante para la Base Maestra. Tales procedimientos incluirán como mínimo, las condiciones de entrega o recepción de información entre entidades, el alcance de los reportes generados por la Secretaría Distrital de Planeación y los criterios para la generación de listas de dispersión, por parte de las entidades responsables para el efecto.

Artículo 25 - . ***Alistamiento de bases de datos.*** La Secretaría Distrital de Planeación dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto definirá las condiciones para realizar cruces de información que se requieran entre las bases de datos de potenciales beneficiarios de transferencias monetarias no condicionadas de los programas de Oferta Sectorial y la información de la Base Maestra.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Para el periodo de transición al que hace referencia el artículo 17 del presente decreto, la Secretaría Distrital de Hacienda habilitará los canales para el intercambio de información con los operadores financieros con los cuales dicha Secretaría tiene convenio vigente, para realizar el (los) cruce (s) de información necesarios entre las bases de datos de potenciales beneficiarios de los programas de Oferta Sectorial y la información de ciudadanos bancarizados en cada entidad financiera.

Con los resultados de los cruces de las Bases de datos que sean informados por los Operadores Financieros, la Secretaría Distrital de Integración Social y las entidades distritales líderes de programas de Oferta Sectorial, con el acompañamiento de la Secretaría Distrital de Hacienda en el marco de los convenios con los operadores financieros, realizarán las gestiones necesarias para lograr la bancarización de la población identificada como no bancarizada.

Artículo 26 -. ***Generación de los listados de dispersión y procedimiento para su ejecución.*** La Secretaría Distrital de Integración Social y las entidades distritales líderes de programas de Oferta Sectorial que tramiten dispersiones de transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado serán responsables de la generación de los listados de dispersión correspondientes a sus beneficiarios.

Durante el periodo de transición, la Secretaría Distrital de Hacienda y las entidades financieras habilitarán los canales necesarios para el intercambio de listados de dispersión de transferencias monetarias entre las entidades distritales que realicen este tipo de pago a sus beneficiarios, la Secretaría Distrital de Hacienda y las entidades financieras con convenios para el pago de transferencias monetarias, lo que garantizará las condiciones de seguridad, integridad y confidencialidad de la información.

CAPÍTULO VII
SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Artículo 27-. ***Seguimiento a la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Secretaría Distrital de Integración Social y las entidades distritales que lideran programas de Oferta Sectorial serán responsables de realizar el monitoreo de los avances en las entregas de los apoyos económicos dirigidos a hogares pobres y vulnerables en Bogotá D.C., tanto para el caso de las transferencias monetarias no condicionadas, como para el caso de los programas de la Oferta Sectorial.

Las entidades que otorguen beneficios en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado deberán generar y remitir a la Secretaría Distrital de Planeación los insumos en los términos y condiciones que esta defina para el seguimiento global de la Estrategia. Con fundamento en la información recibida, la Secretaría Distrital de Planeación revisará los resultados de la Estrategia y realizará el seguimiento a sus indicadores globales, presentará además al Comité Coordinador o a la instancia que corresponda, los análisis en términos de eficiencia, cobertura y sostenibilidad en el tiempo de los beneficios, para que aquel se pronuncie de acuerdo con sus competencias.

Los análisis que presente la Secretaría Distrital de Planeación se realizarán sin perjuicio de los informes y respuestas que deban presentar las entidades otorgantes de los beneficios, a las entidades de control y a las demás instancias a que haya lugar, en el marco de sus competencias.

Parágrafo. Las entidades distritales que hacen parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado deberán elaborar los insumos necesarios para la construcción y entrega de un informe semestral al Concejo de Bogotá, el cual será consolidado por la Secretaría Distrital de Planeación y reportará los avances de la estrategia y sus impactos observados y esperados en reducción de la pobreza monetaria y feminización de la pobreza. Este informe consolidado deberá entregarse a más tardar al final de cada semestre con corte al semestre inmediatamente anterior.

Artículo 28-. ***Evaluación de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Secretaría Distrital de Planeación será la entidad responsable de identificar las necesidades de evaluación de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado para determinar sus efectos sobre

la calidad de vida de los hogares pobres y vulnerables de la ciudad, así como los impactos de la Estrategia sobre los niveles de pobreza monetaria y feminización de la pobreza en Bogotá D.C.

La Secretaría Distrital de Planeación presentará al Comité Coordinador para su aprobación la estrategia de evaluaciones de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado y el cronograma para su desarrollo. Así mismo, esta entidad presentará al Sistema Distrital de Evaluación esta estrategia de evaluaciones para su aprobación y posterior ejecución.

La Secretaría Distrital de Planeación será responsable junto con las entidades distritales que hacen parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado de la socialización de las conclusiones y recomendaciones de los procesos de evaluación, de cara al ajuste en las políticas, normas y procesos de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

CAPÍTULO VIII
OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 29 -. ***Acompañamiento a las entidades distritales con programas de Oferta Sectorial de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Secretaría Distrital de Planeación llevará a cabo las reuniones o mesas técnicas intersectoriales que se requieran con las entidades distritales que tengan programas de que trata el artículo 4° del presente decreto; con potencial ingreso a la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, con el fin de socializar las características generales del funcionamiento de este tipo de apoyos económicos, y brindar acompañamiento para el ingreso de los programas a la citada estrategia.

Artículo 30 -. ***Estrategias de difusión a los beneficiarios de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Secretaría Distrital de Planeación será la encargada de la consolidación y ejecución de la estrategia general de comunicaciones de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, lo que incluye la coordinación de las ferias de atención al ciudadano y de los ejercicios de rendición de cuentas de la Estrategia.

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Las entidades financieras en conjunto con la Secretaría Distrital de Hacienda serán responsables de la comunicación directa con los beneficiarios de transferencias monetarias en relación con la dispersión de los recursos y deberán contar para ello, con aprobación de la Oficina Consejería de Comunicaciones del Despacho de la Alcaldía Mayor. Así mismo, las entidades financieras, las entidades distritales que realicen pagos de transferencias monetarias y la Secretaría Distrital de Hacienda serán las responsables del contenido y difusión de las comunicaciones relacionadas con el proceso de bancarización de potenciales beneficiarios de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

Artículo 31 -. ***Información exógena sobre los recursos de las transferencias monetarias de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.*** La Secretaría Distrital de Integración Social, para el caso de transferencias monetarias no condicionadas, y todas aquellas entidades distritales líderes de programas de Oferta Sectorial deberán llevar el registro detallado de los montos de las dispersiones de transferencias monetarias a cada tercero en cada vigencia.

Esta información deberá ser suministrada a la Oficina de Consolidación de la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda, con el fin de garantizar el cumplimiento adecuado de los reportes de información exógena relacionada con los recursos que se aportaron en el marco de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, de acuerdo con los lineamientos que brinde la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

Artículo 32 -. ***Remisión normativa.*** Para efectos de la aplicación de este decreto, la remisión hecha a normas jurídicas se entiende realizada a las que modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 33 -. ***Vigencia.*** El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de publicación y deroga el artículo 32 del Decreto Distrital 192 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los 26 OCT 2023

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

JOSÉ DAVID RIVEROS NAMEN
Secretario Distrital de Gobierno

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CÓRTES
Secretario Distrital de Hacienda

FELIPE EDGARDO JIMÉNEZ ÁNGEL
Secretario Distrital de Planeación

MARGARITA BARRAQUER SOURDIS
Secretaria Distrital de Integración Social

"Por medio del cual se reglamenta la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

DIANA RODRÍGUEZ FRANCO
Secretaria Distrital de la Mujer

Proyectó: Mauricio Sandino – Director de Transferencias SDIS
Gina Paola Reyes – Asesor DDT SDH
Olga Lucía Guzmán – Asesor DDT SDH
Clara Lucía Morales Posso – Asesor DJ SDH
Revisó: Javier Mora González – Subdirector Jurídico de Hacienda SDH
Marcela Victoria Hernández Romero - Directora Distrital de Contabilidad - SDH
Yesid Parra Vera – Director Distrital de Presupuesto - SDH
Sandra Narváez Castillo – Directora Distrital de Tesorería – SDH
Esperanza Cardona Hernández – Directora Jurídica – SDH
Andrea Catalina Zota Bernal – Jefe Oficina Asesora Jurídica SDM
Carlos Javier Muñoz Sánchez – Jefe Oficina Jurídica – SDIS
Deisi Lorena Pardo Peña – Directora de Análisis y Conceptos Jurídicos – SDP
Adriana Bibiana Espitia Morales – Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos SDP
Aprobó: Germán Aranguren Amaya - Subsecretario Jurídico - SDP
Andrés Leonardo Acosta Hernández - Subsecretario de Información – SDP
Beatriz Yadira Díaz Cuervo, Subsecretaria de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica – SDP
Juan Carlos Thomas Bohórquez, Subsecretario Técnico – SDH
Karina Paola Gómez Bernal, Directora Jurídica - SDG

DECRETO Nº 488
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se determina la categorización de Bogotá Distrito Capital para la vigencia fiscal 2024"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el numeral 1º del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 153 del Decreto Ley 2106 de 2019, y

CONSIDERANDO:

Que dentro de las atribuciones de los alcaldes consagradas en el artículo 315 de la Constitución Política está la de *"1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo."*

Que el artículo 320 de la Constitución Política de 1991 determina que *"La ley podrá establecer categorías de municipios de acuerdo con su población, recursos fiscales, importancia económica y situación geográfica, y señalar distinto régimen para su organización, gobierno y administración."*

Que el artículo 6 de la Ley 136 de 1994, *"Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios"*, establece que son municipios de categoría especial los que tienen población superior o igual a quinientos mil uno (500.001), con ingresos corrientes de libre destinación anuales que superen cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Que el parágrafo 3 ídem consagra que los alcaldes determinarán anualmente, mediante decreto expedido antes del treinta y uno (31) de octubre, la categoría en la que se encuentra clasificado para el año siguiente, el respectivo distrito o municipio.

Que la Contraloría General de la República expidió el 15 de mayo de 2023 la certificación donde establece que Bogotá Distrito Capital recaudó efectivamente durante la vigencia fiscal de 2022, Ingresos Corrientes de Libre Destinación – ICLD- por la suma de Ocho Billones Novecientos Noventa y Un Mil Doscientos Cuarenta y Siete Millones Ochocientos Noventa y Nueve Mil Pesos M/cte ($8.991.247.899.000).

Que el salario mínimo legal mensual para la vigencia fiscal de 2022 de conformidad con lo establecido en el Decreto Nacional 1724 de 2021 fue definido en un millón de pesos

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

"Por medio del cual se determina la categorización de Bogotá Distrito Capital para la vigencia fiscal 2024"

($1.000.000), con lo cual el monto de ingresos corrientes de libre destinación recaudados durante la vigencia 2022, equivale a Ocho Millones Novecientos Noventa y Un Mil Doscientos Cuarenta y Ocho (8.991.248) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Que igualmente en dicha certificación la Contraloría General de la República hace constar que los gastos de funcionamiento de Bogotá Distrito Capital, durante la vigencia fiscal 2022 representaron el 26,17% de los ingresos corrientes de libre destinación-ICLD-.

Que mediante oficio 20231510030621T del 7 de julio de 2023, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE certificó que la población proyectada a junio 30 de 2022 por área total para Bogotá Distrito Capital es de Siete Millones Ochocientos Setenta y Tres Mil Trescientos Dieciséis (7.873.316) habitantes.

Que de acuerdo con lo anterior y con lo establecido en el parágrafo 3o. del artículo 6 de la Ley 136 de 1994, el Distrito Capital de Bogotá cumple con los requisitos de población y de ingresos corrientes de libre destinación para ser clasificado como de Categoría Especial.

En virtud de lo anterior,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Determinar que Bogotá Distrito Capital, para la vigencia fiscal de 2024, se clasifica como de *"Categoría Especial"*.

ARTÍCULO 2°. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Registro Distrital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 26 OCT 2023

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

"Por medio del cual se determina la categorización de Bogotá Distrito Capital para la vigencia fiscal 2024"

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

26 OCT 2023

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS
Secretario Distrital de Hacienda

Aprobado por:	Oscar Enrique Guzmán Silva - Subsecretario Técnico de la SDH (E.) Yesid Parra Vera – Director Distrital de Presupuesto Esperanza Cardona Hernández– Directora Jurídica
Revisado por:	Jimmy Alexis Rodríguez Rojas – Subdirector de Finanzas Distritales Javier Mora González– Subdirector Jurídico de Hacienda
Proyectado por:	Mariela Pineda Bernal– Profesional Subdirección Finanzas Distritales MPB

DECRETO Nº 489
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre de 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre de 2023 y se dictan otras disposiciones."

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales, legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los numerales 1° y 2° del artículo 315 de la C.P.; el artículo 35 y numerales 1° y 2° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, y el Sub literal c) del numeral 2° del literal B) del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012; el artículo 2.2.4.1.1 y el parágrafo del artículo 2.2.4.1.2 del Decreto Nacional 1740 de 2017 que adicionó el Decreto 1066 de 2015; el artículo 206 del Decreto Ley 2241 de 1986, el parágrafo del artículo 83 de la Ley 1801 de 2016, y el artículo 19 del Decreto Nacional 1702 de 2023 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes y demás derechos y libertades.

Que el artículo 315 constitucional señala lo siguiente:

> *"ARTICULO 315. Son atribuciones del alcalde:*
>
> *1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo.*
>
> *2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante. (...)"*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

Que corresponde a la Alcaldesa Mayor de Bogotá D.C., como primera autoridad de policía en la ciudad, adoptar las medidas y utilizar los medios de policía necesarios para conservar el orden público, garantizar la seguridad ciudadana, la protección de los derechos y libertades públicas, de conformidad con las facultades establecidas en el artículo 35 y los numerales 1° y 2° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el numeral 1° del artículo 4 del Acuerdo Distrital 735 de 2019 "*Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones*", en concordancia con lo establecido en el artículo 204 y los numerales 1°, 2° y 3° del artículo 205 del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Que el artículo 35 del Decreto Ley 1421 de 1993 establece que: *"(...) Como primera autoridad de policía en la ciudad, el alcalde mayor dictará, de conformidad con la ley y el Código de Policía del Distrito, los reglamentos, impartirá las órdenes, adoptará las medidas y utilizará los medios de policía necesarios para garantizar la seguridad ciudadana y la protección de los derechos y libertades públicas."*

Que el Sub literal c) del numeral 2° del literal B) y el parágrafo 1 del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, prescriben como funciones de los alcaldes:

"B) En relación con el orden público:
(...)
2. Dictar para el mantenimiento del orden público o su restablecimiento de conformidad con la ley, si fuera del caso, medidas tales como:
(...)
c) Restringir o prohibir el expendio y consumo de bebidas embriagantes.
(...)
PARÁGRAFO 1°. La infracción a las medidas previstas en los literales a), b) y c) del numeral 2 se sancionarán por los alcaldes con multas hasta de dos salarios legales mínimos mensuales".

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

Que el artículo 206 del Decreto Ley 2241 de 1986 *"Por el cual se adopta el Código Electoral", dispone que: "queda prohibida la venta y consumo de bebidas embriagantes desde las seis (6) de la tarde del día anterior a aquel en que deban verificarse las votaciones hasta las seis (6) de la mañana del día siguiente a la elección. Los Alcaldes Municipales impondrán sanciones correspondientes por violación de esta norma, de acuerdo con lo previsto en los respectivos Códigos de Policía.".*

Que el artículo 2.2.4.1.1 del Decreto Nacional 1066 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Interior"*, adicionado por el Decreto Nacional 1740 de 2017, en lo relacionado con el orden público y en especial sobre la prohibición y restricción para el expendio y consumo de bebidas embriagantes, define la *"Ley Seca"* así: *"(...) la medida preventiva y temporal, que un alcalde decreta para prohibir y restringir el expendio y consumo de bebidas embriagantes, con el fin de mantener o restablecer el orden público."*

Que el parágrafo 1° del artículo 2.2.4.1.2 decreto *ibídem*, dispone:

> *"Parágrafo 1°. Durante las elecciones nacionales y territoriales, se decretará la "Ley Seca" en los horarios señalados por el Código Nacional Electoral, sin perjuicio de la potestad constitucional del Presidente de la República para modificar los mismos.*
>
> *De ser necesario, los alcaldes municipales y distritales podrán ampliar dicho periodo cuando hay jornadas electorales, ante circunstancias extraordinarias.".*

Que en la sentencia C-366 de 1996, la Corte Constitucional estimó que es constitucional la norma que autoriza a los alcaldes a fijar zonas y horarios para la venta de bebidas alcohólicas, dado que esta autorización encuentra fundamento en la relación que existe entre el poder de policía y la función de policía y las que en desarrollo suyo pueden ejercer las autoridades administrativas siempre dentro del marco impuesto por la ley dictada por el legislador.

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

Que el Decreto Nacional 2267 de 1997 *"Por el cual se reglamenta la Comisión para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales"*, en su artículo 3º señala:

> *"En los distritos y en cada uno de los municipios se integrará una Comisión Distrital o Municipal para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales, conformada por el Alcalde Distrital o Municipal, según el caso, o sus delegados, quien la presidirá, el Personero Municipal, los Registradores Distritales o el Municipal y el Comandante de la Policía Local.*
>
> *El Secretario de Gobierno o el Secretario de la Alcaldía será el Secretario de la Comisión".*

Que el artículo 5° adicionado por el artículo 2º del Decreto Nacional 2447 de 1997, señala en los numerales 2 y 7 entre otras, como funciones de las Comisiones para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales, las siguientes:

> *"(...)*
>
> *2. Analizar el proceso electoral y presentar a las distintas autoridades electorales, administrativas y disciplinarias, las sugerencias que consideren convenientes para asegurar su normal desarrollo.*
>
> *(...)*

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

> *7. Velar por la preservación del orden público y las garantías para el desarrollo de las campañas políticas en sus distintos niveles territoriales."*

Que el Decreto Distrital 052 de 2002, *"Por el cual se integra la Comisión Distrital para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales"*, estableció, entre otras cosas, la conformación de la mencionada Comisión en el Distrito, sus funciones y sesiones.

Que posteriormente el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2821 de 2013 *"Por el cual se crea y reglamenta la Comisión para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales"*, que en su artículo 4 dispone para el Distrito Capital:

> *"Creación de la Comisión Distrital para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales. Créase la Comisión para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales en el orden Distrital, la cual estará integrada así: 1. El Alcalde Distrital, quien la presidirá. 2. El Comandante de Policía del respectivo Distrito o su delegado. 3. El Comandante de las Fuerzas Militares de la respectiva jurisdicción militar o su delegado.*
>
> *Parágrafo. Actuará como Secretario Técnico de la Comisión, el Secretario de Gobierno Distrital. Serán invitados permanentes: 1. El Director Seccional de Fiscalías. 2. El Director del Cuerpo Técnico de Investigación (CTI) de la Fiscalía General de la Nación. 3. El Presidente del Tribunal Superior del Distrito Judicial. 4. El Procurador Distrital. 5. El Personero Distrital. 6. El Contralor Distrital. 7. El Registrador Distrital.".*

Que el artículo 7 *ibídem*, señala entre otras, como funciones de las Comisiones para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal, las siguientes:

> *"(...)*

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

> *2. Hacer seguimiento al proceso electoral y presentar a las distintas autoridades electorales, administrativas, judiciales, disciplinarias, las que ejercen control fiscal y a la fuerza pública, las sugerencias y recomendaciones que consideren convenientes para asegurar el normal desarrollo del proceso electoral.*
> *(...)*
> *14. Propiciar la preservación del orden público y el cubrimiento por parte de la Fuerza Pública en los municipios, corregimientos e inspecciones de policía donde se instalen las mesas de votación.*
> *(...)"*

Que el parágrafo del artículo 83 de la Ley 1801 de 2016 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana"*, consagra que *"Los alcaldes fijarán horarios para el ejercicio de la actividad económica en los casos en que esta actividad pueda afectar la convivencia, y en su defecto lo hará el gobernador."*

Que el artículo 87 *ibídem*, establece como requisitos para el ejercicio de la actividad económica, entre otros, los siguientes:

> *"(...) 2. Cumplir con los horarios establecidos para la actividad económica desarrollada; 3. Las condiciones de seguridad, sanitarias y ambientales determinadas en el régimen de Policía. (...)"*

Que el numeral 4° del artículo 92 de la norma en comento establece como comportamiento relacionado con el cumplimiento de la normatividad que afectan la actividad económica y por lo tanto no debe realizarse: *"Quebrantar los horarios establecidos por el Alcalde."*

Que de conformidad con los artículos 204 y 205 ídem, al Alcalde Mayor de Bogotá D.C., como primera autoridad de policía del Distrito, le corresponde garantizar la convivencia y la seguridad en su jurisdicción; ejercer la función de Policía para garantizar el ejercicio de los derechos y libertades públicas, así como el cumplimiento de los deberes de conformidad con la Constitución, la ley y las ordenanzas; coordinar y articular con todas las autoridades

y organizaciones sociales, económicas y comunitarias, las políticas y actividades para la convivencia.

Que la Registraduría Nacional del Estado Civil profirió la Resolución No 28229 del 14 de octubre de 2022, *"Por la cual se establece el calendario electoral para las elecciones de autoridades territoriales (gobernadores, alcaldes, diputados, concejales y ediles o miembros de las juntas administradoras locales) que se realizarán el 29 de octubre de 2023."*

Que la Comisión Distrital para la Coordinación y Seguimiento de los Procesos Electorales, se ha reunido periódicamente durante el presente año, con el fin de coordinar y garantizar de forma oportuna y efectiva, la gestión de la Administración Distrital en el proceso electoral a realizarse el domingo 29 de octubre del 2023 en cuanto a: (i) Asuntos logísticos; (ii) Orden público y seguridad de los promotores, sedes de campaña, comicios, puestos de votación y (iii) Garantías para brindar a los partidos y movimientos políticos.

Que el Gobierno Nacional, expidió el Decreto 1702 del 19 de octubre del 2023, *"Por el cual se dictan normas para la conservación del orden público para las elecciones de Autoridades y Corporaciones Públicas Territoriales del 29 de octubre de 2023 y 19 de noviembre del mismo año, segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá, si hubiere lugar a ello, y se dictan otras disposiciones*", el cual dispone lo siguiente:

> *"Artículo 1. Objeto. El presente decreto tiene por objeto dictar normas en materia de orden público, publicidad electoral, equilibrio informativo, apoyo a sufragantes con limitaciones físicas, para el normal desarrollo de la elección de gobernadores, alcaldes, diputados, concejales y ediles o miembros de las juntas administradoras locales del próximo 29 de octubre de 2023, y segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá, si hubiere lugar a ello, en lo que en cada disposición aplique, y se garanticen los derechos y libertades individuales, en especial, el derecho a elegir y ser elegido.*

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

> *(...)*
> *Artículo 19. Ley seca. Queda prohibido en todo el territorio nacional la venta y el consumo de bebidas embriagantes desde las seis de la tarde (6:00 p.m.) del día sábado 28 de octubre hasta las seis de la mañana (6:00 a.m) del día lunes 30 de octubre de 2023.*
>
> *En caso de segunda vuelta para la elección de Alcalde Mayor de Bogotá, si hubiere lugar a ello, la prohibición se aplicará en el territorio del Distrito Capital, desde las seis de la tarde (6:00 p.m) del día sábado 18 de noviembre hasta las seis de la mañana (6:00 a.m.) del día lunes 20 de noviembre de 2023.*
>
> *De conformidad con lo dispuesto en el artículo 206 del Código Electoral, las infracciones a lo dispuesto en este artículo serán sancionadas por los alcaldes e inspectores de policía y comandantes de estación, de acuerdo con lo previsto en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia.*
>
> ***Parágrafo**. Los gobernadores y alcaldes, de conformidad con lo recomendado en los Consejos Departamentales y Municipales de Seguridad o Comités de Orden Público de que tratan el Decreto 2615 de 1991 y el Capítulo 1, Título 1, Parte 7, Libro 2 del Decreto 1066 de 2015, podrán ampliar el término previsto en este artículo, para prevenir posibles alteraciones del orden público."*

Que de conformidad con el marco normativo expuesto, se hace necesario adoptar medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas en el Distrito Capital durante el desarrollo de las elecciones del próximo 29 de octubre de 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023.

En mérito de lo expuesto,

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

DECRETA:

Artículo 1°.- Ley Seca: Restringir el expendio y consumo de bebidas embriagantes en sitios públicos o abiertos al público o cuya actividad privada trascienda a lo público, en la totalidad del territorio del Distrito Capital, desde las seis (6:00 p.m.) de la tarde del día sábado 28 de octubre hasta las seis (6:00 a.m.) de la mañana del día lunes 30 de octubre de 2023, con el fin de mantener o restablecer el orden público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 206 del Decreto Ley 2241 de 1986 Código Electoral.

Parágrafo: En caso de segunda vuelta para la elección de Alcalde Mayor de Bogotá, si hubiere lugar a ello, la prohibición se aplicará en el territorio del Distrito Capital, desde las seis de la tarde (6:00 p.m) del día sábado 18 de noviembre hasta las seis de la mañana (6:00 a.m.) del día lunes 20 de noviembre de 2023.

Artículo 2°.- Las infracciones a lo dispuesto en este artículo serán objeto de la imposición de medidas correctivas a que haya lugar, de acuerdo con lo previsto en la Ley 1801 de 2016 del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, Acuerdo Distrital 79 de 2003 modificado por el Acuerdo Distrital 735 de 2019, Código de Policía de Bogotá y demás normas vigentes aplicables sobre la materia.

Artículo 3°.- La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia rendirá el informe de que trata el parágrafo 2° del literal B) del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, a la Subdirección para la Seguridad y Convivencia Ciudadana del Ministerio del Interior, con el propósito de informar acerca de los hechos o circunstancias que amenacen con alterar o subvertir el orden público o a paz de la comunidad, con especificidad de las medidas que se han tomado para mantenerlo o restablecerlo.

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación del Decreto N°. 489 DE 26 OCT 2023

"Por medio del cual se adoptan medidas para la conservación de la seguridad, el orden público, la protección de los derechos y libertades públicas, con ocasión de las elecciones de las autoridades territoriales que se realizarán el 29 de octubre del 2023 y posible segunda vuelta de elección de Alcalde Mayor de Bogotá con fecha 19 de noviembre del 2023 y se dictan otras disposiciones."

Artículo 4º.- El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C.,

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

JOSE DAVID RIVEROS NAMEN
Secretario Distrital de Gobierno

ÓSCAR GÓMEZ HEREDIA
Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

Proyectó: Ludy Andrea Burgos Corredor- Abogada contratista Dirección de Relaciones Politicas -DRP LABC

Revisó: Karina Paola Gómez Bernal Directora Juridica SDG

Aprobó: Danilson Guevara Villabón, Director de Relaciones Politicas SDG
Ana Maria Moreno Garcia – Directora Juridica y Contractual - SDSCJ
Andrés Camilo Nieto Ramirez – Subsecretario de Seguridad y Convivencia – SDSCJ

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

DECRETO Nº 490
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2023"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los numerales 3 y 4 del artículo 38 y el artículo 143C del Decreto Ley 1421 de 1993, los artículos 63 y 65 del Decreto Distrital 714 de 1996, el artículo 25 de los Decretos Distritales 571 y 612 de 2022, el artículo 41 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 y,

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto Distrital 571 del 14 de diciembre de 2022 se expidió el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023, el cual fue liquidado mediante el Decreto Distrital 612 del 29 de diciembre de 2022.

Que los artículos 63 y 65 del Decreto Distrital 714 de 1996, *Por el cual se compilan el Acuerdo 24 de 1995 y Acuerdo 20 de 1996 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital*, consagran lo siguiente:

***ARTÍCULO 63º.- De las Modificaciones Presupuestales**. Cuando fuere necesario aumentar o disminuir la cuantía de las apropiaciones, cancelar las aprobadas o establecer otras nuevas, podrán hacerse las correspondientes modificaciones al presupuesto mediante traslados, créditos adicionales y la cancelación de apropiaciones según lo siguiente:*
(...).
b) Crédito Adicional. Es la adición a las partidas inicialmente aprobadas o no previstas para un objeto del gasto. En el último caso se crearán nuevos rubros en el Presupuesto Vigente.
(...).

***ARTÍCULO 65º.- Aumento del Monto de Apropiaciones**. Cuando durante la Ejecución del Presupuesto Anual del Distrito se hiciere indispensable aumentar el monto de las apropiaciones, para complementar las insuficientes, ampliar los servicios existentes o establecer nuevos servicios autorizados por la Ley, se*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

pueden abrir créditos adicionales por el Concejo o por el Gobierno, con arreglo a las disposiciones de este Acuerdo".

Que el artículo 41 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, mediante el cual se adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 "*Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"* dispone: "*Los recursos adicionales a los previstos en el presupuesto aprobado de cada vigencia por concepto de Transferencias de la Nación - SGP y Rentas de destinación específica que financian el Régimen Subsidiado se incorporarán al Presupuesto Distrital mediante decreto distrital. La Secretaría Distrital de Hacienda, informará de estas operaciones a la Comisión de Presupuesto del Concejo Distrital, dentro de los treinta (30) días siguientes a la incorporación de dichos recursos*".

Que el artículo 11 del Decreto Distrital 192 de 2021 *Por medio del cual se reglamenta el Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital y se dictan otras disposiciones* señala: "*Modificaciones de las apropiaciones. Cuando fuere necesario aumentar o reducir la cuantía de las apropiaciones, además de lo establecido en el Estatuto Orgánico de Presupuesto Distrital, los establecimientos públicos deberán entregar a la Secretaría Distrital de Hacienda el acuerdo de las Juntas o Consejos Directivos con el concejo previo favorable de la adición o reducción presupuestal solicitada*".

Que el artículo 15 de la Ley 2116 de 2021, *Por medio de la cual se modifica el Decreto Ley 1421 de 1993, referente al Estatuto Orgánico de Bogotá*, establece: *"Adicionar un artículo nuevo al Decreto Ley 1421 de 1993 así: ARTÍCULO 143C. Recursos adicionales de la nación, financiación del régimen subsidiado. Los recursos adicionales a los previstos en el presupuesto aprobado de cada vigencia por concepto de Transferencias, Cofinanciación y demás aportes de la Nación y Rentas de destinación especifica que financian el Régimen Subsidiado se incorporarán al Presupuesto Distrital mediante decreto distrital. La Secretaría Distrital de Hacienda, informará de estas operaciones a la Comisión de Presupuesto del Concejo Distrital, dentro de los treinta (30) días siguientes a la incorporación de dichos recursos".*

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023"

Que la Dirección Distrital de Presupuesto, proyectó apropiaciones en el Presupuesto 2023 por concepto del Sistema General de Participaciones – Propósito General por $272.606.368.000 y posteriormente el Departamento Nacional de Planeación -DNP realizó modificaciones en las distribuciones de recursos del SGP- Propósito General, mediante el SGP 72 por $25.010.891.431 y por el SGP 76 por $255.183.591.623., cuya sumatoria que asciende a $280.194.483.054. Por consiguiente el saldo por incorporar al Presupuesto 2023 es de SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MILLONES CIENTO QUINCE MIL CINCUENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($7.588.115.054).

Que la descripción de los documentos relacionados es la siguiente; SGP 72: *"Distribución de la última doceava y mayor valor de la Participación para Salud, Agua Potable y Saneamiento Básico, Propósito General, y de las Asignaciones Especiales (Programas de Alimentación Escolar, Municipios Ribereños del Río Grande de La Magdalena, Resguardos Indígenas y Fonpet), Vigencia 2022"* y SGP 76, *"Distribución de las Once Doceavas de los Recursos de la Participación para Salud (Componentes de Salud Pública y Subsidio a la Oferta), Agua Potable y Saneamiento Básico, Propósito General, y de las Asignaciones Especiales para Alimentación Escolar, Municipios Ribereños del Río Grande de la Magdalena y Resguardos Indígenas, Vigencia 2023"*.

Que el Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDRD solicitó una adición mediante Radicado No.2023ER358126O1 del 31-08-2023, por valor de SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y UN PESOS m/cte. ($674.499.271), en el proyecto *"7850 Implementación de una estrategia para el desarrollo deportivo y competitivo de Bogotá*

Que, mediante Resolución No.005 *"Por la cual se emite concepto previo favorable a una Adición en el Presupuesto de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversión del Instituto Distrital de Recreación y Deporte -IDRD – para la vigencia fiscal 2023"* la Junta Directiva del IDRD emitió Concepto Favorable de la presente adición de recursos.

Que la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación, y Deporte – SDCRD solicitó mediante Radicado No.2023ER362598O1 del 04-09-2023, adicionar recursos por la suma de

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023"

QUINIENTOS CINCO MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS CUATRO PESOS M/CTE. ($505.874.204) al proyecto de inversión *"7880 Fortalecimiento de la inclusión a la Cultura Escrita de todos los habitantes de Bogotá"*.

Que la Secretaría Distrital de Integración Social – SDIS solicitó mediante Radicado No.202ER361450O1 del 04-09-2023, una adición del presupuesto por valor de SEIS MIL CUATROCIENTOS SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y UN MIL QUINIENTOS SETENTA Y NUEVE PESOS M/CTE. ($ 6.407.741.579) al proyecto de inversión *"7744 Generación de Oportunidades para el Desarrollo Integral de la Niñez y la Adolescencia de Bogotá"*.

Que la Secretaría Distrital de Planeación emitió los conceptos favorables a la adición en el presupuesto de inversión de las siguientes entidades: IDRD_SDP No. 2-2023-95184 del 29-08-2023, SDIS_ SDP No. 2-2023-97161 del 01-09-2023 y SDCRD_ SDP No.2-2023-95335 del 30-08-2023.

Que una vez analizados los conceptos expedidos por la SDP, las justificaciones realizadas por las entidades y la Ley 715 de 2001, artículo 76, relacionada con la participación y uso de los recursos del Propósito General del SGP, es viable adicionarlos a los proyectos de inversión que se describen posteriormente.

Que, de conformidad con lo anterior, se requiere adicionar el Presupuesto de Rentas e Ingresos de la Administración Central Distrital de la vigencia 2023, en la suma de SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MILLONES CIENTO QUINCE MIL CINCUENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($7.588.115.054),

En virtud de lo anterior,

DECRETA:

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023"

ARTÍCULO 1°. Adicionar el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023, en la suma de SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MILLONES CIENTO QUINCE MIL CINCUENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($7.588.115.054), según el siguiente detalle:

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

Entidad 111 – 00
SECRETARÍA DISTRITAL DE HACIENDA

Código	Nombre	Valor ($)
O1	**Ingresos**	7.588.115.054
O11	**Ingresos Corrientes**	7.588.115.054
O1102	**Ingresos no tributarios**	7.588.115.054
O110206	Transferencias corrientes	7.588.115.054
O110206001	Sistema General de Participaciones	7.588.115.054
O11020600103	Participación para propósito general	7.588.115.054
O1102060010301	Deporte y recreación	674.499.271
O1102060010302	Cultura	505.874.204
O1102060010303	Propósito general Libre inversión	6.407.741.579
Total adición Presupuesto de Rentas e Ingresos		**7.588.115.054**

ARTÍCULO 2°. Adicionar el Presupuesto Anual de Gastos e Inversiones para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023, en la suma de SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MILLONES CIENTO QUINCE MIL CINCUENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($7.588.115.054), según el siguiente detalle:

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023"

0119-01 - SECRETARÍA DISTRITAL DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE		**Recursos Distrito**	**Transferencias Nación**	**Total**
O2	**GASTOS**	**0**	**505.874.204**	**505.874.204**
O23	**INVERSIÓN**	**0**	**505.874.204**	**505.874.204**
O2301	**DIRECTA**	**0**	**505.874.204**	**505.874.204**
O230116	**Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI**	**0**	**505.874.204**	**505.874.204**
O23011601	**Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política**	**0**	**505.874.204**	**505.874.204**
O2301160115	Plan Distrital de Lectura, Escritura y oralidad: Leer para la vida	**0**	505.874.204	505.874.204
O2301160115000 0007880	Fortalecimiento de la inclusión a la Cultura Escrita de todos los habitantes de Bogotá	0	505.874.204	505.874.204

0122-01 - SECRETARÍA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL		**Recursos Distrito**	**Transferencias Nación**	**Total**
O2	**GASTOS**	**0**	**6.407.741.579**	**6.407.741.579**
O23	**INVERSIÓN**	**0**	**6.407.741.579**	**6.407.741.579**
O2301	**DIRECTA**	**0**	**6.407.741.579**	**6.407.741.579**
O230116	**Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI**	**0**	**6.407.741.579**	**6.407.741.579**

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023"

0122-01 - SECRETARÍA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL		**Recursos Distrito**	**Transferencias Nación**	**Total**
O23011601	**Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política**	**0**	**6.407.741.579**	**6.407.741.579**
O2301160106	Sistema Distrital del Cuidado	**0**	6.407.741.579	6.407.741.579
O2301160106000 0007744	Generación de Oportunidades para el Desarrollo Integral de la Niñez y la Adolescencia de Bogotá	0	6.407.741.579	6.407.741.579

ESTABLECIMIENTO PÚBLICO

0211-01 - INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE - IDRD		**Recursos Administrados**	**Aportes Distrito**	**Total**
O2	**GASTOS**		**674.499.271**	674.499.271
O23	**INVERSIÓN**		**674.499.271**	674.499.271
O2301	**DIRECTA**		**674.499.271**	674.499.271
O230116	**Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI**		**674.499.271**	674.499.271
O23011601	**Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión**		**674.499.271**	674.499.271

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023"

0211-01 - INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE - IDRD		**Recursos Administrados**	**Aportes Distrito**	**Total**
	social, productiva y política			
O2301160120	**Bogotá, referente en cultura, deporte, recreación y actividad física, con parques para el desarrollo y la salud**		**674.499.271**	674.499.271
O230116012000000007850	Implementación de una estrategia para el desarrollo deportivo y competitivo de Bogotá		**674.499.271**	674.499.271

ARTÍCULO 3°. Una vez expedido el presente Decreto, la Secretaría Distrital de Hacienda - Dirección Distrital de Presupuesto incorporará las modificaciones en el Sistema de Información Presupuestal.

PARÁGRAFO. En cumplimiento de las políticas de manejo y control del PAC, las Secretarías Distritales de Cultura, Recreación y Deporte e Integración Social y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte deberán solicitar el ajuste del Programa Anual de Caja a la Secretaría Distrital de Hacienda - Dirección Distrital de Tesorería, de conformidad con las disposiciones y procedimientos que regulan la materia.

ARTÍCULO 4°. La Secretaría Distrital de Hacienda, informará de estas operaciones a la Comisión de Presupuesto del Concejo Distrital, dentro de los treinta (30) días siguientes a la incorporación de estos recursos.

"Por medio del cual se realiza una adición al Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2023"

ARTÍCULO 5°. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Registro Distrital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS
Secretario Distrital de Hacienda

Aprobado por:	Oscar Enrique Guzmán Silva - Subsecretario Técnico de la SDH (E.) Yesid Parra Vera – Director Distrital de Presupuesto Esperanza Cardona Hernández– Directora Jurídica
Revisado por:	Jimmy Alexis Rodriguez Rojas – Subdirector de Finanzas Distritales Luz Helena Rodriguez González– Subdirectora de Desarrollo Social Javier Mora González– Subdirector Juridico de Hacienda Jennifer Lilian Pabón Martinez- Subdirectora de Análisis y Sostenibilidad Presupuestal Nubia Jeaneth Mahecha Hernández – Profesional Especializado SASP
Proyectado por:	Lina Prada García – Profesional Subdirección Finanzas Distritales Mariela Pineda Bernal – Profesional Subdirección Finanzas Distritales

DECRETO Nº 491
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el inciso segundo del parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, el artículo 1, y el artículo 6 del Acuerdo Distrital 833 de 2022 y,

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política en el inciso segundo del artículo 2 establece que *"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades (...)".*

Que el artículo 13 *ibidem* reconoce el derecho fundamental a la igualdad, en virtud del cual *"(...) El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados".*

Que en el artículo 24 *ídem* dispone que *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia".*

Que el artículo 44 superior, prevé los derechos fundamentales de los niños y establece que ellos gozarán de los derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

Que el artículo 93 *ejusdem* señala que los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia prevalecen en el orden interno, los cuales hacen parte, hoy en día, de acuerdo a la jurisprudencia de la Corte Constitucional, del Bloque de Constitucionalidad.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que mediante la Ley 762 de 2002 *"Por medio de la cual se aprueba la 'Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad', suscrita en la ciudad de Guatemala, Guatemala, el siete (7) de junio de mil novecientos noventa y nueve (1999)"* se adquirió el compromiso de adoptar medidas para eliminar, en lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad.

Que el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"* dispone que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público; sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio; y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el artículo 57 *ibidem*, señala las disposiciones que rigen la circulación peatonal, específicamente en lo relacionado con que el tránsito de peatones debe ser por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos y su deber de respetar las señales de tránsito, cerciorándose de que no existe peligro para utilizar las vías.

Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, ordena la formulación, adopción y ejecución de planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben dar prelación a los medios de transporte no motorizados y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

Que el artículo 1 de la Ley 1287 de 2009 *"Por la cual se adiciona la Ley 361 de 1997"*, define la *"accesibilidad"* como una *"condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados"*.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que mediante la Ley 1346 de 2009 *"Por medio de la cual se aprueba la 'Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad', adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006"* se contrajo la obligación por parte del Estado colombiano de adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, tales como la libertad de desplazamiento, movilidad personal con la mayor independencia posible y el acceso en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Que la Corte Constitucional, mediante la sentencia C-765 de 2012, reconoció que respecto de la autonomía territorial y su incidencia en relación con la asignación de competencias a favor de la población con discapacidad lo siguiente: *"(...) la ley puede imponer a las entidades territoriales funciones específicas e incluso cargas sobre determinados asuntos que, de no mediar esa preceptiva, podrían ser libremente decididas por ellas (...) Con todo, es claro que los departamentos, distritos y municipios podrían realizar desarrollos normativos adicionales a los previstos en la ley, por ejemplo brindando un mayor grado de protección o de beneficios a determinados sujetos, lo que sí constituiría una válida expresión de esa autonomía"*.

Que la Ley Estatutaria 1618 de 2013 *"Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad"*, en el artículo 14 sobre acceso y accesibilidad dispone que a las entidades territoriales les corresponde garantizar el acceso de las personas con discapacidad al espacio y bienes públicos, para lo cual deberán adoptar medidas que permitan la accesibilidad universal y la eliminación de los obstáculos de accesibilidad al ambiente construido.

Que el numeral 2 del artículo 206 de la Ley 1801 de 2016 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana"*, establece que a los inspectores de policía rurales, urbanos y corregidores les corresponde "*Conocer de los comportamientos contrarios a la convivencia en materia de seguridad, tranquilidad, ambiente y recursos naturales, derecho de reunión, protección a los bienes y privacidad, actividad económica,* ***urbanismo***, ***espacio público*** *y libertad de circulación"*. (Negrilla fuera de texto).

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que mediante Ley 2251 de 2022 "*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban*" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Que el numeral 1.2.1.1 del artículo 2.2.3.1.5 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 que establece los elementos constitutivos y complementarios del espacio público y prevé como uno de los elementos constitutivos artificiales o construidos "*Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y duetos,* ***túneles peatonales, puentes peatonales****, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardinales, cunetas, ciclopistas, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamientos bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles".* (Negrilla fuera de texto)

Que el numeral 3 del artículo 2.2.3.4.1.1 *ibidem*, denominado *"Accesibilidad al espacio público"*, establece los parámetros a partir de los cuales los cruces a desnivel, esto es, los puentes y túneles peatonales, como elementos del espacio, deberán ser diseñados y construidos.

Que con el Decreto Nacional 1430 de 2022 *"Por medio del cual se aprueba el 'Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031'"*, con el cual se actualiza la política de seguridad vial, de acuerdo con las directrices de carácter internacional, se adopta el enfoque "Sistema Seguro", se establecen lineamientos que contribuyan con la planificación del territorio y se define el derrotero de la política de Estado para mediano y largo plazo con horizonte al 2031.

Que el Acuerdo Distrital 38 de 1999 establece las normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público bajo condiciones que protejan su bienestar psicológico y físico.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que mediante el Acuerdo Distrital 761 de 2020 *"Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 'Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI'"*, se definieron los programas generales y estratégicos del Plan Distrital de Desarrollo.

Que el artículo 1 *ibidem*, establece que el Plan Distrital de Desarrollo vigente es la apuesta para hacer de Bogotá una ciudad más cuidadora, incluyente, sostenible y consciente. En ese sentido, en el artículo 7 se prevé que el Cuidado es uno de los atributos que orienta la acción pública del Gobierno Distrital, en virtud del cual *"(iii) se protegen a las mujeres, niñas y niños, y poblaciones con mayor vulnerabilidad y exclusión"*.

Que entre los programas estratégicos del Plan de Desarrollo Distrital se encuentra el *"Programa de Movilidad segura, sostenible y accesible"*, que según el artículo 15 busca "*Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía (...)*" (Subrayado fuera de texto).

Que el Acuerdo Distrital 811 de 2021, *"Por medio del cual se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática y el cumplimiento de los objetivos de descarbonización en Bogotá D.C."*, en el artículo 2 definió la movilidad sostenible como *"(...) aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de proximidad, eficiencia, seguridad, equidad, bienestar, calidad de vida, competitividad y salud, de conformidad a lo dispuesto por la Ley 1964 de 2019"*.

Que mediante el Acuerdo Distrital 833 de 2022 *"Por medio del cual se promueve la construcción y adecuación de cruces seguros a nivel en la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"*, se dispuso que la Administración Distrital, promoverá la construcción de pasos seguros a nivel de acuerdo con los análisis técnicos y, que en concordancia con la política Visión Cero, dará a conocer el adecuado uso de estos a través de una estrategia de comunicación y de pedagogía.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que en el artículo 1 *ibidem*, se establece que la Administración Distrital promoverá la implementación de pasos a nivel, conforme los resultados de los análisis técnicos que se adelanten, de tal manera que se reconozca la obligación de ofrecer al peatón alternativas cómodas, accesibles y seguras, sin ningún tipo de discriminación.

Que en el artículo 3 *ejusdem*, se dispone que la Administración establecerá un proyecto de desmonte y/o demolición gradual de los puentes peatonales, para lo cual definirá los criterios y metodología para la viabilidad y priorización, considerando la posibilidad de reutilizar estas estructuras desmontadas en cuerpos de agua.

Que el artículo 6 *ídem*, establece que la acción pública también estará compuesta por una estrategia de comunicación y de pedagogía, en concordancia con la Política "Visión Cero":

Que el numeral 2 del artículo 3 del Acuerdo Distrital 836 de 2022 *"Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón 'En Bogotá, primero el peatón'"* establece como uno de los lineamientos de la política pública del peatón que Bogotá sea una ciudad caminable y accesible, a través de, al menos, los siguientes elementos: i) priorizar la condición técnica en la adecuación y conservación de la infraestructura peatonal, ii) promover la demarcación de pasos peatonales a nivel y iii) promover el desmonte de estructuras peatonales e implementar soluciones a nivel.

Que mediante los numerales 5 y 9 del artículo 2 del Acuerdo Distrital 889 de 2023 *"Por medio del cual se dictan lineamientos para la promoción del buen servicio, uso y cuidado de las infraestructuras del sistema integrado de transporte público y las buenas prácticas entre las empresas de intermediación tecnológica y domiciliaria para una movilidad segura y corresponsable en el Distrito Capital"* se estableció que la Administración Distrital propenderá por incentivar en el Distrito Capital el uso de medios de transporte regulados y sostenibles, y garantizar el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad, en el marco de las acciones que se lleven a cabo para su promoción.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Distrital 980 de 1997 *"Por el cual se distribuyen algunos negocios y asuntos de la Secretaría de Obras Públicas al Instituto de Desarrollo Urbano"*, modificado por los artículos 1 y 4 de los Decretos Distritales 759 de 1998 y 185 de 2011, respectivamente, en concordancia con lo dispuesto en

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

el artículo 2 del Acuerdo Distrital 19 de 1972, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU – tiene a su cargo, entre otras funciones, el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, separadores viales y obras complementarias.

Que el artículo 4 del Decreto Distrital 813 de 2017 *"Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026"*, establece como objetivo general *"Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad"*.

Que de acuerdo con la parte considerativa de la mencionada disposición, se adopta la política de Visión Cero, que establece que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad.

Que, con ocasión de lo anterior, se produce una transformación en la forma como es contemplada la Seguridad Vial en Bogotá D.C., y da lugar a que todas las acciones que la Secretaría Distrital de Movilidad ponga en marcha en temas de infraestructura y señalización, privilegien primordialmente la seguridad vial y los modos no motorizados.

Que mediante el Decreto Distrital 308 de 2018 *"Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"*, se adoptó la cartilla de andenes en Bogotá, D. C., cuyo artículo 1 establece que esta *"(...) constituye la norma para el diseño, construcción, modificación, recuperación y reparación de los andenes, separadores y espacios públicos peatonales en el Distrito Capital, incorporando los lineamientos técnicos y especificaciones de diseño y construcción para garantizar el acceso en igualdad de condiciones a las personas con discapacidad, al entorno físico y al espacio público y para implementar prácticas sostenibles de urbanismo y construcción que contribuyan a la mitigación y adaptación del Distrito a los efectos del cambio climático"*.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que según los numerales 3 y 9 del artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018 *"Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones"*, le corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad *"Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital"* y *"Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital"*, respectivamente.

Que en el numeral 2 del artículo 3 del Decreto Distrital 555 de 2021 *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."* se definió la *"Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada"* como una de las políticas a largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital, la cual se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones y tiene por eje estructurador de la movilidad al peatón.

Que mediante el numeral 8 del artículo 4 *ibidem*, se incorporó como principio rector del plan de ordenamiento territorial el enfoque de derechos, con el cual se pretende que *"(...) a través del reconocimiento de derechos individuales, sociales y colectivos como criterio central de la planeación se adelanten intervenciones en el territorio eliminen factores de discriminación y se incluyan acciones afirmativas que se traduzcan en condiciones de igualdad material sobre todo para aquellos colectivos de especial importancia constitucional o que se encuentran en situación de vulnerabilidad"*.

Que, en ese sentido, en el numeral 1 del artículo 92 *ídem*, mediante el cual se definió el Sistema de Movilidad, se estableció que en el componente de espacio público para la movilidad tienen prelación los peatones y las personas con discapacidad, así:

> *"**Artículo 92. Sistema de Movilidad**. Es el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Se debe desarrollar y consolidar a partir de criterios de sostenibilidad, calidad, eficiencia y seguridad vial y humana, equidad, inclusión y accesibilidad universal en el Distrito Capital, y dar prioridad de*

circulación a los modos de transporte limpios y sostenibles.

El sistema de movilidad se organiza a partir de los siguientes componentes:

1. Espacio Público para la Movilidad. Es el conjunto de vías que permiten la conectividad física y digital de cada uno de los modos de transporte que circulan por el área urbana y rural del Distrito Capital. Está conformado por las calles y los corredores por donde se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, y la carga. En el espacio público para la movilidad tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad. Las intervenciones que se realicen deben embellecer el entorno, mejorar la calidad del paisaje y generar sentido de pertenencia (...)".

Que el numeral 1 del artículo 93 *ídem*, establece que la optimización y compleción de las infraestructuras para la movilidad, hace parte de las estrategias territoriales del Sistema de Movilidad:

"***Artículo 93. Estrategias del Sistema de Movilidad.*** *Son estrategias territoriales del Sistema de Movilidad las siguientes:*

1. Optimizar y completar las infraestructuras para la movilidad

a. Consolidación de una red de infraestructura peatonal.

b. Adecuación de infraestructura para modos activos, limpios y sostenibles.

c. Reducción de los conflictos entre los diferentes actores viales, medidas para la gestión de la velocidad y diseño de infraestructura con enfoque de Visión Cero (…)".

Que en lo concerniente a la consolidación de la red de infraestructura peatonal, el artículo 122 del POT, fija los criterios de diseño en el marco de la estrategia de cualificación, integración y conectividad del sistema de espacio público peatonal y para el encuentro con las demás estructuras territoriales, en virtud de lo cual se propiciarán recorridos seguros, accesibles, autónomos, sostenibles, limpios y equitativos, con garantía de accesibilidad

universal y calidad para todas las personas que hacen uso del espacio público, en especial para las mujeres, los niños y las niñas, las personas mayores y personas con discapacidad.

Que en el parágrafo 2 del artículo 126 *ejusdem*, se prevé la incorporación de la perspectiva de género y los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas, en el diseño de los elementos del Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro, existentes y de los que se generen en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

Que el artículo 150 *ídem*, establece que la red de infraestructura peatonal hace parte del espacio público para la movilidad y deberá contar, entre otras características, con accesibilidad, así:

*"**Artículo 150. Red de infraestructura peatonal**. Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana; por las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal y para el encuentro, y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad. La intervención y configuración de esta red debe cumplir con las siguientes características:*

1. Accesibilidad. Permitir que las personas usuarias, sin importar sus condiciones o características sensoriales y/o psicomotrices, puedan circular y aprovechar la ciudad, disminuyendo las barreras físicas para su libre movimiento.

2. Seguridad. Reconocer la vulnerabilidad y los riesgos a los que se expone al peatón (a las personas) para así disminuirlos y evitar accidentes (siniestros). La implementación de infraestructura vial y la cualificación del entorno urbano debe configurar entornos seguros y confiables para todas las personas a través de diseños que generen vitalidad en la calle.

3. Dirección y conexión. Conectar el inicio y destino del recorrido peatonal con la menor distancia y tiempo posible dando prelación en el desarrollo de los proyectos de infraestructura a las personas que se desplazan peatonalmente.

4. Calidad urbana. Las condiciones constructivas de la red deben garantizar que todas las personas caminen sin tropiezos, de manera cómoda, con elementos de

paisajismo que brinden protección, reducción de contaminación y posibilidades de permanencia, y brinden una imagen de ciudad amable y caminable.

Parágrafo. *La Secretaría Distrital de Movilidad – SDM en coordinación con las entidades competentes, en concordancia con las normas del presente plan y con el Manual de Espacio Público, realizará los estudios y diseños para la intervención de la red de infraestructura peatonal en el corto, mediano y largo plazo según la priorización establecida en las Unidades de Planeamiento Local – UPL.".*

Que el artículo 152 *ibidem*, establece que la red vial está conformada por las siguientes tipologías viales: malla vial local, malla vial intermedia y malla vial arterial.

Que el artículo 153 *ídem*, establece que las medidas de regulación y pacificación del tránsito pueden ser implementadas para generar pasos seguros, gestionar la velocidad y dar continuidad de circulación a los usuarios vulnerables.

Que el artículo 608 *ejusdem*, derogó el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado por medio del Decreto Distrital 619 de 2000, modificado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado en el Decreto Distrital 190 de 2004 y las normas que lo desarrollaban y complementaban, entre las que se encontraba el Decreto Distrital 279 de 2003 *"Por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital"*.

Que el literal i del artículo 8 del Decreto Distrital 089 de 2023 *"Por medio del cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para Bogotá D.C. 2023-2034"* establece la accesibilidad como uno de los principios orientadores, en virtud del cual a las autoridades les asiste el deber de desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.

Que mediante el artículo 1 del Decreto Distrital 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C. En el referido Manual se disponen los lineamientos de localización y dimensionamiento, y características técnicas de los enlaces a desnivel.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que mediante la Resolución 4892 de 2009, expedida por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, se adoptó el documento CA-GE-001 *"Cartilla para El Puente Peatonal Prototipo para Bogotá"*, indicando las condiciones modulares y técnicas constructivas que permiten el fácil desmonte y reubicación de los puentes peatonales.

Que, en el 2015 Bogotá D. C. se adhirió al programa Ciudades seguras y espacios públicos seguros para mujeres y niñas de la Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres -ONU Mujeres, en virtud del cual la ciudad viene adelantando acciones enfocadas en la prevención de las violencias, como la identificación y resignificación de espacios inseguros para mujeres y niñas, e intervención en infraestructura de espacio público.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad expidió el Manual del Peatón en noviembre de 2020, en el cual se indica que este es el actor más importante del sistema de movilidad.

Que de acuerdo con la parte considerativa de la Resolución 86572 de 2021, *"Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad y se establecen otras disposiciones"*, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, la micromovilidad es entendida como la movilización individual en vehículos pequeños, ligeros, que funcionan por autopropulsión, energía eléctrica, o con una combinación de las dos, que incluye, pero no se limita, a las bicicletas y patinetas.

Que, con el propósito de tener un soporte técnico para la toma de decisiones, la Secretaría Distrital de Movilidad emitió el documento técnico de soporte DPM-ET-005-2023 *"Promoción de pasos a nivel en Bogotá D.C."*, mediante el cual se abordan las razones que sustentan la necesidad de promover pasos peatonales a nivel a través del reemplazo gradual de puentes peatonales en Bogotá D. C.

Que, de acuerdo con lo anterior, en aplicación de la normativa vigente en materia de ordenamiento territorial y movilidad, para impulsar el goce efectivo de los derechos y libertades, en cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo Distrital 833 de 2022 *"Por medio del cual se promueve la construcción y adecuación de cruces seguros a nivel en la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"*, se hace necesario regular lo concerniente a los

pasos para peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad en el Distrito Capital, mediante la promoción de pasos seguros y accesibles a nivel, así como la fijación del procedimiento para reemplazar gradualmente los puentes peatonales existentes.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Capítulo I
Disposiciones generales

Artículo 1°.- *Objeto.* Establecer los criterios y directrices para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá D.C., con diseño enfocado en la accesibilidad universal, la promoción de la caminabilidad y la movilidad sostenible, y en la construcción de infraestructura peatonal segura para mujeres, niños y niñas.

Artículo 2°.- *Definiciones.* Para efectos de la aplicación del presente Decreto, además de las disposiciones contenidas en las normas nacionales y distritales, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

2.1. Caminabilidad. Atributo encaminado a garantizar que el entorno construido es favorable para la presencia y desplazamiento de personas a pie sin ayuda o con algún tipo de apoyo, por ejemplo, bastón, muletas, caminador, silla de ruedas.

2.2. Demolición. Proceso programado mediante el cual se procede a derribar o destruir de manera planificada los elementos de una estructura que no puedan ser reutilizados.

2.3. Desmonte. Proceso mediante el cual se desmantelan o desarman los elementos de una estructura que puedan ser reutilizados o instalados en otro sitio.

2.4. Desnivel. Cualquier diferencia de altura entre dos puntos en el espacio.

2.5. Entidad ejecutora. Entidad que por sus funciones definidas en la normativa

vigente le corresponde ejecutar el desmonte y/o demolición del puente peatonal.

2.6. Movilidad activa. Comprende aquellas formas de desplazamiento, en medios de transporte no motorizados, basados especialmente en la locomoción propia o el esfuerzo humano para su impulso, que incluye, pero no se limita a caminar, pedalear y patinar.

2.7. Paso a desnivel. Es un tipo de cruce peatonal, ciclista y/o de usuarios de micromovilidad que se desarrolla a nivel superior (puente peatonal, ciclo-puente) o inferior del terreno (deprimido, túnel). Es la alternativa elegida en vías en donde el cruce a nivel es riesgoso y complejo, donde técnicamente no es viable implementar un paso a nivel o es necesario el paso sobre cuerpos de agua, vías férreas u otro tipo de obstáculo.

2.8. Paso a desnivel adosado a puentes vehiculares. Circulación peatonal, ciclista y/o de usuarios de micromovilidad, segura, segregada y protegida, adosada al puente vehicular y anexa a las calzadas destinadas a circulación vehicular en puentes vehiculares, a través de andenes o cicloinfraestructura.

2.9. Paso a nivel. También llamado cruce a nivel, es la zona de la calzada, señalizada con demarcación y/o dispositivos, que indica el espacio destinado para el cruce seguro de peatones, ciclistas y/o usuarios de micromovilidad.

2.10. Paso semaforizado. También llamado cruce semaforizado, es un elemento del sistema de movilidad en el que los semáforos instalados regulan la circulación según la dirección a la cual los vehículos, peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad se dirigen.

2.11. Zonas residuales. Espacios que, en su mayoría, rematan con culatas de predios existentes, en donde previo al desmonte y/o demolición del puente peatonal, se localizaba el espacio peatonal circundante al puente.

Capítulo II
De la promoción de los pasos a nivel

Artículo 3º.- ***Promoción de los pasos a nivel.*** La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- y la/s Alcaldía/s Local/es correspondiente/s promoverán la construcción de pasos seguros a nivel de acuerdo con los análisis técnicos, garantizando la priorización de la seguridad e integridad de los peatones y de las personas con movilidad reducida, promoviendo los medios de transporte sostenibles, la accesibilidad universal, cuando las condiciones así lo permitan, mediante una infraestructura apropiada para las personas con movilidad reducida y en general reconociendo la obligación de ofrecer al peatón, al ciclista y al usuario de la micromovilidad alternativas seguras para el paso a nivel.

Artículo 4º.- ***Criterios para la conformación de pasos a nivel.*** Los pasos a nivel deberán contar con las siguientes características:

4.1. Reducir los conflictos entre actores viales y con elementos externos como tráfico vehicular y mobiliario urbano.

4.2. Ser accesibles a todos los peatones. En caso que exista red de cicloinfraestructura en el entorno inmediato, deberá ser accesible para ciclistas y usuarios de la micromovilidad.

4.3. Dar continuidad al trazado existente y/o proyectado, peatonal, de ciclistas y de usuarios de la micromovilidad.

4.4. Facilitar el acceso a puntos de atracción peatonal y conectar la red de infraestructura peatonal y de ciclistas.

4.5. Ser directos, legibles para el usuario y facilitar el recorrido de los peatones, ciclistas y usuarios de la micromovilidad, evitar obstáculos y minimizar las trayectorias que generan mayores distancias de recorridos.

4.6. Las dimensiones de los refugios peatonales, donde aplique, deberán considerar la demanda peatonal actual y proyectada. En el caso que exista red de cicloinfraestructura en el entorno inmediato, se deberá considerar la demanda de

ciclistas y usuarios de la micromovilidad actual y proyectada.

Parágrafo. Los pasos a nivel que prevean el cruce de usuarios de micromovilidad deberán incluir la señalización y dispositivos respectivos, de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente, para evitar conflicto con los peatones.

Capítulo III
Viabilidad para el reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel

Artículo 5º.- ***Criterios y metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel.*** Para determinar la viabilidad técnica de reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel se considerarán al menos los siguientes criterios de evaluación:

5.1. Ubicación.

5.2. Tipología de la red vial.

5.3. Uso del puente peatonal, dinámicas peatonales y contexto urbano.

5.4. Accesibilidad universal.

5.5. Siniestralidad vial (accidentalidad vial).

5.6. Condiciones de seguridad ciudadana (o seguridad personal).

La priorización del desmonte y/o demolición de los puentes peatonales se definirá con base en los criterios de evaluación anteriormente señalados, y atenderá, entre otras, a las siguientes condiciones:

5.7. Estado de condición del puente.

5.8. Impacto en la movilidad por la solución a nivel.

5.9 Condiciones especiales referidas en el artículo 8 del presente Decreto.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad con el apoyo del Instituto de Desarrollo Urbano, mediante acto administrativo y en un plazo no mayor a dos (2) meses, contados a

partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, expedirá la "Metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos peatonales a nivel" con los criterios de evaluación y los procedimientos respectivos, de que trata el presente artículo.

Artículo 6º.- ***Reemplazo gradual de puentes peatonales en el Distrito Capital.*** El desmonte y/o demolición gradual de puentes peatonales en el Distrito Capital se llevará a cabo mediante la ejecución de proyectos estructurados con base en la *"Metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos peatonales a nivel"*.

De conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 3 del Acuerdo Distrital 833 de 2022, el proyecto de desmonte y/o demolición elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad junto con el Instituto de Desarrollo Urbano, deberá ser publicado dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición de la metodología de que trata el artículo 5 del presente decreto.

Una vez ejecutado el proyecto de desmonte gradual de puentes peatonales para los primeros cinco (5) años de que trata este artículo, la Secretaría Distrital de Movilidad junto con el Instituto de Desarrollo Urbano, publicarán y ejecutarán un nuevo proyecto que se actualizará al menos cada cuatro (4) años y que debe estar articulado con el componente programático de cada Plan Distrital de Desarrollo.

Parágrafo 1. En el proyecto de desmonte y/o demolición de puentes peatonales gradual para los próximos cinco (5) años se priorizarán aquellos donde la solución sea un paso peatonal semaforizado.

Parágrafo 2. La disponibilidad presupuestal para la ejecución de los proyectos de desmonte y/o demolición establecidos en este artículo, será gestionada por las entidades distritales a cargo de la labor, en la construcción del anteproyecto de presupuesto, con base en las evaluaciones técnicas que se adelanten al último proyecto ejecutado. Se podrá recibir financiación por parte de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales u organismos multilaterales, con atención a la normativa vigente aplicable.

Artículo 7º.- ***Socialización con la comunidad.*** De acuerdo con el cronograma de ejecución

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

de reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel establecido en el Proyecto de Desmonte y/o Demolición, la Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con la Secretaría Distrital de Gobierno y las demás entidades responsables y corresponsables en la materia, deberá realizar la socialización con la comunidad vecina al puente peatonal objeto de reemplazo, a la cual se le presentarán los criterios técnicos, la propuesta de solución a nivel y demás acciones necesarias para la implementación del paso seguro. Las características y detalles del proceso de socialización con la comunidad quedarán reglamentados en la *"Metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos peatonales a nivel"* establecida en el artículo 5 del presente decreto.

Artículo 8º.- *Condiciones especiales.* Se consideran condiciones especiales los puentes peatonales que se encuentren en al menos uno de los siguientes casos:

8.1. Puentes peatonales producto de proyectos de valorización.

8.2. Puentes peatonales que conecten espacio público con privado o espacios privados.

8.3. Puentes peatonales construidos en cumplimiento de los compromisos suscritos en el marco de estudios de tránsito aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad o en cumplimiento de cargas u obligaciones urbanísticas en el marco de instrumentos de planeación.

8.4. Pasos peatonales que hacen parte de la estructura del puente vehicular.

8.5. Puentes peatonales integrados al servicio del Sistema de Transporte Masivo, que hayan sido construidos para acceso a las estaciones del Sistema, porque la implementación del cruce a nivel afectaba los tiempos de operación.

8.6. Puentes peatonales ejecutados para proteger elementos de la estructura ecológica principal del Distrito Capital.

8.7. Puentes peatonales localizados sobre cuerpos de agua.

8.8. Puentes peatonales que fueron construidos en cumplimiento de una decisión

judicial.

8.9. Puentes peatonales con garantías vigentes.

8.10. Puentes peatonales considerados patrimonio cultural.

8.11. En vías férreas, mientras esté vigente el artículo 4 de la Ley 146 de 1963 y/o si la autoridad competente no autoriza la construcción de un paso a nivel.

Parágrafo 1. Los puentes peatonales existentes al momento de adopción del Acuerdo Distrital 833 de 2022 y que se encuentren en alguna de las condiciones especiales enunciadas en el presente artículo, no harán parte del proyecto de desmonte para los primeros cinco (5) años de que trata el parágrafo 2 del artículo 3 del Acuerdo Distrital 833 de 2022. Sin embargo, podrán ser parte de los nuevos proyectos que se actualicen al menos cada cuatro (4) años mencionados en el artículo 6 del presente decreto, siempre y cuando sea viable técnicamente su reemplazo y se obtengan todas las aprobaciones necesarias.

Para tal efecto, la entidad interesada realizará todas las consultas con las autoridades competentes y/o con los generadores que dieron origen al puente peatonal que se encuentra dentro de algunas de las condiciones listadas, con el fin de determinar la viabilidad de su reemplazo por un paso a nivel.

Parágrafo 2. De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Acuerdo Distrital 833 de 2022, para los casos en que no sea posible el reemplazo de puentes peatonales con cruces seguros a nivel, la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano, la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s) y las demás entidades pertinentes desarrollarán los estudios que permitan evidenciar alternativas claras que garanticen la accesibilidad universal, la seguridad y la integridad de los peatones y de los demás actores de movilidad individual sostenible, cuando las condiciones de infraestructura así lo permitan, evitando mayores distancias de recorrido.

Artículo 9°.- ***Ejecución del reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel.*** El proyecto de desmonte y/o demolición de puentes peatonales gradual deberán considerar como mínimo los siguientes procedimientos:

9.1. Elaboración de estudios y diseños. Previo al desmonte y/o demolición del puente peatonal se deberá definir la ubicación específica del paso a nivel a través de análisis técnicos elaborados por la Secretaría Distrital de Movilidad, quien determinará si consistirá en un paso semaforizado o paso con medidas de tráfico calmado.

Una vez se defina la ubicación y el tipo de solución, la entidad ejecutora del desmonte y/o demolición, elaborará los diseños urbanísticos, geométricos y aquellos complementarios que se requieran para la solución integral del espacio público y del paso a nivel, para posterior remisión a la Secretaría Distrital de Movilidad.

A partir de los planos de diseño, la Secretaría Distrital de Movilidad elaborará los diseños de semaforización y señalización respectivos del paso a nivel.

Cuando del retiro del puente peatonal resulten espacios residuales, la entidad ejecutora determinará y desarrollará en los planos de diseño, la propuesta de uso y destinación de estas áreas, de conformidad con las políticas de espacio público para la ciudad, dando prelación a la incorporación de arborización, mobiliario, y medidas de ecourbanismo y construcción sostenible que permitan conformar espacios de permanencia.

9.2 Socialización durante la ejecución del reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel y obras complementarias. Adicional al proceso de socialización con la comunidad establecido en el artículo 7 del presente decreto, la entidad ejecutora competente con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad deberá establecer los canales de atención a la ciudadanía, con el objetivo de establecer comunicación efectiva con la comunidad vecina del proyecto durante su ejecución.

9.3 Autorizaciones y permisos. Previo a la ejecución de las actividades para el reemplazo del puente peatonal por un paso a nivel, la entidad ejecutora deberá gestionar con las entidades competentes los permisos y autorizaciones necesarios para el desmonte y/o demolición de la estructura, ejecución de las obras nuevas y disposición final de los residuos sólidos, incluyendo aquellos ante la autoridad ambiental competente para el adecuado desarrollo de los proyectos.

Para cada desmonte y/o demolición de puente peatonal, la entidad ejecutora deberá radicar ante la Secretaría Distrital de Movilidad el plan de manejo de tránsito para su respectiva revisión y aprobación, el cual estará determinado por el concepto técnico para Gestionar Planes de Manejo de Tránsito por Obras de dicha entidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad prestará acompañamiento y apoyo permanente a la entidad ejecutora durante el proceso de revisión y aprobación del respectivo plan de manejo de tránsito.

9.4 Ejecución del retiro del puente peatonal y gestión de residuos. La entidad ejecutora realizará el desmonte y/o demolición de los puentes peatonales incluidos en el proyecto de desmonte de puentes peatonales gradual vigente. Todos los puentes peatonales objeto de retiro deberán contar con la gestión de residuos de construcción y demolición conforme a los lineamientos establecidos en la normatividad vigente aplicable a este tema y aquellas que se modifiquen o sustituyan. Se podrán reutilizar o relocalizar algunas estructuras de acuerdo con los análisis técnicos, y las consultas y aprobaciones por las autoridades competentes.

La entidad ejecutora deberá comunicar del desmonte a las posibles entidades interesadas en la reutilización de este tipo de estructuras. En caso de interés, la entidad interesada estará a cargo del traslado y almacenamiento de las estructuras del puente desmontado, así como de la gestión de permisos y autorizaciones requeridas por parte de las autoridades competentes para su posterior reutilización.

En caso de no existir propuestas para su reutilización o relocalización, la entidad ejecutora del desmonte y/o demolición del puente peatonal respectivo podrá disponer de los materiales sobrantes, previa autorización de la entidad que dispuso de los recursos para su ejecución.

Asimismo, antes del inicio de las actividades de desmonte y/o demolición del puente peatonal la entidad ejecutora competente deberá garantizar la operación del paso a nivel, de tal manera que durante todo el tiempo del proyecto se ofrezca una solución de paso peatonal seguro.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

9.5 Adecuación del espacio público y ejecución de obras nuevas. Las obras del espacio público adyacente al puente peatonal retirado requeridas para la operación del paso a nivel, las obras para la instalación y puesta en operación de la intersección semaforizada y aquellas obras adicionales que requieran la adecuación de redes secas y redes húmedas, se realizarán en forma coordinada con la entidad distrital o la empresa de servicios públicos correspondiente.

La entrega de los planos récord de la solución integral de espacio público y paso a nivel deberá realizarse a la entidad competente con el fin de incorporarlo dentro de la cartografía de inventario y en los planes de mantenimiento.

La entidad ejecutora, con el acompañamiento técnico de la Secretaría Distrital de Movilidad, implementará la señalización vertical y horizontal prevista en los diseños, incluyendo los dispositivos de pacificación para el paso seguro a nivel, cuando aplique.

Cuando la solución a nivel consista en la implementación de un paso semafórico, la Secretaría Distrital de Movilidad instalará el mobiliario, los equipos y el cableado para garantizar la operación del control semafórico, de acuerdo con los diseños.

9.6 Sensibilización, cultura ciudadana y pedagogía. Durante el proceso de desmonte y/o demolición del puente peatonal y para la entrada en operación de la solución definitiva a nivel, la Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con la Secretaría Distrital de Gobierno y las demás entidades responsables y corresponsables en la materia, realizará acciones de comunicación, pedagogía y sensibilización con la comunidad, orientadas hacia el buen uso de la infraestructura y del espacio público que permita a todos los actores de la vía, principalmente peatones y ciclistas, conocer el adecuado uso de los cruces seguros a nivel.

Capítulo V
Disposiciones finales

Artículo 10°.- ***Vigencia.*** El presente decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Distrital.

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

"Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones"

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

JOSÉ DAVID RIVEROS NAMEN
Secretario Distrital de Gobierno

DEYANIRA CONSUELO AVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

Proyectó: Pablo Sergio Velandia Pulido - Subdirección de Infraestructura. Secretaría Distrital de Movilidad
Adriana Patricia Escobar Alba - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad
Revisó: Diego Andrés Suárez Gómez - Subdirector de Infraestructura. Secretaría Distrital de Movilidad
Óscar Mauricio Velásquez Bobadilla - Subdirector de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad
Susana Morales Pinilla - Directora de Planeación para la Movilidad. Secretaría Distrital de Movilidad
María Angélica Bejarano Puello - Dirección de Normatividad y Conceptos. Secretaría Distrital de Movilidad
Natalia Catalina Cogollo Uyabán - Directora de Normatividad y Conceptos. Secretaría Distrital de Movilidad
Dilson Javier Romero Velandia- Jefe Oficina de Seguridad Vial. Secretaría Distrital de Movilidad
Jenny Abril Forero - Asesora Despacho. Secretaría Distrital de Movilidad
Luis Enrique Cortés Fandiño. Subdirección General Jurídica. Instituto de Desarrollo Urbano
Gustavo Montaño Rodríguez - Director Técnico de Administración de Infraestructura. Instituto de Desarrollo Urbano
Aprobó: Susana Morales Pinilla - Subsecretaria de Política de la Movilidad (E). Secretaría Distrital de Movilidad
Paulo Andrés Rincón Garay - Subsecretario de Gestión Jurídica. Secretaría Distrital de Movilidad
Gian Carlo Suescún Sanabria - Subdirector General Jurídico. Instituto de Desarrollo Urbano
José Félix Gómez Pantoja – Subdirector General de Desarrollo Urbano. Instituto de Desarrollo Urbano
Diego Sánchez Fonseca - Director General. Instituto de Desarrollo Urbano
Karina Paola Gómez Bernal - Directora Jurídica. Secretaría Distrital de Gobierno

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

DECRETO Nº 492
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C. y se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

EL/LA ALCALDE/SA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades legales y constitucionales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1 y 4 del artículo 38 del Decreto-Ley 1421 de 1993, los literales d) y e) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el literal a) del artículo 2.2.5.1.6.4 del Decreto Nacional 1076 de 2015, y el parágrafo 1 del artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 8 de la Constitución Política le impone al Estado y a las personas la obligación de proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Que el artículo 79 ídem establece que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y que la ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlos. Así mismo, señala que es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Que el artículo 80 ibídem prevé que corresponde al Estado planificar el manejo y el aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución; así como, prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Que el numeral 8 del artículo 95 ejusdem, indica que es deber de la persona y del ciudadano cumplir la Constitución y las leyes, y especialmente proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Que el numeral 6° del artículo 1° de la Ley 99 de 1993, "*Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones*", establece como uno de los principios generales del ambiente la aplicación del principio de precaución conforme al cual, en la formulación de las políticas ambientales las autoridades ambientales, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberán utilizar como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.

Que así mismo, el numeral 12 del referido artículo ídem establece que *"El manejo ambiental del país, conforme a la Constitución Nacional, será descentralizado, democrático y participativo"*.

Que los artículos 65 y 66 ejusdem legitiman a la Secretaría Distrital de Ambiente para ejercer la función de máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción, de acuerdo con las normas de carácter superior y conforme a los criterios y directrices trazadas por el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Que el artículo 76 de la Ley 715 de 2001, *"Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Polítca y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros*", determina que corresponde a los municipios, directa o indirectamente, con recursos propios, del Sistema General de Participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especial, en materia ambiental, *"Tomar las medidas necesarias para el control, la preservación y la defensa del medio ambiente en el municipio, en coordinación con las corporaciones autónomas regionales"* y *"Promover, participar y ejecutar programas y políticas para mantener el ambiente sano."*

Que el artículo 1° de la Ley 1083 de 2006, "*Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones*", estableció que

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

los municipios y distritos que adopten un plan de ordenamiento territorial formularán, adoptarán e implementarán planes de movilidad segura y sostenible.

Que el artículo 2 ídem, en los literales d) y e), establece que los planes de movilidad adoptados por las ciudades deberán:

> *"(...) d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;*
>
> *e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios; (...)"*

Que el artículo 8 ibídem establece que cuando *"(...) la autoridad ambiental competente declare en un área determinada de un distrito o municipio con plan de ordenamiento territorial, el nivel de prevención, alerta o emergencia, restringirá o prohibirá inmediatamente, y durante el período de tiempo estrictamente necesario, la circulación de vehículos de transporte público o privado que no funcionen con combustibles limpios en el área objeto de la declaración, salvo que sea manifiesto que las fuentes móviles no tienen incidencia relevante en el respectivo episodio ambiental.(...)".*

Que mediante la Ley 1844 de 2017, "*Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia*", se aprobó el Acuerdo de París, con el objeto de reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Que la Ley 1931 de 2018, "*Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático*", definió las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la Nación, Departamentos, Municipios, Distritos, Áreas Metropolitanas y Autoridades Ambientales principalmente en las acciones de adaptación al cambio climático y la mitigación de gases efecto invernadero.

Que el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, *"Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022, pacto por Colombia, pacto por la equidad"*, señaló que los planes de movilidad sostenible y segura que corresponde formular a los municipios y distritos deben enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Que la Ley 1972 de 2019, *"Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones"*, tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de un ambiente sano.

Que la Ley 2169 de 2021, *"Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones"*, establece tanto las metas como las medidas mínimas que le permitirán al país lograr la carbono neutralidad, el desarrollo bajo en carbono y la resiliencia climática en el corto, mediano y largo plazo, articulándose y permitiendo el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el país en el marco de las diferentes agendas de desarrollo sostenible, incluyendo la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París, la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC), entre otras.

Que de acuerdo con el parágrafo primero del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, *"Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989"*, los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros con que deben contar los sistemas de transporte público de pasajeros

susceptibles de cofinanciación por parte de la Nación, deberán *"realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia"*.

Que el Decreto Nacional 2972 de 2010, creó la Comisión Técnica Nacional Intersectorial para la Salud Ambiental, Conasa, cuyo objeto es coordinar y orientar el diseño, formulación, seguimiento y verificación de la implementación de la Política Integral de Salud Ambiental PISA.

Que el Decreto Nacional 280 de 2015, *"Por el cual se crea la Comisión Interinstitucional de Alto Nivel para el alistamiento y la efectiva implementación de la Agenda de Desarrollo Post 2015 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS"*, establece que la Comisión ODS tendrá, entre otros, el objetivo de llevar a cabo el *"(...) alistamiento y la efectiva implementación de los ODS a través de políticas públicas, planes, acciones y programas, con planificación prospectiva, y el monitoreo, seguimiento y evaluación de estos objetivos, con sus respectivas metas"*, garantizando que el Gobierno Nacional -como Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)_- cumpla con los compromisos establecidos por la Resolución A/RES/70/1 de la ONU, por medio de la cual la Asamblea General aprobó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Que el Decreto Nacional 1076 de 2015, "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible*", y sus modificaciones compiló, entre otros, el Decreto 948 de 1995, el cual contiene el reglamento de prevención y control de la contaminación atmosférica y protección de la calidad del aire.

Que el artículo 2.2.5.1.2.11 ídem, en relación con las emisiones permisibles, señala que toda descarga o emisión de contaminantes a la atmósfera sólo podrá efectuarse dentro de los límites permisibles y en las condiciones señaladas por la ley y los reglamentos.

Que en los literales b), f) y g) del artículo 2.2.5.1.6.4. ibídem, establecen que corresponde a los Municipios y Distritos en relación con la prevención y control de la contaminación del aire:

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

"*(...) b) Dictar medidas restrictivas de emisión de contaminantes a la atmósfera, cuando las circunstancias así lo exijan y ante la ocurrencia de episodios que impongan la declaratoria, en el municipio o distrito, de niveles de prevención, alerta o emergencia; (...)*

f) Ejercer funciones de control y vigilancia municipal o distrital de los fenómenos de contaminación atmosférica e imponer las medidas correctivas que en cada caso correspondan;

g) Imponer, a prevención de las demás autoridades competentes, las medidas preventivas y sanciones que sean del caso por la infracción a las normas de emisión por fuentes móviles en el respectivo municipio o distrito, o por aquellas en que incurran dentro de su jurisdicción (...)"

Que por su parte el artículo 2.2.5.1.10.4 ejusdem clasificó las áreas fuentes de contaminación en zonas urbanas o rurales del territorio nacional, según la cantidad y características de las emisiones y el grado de concentración de contaminantes en el aire, a partir de mediciones históricas con que cuente la autoridad ambiental, con el fin de adelantar los programas localizados de reducción de la contaminación atmosférica, para el efecto estableció cuatro niveles a saber: Clase I-Áreas de contaminación alta; Clase II-Áreas de contaminación media; Clase III-Áreas de contaminación moderada; y Clase IV-Áreas de contaminación marginal.

Que la Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, "*Por la cual se adopta la norma de calidad del aire y se dictan otras disposiciones*", establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión y adopta disposiciones para la gestión del recurso aire en el territorio nacional, con el objeto de garantizar un ambiente sano y minimizar el riesgo sobre la salud humana que pueda ser causado por la exposición a los contaminantes en la atmósfera.

Que el artículo 3 ídem establece los niveles máximos permisibles a condiciones de referencia para contaminantes, criterios que regirán a partir del 1° de enero del año 2030.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Que el artículo 15 ibídem establece que, de acuerdo con las mediciones de calidad del aire que hayan clasificado una zona como área fuente de contaminación, las autoridades ambientales competentes en el área de su jurisdicción deberán elaborar un programa de reducción de la contaminación, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos.

Que el artículo 16 ejusdem especifica la metodología de cálculo para la clasificación de las clases de áreas fuente de contaminación.

Que el literal c) del artículo 103 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, "*Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones*", señala como función básica de la Secretaría Distrital de Ambiente, la de: *"...Ejercer la autoridad ambiental en el Distrito Capital, en cumplimiento de las funciones asignadas por el ordenamiento jurídico vigente, a las autoridades competentes en la materia".*

Que el artículo 9° del Acuerdo Distrital 761 de 2020, "*Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 - Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*", señala que el Plan Distrital de Desarrollo se organiza en torno a cinco propósitos que se cumplen a través de 30 logros de ciudad, mediante la articulación de acciones materializadas en los siguientes programas:

> "*1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política (...)*
> *2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática (...)*
> *3. Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación (...).*

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

> *4. Hacer de Bogotá – Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible (...).*
> *5. Construir Bogotá – Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente (...)*".

Que de acuerdo con el artículo 17 ídem el plan de desarrollo enfoca el nuevo ordenamiento territorial a la inclusión y la democracia, bajo los siguientes principios:

> "*1. Todas las decisiones relacionadas con la aplicación de normas urbanísticas conducirán a reducir los posibles riesgos por efectos de la crisis climática.*
> *2. La ocupación del territorio distrital se enlazará con la región para fortalecer las dinámicas rurales, ambientales y urbanas, alineadas no solamente al POT, sino a documentos de política como la misión rural y el sistema de ciudades, así como a las determinantes de superior jerarquía del artículo 10 de la Ley 388 de 1997.*
> *3. Garantizar la participación ciudadana continua, permanente y decisoria en la construcción del Plan de Ordenamiento Territorial, en cumplimiento de los mandatos constitucionales contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, bajo el cumplimiento de los mandatos contenidos en los artículos 2 y 79 de la Constitución Política de Colombia y en todas las leyes y normas referentes*".

Que el artículo 2 del Decreto Distrital 503 de 2011, *"Por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente para el Distrito Capital"*, define la participación ciudadana en los siguientes términos: *"Entiéndase la participación ciudadana como el derecho al ejercicio pleno del poder de las personas que en condición de sujetos sociales y políticos, y de manera individual o colectiva transforman e inciden en la esfera pública en función del bien general y el cumplimiento de los derechos civiles, políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales, mediante procesos de diálogo, deliberación y concertación entre actores sociales e institucionales, para materializar las políticas públicas, bajo los principios de dignidad humana, equidad, diversidad, incidencia. La participación se realizará sin discriminación por situación de discapacidad, ciclo vital, sexual, política, económica, étnica, cultural, o de cualquier otra índole"*.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Que el artículo 3° ídem establece los "*Principios de la Política Pública Distrital de Participación Incidente*" y los define como "(…) *las reglas y normas de conducta que orientan y soportan el actuar de la Administración y de la ciudadanía para la garantía y el ejercicio del derecho a la participación*". Estos principios son: dignidad humana, equidad, diversidad, solidaridad, autonomía, deliberación, incidencia, corresponsabilidad, territorialidad, titularidad y efectividad de los derechos, transparencia.

Que el artículo 1° del Decreto Distrital 575 del 14 de diciembre del 2011, "*Por medio del cual se reglamenta la organización y conformación de las Comisiones Ambientales Locales*", establece que "(…) *en cada una de las localidades del Distrito Capital funcionará una Comisión Ambiental Local (CAL) en los términos del presente Decreto, conformada por representantes de (SIC) del sector público y representantes de las comunidades*", y que "*esta Comisión es la instancia de coordinación que articulará las acciones de los actores estratégicos de la localidad hacia el fortalecimiento de la gestión ambiental local, bajo el principio de sostenibilidad, buscando el mejoramiento de las condiciones ambientales y, por lo tanto, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes*".

Que de conformidad con el artículo 7° del Decreto Distrital 596 de 2011, *"Por medio del cual se adopta la Política Pública de Salud Ambiental para Bogotá 2011- 2023"*, se desarrollaron las líneas de intervención de la Política Distrital de Salud Ambiental, dentro de las cuales se encuentran (i) la línea de Aire, Ruido y Radiación Electromagnética, para mejorar la calidad de vida y la salud de los/as habitantes, previniendo y controlando los contaminantes y promoviendo hábitos de vida saludable, (ii) la línea de intervención de cambio climático, para definir y desarrollar procesos articulados de respuesta interinstitucional e intersectorial en salud ambiental, para la mitigación y adaptación a los fenómenos asociados a la variabilidad y cambio climático, y (iii) la línea de intervención de hábitat, espacio público y movilidad, para contribuir al mejoramiento de las condiciones de calidad de vida y salud de las personas, a través del uso del espacio físico y el entorno, la prevención de la enfermedad y la promoción de salud ante problemáticas ambientales.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Que mediante el Decreto Distrital 623 de 2011, "*Por medio del cual se clasifican las áreas-fuente de contaminación ambiental Clase I, II y III de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*", se estableció la clasificación de las áreas-fuente de contaminación ambiental Clase I, II y III, y se adoptaron medidas necesarias para la reducción de la contaminación por fuentes fijas en el Distrito Capital.

Que con el numeral 9° del artículo 8° del Decreto Distrital 546 de 2007, se creó la Comisión Intersectorial para la Protección, la Sostenibilidad y la Salud Ambiental del Distrito Capital - CIPSSA", la cual funciona a través de mesas de trabajo, entre otras, la Mesa de Salud Ambiental.

Que en la Mesa de Salud Ambiental se cumple con la función de "c) Realizar seguimiento a los avances en la aplicación de los instrumentos de planeación ambiental del Distrito Capital, entre los que se encuentran: las Políticas Públicas Ambientales, el Plan de Acción Cuatrienal Ambiental - PACA - el Plan Institucional de Gestión Ambiental –PIGA y el Plan Ambiental Local – PAL, y el componente ambiental del: Plan de Ordenamiento Territorial - POT, Plan de Desarrollo Distrital - PDD, planes de Manejo de áreas protegidas Distritales - PMA, Plan de Manejo y Orden".

Que en sesión extraordinaria del 21 de octubre de 2022, la CIPSSA consideró procedente incluir la socialización y articulación de las acciones interinstitucionales de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) como parte del seguimiento a los referidos instrumentos de planeación ambiental.

Que el Decreto Distrital 332 de 2021, "*Por medio del cual se adopta el Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030 - Plan Aire*", reglamenta la prevención, gestión, control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire y la salud en la ciudad, mediante la adopción del Plan Estratégico para la gestión integral de la Calidad del Aire en Bogotá 2030 "*Plan Aire*", el cual constituye un "(…) instrumento de planeación que define las acciones que la ciudad debe abordar para reducir las emisiones contaminantes al aire y alcanzar los niveles de calidad del aire establecidos en la Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Objetivo Intermedio III de la Organización Mundial de la Salud." Así mismo, aporta a la mejora de la calidad de vida, salud y competitividad en el Distrito Capital, e integra principios envolventes como la gobernanza, la visión regional de la problemática, el relacionamiento con el cambio climático, el crecimiento verde y la eficiencia energética.

Que de acuerdo con el artículo 5 del referido Decreto Distrital 332 de 2021, la estructura del Plan Aire tiene "(…) alcances (sectorial y transversal) y sectores y líneas de acción (Tabla 1), de los cuales se desprende una serie de planes, programas, proyectos, estrategias o acciones (…)". En el marco del *"Plan Aire"*, se contemplan los proyectos de territorio específicamente el proyecto 21, denominado "*La calidad del aire como determinante ambiental en el ordenamiento territorial"* cuyo objeto es el de implementar las ZUMA en la ciudad de Bogotá articuladas con las disposiciones de ordenamiento territorial; en él se establecieron acciones necesarias para reducir la concentración de contaminantes atmosféricos en la ciudad, incluyendo acciones de gestión en sectores como transporte, industria, territorio y proyectos de gestión transversal como gobernanza y articulación con la gestión del cambio climático en la ciudad.

Que la tabla 1 del mencionado artículo 5 ídem prevé dentro de la estructura del *"Plan Aire"*, incluyendo el alcance transversal sobre *"Gobernanza y ciencia ciudadana"*, que a su vez en la Tabla 2, sobre los Sectores, Líneas de acción y proyectos, incluye el proyecto 42 *"Desarrollo de la estrategia de gobernanza en calidad del aire"*; el cual contempla la acción específica *"Participación para la co-creación"*, correspondiente al numeral 3.4.1 del "*Plan de acción para la gobernanza del aire"* del documento técnico del Plan Aire, que a su vez incluye la acción 3.4.1.2 "*Mesa Permanente por la Calidad del Aire en la ciudad de Bogotá"*, como espacio de gobernanza en el que representantes de la academia, del sector privado, de la sociedad civil y de la Administración Distrital, al igual que otros actores invitados, podrán generar articulación y aportes en el marco de la participación, co-creación, discusión, investigación y aprendizajes a todas las acciones que se definan implementar en el territorio.

Que el artículo 9 del Decreto Distrital 555 de 2021, "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*" define las Unidades de

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Planeamiento Local - UPL como elementos locales del modelo de ocupación territorial, con los que se *"(...) busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas (SIC) y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garanticen condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos"*.

Que mediante el artículo 120 ídem se adoptaron las ZUMA como "(…) *áreas determinadas del territorio donde se concentran acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire y mitigar las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo en salud de las personas frente a la contaminación atmosférica* (…)", cuya clasificación, delimitación y actualización corresponde reglamentar al Gobierno Distrital.

Que de acuerdo con el parágrafo 2 del mencionado artículo 120 ibídem *"En las ZUMA se podrán incluir acciones relacionadas con la transformación cultural y gobernanza, salud pública, infraestructura, servicios urbanos, cobertura vegetal, mantenimiento de malla vial, gestión de la exposición a la contaminación y movilidad*"; y en virtud de lo dispuesto en el parágrafo 3 de esta misma disposición **"***La clasificación de las áreas declaradas como ZUMA podrá actualizarse de acuerdo con el comportamiento promedio anual de las concentraciones de los contaminantes atmosféricos en la ciudad"*.

Que el numeral 6 del artículo 160 ejusdem establece que los Corredores Verdes deben articularse con las ZUMA, que hacen parte estrategias para la conectividad de la Estructura Ecológica Principal, con el objetivo de *"Contribuir al aumento de los viajes cero emisiones, a través de la promoción del uso de vehículos y modos de transporte de cero y bajas emisiones (...)"*.

Que el artículo 478 del Decreto 555 de 2021, establece que las actuaciones estratégicas - AE *"(...) son intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. (...) Además, las AE son un instrumento de planeación de segundo nivel en el*

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

marco del presente Plan", las cuales podrán articularse con las ZUMA, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 120.

Que la Resolución 2210 del 23 de diciembre del 2021, *"Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital",* expedida por la Secretaría Distrital de Planeación, adopta la "*metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital*" y establece que debe ser implementada por las entidades distritales, las Alcaldías Locales y los organismos de la Administración Distrital.

Que la Resolución Conjunta 868 de 2021, expedida por las Secretarías Distritales de Salud y de Ambiente, estableció *"(...) el nuevo Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud (IBOCA) para la gestión conjunta del riesgo de deterioro del ambiente y de la salud humana"*, como un instrumento para comunicar de forma articulada el estado de la calidad del aire y el nivel de riesgo de deterioro de la salud humana por contaminación atmosférica, y en consecuencia define y orienta la activación de alertas y emergencias por contaminación del aire en la ciudad, así como la articulación de medidas ciudadanas e institucionales destinadas a la protección del ambiente de la ciudad y de la salud y calidad de vida de sus habitantes.

Que mediante el documento CONPES 3344 de 2005 se fijaron los lineamientos para la formulación de la política de prevención y control de la contaminación del aire.

Que por su parte, el CONPES 3550 de 2008 establece los lineamientos para la formulación de una Política Integral de Salud Ambiental con énfasis en los componentes de calidad de aire, calidad de agua y seguridad química, con el fin último de contribuir bajo un enfoque integral al mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar de la población colombiana.

Que a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el país tiene el reto de avanzar sobre metas concretas y consolidar avances en materia de pobreza, educación y protección del medio ambiente, entre otros, consignados en el CONPES 3918 de 2018, por medio del cual

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

se establece la estrategia para la implementación de los ODS en Colombia y las respectivas metas. Orientado a ello, se identificaron los siguientes ODS relacionados -directa e indirectamente- con los objetivos de las ZUMA: 3 (salud y bienestar), 7 (energía asequible y no contaminante), 11 (ciudades y comunidades sostenibles) y 13 (acción por el clima).

Que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Departamento Nacional de Planeación definieron la Política para el Mejoramiento de la Calidad de Aire en el CONPES 3943 de 2018, la cual tiene como objetivo general reducir la concentración de contaminantes que afectan la salud y el ambiente, estableciendo acciones para el mejoramiento de la calidad del combustible, la adopción de nuevos límites de emisión en vehículos nuevos, y el fortalecimiento de la gobernanza, además del impulso de una estrategia de incorporación de tecnologías de cero y bajas emisiones.

Que de acuerdo con el referido documento CONPES la Política para el Mejoramiento de la Calidad de Aire tiene como objetivos específicos: 1. Reducir las emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles, 2. Reducir las emisiones contaminantes al aire proveniente de fuentes fijas y 3. Mejorar las estrategias de prevención, reducción y control de la contaminación del aire. Estos objetivos específicos definen las líneas de acción que aportan a la estructura del plan de acción correspondiente con actividades y responsables.

Que el documento CONPES 3991 de 2020, *"Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional"*, cuyo objetivo específico es: *"Fortalecer la calidad de la movilidad integral a partir de la reducción de las principales externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, siniestralidad vial y congestión) con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las ciudades"*, establece en su plan de acción y seguimiento el *"Incentivo a la movilidad activa"*, la *"Generación de criterios de calidad en beneficio de los usuarios y la ciudadanía"*, el *"Uso eficiente del transporte motorizado particular"* y el *"Fomento de sistemas inteligentes de transporte (SIT)"*.

Que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el año 2016 publicó la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono (ECDBC) como instrumento integral de la Política nacional de cambio climático, cuyo objetivo es desligar el crecimiento de las

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

emisiones de gases efecto invernadero (GEI) del crecimiento económico nacional para *"(i) identificar y valorar acciones que estarán encaminadas a evitar el crecimiento acelerado de las emisiones de GEI a medida que los sectores crecen, (ii) desarrollar planes de acción de mitigación en cada sector productivo del país, y (iii) crear o promover las herramientas para su implementación, incluyendo un sistema de monitoreo y reporte"*.

Que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el año 2019, formuló la Estrategia Nacional de Calidad del Aire, con el fin de mejorar su calidad con énfasis en la reducción de material particulado en áreas urbanas, garantizando así la protección del ambiente y la salud de la población colombiana.

Que la Guía de Calidad del Aire de la Organización Mundial de la Salud 2021 se define como una herramienta basada en pruebas que se pueden utilizar para la elaboración de leyes y políticas. El objetivo de estas directrices es proporcionar orientación para ayudar a que se reduzcan los niveles de contaminantes atmosféricos, con miras a disminuir la enorme carga para la salud que supone la exposición a la contaminación atmosférica en todo el mundo.

Que de acuerdo con el inciso segundo del artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021, las Secretarías Distritales de Ambiente, Movilidad y Planeación desarrollaron una metodología para el análisis de los niveles de contaminación, emisiones y riesgo en salud, así como la capacidad de intervención de las instituciones sobre el territorio, obteniendo como resultado la zona de Bosa-Apogeo como prioritaria para ser declarada como Zona Urbana por un Mejor Aire; teniendo en cuenta que el sector presenta un nivel significativo de emisiones de contaminantes atmosféricos que afectan la calidad del aire, así como un alto índice de vulnerabilidad socioeconómica, por lo que su declaratoria resulta prioritaria para el mejoramiento de la calidad del aire en esta zona de Bogotá.

Que en el marco de la cooperación entre la Alcaldía de Bogotá y UK Partnering for Accelerated Climate Transitions (UK-PACT), establecida a través del Acuerdo Skill-Share No. COL-011a-R, desarrollado entre febrero y diciembre de 2022, se llevó a cabo el estudio técnico para la definición de la hoja de ruta de las potenciales acciones/medidas por

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

desarrollarse en las ZUMA, considerando procesos de cambios transformacionales que aporten a la crisis climática y calidad del aire de la ciudad.

Que en el marco de la cooperación entre la Alcaldía de Bogotá y C40 Cities Climate Leadership Group, soportada bajo las Declaraciones C40 Clean Air Cities y C40 Green & Health Street firmadas por la ciudad, se llevaron a cabo los estudios técnicos necesarios para la definición del plan de monitoreo de calidad del aire de las ZUMA, la evaluación de factibilidad y hoja de ruta de las ZUMA a nivel general y de la ZUMA Bosa-Apogeo, la formulación y diseño de la estrategia de comunicaciones de la ZUMA Bosa-Apogeo, los cuales permitieron soportar para esta ZUMA el diagnóstico social, ambiental y de movilidad, así como el proceso de ambientación para su lanzamiento y el desarrollo del plan de monitoreo de calidad del aire.

Que se hace necesario expedir la reglamentación para la clasificación, delimitación y actualización de las ZUMA y las demás disposiciones requeridas para definir acciones intersectoriales tendientes a mejorar progresivamente la calidad del aire en áreas determinadas del Distrito Capital, y procurar la reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y el riesgo de afectaciones en la salud por causa de la contaminación atmosférica.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1º.- Objeto. El presente decreto tiene por objeto reglamentar la clasificación, delimitación, actualización y seguimiento de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en el Distrito Capital, así como declarar la ZUMA Bosa-Apogeo.

Artículo 2º.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente decreto aplican en el área urbana de Bogotá Distrito Capital.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Artículo 3º.- Documentos de soporte. Hacen parte integral del presente decreto el Anexo 1 "Documento Técnico de Soporte" y el Anexo 2 "Mapa de la ZUMA Bosa-Apogeo".

Artículo 4º.- Autoridades Distritales. La declaración, implementación y seguimiento de las ZUMA será liderada por la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, y el apoyo de las demás entidades del nivel central y descentralizado del Distrito Capital cuyas competencias se encuentren asociadas con los objetivos de las ZUMA, en virtud del principio de coordinación interinstitucional.

Artículo 5º.- Objetivo general de las ZUMA. Las ZUMA tienen como objetivo concentrar acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire de la zona urbana del Distrito Capital a través de la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo de afectaciones en la salud de las personas por causa de la exposición a estos.

Artículo 6º.- Objetivos específicos de las ZUMA. Las ZUMA tienen los siguientes objetivos específicos:

6.1 Consolidarse como un instrumento de focalización y articulación de acciones que contribuyan al desarrollo de los instrumentos de planeación del ordenamiento territorial, enfocándose en las que contribuyen al mejoramiento de la calidad del aire.

6.2 Aportar al cumplimiento de los objetivos intermedios y del valor meta definidos en la guía de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud en la ciudad, así como al logro de las metas 3.9, 7.3, 9.4 y 11.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos para Colombia.

6.3 Consolidar la gobernanza del aire en las ZUMA.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

6.4 Reducir progresivamente las emisiones de contaminantes atmosféricos de las fuentes móviles, fuentes fijas y de material resuspendido en las ZUMA y en la ciudad.

6.5 Contribuir a la acción climática de la ciudad, incluyendo acciones de mitigación, adaptación y transición energética.

6.6 Promover la investigación, desarrollo e innovación para definir e implementar acciones, procesos, métodos y tecnologías que contribuyan al mejoramiento progresivo de la calidad del aire, la transición energética y la calidad de vida de la población que habita o que tiene actividades cotidianas en las ZUMA.

Capítulo II
De las ZUMA

Artículo 7°.- Definición de polígonos de las ZUMA. Como requerimiento previo a la declaratoria de una ZUMA, la definición y delimitación del polígono de cada una de las ZUMA objeto de declaratoria será el resultado de aplicar la metodología de priorización de que trata el Anexo 1 que hace parte integral del presente decreto, que desarrolle como mínimo las siguientes etapas:

7.1. Etapa I. Evaluación ambiental

7.1.1. Análisis espacial de las zonas de la ciudad con mayor emisión de material particulado $PM_{2.5}$.

7.1.2. Análisis espacial de las zonas de la ciudad que presentan mayor concentración de material particulado $PM_{2.5}$.

7.2. Etapa II. Evaluación socioeconómica

7.2.1. Análisis espacial de las condiciones socioeconómicas, considerando:

7.2.1.1. Densidad poblacional.
7.2.1.2. Muertes asociadas a la calidad del aire.
7.2.1.3. Población no residente de la zona que tenga viajes cotidianos en ella.
7.2.1.4. Disponibilidad u oferta de equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado, como mínimo hospitales, jardines, colegios y hogares geriátricos.

7.2.2. Evaluación de la dimensión económica considerando al menos el Índice de Pobreza Multidimensional generado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

7.3. Etapa III. Delimitación

7.3.1. Evaluación de los límites administrativos del Distrito.
7.3.2. Evaluación de los límites establecidos en relación con las áreas-fuente de contaminación de Bogotá D.C.
7.3.3. Selección de zonas que cumplan con un mínimo de área determinado.

7.4. Etapa IV. Viabilidad técnica

7.4.1. Análisis espacial de proyectos estratégicos de movilidad.
7.4.2. Análisis espacial de proyectos estratégicos de fuentes fijas.
7.4.3. Análisis espacial de proyectos estratégicos de material particulado resuspendido.
7.4.4. Análisis espacial de otros proyectos ambientales y/o de planeación estratégica.
7.4.5. Evaluación de los proyectos o estrategias del contenido programático del POT y/o de los instrumentos de planeación de este mismo, que tengan potencial para el fortalecimiento y desarrollo de los objetivos de las ZUMA.

Artículo 8 °.- Requisitos adicionales previos a la declaratoria. Delimitado el polígono de una potencial ZUMA, y previo a su declaratoria, la Secretaría Distrital de Ambiente, en

coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y Planeación, deberá cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

8.1. Realizar un diagnóstico técnico sobre las condiciones actuales de ambiente y de movilidad de la zona, de acuerdo con los objetivos de la eventual ZUMA.

8.2. Realizar un diagnóstico social preliminar que identifique tanto los principales actores involucrados, incluyendo sus interrelaciones, sus necesidades y sus contribuciones actuales y potenciales frente a la estrategia ZUMA, como el enfoque poblacional, de género y diferencial.

8.3. Iniciar el proceso de ambientación para el lanzamiento y puesta en marcha de cada ZUMA.

8.4. Definir el plan de monitoreo de calidad del aire para efectos del seguimiento de las ZUMA, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 20 del presente decreto.

Artículo 9º.- Declaratoria de las ZUMA. La Administración Distrital, en cabeza de las Secretarías Distritales de Ambiente, Movilidad y Planeación, y las demás entidades que de acuerdo con su competencia se requieran, deberán declarar las ZUMA mediante acto administrativo conjunto, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4, 7 y 8 del presente decreto.

Artículo 10º.- Clasificación de las ZUMA. Las ZUMA se clasificarán en las siguientes etapas de acuerdo con la vocación y el tipo de acciones que deban desarrollarse para su implementación. Cada una de las zonas declaradas se clasificará como Zona de Reducción de Emisiones, y la transición entre ellas será consecutiva y automática, lo cual deberá comunicarse ampliamente a la ciudadanía.

10.1. **Zona de Reducción de Emisiones (ZRE):** En un plazo de un (1) año a partir de la declaración de la ZUMA, se consolidará la vocación de reducción de emisiones al completar los siguientes requerimientos:

10.1.1. Implementación de acciones para la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y para el cumplimiento de los demás objetivos de la ZUMA.

10.1.2. Elaboración del plan de acción propio de la ZUMA, que incluya todas las acciones estratégicas que permitan alcanzar los objetivos de las ZUMA en el plazo de la etapa ZBE, involucrando las que se estén implementando y puedan continuar. Lo anterior, mediante las acciones de planeación, articulación intersectorial y diálogo con los actores involucrados, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del presente decreto.

10.2. **Zona de Bajas Emisiones (ZBE):** Durante los seis (6) años siguientes a la terminación del plazo de ZRE se consolidará la vocación de bajas emisiones mediante la implementación, continuación e intensificación de las acciones estratégicas definidas en el plan de acción.

10.3. **Zona de Ultra-Bajas Emisiones (ZUBE):** A partir de la terminación del plazo de ZBE, se inicia la consolidación de la vocación de ultra-bajas emisiones mediante el desarrollo de los siguientes requerimientos:

10.3.1. Continuación y mantenimiento de las acciones contempladas en el plan de acción.

10.3.2. Fortalecimiento del modelo de gobernanza del aire de las ZUMA, durante los primeros dos años posteriores a la terminación del plazo de ZBE, articulando la apropiación cultural y ambiental de la ZUMA por parte de los diferentes actores involucrados.

10.3.3. Continuidad del seguimiento anual y articulación intersectorial para la definición y realización de las acciones adicionales que conlleven a perpetuar en el tiempo los objetivos de las ZUMA mediante las intervenciones misionales de todas las carteras sectoriales, según las disposiciones establecidas en los artículos 4, 16 y 20 del presente decreto

Artículo 11°.- Ampliación de las ZUMA. El polígono de cada una de las ZUMA podrá ser ampliado por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, para lo cual se deberá expedir un acto administrativo atendiendo las disposiciones establecidas en el artículo 9 del presente decreto.

Artículo 12°.- Continuidad de las ZUMA. Para la ejecución e implementación de este decreto, cada administración distrital deberá apropiar los recursos necesarios para la delimitación, declaración, implementación, operación y seguimiento de las ZUMA, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 al 11 del presente decreto y en el plan de implementación del Anexo 1.

Capítulo III
Gobernanza y gestión social

Artículo 13°.- Modelo de Gobernanza y Gestión Social de las ZUMA. La gobernanza del aire para las ZUMA se desarrollará considerando los requisitos señalados en el artículo 8 del presente decreto, integrando a los actores involucrados de las ZUMA y basándose en el desarrollo y articulación de las siguientes líneas de acción: (1) Participación ciudadana; (2) Comunicaciones y acceso a la información; (3) Pedagogía y Educación; y (4) Cultura ciudadana.

Parágrafo.- El desarrollo de la estrategia de gobernanza y gestión social deberá transversalizar y articular las acciones sectoriales definidas en el artículo 16 del presente decreto.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Artículo 14º.- Instancias y espacios para la gobernanza de las ZUMA. Para la planeación, implementación y evaluación de las ZUMA se contará con las siguientes instancias y espacios, según corresponda.

14.1. Instancia de coordinación interinstitucional. La socialización, seguimiento y articulación entre entidades del Distrito Capital, en relación con los avances generales en la implementación de una o varias ZUMA, se realizará en el marco de la Comisión Intersectorial para la Protección, la Sostenibilidad y la Salud Ambiental del Distrito Capital – CIPSSA.

14.2. Instancias de participación y gobernanza. Para el desarrollo de acciones de una ZUMA específica, de acuerdo con sus características propias, los procesos de participación y gobernanza podrán ser socializados y/o desarrollados en las Comisiones Ambientales Locales (CAL) y/o demás instancias o espacios de participación pertinentes a nivel distrital o existentes en las localidades en donde se ubique cada ZUMA.

14.3. Espacios de articulación institucional de escala regional. Para las acciones de las ZUMA que impliquen la participación, inversión o intervención de otras entidades territoriales, esquemas asociativos o autoridades ambientales que tengan impacto en los objetivos de las ZUMA, la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y Planeación, propiciarán y coordinarán mesas o espacios de trabajo para discutirlas y definirlas conjuntamente, sin perjuicio del cumplimiento de las competencias específicas de cada una de ellas.

Parágrafo.- De ser necesario, la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, propiciarán y acompañarán mesas de trabajo complementarias entre entidades específicas de la administración distrital para el desarrollo de acciones puntuales de las ZUMA, y garantizarán la articulación entre estas mesas, la CIPSSA y las instancias de participación y gobernanza.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Artículo 15°.- Participación ciudadana en las ZUMA. La participación ciudadana se adelantará en el marco de la Política Pública de Participación Incidente para el Distrito Capital.

Capítulo
IV
Acciones estratégicas y declaratoria

Artículo 16°.- Acciones estratégicas y responsables. Las entidades distritales del nivel central y descentralizado tendrán la obligación de planificar, implementar y hacer seguimiento a las acciones de sus carteras que contribuyan al cumplimiento de los objetivos de las ZUMA, enfocándose en las acciones del siguiente portafolio -pero sin limitarse a ellas- que respondan al contexto de cada una de las ZUMA que se declaren:

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
Ordenamiento territorial	1. Priorizar y articular las acciones de mitigación de impactos ambientales en las ZUMA y el control urbanístico estricto de las normas vigentes del Plan de Ordenamiento Territorial. 2. Promocionar entornos saludables alrededor de las redes, equipamientos y manzanas que contemplen servicios del Sistema del Cuidado, de Servicios Sociales. 3. Promocionar y articular las disposiciones y estrategias de ecourbanismo, construcción sostenible y gestión integral del hábitat orientadas a la reducción de la contaminación atmosférica y la acción climática.	Planeación; Movilidad; Gobierno; Hábitat

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	4. Articular las ZUMA con las acciones, proyectos, programas y estrategias de los diferentes instrumentos de planificación en el territorio. 5. Articular con los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) y las Actuaciones Estratégicas (AE) establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial. 6. Articular, integrar y conectar las ZUMA con corredores de movilidad que prioricen el uso de medios de transporte no motorizados y de tecnologías limpias, tales como los corredores verdes. 7. Articular con Proyectos Urbanos Integrales y/o de renovación urbana y/o Áreas de Integración Multimodal asociados a los corredores de transporte y que promuevan la multimodalidad. 8. Aumentar y mejorar la oferta de espacios públicos para el disfrute, parques distritales, parques reverdecidos, bosques urbanos, jardines ecológicos, plazoletas, calles completas, calles comerciales, huertas urbanas y periurbanas, corredores inteligentes de turismo, plazas de mercado, entre otros. 9. Aprovechar y mejorar los espacios públicos remanentes. 10. Mejorar equipamientos existentes y construir equipamientos nuevos. 11. Intervenir y restaurar edificaciones de bienes de interés cultural. 12. Generar conexiones de proximidad. 13. Fomentar la recuperación de cuerpos hídricos.	

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	14. Promover intervenciones de reactivación económica.	
Acción climática	1. Articular y fortalecer la implementación y seguimiento de medidas de mitigación de Gases de Efecto Invernadero y *black carbon*, de adaptación y resiliencia, y de transición y eficiencia energética en las ZUMA, en el marco de la política de acción climática de la ciudad.	Ambiente; Movilidad; Desarrollo Económico Industria y Turismo; Hábitat
Fuentes móviles	1. Ofrecer facilidades para el teletrabajo y telestudio. 2. Promover la caminata y la mejora de la infraestructura peatonal. 3. Ampliar la red de ciclo-infraestructura y servicios complementarios al uso de la bicicleta. 4. Proveer servicios de micro movilidad urbana. 5. Mejorar la accesibilidad en la zona y la conectividad a sistemas de transporte. 6. Fortalecer el servicio de transporte público con énfasis en el usuario. 7. Conformar la movilidad escolar de cero emisiones. 8. Establecer la gestión de estacionamientos para la racionalización del uso del vehículo particular. 9. Priorizar la circulación de vehículos motorizados con tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones. 10. Establecer esquemas de gestión de demanda con internalización de impactos negativos ambientales. 11. Implementar medidas de desconsolidación de mercancías.	Ambiente; Movilidad

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	12. Adoptar y fortalecer el Programa de Autorregulación Ambiental en la zona. 13. Articular las redes empresariales para la promoción de movilidad sostenible.	
Fuentes fijas	1. Fortalecer las actividades de control y seguimiento a las fuentes fijas. 2. Mejorar el acceso a la información y capacitar a los propietarios o administradores de establecimientos con fuentes fijas sobre temas de calidad del aire, eficiencia energética y cumplimiento de la normativa vigente. 3. Implementar y fomentar la gestión integral de la energía en el territorio, incluyendo la reconversión de combustible, buenas prácticas operacionales, ascenso tecnológico, entre otros. 4. Promover la autogestión y autorregulación ambiental en el sector industrial y comercial. 5. Facilitar y promover la formalización industrial y comercial. 6. Gestionar la mejora en las condiciones de operación de establecimientos industriales con fuentes fijas ubicadas en áreas fuente, de acuerdo con la categoría correspondiente.	Gobierno; Desarrollo Económico Industria y Turismo; Ambiente
Material Particulado Resuspendido	1. Conservación y adecuación de la malla vial. 2. Desarrollo de la cobertura vegetal en zonas duras y mantenimiento de las zonas verdes existentes.	Movilidad; Gobierno; Ambiente; Hábitat

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	3. Implementar y fomentar buenas prácticas ambientales y operacionales en las obras de construcción públicas y privadas. 4. Aumento y mejora de la eficiencia del barrido mecánico en vías.	
Gobernanza del aire y gestión social	1. Caracterizar y articular a los principales actores involucrados o afectados en el desarrollo de las ZUMA. 2. Desarrollar socializaciones y ambientaciones de los fundamentos y las acciones previstas y en curso en las ZUMA. 3. Incluir el enfoque poblacional, de género y diferencial en la formulación y evaluación de las acciones para las ZUMA. 4. Fortalecer la apropiación ciudadana en torno a la gobernanza del territorio y del aire. 5. Fomentar la sostenibilidad en el tiempo de las acciones que se implementen en la zona. 6. Facilitar la participación y la comunicación bilateral de la institucionalidad y la ciudadanía en todas las acciones de la zona. 7. Brindar un entorno de información transparente y accesible de los planes y actividades que se desarrollen en torno al proyecto. 8. Capacitar y sensibilizar sobre los fundamentos y el seguimiento y manejo de los indicadores del proyecto. 9. Desarrollar la cultura ciudadana en torno a la calidad del aire.	Ambiente; Movilidad; Salud; Educación; Cultura, Recreación y Deporte; Integración Social; Mujeres; Gobierno

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	10. Promover la vinculación voluntaria de la ciudadanía en programas del Distrito. 11. Desarrollar proyectos de ciencia ciudadana y microsensores de calidad del aire, involucrando a diferentes actores de las ZUMA. 12. Desarrollar proyectos de vigilancia, gestión, promoción y prevención en salud ambiental dentro de las ZUMA, tanto a nivel extramural como intramural.	
Tecnologías no convencionales para la descontaminación del aire	1. Desarrollar proyectos encaminados en determinar o establecer la eficiencia de las diferentes tecnologías de descontaminación del aire en microambientes. 2. Promocionar entornos de bajo riesgo por exposición a altas concentraciones de material particulado por medio de la implementación de tecnologías de descontaminación. 3. Articulación multisectorial para implementar acciones relacionadas con la aplicación de ciencia, innovación y tecnología.	Ambiente; Desarrollo Económico Industria y Turismo; Altas Consejerías; Movilidad

Parágrafo 1º.- Se contará con la participación de los diferentes sectores y carteras distritales para la planificación, ejecución y seguimiento de las acciones estratégicas, de acuerdo con sus competencias, capacidades institucionales y según la clasificación y las características propias de cada ZUMA, según lo establecido en el artículo 10 del presente decreto.

Parágrafo 2º.- Las acciones que se definan para cada ZUMA deberán ser desarrolladas principalmente dentro su perímetro, y podrán llevarse a cabo acciones estratégicas por fuera

de él siempre y cuando se compruebe que su ejecución tiene alta probabilidad de influenciar de forma positiva, directa y amplia en la calidad del aire dentro de dicha zona.

Parágrafo 3º.- Las acciones que se desarrollen en aquellas ZUMA que se encuentren inmersas en las áreas fuentes de contaminación establecidas en la ciudad, deberán ser consecuentes y responder con las disposiciones normativas que las enmarquen.

Capítulo V
De la ZUMA Bosa-Apogeo

Artículo 17º.- Declaratoria ZUMA Bosa-Apogeo. Declárese la ZUMA Bosa-Apogeo, cuyo polígono está comprendido entre la Autopista Sur, Diagonal 57C sur, Río Tunjuelo, Carrera 78 y Avenida Bosa, conforme a lo señalado en el Anexo 2 "Mapa de la ZUMA Bosa-Apogeo".

Parágrafo.- La declaratoria de las ZUMA, en lo sucesivo, se llevará a cabo de conformidad con lo señalado en el artículo 9 del presente decreto.

Artículo 18º.- Clasificación de la ZUMA Bosa-Apogeo. A partir del día siguiente de la publicación del presente decreto se dará inicio a la etapa de Zona de Reducción de Emisiones (ZRE) para la ZUMA objeto de declaración, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del presente decreto.

Capítulo VI
Disposiciones finales

Artículo 19º.- Seguimiento. La Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación adelantarán el seguimiento de las acciones implementadas en consideración con los procesos de medición, monitoreo, evaluación y aprendizaje que respondan a los objetivos de las ZUMA, en el marco de sus competencias, y se articularán con el plan de trabajo de la Mesa de Salud Ambiental de la

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

Comisión Intersectorial para la Protección, sostenibilidad y Salud Ambiental del Distrito Capital – CIPSSA.

Parágrafo.- La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Ambiente, efectuará el monitoreo continuo de los contaminantes atmosféricos a microescala, escala media y escala vecindario según el estado de implementación de las ZUMA, así mismo realizará el análisis de datos de monitoreo como herramienta de seguimiento, evaluación y gestión de las acciones implementadas.

Artículo 20°.- Divulgación. La Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, adelantará la divulgación del presente decreto a través de diferentes medios de comunicación y generará acciones para promover su aplicación y cumplimiento.

Artículo 21°.- Vigencia. El presente decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Registro Distrital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

FELIPE JIMÉNEZ ÁNGEL
Secretario Distrital de Planeación

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones."

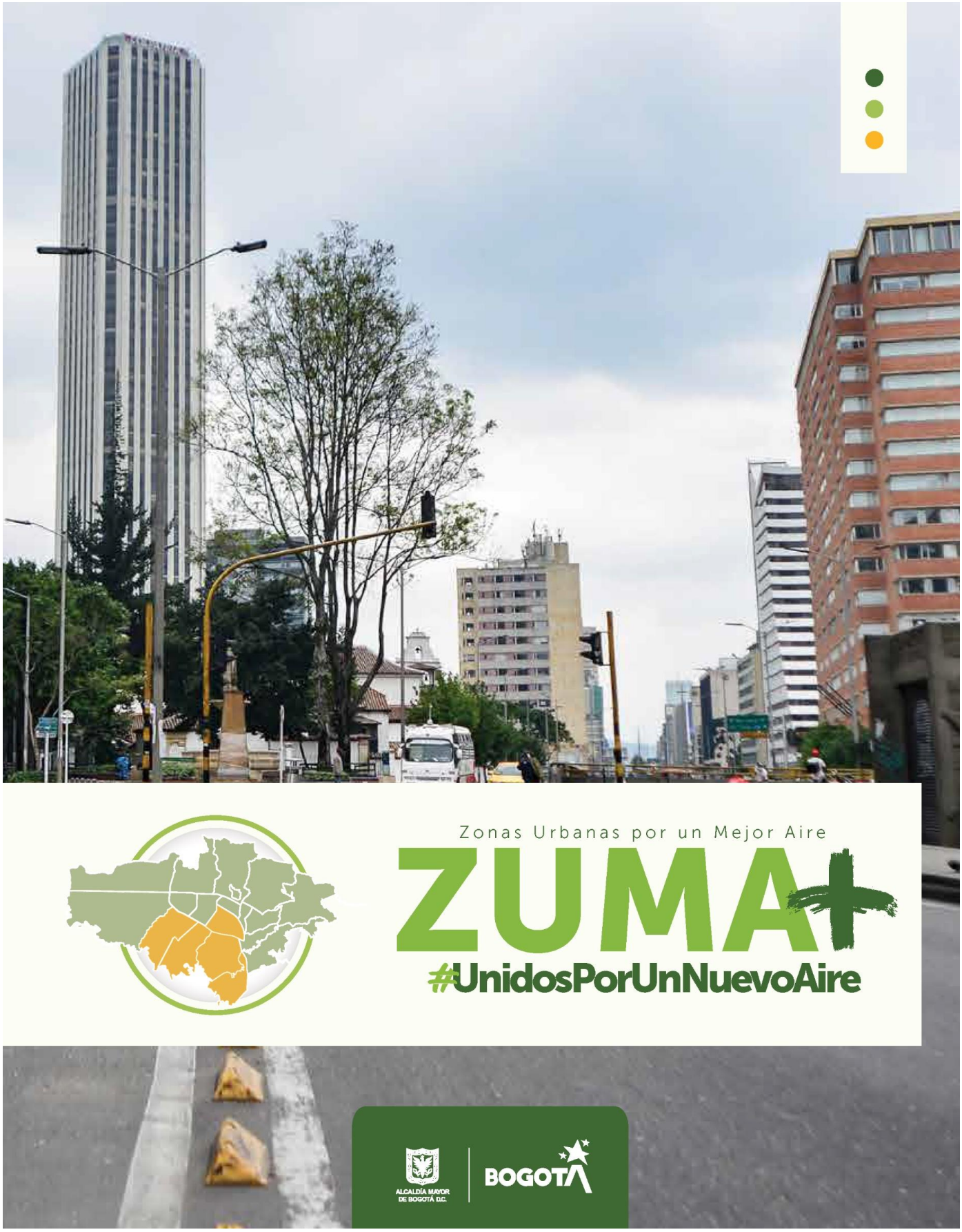
CAROLINA URRUTIA VÁSQUEZ
Secretaria Distrital de Ambiente

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

Proyectó: Gina Patricia Barriga Poveda – Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual – SDA
Daniel Pérez-Rodriguez – Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual – SDA
Sebastián Gómez Robles – Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual – SDA
Diana Carolina Ramos Pieschacón – Subsecretaria de Politica de Movilidad – SDM
Alejandro Salamanca Mora – Dirección de Inteligencia para la Movilidad – SDM
Juan Pablo Cantor Castro – Dirección de Inteligencia para la Movilidad – SDM

Revisó: Francisco Javier Sichacá Ávila – Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual – SDA
Andrea Cristina Buchely Moreno – Dirección Legal Ambiental – SDA
Angélica Lorena Rodriguez Aponte – Dirección Legal Ambiental – SDA
Alimar Benitez – Directora de Inteligencia para la Movilidad – SDM
Natalia Cogollo Uyaban – Directora de Normatividad y Conceptos – SDM
Yudesly Rodriguez Duitama – Dirección de Normatividad y Conceptos – SDM
Jenny Alexandra Abril Forero – Asesora de Despacho – SDM
Deisy Lorena Pardo Peña – Directora de Análisis y Conceptos Juridicos – SDP

Aprobó: Yesenia Donoso Herrera – Directora Legal Ambiental – SDA
Hugo Enrique Sáenz Pulido – Subdirector de Calidad del Aire, Auditiva y Visual – SDA
Paulo Andrés Rincón Garay – Subsecretario de Gestión Jurídica – SDM
Óscar Julián Gómez Cortés – Subsecretario de Politica de Movilidad – SDM
Germán Alexander Aranguren Amaya – Subsecretario Jurídico – SDP


Zonas Urbanas por un Mejor Aire
ZUMA+
#UnidosPorUnNuevoAire
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ

Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá

Anexo 1. Documento Técnico de Soporte

Claudia Nayibe López Hernández
Alcaldesa Mayor de Bogotá D.C.

Carolina Urrutia Vásquez
Secretaria Distrital de Ambiente

Julio César Pulido Puerto
Subsecretario General y de Control Disciplinario

Rodrigo Alberto Manrique Forero
Director de Control Ambiental

Hugo Enrique Sáenz Pulido
Subdirector de Calidad del Aire, Auditiva y Visual

Deyanira Ávila Moreno
Secretaria Distrital de Movilidad

Óscar Julián Gómez Cortés
Subsecretario de Política de Movilidad

Alimar Benítez
Directora de Inteligencia para la Movilidad

Felipe Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación

Elaborado por:

Equipo de la Secretaría Distrital de Ambiente

Daniel Pérez-Rodríguez
Líder Zonas Urbanas por un Mejor Aire
Francisco Sichacá Ávila
Coordinador Plan Aire 2030
Brenda Lorena Perea Daza
Lideresa PIZSO
Ana Milena Hernández Quinchara
Lideresa SATAB
Fredy Escobar Díaz
Profesional monitoreo ZUMA
Javier Camilo Redondo Vanegas
Profesional gestión social ZUMA
María Paula Ortiz Mantilla
Profesional fuente fijas ZUMA
Mónica Helena Escobar Cardozo
Profesional fuente fijas ZUMA
Sebastián Gómez Robles
Profesional técnico y de gobernanza ZUMA

Equipo de la Secretaría Distrital de Movilidad

Alejandro Salamanca Mora
Líder movilidad ZUMA
Adriana Jiménez Pineda
Profesional gestión social ZUMA
Juan Pablo Cantor Castro
Profesional técnico ZUMA
Diana Carolina Durán Forero
Profesional técnico ZUMA

Con el apoyo de las cooperaciones técnicas desarrolladas por C40 Cities Climate Leadership Group y UK Partnering for Accelerated Climate Transitions (UK-PACT).

Contenido

Siglas y acrónimos **7**

1. Introducción **9**

2. Antecedentes y justificación **10**

2.1. Problemática ambiental 10

2.1.1. Contaminación del aire 10
2.1.2. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero 13
2.1.3. Impacto en salud por contaminación del aire 16

2.2. Justificación normativa 17
2.3. Revisión casos internacionales y nacionales 26

2.3.1. Londres 26
2.3.2. Auckland 32
2.3.3. Barcelona 34
2.3.4. Ámsterdam 36
2.3.5. Área Metropolitana del Valle de Aburrá 38

3. Marco conceptual **42**

3.1. Definición 42
3.2. Objetivos 42

3.2.1. Objetivo General 42
3.2.2. Objetivos Específicos 42

3.3. Priorización de zonas 43
3.4. Declaratoria de las ZUMA 44
3.5. Clasificación 44
3.6. Acciones estratégicas 45

4. Gobernanza y gestión social **50**

4.1. Visión y modelo de gobernanza para las ZUMA 50
4.2. Líneas de acción 52

4.2.1. Participación ciudadana 52
4.2.2. Comunicaciones y acceso a la información 52
4.2.3. Pedagogía y educación 53
4.2.4. Cultura ciudadana 53

4.3. Gestión social para la gobernanza del aire 53

4.3.1. Escala de incidencia de gestión social 54

4.4. Actores e instancias de articulación 56

5. ZUMA Bosa-Apogeo **60**

5.1. Evaluación ambiental 61

5.1.1. Emisiones 62
5.1.2. Concentraciones 63
5.1.3. Resultado de Evaluación ambiental 64

5.2. Evaluación socioeconómica 65
5.2.1. Dimensión social 65
5.2.2. Dimensión económica 72
5.2.3. Resultado de evaluación socioeconómica 76
5.3. Delimitación 77
5.3.1. Límites administrativos de localidades 77
5.3.2. Áreas Fuente 77
5.3.3. Corredores Viales 78
5.3.4. Agrupación de zonas potenciales 81
5.3.5. Selección por área mínima 83
5.4. Viabilidad técnica 84
5.4.1. Proyectos estratégicos de movilidad 84
5.4.2. Proyectos estratégicos de fuentes fijas 98
5.4.3. Proyectos estratégicos de Material Particulado Resuspendido 101
5.4.4. Plan de Intervención de la Zona Sur Occidente 104
5.4.5. Resultado de la viabilidad técnica 106
5.5. Selección de la primera ZUMA 108
5.6. Caracterización y diagnóstico 111
5.6.1. Diagnóstico y ambientación social 114
5.6.2. Diagnóstico de movilidad 120
5.6.3. Diagnóstico ambiental 130
5.6.4. Seguimiento y monitoreo 147
6. Hoja de ruta de las ZUMA 149
6.1. Plan de implementación 149
6.2. Seguimiento 150
6.3. Plan de monitoreo 154
6.4. Sostenibilidad 155
6.4.1. Plan de Ordenamiento Territorial 155
6.4.2. Plan Aire 2030 157
6.4.3. Plan de Acción Climática 158
6.4.4. Plan Maestro de Movilidad 158
6.4.5. Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 158
7. Glosario 160

Índice de Tablas

Tabla 1. Normatividad base para las ZUMA.....22
Tabla 2. Estándares de emisión para ingreso a las LEZ.....28
Tabla 3. Estándares de emisión para ingreso a las ULEZ.....29
Tabla 4. Acciones estratégicas por implementarse en las ZUMA.....46
Tabla 5. Análisis de actores involucrados en las ZUMA.....57
Tabla 6. Nivel de participación o incidencia de actores institucionales y no institucionales en las acciones definidas para las ZUMA.....58
Tabla 7. Clasificación concentración promedio anual de PM2.5.....63
Tabla 8. Puntaje variables Componente Social.....72
Tabla 9. Puntaje variables Componente Económico.....75
Tabla 10. Puntaje variables Componente Movilidad.....98
Tabla 11. Puntaje variables Componente Fuentes Fijas.....101
Tabla 12. Puntaje variables Componente Material particulado resuspendido.....104
Tabla 13. Puntaje variables Componente PIZSO.....105
Tabla 14. Puntaje de variables por Proyectos Estratégicos de Fuentes Móviles, Fijas, Material Particulado Resuspendido y PIZSO.....106
Tabla 15. Delimitación de las ZUMA priorizadas resultantes de la etapa de viabilidad técnica.....106
Tabla 16. Variables de priorización para la selección de la primera ZUMA.....109
Tabla 17. Distribución espacial viajes ZUMA – orígenes (izquierda) y destinos (derecha).....122
Tabla 18. Ubicación de los sensores y altura de medición.....133
Tabla 19. Fuentes de emisión en la ZUMA Bosa-Apogeo.....138
Tabla 20. Emisiones de fuentes fijas en la ZUMA Bosa-Apogeo.....139
Tabla 21. Emisiones de fuentes móviles.....140
Tabla 22. Historial de alertas por contaminación atmosférica en Bogotá.....141
Tabla 23. Plan de implementación de las ZUMA 2023-2035.....149
Tabla 24. Indicadores globales de impacto y de seguimiento de las ZUMA.....151
Tabla 25. Indicadores de impacto y de seguimiento de las ZUMA.....152
Tabla 26. Relación de AE con las ZUMA.....156

Índice de Figuras

Figura 1. Participación por tipo de fuentes en las emisiones totales de PM2.5 generadas en procesos de combustión.....11
Figura 2. Participación en generación de emisiones de combustión de PM2.5 por categoría vehicular, año 2020.....12
Figura 3. Distribución espacial de las concentraciones promedio anual PM2.5 desde el año 2014 hasta el 2021.....13
Figura 4. Emisiones de PM2.5 provenientes de (a) fuentes móviles de carretera, (b) fuentes fijas industriales y (c) material particulado resuspendido.....13
Figura 5. Distribución porcentual de las emisiones de GEI por subsector.....14
Figura 6. Emisiones de GEI por subsector y por alcance.....15
Figura 7. Estimación de emisiones de C02eq por medio de transporte.....15
Figura 8. Zona de accesibilidad para todos en el centro de Auckland (Plan A4E).....33
Figura 9. Esquema de etiqueta vehicular Barcelona.....36
Figura 10. Esquema zonas cero emisiones Ámsterdam.....37

Figura 11. Polígono ZUAP..... 40
Figura 12. Proyección implementación ZUAP. 41
Figura 13. Niveles de incidencia para las ZUMA.....55
Figura 14. Propuesta de Gestión Social y de Gobernanza..... 56
Figura 15. Sumatoria de emisiones de PM2.5 generadas por fuentes móviles y fijas para el año 2018..... 62
Figura 16. Concentración promedio anual de PM2.5 para el año 2018 mayores a 15 ug/m3. 64
Figura 17. Resultado de la evaluación ambiental..... 65
Figura 18. Localización de la población vulnerable en la ciudad de Bogotá. 67
Figura 19. Localización de la densidad poblacional en la ciudad de Bogotá..... 68
Figura 20. Muertes por IRA y Neumonía. 69
Figura 21. Información de viajes realizados por los hogares en Bogotá..... 70
Figura 22. Ubicación de los equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado. 71
Figura 23. Variables utilizadas en el Índice de Pobreza Multidimensional. 73
Figura 24. Índice de Pobreza Multidimensional para Bogotá a partir de estudio por habitantes por manzana..... 74
Figura 25. Índice Económico del estudio "Assessing multiple inequalities and air pollution abatement policies" - (Aravena, Bonilla & Morales, 2021). 75
Figura 26. Resultado de la evaluación socioeconómica. 76
Figura 27. Mapa de clasificación de áreas fuentes de contaminación en el distrito. 78
Figura 28. Límites de localidades, Áreas Fuente y corredores viales principales. 79
Figura 29. Agrupación de zonas potenciales por límites de localidades, Áreas Fuente y corredores viales principales..... 80
Figura 30. Agrupación por vulnerabilidad socioeconómica a partir de zonas por límites administrativos, Áreas Fuente y corredores viales principales..... 81
Figura 31. Agrupación de zonas con alta vulnerabilidad socioeconómica (Cuartiles 3 y 4). 82
Figura 32. Zonas con área mayor a 0.9km2..... 83
Figura 33. Influencia de la CAMM en relación con las áreas potenciales de ZUMA. 85
Figura 34. Densidad de la ciclorred en relación con las áreas potenciales de ZUMA. 86
Figura 35. Implementación del proyecto de Bici Carga en relación con las áreas potenciales de ZUMA..... 87
Figura 36. Zonas de restricción de circulación de vehículos de transporte de carga en relación con las áreas potenciales de ZUMA..... 88
Figura 37. Buffer de 500 metros sobre las estaciones del sistema troncal de TransMilenio en relación con las áreas potenciales de ZUMA..... 90
Figura 38. Densidad de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en relación con las áreas potenciales de ZUMA.....91
Figura 39. Cantidad de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) eléctricas en relación con las áreas potenciales de ZUMA..... 92
Figura 40. Proyectos futuros de Transporte Público Masivo en relación con las áreas potenciales de ZUMA..... 94
Figura 41. Proyecto Niñas y Niños Primero en relación con las áreas potenciales de ZUMA. 95
Figura 42. Corredores verdes y su relación con las áreas potenciales de ZUMA. 96
Figura 43. Barrios Vitales en relación con las áreas potenciales de ZUMA..... 97
Figura 44. Zonas sin Sistemas de control de Emisiones en fuentes fijas. 99
Figura 45. Zonas de mayor aporte de emisiones por uso de combustibles sólidos y líquidos. 100

Figura 46. Estado de la malla vial. 102
Figura 47. Déficit de cobertura arbórea. 103
Figura 48. Polígonos priorizados PIZSO. 105
Figura 49. Resultado etapa de viabilidad técnica. 108
Figura 50. Polígono de la ZUMA Bosa-Apogeo. 111
Figura 51. Distribución de unidades no residenciales a partir de su uso. 112
Figura 52. Distribución etaria de la población. 113
Figura 53. Máximo nivel educativo alcanzado por la población. 113
Figura 54. Caracterización Social cualitativa de ZUMA Bosa-Apogeo. Ponderación de hallazgos. 114
Figura 55. Tipo de malla vial en la ZUMA Bosa-Apogeo. 121
Figura 56. Estado de la malla vial en la ZUMA Bosa-Apogeo 121
Figura 57. Volúmenes vehiculares en la ZUMA Bosa-Apogeo. 122
Figura 58. Velocidades en la ZUMA Bosa-Apogeo 123
Figura 59. Red de transporte público individual, colectivo y masivo en la ZUMA Bosa-Apogeo 124
Figura 60. Red de ciclo-infraestructura en la ZUMA Bosa-Apogeo. 124
Figura 61. Red peatonal en la ZUMA Bosa-Apogeo. 125
Figura 62. Distribución espacial viajes en la ZUMA Bosa-Apogeo 126
Figura 63. Partición modal viajes con origen o con destino en la ZUMA Bosa-Apogeo. ..126
Figura 64. Perfil horario viajes en la ZUMA Bosa-Apogeo – Origen. 127
Figura 65. Perfil horario viajes en la ZUMA Bosa-Apogeo – Destino. 127
Figura 66. Motivos de viaje en la ZUMA Bosa-Apogeo. 128
Figura 67. Siniestralidad vial en la ZUMA Bosa-Apogeo. 129
Figura 68. Rosa de vientos periodo diurno, nocturno y total 130
Figura 69. Ciclo diario de las principales variables controlantes de la dispersión de contaminantes en la atmósfera. 131
Figura 70. Promedio mensual de temperatura y humedad relativa. 132
Figura 71. Sensor en el Jardín Olarte. 132
Figura 72. Sensor en el Jardín Nuevo Chile. 133
Figura 73. Ubicación de microsensores de $PM_{2.5}$ en la ZUMA Bosa-Apogeo 133
Figura 74. Promedios mensuales de $PM_{2.5}$. 134
Figura 75. Comportamiento horario de concentraciones de $PM_{2.5}$. 134
Figura 76. Emisiones anuales de CO para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo. 135
Figura 77. Emisiones anuales de SO2 para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo. 135
Figura 78. Emisiones anuales de VOC para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo. 135
Figura 79. Emisiones anuales de Nox para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo. 135
Figura 80. Emisiones anuales de PM10 para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo. ..136
Figura 81. Emisiones anuales de PM2.5 para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo. 137
Figura 82. Fuentes fijas de emisión en la ZUMA Bosa-Apogeo. 138
Figura 83. Áreas de intervención priorizadas en PIZSO y ZUMA. 146
Figura 84. AE del POT en relación con las 14 zonas priorizadas de ZUMA. 156

Siglas y acrónimos

ACRE	Protocolo de Vulnerabilidad y Análisis Acumulativo del Riesgo Socioambiental por Exposición a Contaminación del Aire
AE	Actuaciones Estratégicas
C40	Grupo de Liderazgo Climático
CAL	Comisión Ambiental Local
CAMM	Ciclo Alameda Medio Milenio
CIPSSA	Comisión Intersectorial para la Protección, la sostenibilidad y la Salud Ambiental del Distrito Capital
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
ENCA	Estrategia Nacional de Calidad del Aire
GEI	Gases de Efecto Invernadero
IBOCA	Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud
IPCC	Panel Intergubernamental de Cambio Climático
IPM	Índice de Pobreza Multidimensional
IRA	Infección Respiratoria Aguda
LEN	Barrios de bajas emisiones
M&E	Sistema de Monitoreo y Evaluación
MADS	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia
MEL	Sistema de medición, Monitoreo, Evaluación y Aprendizaje
MinComercio	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia
MinEnergía	Ministerio de Minas y Energía de Colombia
MinTransporte	Ministerio de Transporte de Colombia
MRV	Sistema de Medición, Verificación y Reporte
NAMA	Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada
NDC	Contribución Determinada a Nivel Nacional
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible

OMS	Organización Mundial de la Salud
PAC	Plan de Acción Climática
PDD	Plan Distrital de Desarrollo
PIZSO	Plan de Intervención de la Zona Sur Occidente
PM o MP	Material Particulado
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
RMCAB	Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá
SCE	Sistema de Control de Emisiones
SDA	Secretaría Distrital de Ambiente
SDM	Secretaría Distrital de Movilidad
SDP	Secretaría Distrital de Planeación
SIMAB	Sistema de Información y Modelamiento Ambiental de Bogotá
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público
UMV	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial de Bogotá
UPL	Unidades de Planeamiento Local
UPZ	Unidades de Planeamiento Zonal
ZAT	Zonas de Análisis de Transporte
ZBE o LEZ	Zonas de bajar emisiones
ZUBE o ULEZ	Zonas de ultra-bajas emisiones
ZUMA	Zonas Urbanas por un Mejor Aire

1. Introducción

La contaminación del aire es uno de los problemas ambientales y de salud pública más complejos que tiene la ciudad de Bogotá, en ese sentido, la administración distrital ha venido implementando acciones y estrategias con el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y así proteger a la ciudadanía, especialmente a la población expuesta más vulnerable, como son los niños y niñas y los adultos mayores, las cuales se reúnen y articulan en el Plan estratégico para la gestión Integral de la calidad del aire de Bogotá 2030 (Plan Aire 2030), adoptado mediante el Decreto 332 de 2021.

Una de las propuestas para lograr este objetivo son las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), definidas en el proyecto 21 del Plan Aire 2030 y en el artículo 120 del actual Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante el Decreto 555 de 2021. Las ZUMA son zonas de la ciudad para las cuales se busca mejorar la calidad de vida de la población a través de acciones intersectoriales para la reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos, la mejora de la calidad del aire y la disminución del riesgo de afectaciones en la salud por causa de los contaminantes atmosféricos.

En este orden de ideas, el presente documento se consolida como el Documento Técnico que soporta la reglamentación de las ZUMA, y en general, presenta de manera detallada la conceptualización, los análisis técnicos y sociales realizados y la propuesta de implementación de esta estrategia de intervención territorial en la ciudad.

2. Antecedentes y justificación

El ordenamiento territorial debe estar enfocado en la determinación de las condiciones óptimas de crecimiento, accesibilidad y competitividad de una ciudad; también debe ser la herramienta principal para un desarrollo armónico con el ambiente. La construcción del POT de Bogotá es una oportunidad idónea para promover la reducción de los factores de deterioro de los componentes atmosférico, acústico y paisajístico, y al mismo tiempo, estimular el acceso a una mejor calidad de vida para la población.

Esto ha de lograrse estableciendo lineamientos básicos del cómo y el dónde operar de manera que se promueva la migración progresiva de los sectores productivos y las tecnologías hacia condiciones o características de mejor desempeño ambiental. Las características propias de la ciudad plantean la necesidad de establecer lineamientos que permitan definir tanto corredores como distritos verdes e instrumentos del ordenamiento para el mejoramiento de las condiciones ambientales de la ciudad. Igualmente, estos instrumentos deben buscar mejorar las condiciones ambientales de forma integral, respondiendo a las múltiples causas del deterioro o afectación, así como su intersección con otras problemáticas o vulnerabilidades que refuerzan desigualdades en la ciudad.

En este sentido, las ZUMA surgen como zonas de la ciudad en las que se busca mejorar la calidad del aire a través de acciones territoriales que disminuyan las emisiones contaminantes y el impacto en salud derivado de dicha contaminación. Las ZUMA articularán acciones intersectoriales que mitiguen las emisiones derivadas del transporte (fuentes móviles), las industrias (fuentes fijas) y el material particulado resuspendido.

2.1. Problemática ambiental

2.1.1. Contaminación del aire

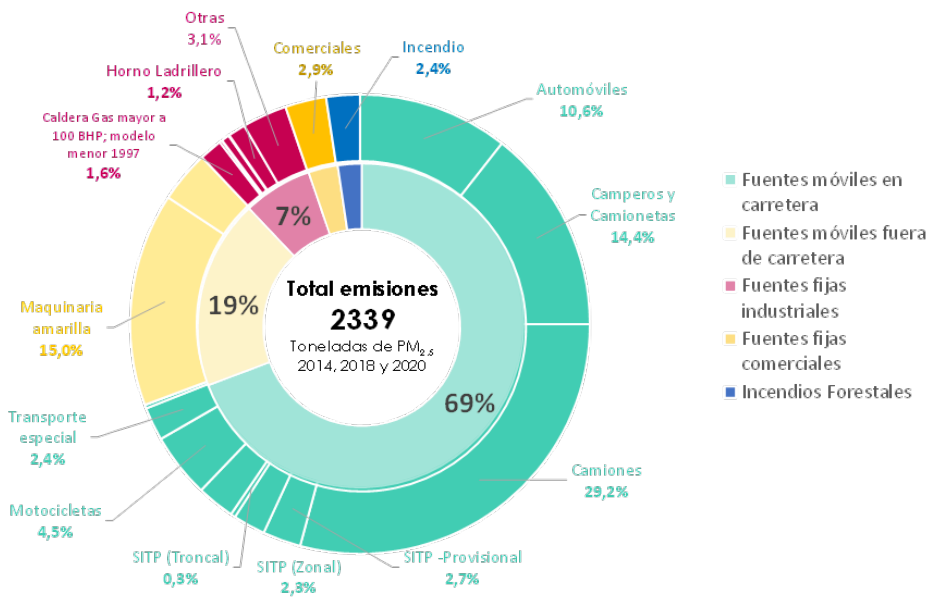
Los contaminantes emitidos a la atmósfera, originados en diferentes fuentes o actividades económicas y sociales, deterioran la calidad de aire en las ciudades a niveles que incluso exceden los límites recomendables por la Organización Mundial de la Salud (OMS), derivando en una problemática de salud pública. Las concentraciones en la atmósfera de estos contaminantes primarios o emitidos directamente, tales como el material particulado (PM10 y PM2.5), el dióxido de azufre (SO2), el monóxido de carbono (CO), los óxidos de nitrógeno (NOx) o los compuestos orgánicos volátiles (COV), se complementa con contaminantes secundarios o formados a través de procesos químicos y físicos atmosféricos, tales como el O3 o material particulado secundario (PM10 y PM2.5). En Bogotá, el contaminante más crítico es el material particulado PM2.5, que está muy relacionado con la combustión interna (fuentes móviles) y externa (fuentes fijas) de combustibles fósiles.

Si bien Bogotá ha logrado mejoras en su calidad del aire durante la última década, existen zonas, particularmente al suroccidente de la ciudad, en las que se excede con mayor frecuencia el límite de concentración máximo definido por la norma nacional de calidad del aire (actualmente, Resolución 2254 de 2017). Esta situación plantea la necesidad de adelantar acciones territorializadas que permitan mejorar la calidad del aire en estas zonas, pero también reducir la generación de emisiones desde las fuentes en toda la

ciudad, ya que los contaminantes confluyen hacia las zonas más críticas por las condiciones meteorológicas de la ciudad y la región.

De acuerdo con el último inventario de emisiones de contaminantes locales, correspondiente al año 2020, las emisiones de material particulado en Bogotá provienen de fuentes móviles en carretera (vehículos), fuentes móviles fuera de carretera (maquinaría amarilla, maquinaria agrícola, maquinaria industrial, vehículos de servicio de aeropuerto y aviones en pista), fuentes fijas industriales, fuentes fijas comerciales, fuentes de área (centros de almacenamiento y estaciones de combustibles), fuentes de material particulado resuspendido (vías pavimentadas y no pavimentadas) y fuentes de emisión que obedecen a una temporalidad como son los incendios naturales y forestales. La siguiente figura evidencia que según las estimaciones realizados para el año 2020, se destaca que las fuentes móviles aportan el 69% de las emisiones por combustión y de las cuales los camiones aportan el 29% de las emisiones, seguido de la maquinaria amarilla 15%, automóviles 11%, camperos y camionetas 14,4%. En cuanto a las fuentes fijas industriales su participación en las emisiones totales ha disminuido en los últimos años hasta llegar a un 7%. Esta reducción se relaciona a la conversión a combustibles como gas natural, a la migración de la industria y al cierre de varias fábricas durante el año 2020.

Figura 1. Participación por tipo de fuentes en las emisiones totales de PM2.5 generadas en procesos de combustión.



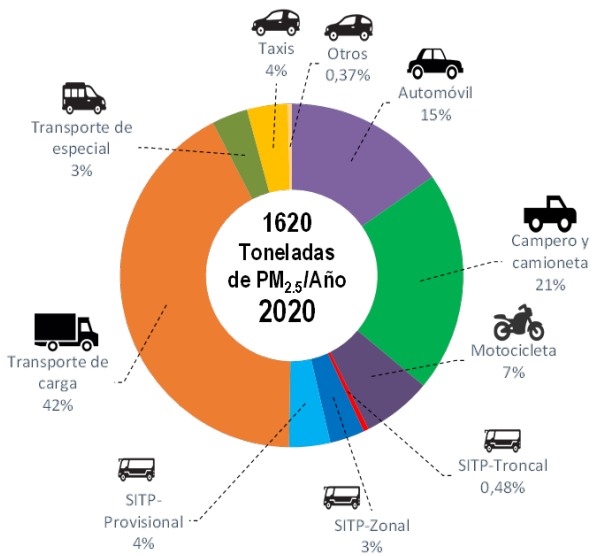
Fuente: SDA (2022)

Las emisiones de material particulado generadas por combustión (fuentes móviles y fuentes fijas industriales) se han identificado como unas de las fuentes de combustión,

siendo las fuentes móviles quienes tienen la participación del 88% de las emisiones de PM2.5.

Las fuentes móviles generan 2248 toneladas de PM10 y 2057 de PM2.5, siendo este último una fracción del PM10. Dentro de este tipo de fuentes, el segmento que más material particulado aporta son los camiones con el 29% de las emisiones, seguido de la maquinaria amarilla con el 15%, automóviles con el 11%, camperos y camionetas con el 21%, como se puede observar en la siguiente figura.

Figura 2. Participación en generación de emisiones de combustión de PM2.5 por categoría vehicular, año 2020.

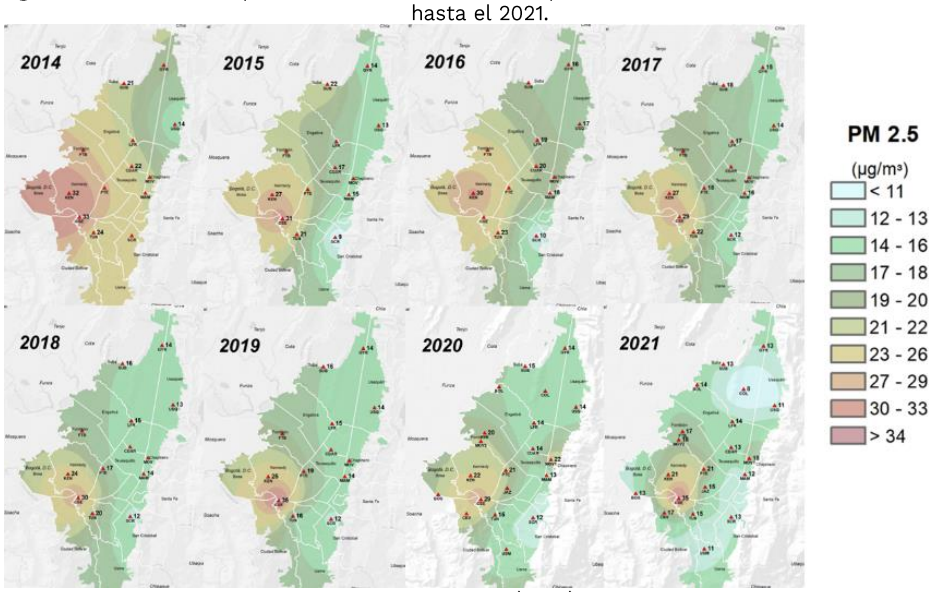


Fuente: SDA (2022)

La contaminación del aire se traduce en una problemática de salud pública que, según estimaciones de la Secretaría Distrital de Salud, para el 2018 generó 2320 muertes por causa de enfermedades asociadas a la calidad del aire en la ciudad.

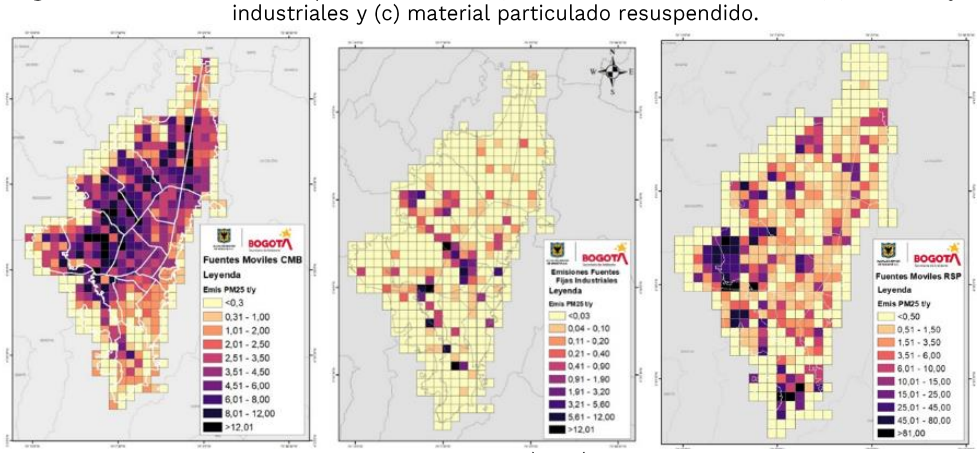
Esta problemática no se distribuye de manera homogénea en la ciudad, debido a las condiciones meteorológicas locales que dispersan de forma heterogénea los contaminantes. Esto se evidencia en la **Figura 3**, donde se muestra cómo varía año a año la distribución espacial de la concentración de PM2.5 en la ciudad, y se puede apreciar que las mayores concentraciones de material particulado se dan en las localidades de Kennedy, Puente Aranda y Bosa, cabe resaltar que el año 2020 en términos de concentración de contaminantes es un periodo atípico considerando las medidas restrictivas impuestas por el COVID-19. Por otro lado, en la **Figura 4** se muestran las emisiones diarias promedio de PM2.5 durante un día hábil para el año 2018 en Bogotá, provenientes de (a) las fuentes móviles en carretera, (b) las fuentes fijas industriales y (c) el material particulado resuspendido.

Figura 3. Distribución espacial de las concentraciones promedio anual PM2.5 desde el año 2014 hasta el 2021.



Fuente: SDA (2022)

Figura 4. Emisiones de PM2.5 provenientes de (a) fuentes móviles de carretera, (b) fuentes fijas industriales y (c) material particulado resuspendido.



Fuente: SDA (2022).

2.1.2. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

El transporte y sectores como el industrial son fuentes importantes de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) como el CO2, y por tanto contribuyen a la problemática del cambio climático, frente a la cual los países e incluso las ciudades han definido compromisos de mitigación y reducción de dichas emisiones. En este sentido, cualquier

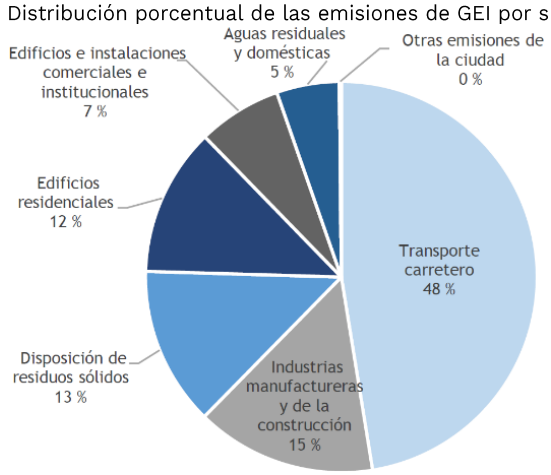
medida enfocada en la disminución de emisiones atmosféricas de los sectores transporte e industrial tendrá beneficios tanto en mitigación de contaminantes criterio (PM y gases) como de GEI.

Estos compromisos involucran acciones dinámicas de diversos sectores en la sociedad y demanda cooperación entre ellos, a diferentes niveles, para lograr resultados efectivos. En este sentido, Bogotá ha reconocido reiteradamente que la crisis climática es un reto transversal y que debe mitigarse con la urgencia que requiere. Es un hecho que la ciudad debe hacer grandes esfuerzos para mitigar las emisiones de GEI que produce y para adaptarse a un clima ya cambiante, lo cual está estrechamente relacionado con la reducción de emisiones de contaminantes criterio y de carbono negro.

Ante esta situación, como respuesta al compromiso permanente de la ciudad de Bogotá con el país en el cumplimiento de los mandatos y compromisos establecidos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático y el Acuerdo de París hacia la búsqueda de una neutralidad climática, la ciudad se ha comprometido a mitigar sus emisiones de GEI y realizar acciones de adaptación al cambio climático a través del Plan de Acción Climática 2020-2050. Este plan establece las herramientas y los mecanismos necesarios para que Bogotá enfrente la crisis climática y se consolide como una ciudad carbono-neutral y resiliente a los efectos del cambio climático a 2050.

En cuanto a la contribución del sector transporte a esta problemática, el inventario de GEI para el año 2017, generado en 2020 por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), evidenció que el sector del transporte terrestre es el que más emisiones genera, siendo responsable de un 48% del total de emisiones. Este sector incluye las emisiones de todos los vehículos que transitan dentro de la ciudad y su contribución con respecto al resto de sectores se muestra en la **Figura 5**.

Figura 5. Distribución porcentual de las emisiones de GEI por subsector.

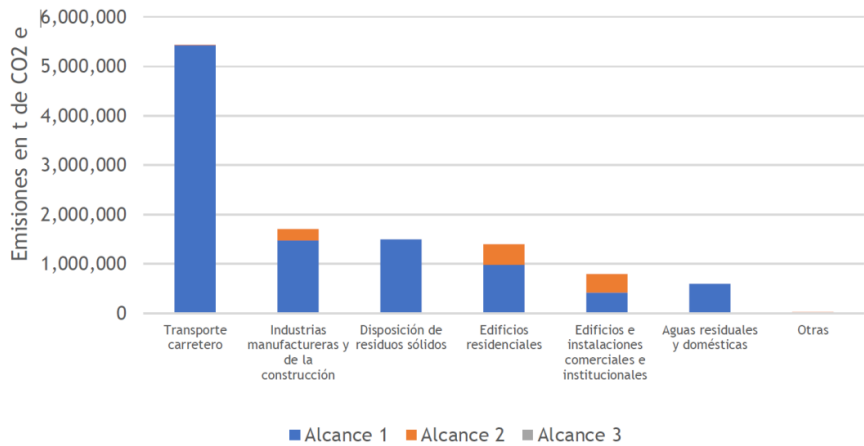


*"Otras emisiones de la ciudad" incluyen: uso de combustibles en los sectores ferroviario y agropecuario; incineración y tratamiento biológico de residuos, y emisiones fugitivas de la distribución de gas natural.

Fuente: Plan de Acción Climática Bogotá 2020-2050 (SDA, 2021).

El sector transporte en Bogotá genera 5.419.433 toneladas de CO2eq de las 11.421.724 que se generan en total en la ciudad. Igualmente, en la **Figura 6** se puede observar que la mayoría de las emisiones del sector corresponden al alcance 1, que hace referencia a las emisiones derivadas del consumo de combustibles fósiles y biomasa. Las emisiones de alcance 2 corresponden a las emisiones generadas por el consumo de energía eléctrica y las de alcance 3, que aplican sólo para el sector de residuos, hacen alusión a las emisiones generadas por el tratamiento o disposición final de residuos fuera de la ciudad.

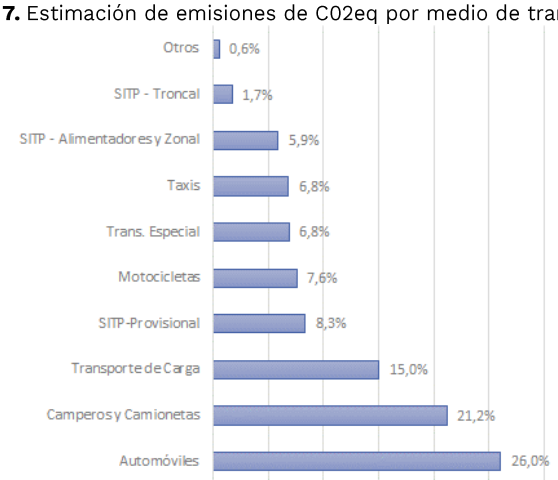
Figura 6. Emisiones de GEI por subsector y por alcance.



*"Otras" incluyen: uso de combustibles en los sectores ferroviario y agropecuario; incineración y tratamiento biológico de residuos, y emisiones fugitivas de la distribución de gas natural.

Fuente: Plan de Acción Climática Bogotá 2020-2050 (SDA, 2021).

Figura 7. Estimación de emisiones de C02eq por medio de transporte.



Fuente**:** Estimaciones realizadas por SDA (2020).

Igualmente, a partir de estimaciones realizadas con base en el inventario de contaminantes locales de 2018, la SDA obtuvo los resultados que se muestran en la **Figura 7**, donde se evidencia que los automóviles, camperos y camionetas son los que más generan emisiones de GEI, aportando aproximadamente el 47% del total de las emisiones del sector transporte.

2.1.3. Impacto en salud por contaminación del aire

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha definido la carga de la enfermedad como "el impacto de un problema de salud en un área específica medida por la mortalidad y la morbilidad" (Romero Placeres, 2014)[1]. Por lo anterior, la OMS construyó el software AirQ+, herramienta que mide el impacto que tiene la contaminación atmosférica en la salud de la población, con el objetivo de contar con información para el análisis del impacto de las intervenciones realizadas para mejorar las condiciones de calidad del aire, ya que según la OMS la contaminación del aire es un factor de riesgo crítico para las enfermedades no transmisibles (Organización Mundial de la Salud, 2018)[2]. Adicionalmente, se estima que la contaminación del aire causa una cuarta parte de todas las muertes de adultos por cardiopatías, el 25% de las muertes por accidentes cerebrovasculares, el 43% de las muertes por neumopatía obstructiva crónica y el 29% de las muertes por cáncer de pulmón (Organización Mundial de la Salud, 2018)[3].

Por estas razones, en Colombia, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) realizó la actualización a 2015 de los costos por muertes y enfermedades asociadas a la calidad del aire. En este estudio se encontró que la contaminación del aire urbano aporta el 77% de las muertes por degradación ambiental, con $15,4 billones de pesos (1,93% del PIB de 2015) asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades (Departamento Nacional de Planeación, 2017)[4].

Adicionalmente, el Instituto Nacional de Salud, por medio del Observatorio Nacional de Salud, realizó el estudio de carga de enfermedad ambiental en Colombia en el año 2018, determinando que los riesgos ambientales como la concentración de material particulado (PM2.5), Ozono (O3) y la contaminación del aire en el hogar aportan un total de 15.681

[1] Romero Placeres, Manuel. (2014). Importancia de la carga de enfermedad debida a factores ambientales. *Revista Cubana de Higiene y Epidemiología*, *52*(2), 149-151. Recuperado en 22 de febrero de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1561-30032014000200001&lng=es&tlng=es

[2] Nueve de cada Diez personas de todo el Mundo respiran Aire contaminado, sin embargo, cada vez hay más países Que Toman medidas. (2018, May 2). WHO | World Health Organization. https://www.who.int/es/news/item/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action

[3] Nueve de cada Diez personas de todo el Mundo respiran Aire contaminado, sin embargo, cada vez hay más países Que Toman medidas. (2018, May 2). WHO | World Health Organization. https://www.who.int/es/news/item/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action

[4] Departamento Nacional de Planeación 2018. Valoración Económica de la Degradación Ambiental en Colombia 2015. Recuperado el 22 de febrero de 2022 https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Valoraci%C3%B3n%20econ%C3%B3mica%20de%20la%20degradaci%C3%B3n%20ambiental.pdf

muertes asociadas, con una tasa de 619,78 por 100.000 habitantes (Instituto Nacional de Salud, 2018)[5].

Con respecto al impacto cuantificado de la contaminación atmosférica en la salud de la población de la ciudad de Bogotá, por parte de la Secretaría Distrital de Salud se ha identificado la relación estrecha entre el contaminante y el impacto en la salud de las personas, específicamente lo concerniente a las causas de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, como se puede observar en los datos mencionados anteriormente. Por esta razón, para la ciudad de Bogotá se ha determinado que la probabilidad de presentar efectos en salud atribuidos a la contaminación del aire varía de la siguiente manera de acuerdo con el tipo de evento: accidente cerebrovascular, 25%; Enfermedad Isquémica del Corazón, 24%; Cáncer de Pulmón, 14%; Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica (EPOC), 9%; Infección Respiratoria Aguda, 8% (Secretaría Distrital de Ambiente, 2020)[6].

Adicionalmente, para el año 2018 se calcularon 2.320 muertes atribuidas a la exposición de las personas a la concentración promedio anual de PM2.5 en la ciudad. Esas muertes están desagregadas en los siguientes eventos y grupos etarios: En personas mayores de 25 años, 1591 muertes por Enfermedad Isquémica del Corazón (EIC) y 275 por Enfermedad Cerebrovascular (ACV); en personas mayores de 30 años, 376 muertes por Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica (EPOC) y 68 muertes por Cáncer de Pulmón; en niños de 0 a 4 años, 10 muertes por Enfermedad Respiratoria Aguda (IRA) (Secretaría Distrital de Ambiente, 2020)[7].

2.2. Justificación normativa

Como base estructural de las ZUMA, se presentan tres pilares normativos que justifican y establecen condiciones de borde en lineamientos de ordenamiento territorial, de planeación urbana sostenible y de calidad del aire. En primera instancia, la Ley 1083 de 2006, *"por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*, establece en su artículo 2 que los Planes de Movilidad adoptados por las ciudades deberán entre otras cosas:

> *"d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;*
>
> *e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de*

[5] Instituto Nacional de Salud 2018. Carga de Enfermedad Ambiental en Colombia. Informe técnico especial 10. Recuperado el 22 de febrero de 2022. https://www.ins.gov.co/Noticias/Paginas/Informe-Carga-de-Enfermedad-Ambiental-en-Colombia.aspx

[6] Secretaría Distrital de Ambiente 2020. Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá. Recuperado el 22 de febrero de 2022 https://ambientebogota.gov.co/es/plan-aire-2030

[7] Secretaría Distrital de Ambiente 2020. Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá. Recuperado el 22 de febrero de 2022 https://ambientebogota.gov.co/es/plan-aire-2030

transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios; (...)"

El objetivo de que estas zonas afronten problemas de congestión, contaminación del aire y emisión de GEI está en concordancia con las siguientes metas del Plan Distrital de Desarrollo (PDD) 2020-2024, "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI" estableció las siguientes acciones y metas:

- *Meta trazadora 29, "Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de la Calidad de Aire de Bogotá 2030, que incluirá la Gobernanza del Aire como uno de sus pilares".*
- *Meta sectorial 198, "Articular, consolidar e implementar el Plan de Acción Climática Bogotá 2020-2050 incluyendo la gestión necesaria para lograr una reducción de por lo menos 15% en la emisión de Gases de Efecto Invernadero de Bogotá para 2024, incluyendo herramientas como la participación de la ciudad en los mercados de carbono"*
- *Meta sectorial 263, "A 2024 reducir en un 5% la mortalidad por contaminación del aire por material particulado PM 2.5"*

Bajo estas acciones y metas del PDD 2020-2024, la Administración Distrital -en cabeza de la SDA- definió metas transformacionales locales a partir de los siguientes instrumentos de planeación:

- **Plan de Acción Climática:** Reducción las emisiones de GEI en un 15% a 2024, 50% a 2030 y tener emisiones netas de cero en el 2050. Dentro de este Plan, las ZUMA se incluyen en la acción de mitigación de "Desarrollo Orientado al Transporte".

- **Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030 (Plan Aire 2030):** Reducir a 2030 la concentración de material particulado PM2.5 en un 16.6% y de PM10 en un 14.2 % en la ciudad; y las toneladas emitidas en un 22% para PM2.5 y en un 17% para PM10.

En este último instrumento, que de acuerdo con el programa 35 del PDD 2020-2024 debe estar basado en un modelo de gobernanza, en la articulación interinstitucional y regional y en la planeación sostenible, y que fue adoptado mediante el Decreto 332 de 2021, se consolida la concepción de las ZUMA a través del proyecto 21, por medio del cual se busca involucrar "la calidad del aire como determinante ambiental en el ordenamiento territorial".

Igualmente, y como segundo pilar, el Decreto 555 de 2021, *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."*, en su artículo 120 define las ZUMA y otorga al Distrito Capital la obligación de reglamentar esta estrategia:

> ***"Artículo 120. Zonas Urbanas por un Mejor Aire.*** *Con el fin de mejorar la calidad del aire del Distrito Capital adóptense las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA). Las ZUMA constituyen áreas determinadas del territorio donde se concentran acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire y mitigar las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo en salud de las personas frente a la contaminación atmosférica.*
>
> *Para la declaración de una ZUMA se deben considerar y analizar, no solo las condiciones de contaminación, emisiones y riesgo en Salud, sino también la*

capacidad de intervención de las instituciones sobre el territorio, y armonizar dichas intervenciones con nuevas acciones para potencializar su impacto.

Parágrafo 1. *La clasificación, delimitación y actualización de las ZUMA se reglamentará mediante acto administrativo por el Distrito Capital. Sus acciones integrales, proyectos, instrumentos y mecanismos de planificación, gestión y financiamiento podrán articularse con las actuaciones estratégicas definidas en este Plan.*

Parágrafo 2. *En las ZUMA se podrán incluir acciones relacionadas con la transformación cultural y gobernanza, salud pública, infraestructura, servicios urbanos, cobertura vegetal, mantenimiento de malla vial, gestión de la exposición a la contaminación y movilidad.*

Parágrafo 3. *La clasificación de las áreas declaradas como ZUMA podrá actualizarse de acuerdo con el comportamiento promedio anual de las concentraciones de los contaminantes atmosféricos en la ciudad".*

Asimismo, el artículo 160 del Decreto 555 de 2021, establece entre otros elementos, la articulación necesaria entre los Corredores Verdes y las ZUMA, con el objetivo de fortalecer ambas intervenciones:

"Artículo 160. Condiciones para conformar y consolidar Corredores Verdes*. En un corredor verde se desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia modos de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad; protege y resalta el patrimonio cultural y desarrolla estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS.*

El desarrollo de proyectos en los corredores de transporte de alta y media capacidad, ciclo infraestructura y micromovilidad, deben cualificar el sistema de movilidad y la estructura urbana de la ciudad a partir del reverdecimiento, la renaturalización, el fortalecimiento de las dinámicas de proximidad y el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible - DOTS, donde se garanticen condiciones urbanas que incentiven el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones; con espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social.

La delimitación territorial donde se establezca la implementación de corredores verdes y su área de influencia, se considera un área en la que convergen decisiones administrativas en materia de movilidad, gestión y desarrollo de proyectos de intervención urbanística.

La intervención de corredores verdes debe desarrollarse bajo las siguientes condiciones:

(...)

6. Contribuir al aumento de los viajes cero emisiones, a través de la promoción del uso de vehículos y modos de transporte de cero y bajas emisiones, articulado con la consolidación de Zonas Urbanas para un Mejor Aire, ZUMA la cual hace parte estrategias para la conectividad de la Estructura Ecológica Principal."

De igual manera, el artículo 478 crea las actuaciones estratégicas - AE, definiéndolas como "(...) intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. (...) Además, las AE son un instrumento de planeación de segundo nivel en el marco del presente Plan".

Adicionalmente, el artículo 9 define las Unidades de Planeamiento Local - UPL como elementos locales del modelo de ocupación territorial, con las que se "(...) busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garanticen condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos".

Por su parte, y como tercer pilar, el Decreto 1076 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible"* y sus modificaciones compiló el Decreto 948 de 1995; conteniendo el reglamento de prevención y control de la contaminación atmosférica y protección de la calidad del aire. En el artículo 2.2.5.1.10.4, se establece que las autoridades ambientales competentes deberán clasificar como áreas-fuente de contaminación zonas urbanas o rurales del territorio nacional, según la cantidad y características de las emisiones y el grado de concentración de contaminantes en el aire, a partir de mediciones históricas con que cuente la autoridad ambiental, con el fin de adelantar los programas localizados de reducción de la contaminación atmosférica.

El artículo en mención establece 4 niveles de clasificación en función de la frecuencia de los casos de excedencia de la norma anual de calidad del aire de la siguiente forma:

- ***Clase I-Áreas de contaminación alta:*** *Aquellas en que la concentración de contaminantes, dadas las condiciones naturales o de fondo y las de ventilación o dispersión, excede con una frecuencia igual o superior al setenta y cinco por ciento (75%) de los casos de la norma de calidad anual. En estas áreas deberán tomarse medidas de contingencia, se suspenderá el establecimiento de nuevas fuentes de emisión y se adoptarán programas de reducción de la contaminación que podrán extenderse hasta por diez (10) años.*

- ***Clase II-Áreas de contaminación media:*** *Aquellas en que la concentración de contaminantes, dadas las condiciones naturales o de fondo y las de ventilación y dispersión, excede con una frecuencia superior al cincuenta por ciento (50%) e inferior al setenta y cinco por ciento (75%) de los casos la norma de calidad anual. En estas áreas deberán tomarse medidas de contingencia se restringirá el establecimiento de nuevas fuentes de emisión y se adoptarán programas de reducción de la contaminación que podrán, extenderse hasta por cinco (5) años.*

- ***Clase III-Áreas de contaminación moderada:*** *Aquellas en que la concentración de contaminantes, dadas las condiciones naturales o de fondo y las de ventilación y dispersión, excede con una frecuencia superior al veinticinco por ciento (25%) e inferior al cincuenta por ciento (50%) de los casos la norma de calidad anual. En estas áreas se tomarán medidas dirigidas a controlar los niveles de contaminación y adoptar*

programas de reducción de la contaminación, que podrán extenderse hasta por tres (3) años.

- ***Clase IV-Áreas de contaminación marginal:*** *Aquellas en que la concentración de contaminantes, dadas las condiciones naturales o de fondo y las de ventilación y dispersión, excede con una frecuencia superior al diez por ciento (10%) e inferior al veinticinco por ciento (25%) de los casos la norma de calidad anual. En estas áreas se tomarán medidas dirigidas a controlar los niveles de contaminación que permitan la disminución de la concentración de contaminantes o que por lo menos las mantengan estables.*

De igual manera, en desarrollo del Artículo citado previamente, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el Artículo 15 de la Resolución 2254 de 2017, *"Por la cual se adopta la norma de calidad del aire y se dictan otras disposiciones"*, establece que las autoridades ambientales competentes en el área de su jurisdicción, que de acuerdo con las mediciones de calidad del aire hayan clasificado una zona como área fuente de contaminación, deberán elaborar un programa de reducción de la contaminación, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos.

Así mismo, el artículo 3 ibidem establece los niveles máximos permisibles a condiciones de referencia para contaminantes criterio que regirán a partir del 1 de enero del año 2030, y en el Artículo 16 se establece la metodología para la clasificación de las áreas fuente de contaminación, indicando que es necesario:

"i. Definir el año calendario a evaluar.
ii. Calcular las medias móviles (promedios corridos) de tres (3) años de concentración para cada día del año calendario en evaluación.
iii. Contar el número de días que presentan excedencias del nivel máximo permisible anual del contaminante.
iv. Calcular el porcentaje de excedencias de la norma anual, relacionando el número de días con excedencias con respecto al total de días de muestreo.
v. Comparar los resultados con respecto a las clases de área fuente definidas en el Decreto 1076 de 2015.
vi. Determinar el tipo de área fuente"

En consecuencia, mediante el Decreto Distrital 623 de 2011 se clasificó las áreas-fuente de contaminación ambiental Clase I, II y III, y se adoptaron medidas necesarias para la reducción de la contaminación por fuentes fijas en el Distrito Capital.

Por otra parte, armonizado con los tres pilares expuestos previamente, y en articulación con la visión de una Bogotá reverdecida que se adapte al cambio climático y que a la vez sea un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible, y con el compromiso generado por la ciudad ante la Red de Ciudades del Grupo de Liderazgo Climático (C40) para promover la acción climática local y global en la Administración Actual, la ciudad se ha propuesto para 2030 consolidar al menos una zona cero emisiones. Este compromiso hace parte de la declaración de C40 de "Calles Verdes y Saludables" a la que la ciudad se adhirió, buscando hacer una transición hacia calles libres de combustibles fósiles.

A su vez, a nivel nacional las ZUMA contribuirían de manera directa e indirecta a varias de las metas de la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) a nivel de mitigación. En ese sentido, se espera aportar en los compromisos de reducción del 51% de las emisiones respecto al escenario *Business As Usual* (BAU) al año 2030 y del 40% de carbono negro respecto al nivel de 2014, a través de la implementación, monitoreo y evaluación de programas y proyectos relacionados con las siguientes medidas NDC:

- Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada (NAMA) TAnDem (Transporte Activo y Gestión de la Demanda de transporte)
- NAMA DOT (Desarrollo Orientado al Transporte)
- NAMA MovE (Movilidad Eléctrica).
- Programa de Modernización de Transporte Automotor de Carga.
- Gestión de proyectos para mejora de las operaciones logísticas y manejo de producto en centros de abastecimiento.
- Construcción sostenible.
- Promoción de proyectos de gestión de la energía y eficiencia energética en el sector de industria.
- Mecanismo de precios al carbono.

En concordancia con lo anterior, la siguiente síntesis normativa soporta la implementación de medidas de reducción de emisiones y mejoramiento de la calidad del aire, fortaleciendo la implementación de las ZUMA.

Tabla 1. Normatividad base para las ZUMA.

Componente	Norma
Generales	● Artículos 79 y 80 de la Constitución Política de Colombia. ● Decreto 109 de 2009, *"Por el cual se modifica la estructura de la Secretaría Distrital de Ambiente y se dictan otras disposiciones".* ● Decreto 1076 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible".* ● Decreto 280 de 2015, *"Por el cual se crea la Comisión Interinstitucional de Alto Nivel para el alistamiento y la efectiva implementación de la Agenda de Desarrollo Post 2015 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS".* ● Decreto 432 de 2022, *"Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Planeación y se dictan otras disposiciones".* ● CONPES 3918 de 2018, *"Estrategia para la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) en Colombia".* ● CONPES 3934 de 2018, *"Política de crecimiento verde".* ● Ley 1972 de 2019, *"Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones".* ● Ley 1955 de 2019, *"Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022, pacto por Colombia, pacto por la equidad".* ● Ley 2294 de 2023, *"Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022, pacto por Colombia, pacto por la equidad".* ● Plan de Desarrollo de Bogotá 2020-2024.

Componente	Norma
	● Decreto 555 de 2021, *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".* ● *CONPES Distrital 08 de 2019, "Política Pública Distrital de Juventud 2019 - 2030".* ● Decreto Distrital 545 de 2011, *"Por medio del cual se adopta la Política Pública para las Familias de Bogotá, D. C.".* ● Decreto Distrital 345 de 2010, *"Por medio del cual se adopta la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital".* ● Decreto Distrital 560 de 2015, *"Adopta la Política Pública Distrital para el Fenómeno de la Habitabilidad en Calle".* ● Decreto Distrital 544 de 2011, *"Adopta la Política Pública de y para la Adultez en el Distrito Capital".* ● Ley Estatutaria 1757 de 2015, *"Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática".* ● Resolución 2210 de 2021, *"Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital".* ● Decreto Distrital 448 de 2007, *"Por el cual se crea y estructura el Sistema Distrital de Participación Ciudadana".* ● Decreto Distrital 503 de 2011, *"Por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente para el Distrito Capital".* ● Resolución 215 de 2020 de la Secretaría Distrital de Movilidad, *"Por la cual se dictan lineamientos para la gestión social en los programas y proyectos desarrollados por la Secretaría Distrital de Movilidad".*
Calidad del aire y su papel como determinante ambiental en el ordenamiento territorial	● Ley 99 de 1993, *"Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones".* ● Ley 388 de 1997, *"Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones".* Esta ley indica que *"en la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y distritos deberán tener en cuenta' determinantes como 'las directrices, normas y reglamentos expedidos en ejercicio de sus respectivas facultades legales, por las entidades del Sistema Nacional Ambiental, en los aspectos relacionados con el ordenamiento espacial del territorio, de acuerdo con la Ley 99 de 1993 y el Código de Recursos Naturales".* ● CONPES 3943 de 2018, *"Política para el mejoramiento de la calidad del aire".* Actualiza la "Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire" de 2010. Esta política establece que *"dentro de las medidas promovidas [de descontaminación] se encuentran la planificación urbana que debe considerar la calidad*

Componente	Norma
	del aire dentro del ordenamiento del territorio, tal como lo recomienda la OMS". También se recomienda *"determinar áreas en función de los niveles de contaminación del aire e incorporarlas en los instrumentos para el ordenamiento y ocupación del territorio"*. ● Estrategia Nacional de Calidad del Aire (ENCA) de 2019. La ENCA indica que *"en el país existen actividades que generan emisiones contaminantes, las cuales pueden estar ubicadas en zonas que generan conflictos con las comunidades y presión sobre los recursos. En este sentido, es necesario que las autoridades ambientales incidan en la elaboración de los planes de ordenamiento territorial durante las etapas de formulación y actualización donde sea incluido las determinantes ambientales relacionadas con la calidad del aire (contaminantes criterio, tóxicos, olores y ruido)."* Dentro del objetivo OE-1 de la ENCA, *"Fortalecer y actualizar instrumentos normativos y técnicos que permitan la reducción de emisiones a la atmósfera"*, se encuentra la línea de acción T, la cual determina que "a 2020, las autoridades ambientales deberán desarrollar acciones para la inclusión de determinantes ambientales en los procesos de ordenamiento del territorio con énfasis en las áreas fuente de contaminación." ● Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS), "*Por la cual se adopta la norma de calidad del aire ambiente y se dictan otras disposiciones"*. El artículo 15 de esta resolución indica que para la *"elaboración de los Programas de Reducción de la Contaminación del Aire", "la autoridad ambiental competente previo análisis de la problemática, deberá considerar para su aplicación acciones y medidas tales como la 'integración de políticas de desarrollo urbano, transporte y calidad del aire' y el 'establecimiento de directrices y determinantes ambientales para la planeación del territorio, teniendo en cuenta el comportamiento y dispersión de los contaminantes del aire"*. ● Decreto 623 de 2011, *"Por medio del cual se clasifican las áreas-fuente de contaminación ambiental Clase I, II y III de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"*. ● Decreto 332 de 2021, *"Por medio del cual se adopta el Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire - Plan Aire 2030"*. (antes mencionado). ● Resoluciones 1869 y 2823 de 2006, 4314 de 2018 y sus modificatorias, por la cuales se adoptan los términos de referencia del Programa de Autorregulación Ambiental aplicable dentro del perímetro urbano del Distrito Capital.
Movilidad	● Ley 105 de 1993, *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."*

Componente	Norma
	● Ley 1083 de 2006, *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones."* ● Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."* ● Ley 1811 de 2016, *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito."* ● Ley 1964 de 2019, *"Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones."* ● CONPES 3963 de 2019, *"Política para la modernización del sector transporte automotor de carga".* ● CONPES 3991 de 2020, *"Política nacional de movilidad urbana y regional".* ● Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.
Salud	● Guía de calidad del aire de la OMS año 2021[8]. ● CONPES 3550 de 2008, *"Lineamientos para la formulación de la política integral de salud ambiental con énfasis en los componentes de calidad de aire, calidad de agua y seguridad química".* ● CONPES 3918 de 2018, *"Estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia".* ● Decreto 2972 de 2010, *"Comisión Técnica Nacional Intersectorial para la Salud Ambiental"*, la cual tiene como objeto coordinar y orientar el diseño, formulación, seguimiento y verificación de la implementación de la Política Integral de Salud Ambiental PISA. ● Plan Decenal de Salud Pública 2012 - 2021. El mismo está enmarcado en 8 dimensiones prioritarias y 2 transversales, planteando los siguientes objetivos: 1) avanzar hacia la garantía del goce efectivo del derecho a la salud; 2) mejorar las condiciones de vida que modifican la situación de salud y disminuyen la carga de enfermedad existente; 3) mantener cero tolerancia frente a la mortalidad, la morbilidad y la discapacidad evitable. ● Política Integral de Salud Ambiental – PISA, *"Abordar integralmente la relación existente entre la salud humana y el ambiente, en el marco de la equidad en salud y el desarrollo sostenible".* ● Decreto Distrital 596 de 2011, *"Por medio del cual se adopta la Política Pública de Salud Ambiental para Bogotá 2011 - 2023".*

[8] Las guías de calidad del aire 2021 de la OMS son las directrices que recomiendan nuevos niveles de calidad del aire para proteger la salud de las poblaciones mediante la reducción de los niveles de los principales contaminantes del aire, algunos de los cuales también contribuyen al cambio climático. Recomiendan niveles de calidad del aire respecto de seis contaminantes para los que se dispone de los datos más recientes en cuanto a sus efectos sobre la salud. Cuando se actúa sobre estos contaminantes clásicos —partículas en suspensión (PM), ozono (O_3), dióxido de nitrógeno (NO_2), dióxido de azufre (SO_2) y monóxido de carbono (CO)—, también se incide en otros contaminantes perjudiciales.

Componente	Norma
	● Resolución conjunta 868 de 2021, *"Por medio de la cual se establece el nuevo Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud - IBOCA, para la gestión conjunta del riesgo de deterioro del ambiente y de la salud humana".*
Cambio climático	● Política Nacional de Cambio Climático (PNCC) de 2015. ● Ley 1844 de 2017, *"Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia".* ● Ley 1931 de 2018, *"Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático".* ● Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono. ● Plan de Acción Climática de Bogotá 2020-2050 (PAC). ● Actualización de la NDC Colombia 2020, presentada a la Convención Marco de las Naciones Unidas Contra el Cambio Climático. ● Plan Integral de Gestión al Cambio Climático Sectorial (PIGCCS), a la fecha se tiene: Plan de MinEnergía (Resolución 40807 del 2018) y el Plan de MinComercio (Resolución 1066 del 2021) ● Ley 2169 de 2021, *"Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones".*

Fuente: Elaboración propia.

2.3. Revisión casos internacionales y nacionales

A nivel internacional, la aproximación más cercana al alcance y objetivo de las ZUMA son las denominadas zonas de bajas, ultra-bajas y/o cero emisiones, las cuales se enfocan principalmente en reducir emisiones de contaminantes del aire o de GEI por parte del sector transporte. Las medidas y formas de implementación varían; sin embargo, están fuertemente asociadas con medidas de restricción de la circulación de los vehículos con base en sus niveles de emisiones o tecnologías. A continuación, se presentan algunos de estos casos.

2.3.1. Londres

2.3.1.1. Cobros por congestión[9]

Buscando reducir la congestión en la zona central de Londres, en 1995 se estableció el Programa de Investigación de Cobros por Congestión - "Congestion Charging Research Programme". Posteriormente se realizó un fuerte proceso de consulta pública a la ciudadanía sobre la implementación del cobro por congestión, a partir de la cual se lanzó el esquema el 17 de febrero de 2003. La medida se basa en un cobro diario (£5) por

[9] Transport for London (2021). Road User Charging in London. Presentación realizada a la Secretaría Distrital de Movilidad. Transport for London (2021). Congestion Charge. https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge

ingresar a la zona central de Londres entre las 07:00 a 18:30 y actualmente aplica para triciclos motorizados y cuatriciclos, automóviles y vehículos privados de alquiler, vans, camiones y vehículos pesados especializados.

Como resultado, el tráfico diario promedio que entra a la zona durante los horarios del cobro decreció 18% y la congestión se redujo en un 30%, luego de la implementación de la medida.

Medidas complementarias

Además del cobro, la medida se complementó con:

- Un incremento sustancial de la capacidad de los buses en y alrededor de la zona.
- Un congelamiento de las tarifas del transporte público.
- Mayor y mejor información para los usuarios de transporte público.
- Mejora en las frecuencias de los trenes y el servicio de metro hacia la zona.
- Medidas de manejo del tráfico en las vías de desvío aledañas a la zona.

Desde su lanzamiento la medida ha cambiado progresivamente:

- En 2007 la zona se extendió hacia el occidente de la ciudad.
- En 2007 el horario se modificó de 07:00 a 18:30 a 07:00 a 18:00.
- La tarifa de ingreso ha aumentado progresivamente desde £5 a £11.50.
- La multa por ingresar sin realizar el pago incrementó de £80 a £160.
- Se han incluido nuevos métodos de pago.
- Se han modificado los descuentos y excepciones, actualizando el descuento a vehículos limpios y los vehículos de emergencia exceptuados, y removiendo los vehículos híbridos como exceptuados.

Para realizar estos ajustes o cualquier modificación a la medida, se realizan consultas públicas a la ciudadanía.

2.3.1.2. Esquemas de cobros por contaminación

Con el objetivo de reducir la contaminación del aire, particularmente de NO2, se crearon los esquemas de cobros por contaminación, que buscan reducir las emisiones del transporte. En Londres, el transporte genera el 49% de las emisiones de NO2 (cifras 2016) y las concentraciones más altas se ubican en el centro de la ciudad.

Bajo estos esquemas, los vehículos que cumplan con los estándares de emisión definidos para cada zona pueden ingresar. Si no cumplen, deben pagar una tarifa diaria para ingresar a circular en la zona.

Monitoreo

Para realizar el control de estas medidas, se utilizan cámaras de reconocimiento automático de matrículas (ANPR por sus siglas en inglés) y móviles para leer el número de la placa de los vehículos que se valida automáticamente con la base de datos de vehículos registrados en el esquema.

Igualmente, se han definido algunas excepciones para estas medidas:

- Vehículos de servicio militar, de agricultura especializados, maquinaria y vehículos fuera de ruta.
- Vehículos históricos.
- Vehículos de espectáculos.
- Taxis oficiales de Londres.
- Vehículos privados de alquiler autorizados para accesibilidad en silla de ruedas (aplica en ULEZ hasta el 26 de octubre de 2025).
- Vehículos para personas en condición de discapacidad (aplica en ULEZ hasta el 26 de octubre de 2025).
- Minibuses usados para el transporte comunitario (aplica en ULEZ desde el 25 de octubre de 2021 hasta el 29 de octubre de 2023).
- Residentes (hasta el 24 de octubre de 2021).
- Esquema del NHS para CC y ULEZ.

Medidas complementarias

En articulación con estas medidas se ha definido un esquema que incentiva la chatarrización de los vehículos de la población más vulnerable. En este sentido se cuenta con £61 m, para apoyar la chatarrización y la preparación para cumplir con los estándares ULEZ, para vehículos de pequeños negocios, minibuses de organizaciones de caridad, personas de bajos recursos y en condición de discapacidad. Bajo este esquema se ofrecen hasta £2000 para chatarrizar los vehículos más contaminantes y viejos y se han renovado 12,900 vehículos.

2.3.1.3. Zona de baja emisión

La zona de baja emisión (LEZ por sus siglas en inglés) se lanzó el 04 de febrero de 2008, luego de la realización de estudios de factibilidad y consulta pública con la ciudadanía. Comenzó con una implementación progresiva por fases enfocada en vehículos diésel más contaminantes y cubre el área del “Greater London” (1,580 km2).

La LEZ opera 24 horas al día, los 7 días de la semana, y está delimitada por señalización. Hasta marzo de 2021, los estándares de emisión para ingresar a la zona eran:

Tabla 2. Estándares de emisión para ingreso a las LEZ.

Estándar de emisión mínimo		**Tipos de vehículo**	**Tarifa diaria para ingresar**	**Valor multa si no paga tarifa diaria**
Hasta marzo 2021	**Desde marzo 2021**			
Euro 3 (PM)	Se mantiene	Vans y vehículos especializados de hasta 3.5 toneladas de peso vehicular y minibuses de hasta 5 toneladas.	£100	£500
Euro IV (PM)	Euro VI (NOX y PM) - mismo estándar de ULEZ	Buses y minibuses de más de 5 toneladas y camiones, van y vehículos especializados de más de	£100 (si cumple Euro IV o V (PM) o £300 (si cumple euro IV)	£1000 o £2000

Estándar de emisión mínimo		Tipos de vehículo	Tarifa diaria para ingresar	Valor multa si no paga tarifa diaria
Hasta marzo 2021	Desde marzo 2021			
		3.5 toneladas.		

Fuente: Elaboración propia.

2.3.1.4. Zona de ultra baja emisión

La zona de ultra-baja emisión (ULEZ por sus siglas en inglés) fue lanzada el 08 de abril de 2019, comenzando una implementación progresiva por fases enfocada en vehículos diésel y de gasolina y buscando alcanzar estándares más estrictos. Definida también por consulta pública, inicialmente, esta zona cubrió la zona central de Londres (misma zona de la medida de cobros por congestión) y el 25 de octubre de 2021 se expandió, creciendo 18 veces en tamaño.

La ULEZ también opera 24 horas al día, los 7 días de la semana, y está delimitada por señalización. Hasta marzo de 2021, los estándares de emisión para ingresar a la zona eran:

Tabla 3. Estándares de emisión para ingreso a las ULEZ.

Estándar de emisión mínimo	Tipos de vehículo	Tarifa diaria para ingresar	Valor multa si no paga tarifa diaria
Euro 3 (NOx)	Motocicletas, moto-triciclos y cuadriciclos	£12.5	£120
Euro 4 (gasolina) y Euro 6 (diésel)	Vans, carros y vehículos especializados de hasta 3.5 toneladas de peso vehicular y minibuses de hasta 5 toneladas.	£12.5	£120
Euro IV (NOx y PM)	Buses y minibuses de más de 5 toneladas y camiones, van y vehículos especializados de más de 3.5 toneladas.	£100 (si cumple Euro IV o V (PM) o £300 (si cumple euro IV)	

Fuente: Elaboración propia.

Para la implementación de la ULEZ, se realizaron fuertes campañas de comunicaciones. La implementación de esta zona ha tenido resultados significativos:

- El cumplimiento de la medida incrementó desde 39% en 2017 a 87%.
- Reducción de 44% en las concentraciones de NO2 y 27% de PM 2.5 en vías principales en 2017.
- Reducción del 6% en las emisiones de CO2 del transporte.
- Las mejoras en calidad del aire por la ULEZ en 2019 se mantuvieron luego de que las restricciones por la pandemia se levantaron.

2.3.1.5. Barrios de baja emisión

Los Barrios de Baja emisión (LEN por sus siglas en inglés)[10] son esquemas que actúan en áreas específicas dentro de las localidades (*Boroughs*) que articulan medidas enfocadas en mejorar la calidad del aire, reducir emisiones y en general promover hábitos más sostenibles. Son implementadas por cada *Borough* con apoyo de Transport for London, la Gran Autoridad de Londres y la comunidad local.

Actualmente se están implementando 5 barrios de baja emisión que incluyen esquemas como:

- Medidas de promoción del uso de la bicicleta, como la implementación de días sin carro, adecuación de cicloparqueaderos y esquemas de bicicletas eléctricas.
- Adecuación de parques de bolsillo.
- Mayor vegetación incluyendo en techos de los edificios.
- Iniciativas de adopción de comportamientos sostenibles.
- Evitar que los vehículos se estacionen o esperen con el motor encendido “No idling zone”.
- Coordinación de entregas logísticas.
- Infraestructura y promoción de vehículos eléctricos.
- Promoción de la caminata y medidas enfocadas en mejorar la salud y el bienestar de las comunidades al reducir los niveles de ruido.
- Parqueo reducido en las zonas.
- Medidas de manejo del tráfico que reduzcan el tráfico y la prioridad para los ciclistas y peatones.

Selección de zonas

Para seleccionar los barrios a implementar las zonas deben ser áreas con altas emisiones, en particular NO2 o GEI, y con alta exposición a la contaminación como áreas con alta densidad poblacional o actividad. Igualmente debe cumplir con alguna de las siguientes:

- El área incluye o es parte de un área de oportunidad identificada en el “London Plan” ya que éstas son más propensas a cambios significativos y oportunidades de financiación en los próximos años.
- Existencia de planes locales importantes para desarrollo a gran escala como esquemas de reducción del tráfico o de mejoramiento del espacio público, entre otros.
- Se cuenta con oportunidades para:
  - Reducir significativamente el tráfico, las emisiones o la exposición al aire.
  - Un interés o necesidad para mejorar la calidad del aire, el espacio urbano o las siniestralidades viales.
  - Una comunidad local activa o un compromiso claro por parte de la autoridad local para fomentar una comunidad local activa a través de la implementación de esta medida.
- El área es origen o destino de una gran proporción de viajes.

[10] Fuente: Mayor for London & Transport for London. Low Emission Neighbourhoods: Guidance note. https://www.london.gov.uk/sites/default/files/low-emission-neighbourhoods.pdf

Monitoreo

Frente al monitoreo de estas zonas, cada localidad debe implementar una estrategia robusta para medir y monitorear los impactos de las medidas. En este sentido, adicional al uso de equipos para monitorear la calidad del aire, se debe recolectar información y datos antes y después de la implementación de las medidas en términos de velocidades vehiculares, kilómetros y composición de la flota en la zona.

Igualmente, se debe monitorear la apropiación de la zona y las medidas por parte de la comunidad, así como el impacto en la economía local.

Se deben realizar encuestas dedicadas en la zona para establecer la línea base y realizar modelaciones de las medidas.

Frente a datos de tráfico, para poder capturar beneficios adicionales de la medida, se sugiere recolectar:

- Encuestas de indicadores de calles saludables.
- Datos estadísticos sobre accidentes y siniestros en las vías.
- Encuestas de percepción.
- Cantidad de peatones y ciclistas.
- Valor del suelo y propiedad.

2.3.1.6. Zonas de Cero emisiones Locales[11]

Zonas o intervenciones puntuales en corredores que buscan reducir el tráfico y mejorar la calidad del aire en puntos de contaminación críticos y específicos para mejorar los beneficios de salud a nivel local. Esta estrategia funciona como complemento de medidas a nivel ciudad como las LEZ y ULEZ, siendo más estrictas en los estándares de emisión y acelerando la meta del 100% del transporte cero emisiones a 2050.

Esta estrategia contempla dos esquemas según los objetivos:

- Calles saludables a escala barrial “Neighbourhood Healthy Streets”:
  - Busca priorizar la caminata, el uso de la bicicleta y el transporte público cero emisiones.
  - Debe hacer parte de una intervención urbana más amplia como los LEN.
- Puntos críticos de calidad del aire local
  - Busca mejorar la calidad del aire en puntos críticos de contaminación y proteger a grupos poblacionales y equipamientos para uso y/o la atención de población vulnerable como colegios, hospitales, entre otros.
  - Se recomiendan intervenciones por periodos de tiempo específicos como ciertas horas del día.

Ejemplos

- Calles de Ultra Baja Emisión, Shoreditch (esquema calles saludables)

[11] Fuente: Zero emission zones: Guidance note for Local Zero Emission Zones (2019) https://content.tfl.gov.uk/tfl-guidance-for-local-zero-emission-zones.pdf

  - Se definieron dos calles con restricción horaria de vehículos, permitiendo la circulación de peatones, ciclistas y vehículos de ultra bajas emisiones.
  - Funcionan durante las horas pico: lunes a viernes de 7 a 10 a.m. y de 4 a 7 p.m.
  - Se ubica señalización en los ingresos de cada vía con cámaras ANPR.
  - Están exceptuados los residentes o comercios que tienen permiso de parquear en la vía o fuera de vía, así como los vehículos de servicios esenciales.
- Calles Escolares saludables, Camden (Esquema puntos críticos de calidad del aire)
  - Iniciativa que busca mejorar la salud y la seguridad de niños y niñas y promover en ambos grupos poblacionales una movilidad activa y sostenible al colegio.
  - Durante los horarios de llegada y salida de colegios (lunes a viernes de 8:30 a 9:15 a.m. y de 3:00 a 4:15 p.m en temporada de colegios), las vías aledañas a los colegios están cerradas al tráfico vehicular.
  - Las vías se cierran con señalización y con bolardos o cámaras ANPR.
  - Se hace un fuerte proceso de consulta con residentes y comercios antes de implementar la medida.
  - Se complementa con estrategias de sensibilización sobre la caminata y el uso de la bicicleta.

Igualmente, se recomienda a las localidades implementar medidas sobre otras fuentes de emisiones como:

- Restricciones sobre el uso de combustibles sólidos y reducir la combustión en general.
- Asegurar que se utilicen fuentes de energía eléctrica o a base de hidrógeno para eventos en la zona en lugar de diésel.
- Asegurar que la maquinaria amarilla fuera de vía usada para construcciones o mantenimiento de vías en la zona sea lo menos contaminante posible.
- Promover programas de retrofit en hogares y lugares de trabajo.

2.3.2. Auckland[12]

La Zona de Cero Emisiones se enmarca en el concepto de accesibilidad para todos en el centro de la ciudad (Plan A4E), definido por el Plan Maestro de la ciudad del año 2020[13].

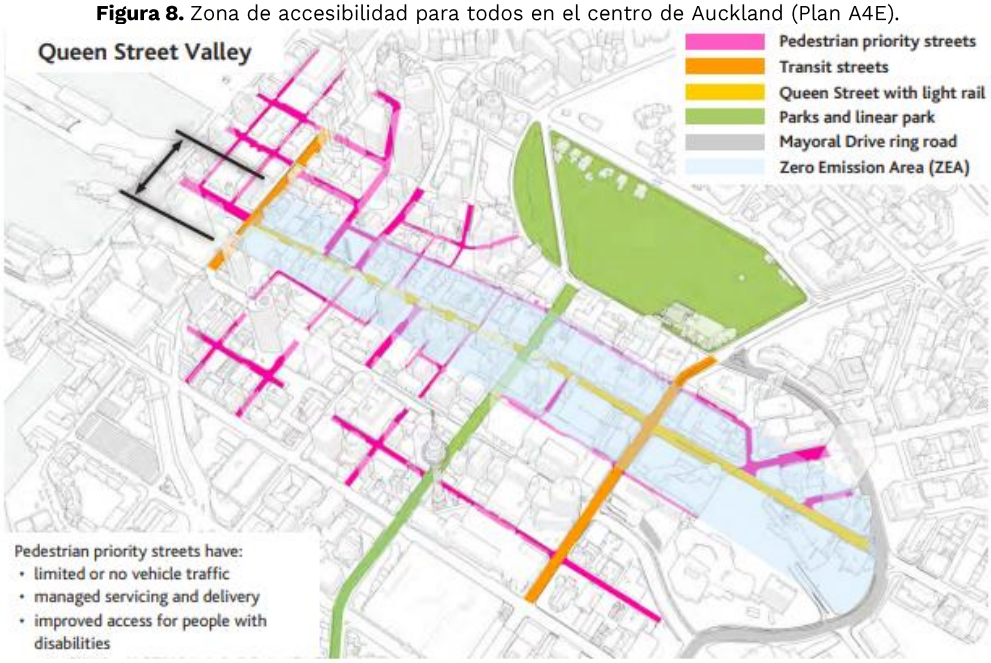
Busca crear más espacio en el centro de la ciudad en respuesta a las necesidades de los residentes de los barrios internos, así como proveer un transporte y un espacio público más saludable, seguro y equitativo. Se basa en la reasignación del espacio de la calle en favor de las personas, las operaciones y las funciones de la calle y en la reorganización del acceso para priorizar los viajes necesarios para apoyar el centro de la ciudad, como los viajes relacionados con entregas, la construcción y los servicios de emergencia.

Con este programa se entiende el centro de la ciudad como un sistema holístico en el cual se reorganizará el centro de la ciudad en nueve barrios de bajo tráfico, incluyendo

[12] Fuentes: Plan Maestro 2020 Auckland. (Auckland City Council, 2019): https://www.aucklandccmp.co.nz/media/1217/access-for-everyone-consultation-document.pdf
C40 Cities. (2020). Cómo implementan zonas de cero emisiones de las ciudades C40. https://www.transformative-mobility.org/publications/c%C3%B3mo-implementan-zonas-de-cero-emissiones-las-ciudades-c40
[13] Plan Maestro 2020 Auckland. (Auckland City Council, 2019): https://www.aucklandccmp.co.nz/media/1217/access-for-everyone-consultation-document.pdf

una zona de prioridad peatonal alrededor de “Waihorotiu Queen Street Valley” y una zona cero emisiones para reducir el impacto del transporte en la calidad del aire. Esta estrategia ha sido y será co-diseñada con la ciudadanía y la implementación de las medidas será progresiva y requerirá investigación y pilotaje de la implementación.

Figura 8. Zona de accesibilidad para todos en el centro de Auckland (Plan A4E).



Fuente: Auckland City Council (2019) https://www.aucklandccmp.co.nz/media/1217/access-for-everyone-consultation-document.pdf

Dentro de las medidas se priorizan las calles para las personas, sin circulación de automóviles, se priorizará el transporte público y se implementarán vecindarios con poco tránsito y un nuevo sistema de circulación por el cual los vehículos privados puedan acceder al centro de la ciudad desde las carreteras principales, sin necesidad de atravesar el centro.

Esta estrategia enfocada en el centro de la ciudad tiene como objetivos:

- Acelerar la transición a autobuses públicos eléctricos cero emisiones para 2030;
- Aumentar la capacidad ferroviaria hacia el centro de la ciudad en un 150 %;
- Investigar una zona de vehículos de bajas emisiones como transición a una zona cero emisiones.
- Proporcionar más de 40 estaciones de carga en estacionamientos públicos;
- Incentivación de empresas de vehículos compartidos para que ofrezcan vehículos eléctricos al proporcionar estacionamientos e instalaciones de carga en ubicaciones de primer nivel;
- Implementación continua del programa de ciclismo.

- La municipalidad reemplazará todos los vehículos retirados de la flota con vehículos eléctricos.

La Zona cero emisiones se enfocará en la vía principal del centro y se restringirán de manera progresiva los vehículos de combustión, comenzando con una zona de bajas emisiones que limite algunos tipos de vehículos y de viajes.

Control[14]

Se propone una red de control del aire de varias capas, para controlar los cambios una vez que se implemente la estrategia. Cerca de los contadores de personas se ubicarán dos estaciones reglamentarias estándares y 12 monitores de costo medio montados en postes de luz para evaluar la exposición que sufren los peatones en la zona.

Se está desarrollando una flota de sensores de muy bajo costo para aumentar la flota de postes de luz y crear una red densa que proporciona puntos de datos sin procesar que brindan una comprensión más completa de los cambios espaciales y temporales en los niveles de concentración.

2.3.3. Barcelona[15]

Barcelona estableció desde el primero de enero de 2020, de forma permanente, la zona de bajas emisiones del área de la Ronda de Barcelona, que restringe el ingreso de vehículos de lunes a viernes, de 7:00 h a 20:00 h, que no cuenten con el distintivo ambiental expedido por la Dirección General de Tráfico (DGT). La zona tiene un área de 95 km2 y define restricciones que aumentarán gradualmente para restringir completamente la circulación de vehículos de combustibles fósiles.

Buscan reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire y la salud pública, contribuyendo a la meta de reducir las emisiones contaminantes en un 30 % en 15 años, y se prevé que la ZBE reduzca las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y PM10 hasta en un 31 % y un 39 %, respectivamente.

Actualmente, los siguientes vehículos están restringidos:

- Carros: pre-Euro 3, a gasolina, registrados antes de enero del 2000 y pre-Euro 4 diésel registrados antes de enero 2006.
- Vans: pre-Euro 1 registradas antes de Octubre 1994. Los dueños tienen un año para adaptarse a la nueva regulación.
- Motocicletas: pre-Euro 2 registradas antes de 2003.vehicles registered before 2003.

[14] C40 Cities. (2020). Cómo implementan zonas de cero emisiones de las ciudades C40. https://www.transformative-mobility.org/publications/c%C3%B3mo-implementan-zonas-de-cero-emissiones-las-ciudades-c40

[15] Fuentes: Área Metropolitana de Barcelona. https://www.zbe.barcelona/es/zones-baixes-emissions/la-zbe.html.
Área Metropolitana de Barcelona. https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/mobilitat-sostenible/contaminacio-atmosferica/etiquetes-ambientals.
C40 Cities. (2020). Cómo implementan zonas de cero emisiones de las ciudades C40. https://www.transformative-mobility.org/publications/c%C3%B3mo-implementan-zonas-de-cero-emissiones-las-ciudades-c40

Desde 2021 se incluirán:

- Vans pre-Euro 3 de gasolina, registradas antes del 2000 y pre-Euro 4 de diesel registradas antes de 2005 o 2006.
- Camiones pre-Euro 4 y buses usualmente registrados antes de 2006 o 2007.

Desde 2022 se incluirán autobuses y autocares grandes (M3).

En complemento con esta medida, en la ciudad también se implementan:

- Tarifas de transporte público socialmente progresistas.
- Descuentos en estacionamiento en la calle para vehículos eléctricos y descuentos en el uso de estaciones de carga.
- Incentivos para la compra de vehículos de bajas emisiones y de cero emisiones a conductores de taxis y transporte de carga y a usuarios privados.
- Descuentos en los peajes de autopistas, -40% para vehículos de alta ocupación (más de 3 pasajeros); -75 % para vehículos eléctricos; y del 30 % para vehículos de bajas emisiones.
- Carriles preferenciales para autobuses.
- Ampliación de la red de carriles para bicicletas y el reemplazo de la flota de vehículos municipales por vehículos más limpios.
- Desde 2019, no se han expedido más licencias para taxis con motor diésel.
- Supermanzanas: calles dentro de la manzana cerradas para vehículos motorizados, estacionamientos en la superficie, y se prioriza la circulación de peatones. Las calles interiores se pueden utilizar para el tránsito residencial, servicios, vehículos de emergencia y vehículos de carga o descarga en circunstancias especiales.
- Incentivo a la chatarrización de vehículos altamente contaminantes, se ofrece una tarjeta del transporte público gratuito por 3 años a cambio de (a) chatarrizar el vehículo y (b) no comprar uno nuevo por tres años.

Control

Para realizar control a la medida, la policía valida los números de placa con cámaras en los accesos y salidas de la ciudad y las zonas. Igualmente, los vehículos que tengan el distintivo ambiental podrán ingresar a la zona. El distintivo tiene 4 niveles según el tipo de motor, combustible y antigüedad del vehículo. Los titulares de los vehículos más antiguos y contaminantes no recibirán distintivo ambiental alguno.

Se exceptúan por un año de la medida a personas con ingresos inferiores a aprox. 8000 euros por año, que demuestren que usan su vehículo como una herramienta esencial para sus actividades profesionales. Igualmente, están exceptuados los vehículos de emergencias (policía, bomberos, ambulancias, cuerpos y fuerzas de seguridad del estado), los vehículos para personas con movilidad reducida (VPMR) y los vehículos de servicios esenciales (médicos, protección civil y funerarios).

El Área Metropolitana de Barcelona publicó la Guía Técnica para la Implementación de Zonas de Bajas Emisiones[16], para apoyar a otros municipios a implementar este tipo de medidas.

Figura 9. Esquema de etiqueta vehicular Barcelona.

Fuente: Área Metropolitana de Barcelona. https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/mobilitat-sostenible/contaminacio-atmosferica/etiquetes-ambientals

2.3.4. Ámsterdam[17]

Ámsterdam cuenta actualmente con seis zonas de bajas emisiones donde están prohibidos los vehículos más contaminantes. Progresivamente, estas zonas se ampliarán y las normas serán más estrictas. Se convertirán gradualmente en zonas de cero emisiones y no se permitirán los vehículos de combustión interna. Para la implementación de estas zonas se ha definido con anterioridad una hoja de ruta que con anticipación anuncia los estándares de emisión que se van a restringir en el tiempo:

- Desde 2020: se restringe la circulación de vehículos diésel con estándar de emisión 0, 1, 2 o 3, dentro de la zona delimitada por el anillo vial A10.
- Desde 2022: los vehículos de transporte de mercancías sólo podrán ingresar a la zona delimitada por el anillo vial A10, si son cero emisiones o con un estándar 6 diésel o a gasolina.
- Desde 2025, sólo patinetas y ciclomotores eléctricos podrán entrar al área urbana de Ámsterdam. Vehículos de paquetería y transporte de mercancías, taxis, barcos de pasajeros o turismo, ferris y buses de transporte público y privado podrán ingresar al anillo vial A10 sólo si son cero emisiones.
- Desde 2030, toda el área urbana de Ámsterdam será cero emisiones por parte del transporte incluyendo motocicletas y automóviles.

Excepciones de la medida

- Excepción diaria para camiones y buses con estándar de emisión 5, se permiten un máximo de 12 excepciones por año.

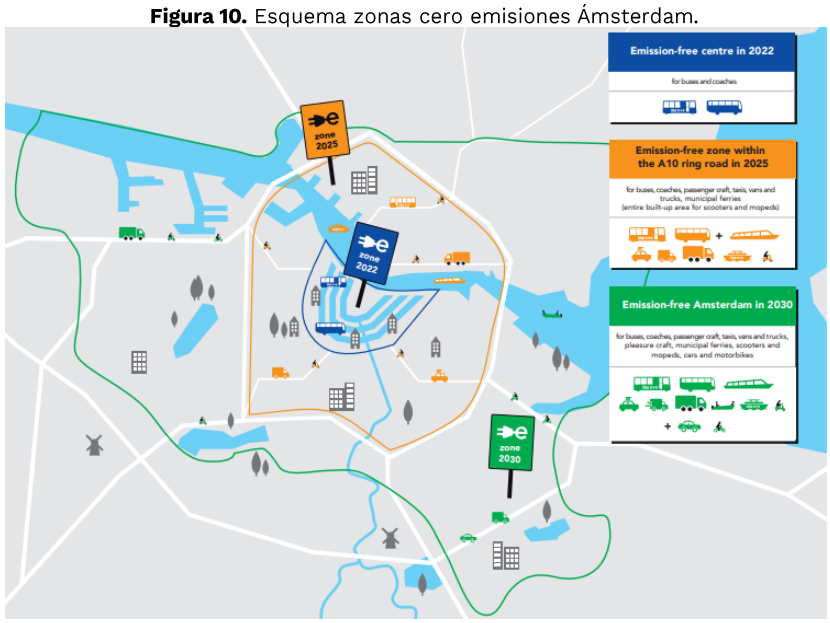
[16] Área Metropolitana de Barcelona (2021) https://static1.squarespace.com/static/5ba3a64375f9ee92beb89503/t/6116e39ce25e7571b6ecb0c1/1628890049293/GUIA-ZBE.pdf

[17] Fuentes: City of Amsterdam, Clean Air Action Plan (2019). https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/
City of Amsterdam. https://www.amsterdam.nl/en/traffic-transport/low-emission-zone/
C40 Cities. (2020). Cómo implementan zonas de cero emisiones las ciudades C40. https://www.transformative-mobility.org/publications/c%C3%B3mo-implementan-zonas-de-cero-emisiones-las-ciudades-c40

- Excepción diaria para vehículos comerciales, máximo 6 por año.
- Las personas en condición de discapacidad pueden aplicar a excepciones en algunos casos.
- Entrada y salida permitida para casas rodantes si van a acampar en la zona.
- Excepción temporal para vehículos comerciales diésel con estándar de emisión 3 que se hayan registrado entre el 7 de octubre de 2015 y el 19 de noviembre de 2019.
- Excepción temporal para cualquier vehículo si el/la dueño/a ha ordenado un vehículo estándar 6 o cero emisiones que se entregará en el futuro.
- Es posible aplicar a excepciones por circunstancias especiales en el caso de camiones y buses.

La multa por entrar a la zona sin cumplir con los estándares es de €70 para ciclomotores y motocicletas, €100 para carros, taxis, vans y buses y €250 para camiones.

Figura 10. Esquema zonas cero emisiones Ámsterdam.



Fuente: City of Amsterdam, Clean Air Action Plan (2019).
https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/

Estrategia

- Comunicación: Es clave explicar claramente la importancia del aire limpio y generar corresponsabilidad para la acción personal, igualmente es necesario informar al sector comercial y los residentes sobre las alternativas de transporte cero emisiones y dar ejemplo desde el gobierno local.
- Incentivos: mediante el uso continuo de varios subsidios para grupos poblacionales específicos, que promuevan la asequibilidad del transporte cero emisiones; otorgar privilegios como recompensa para los primeros que adopten las políticas; implementar medidas para zonas específicas.

- Facilitar la movilidad eléctrica: mediante el desarrollo continuo de una red de carga de vehículos eléctricos impulsada por la demanda; que la infraestructura de recarga sea inteligente; aumentar la recarga en estacionamientos y zonas privadas.
- Regulación: mediante la intensificación y la expansión geográfica de las zonas medioambientales actuales.

Frente a los recursos que se invertirán en la creación de nuevas zonas y el fortalecimiento de las existentes, la mayor parte de los costos se asocia con preparar las medidas y con la introducción de las zonas, en relación con componentes legales y tecnológicos. Los costos posteriores se asocian con el monitoreo y manejo de las excepciones.

En Ámsterdam se espera que alrededor de la cuarta parte del presupuesto se gastará en la creación legal y regulación de las zonas. Las medidas se apoyarán con incentivos, el gasto en este componente coincide con la introducción de las zonas y se proyecta que sea alrededor de un tercio del presupuesto total. Los costos asociados con facilitar la movilidad eléctrica, principalmente el desarrollo de infraestructura de recarga, se destinarán a esquemas flexibles de recarga, cargadores rápidos y estaciones de hidrógeno. Finalmente, otra parte del presupuesto está destinada a la campaña de comunicación para dar a conocer la medida y promover cambios de comportamientos.

Monitoreo

Para realizar seguimiento al impacto de la medida, se utiliza la red de monitoreo de calidad del aire de Amsterdam y se realizará una encuesta anual para determinar el número de vehículos de tecnologías limpias circulando por Ámsterdam.

Otras ciudades en los Países Bajos tienen zonas de bajas emisiones o zonas ambientales (milieuzones) como Rotterdam que comenzó con una zona de 2,5 km2 y se ha incrementado a 24 km2, o Utrecht que tiene una zona de 3.2 km2.

2.3.5. Área Metropolitana del Valle de Aburrá

El concepto de Zonas Urbanas de Aire Protegido (ZUAP)[18] fue establecido por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) a través de la Resolución Metropolitana 2231 de 2018, como *"aquellas zonas debidamente delimitadas en las cuales por los antecedentes de excedencia de la norma nacional de calidad del aire, se presentan altos índices de contaminación atmosféricas que pueden perjudicar a los habitantes metropolitanos en general, y por tanto ameritan medidas de control ambiental por parte de las entidades competentes en procura de mejorar las condiciones preexistentes en las mismas."*

[18] Fuentes:
Secretaría de Movilidad de Medellín. (2021).
https://www.medellin.gov.co/movilidad/gerencia-de-movilidad-humana/zona-urbana-de-aire-protegido-medellin

Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2018). Resolución 2231 de 2018. https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/astrea/docs/r_amva_2231_2018.htm

Fuente: Secretaría de Movilidad de Medellín (2021). Presentación realizada a la Alcaldía de Bogotá el 04 de mayo de 2021.

En la resolución en mención se establece que, para la implementación de estas zonas, el AMVA deberá (artículo 4):

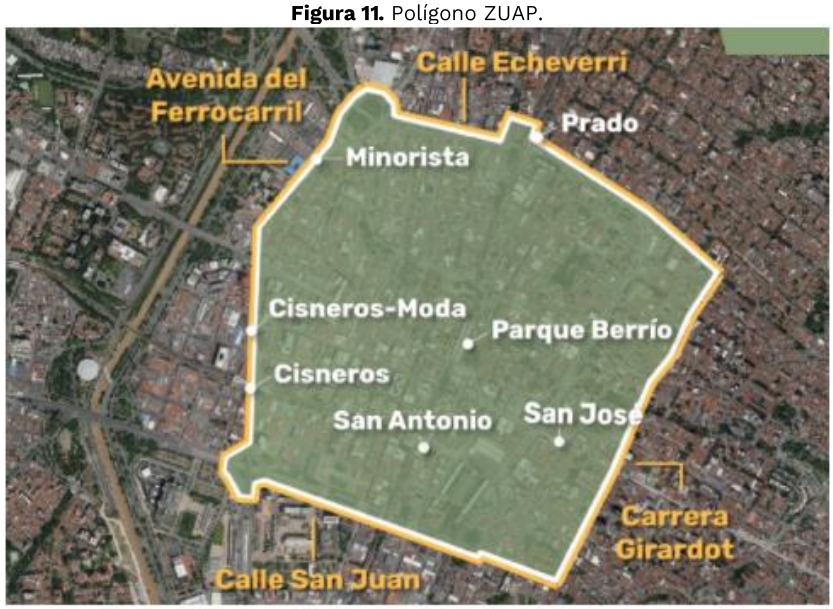
- Velar por el cumplimiento normativo en las fuentes fijas.
- Continuar evaluando el comportamiento del PM2.5, con el fin de identificar el impacto de las acciones adelantadas.
- Continuar realizando campañas de sensibilización orientadas a generar conciencia ciudadana relacionada con el impacto de la movilidad en la calidad del aire: prácticas de conducción, mantenimiento vehicular, promoción de la movilidad activa, entre otras.
- Continuar realizando las actividades de información ciudadana sobre el estado de la calidad del aire en todo el valle de Aburrá.
- Intensificar el apoyo a las secretarías de tránsito municipal, para que ejerzan los controles a las emisiones de los vehículos de transporte público y particular.

Por su parte, los municipios deberán (artículo 5):

- Articular actuaciones en movilidad con otros municipios.
- Fortalecer las acciones de control y vigilancia a las emisiones vehiculares, haciendo control permanente de los vehículos con emisiones visibles que puedan estar infringiendo las normas de emisión de contaminantes al aire.
- Fortalecer las acciones de control y vigilancia al uso indebido del espacio público.
- Realizar campañas de sensibilización orientadas a generar conciencia ciudadana relacionadas con el impacto de la movilidad en la calidad del aire.
- Optimizar la velocidad de circulación de vehículos mediante adecuaciones viales y optimización de tráfico teniendo en cuenta la pirámide invertida de la movilidad.
- Evaluar e implementar medidas complementarias que contribuyan con la disminución de la concentración de emisiones, como medidas de pico y placa para transporte de carga, ampliación de la medida de pico y placa para particulares (autos y motos), el establecimiento de días sin carro, eliminación de zonas de parqueo, barrido de vías, incentivar el uso de combustibles o energías limpias, entre otras.
- Intensificar los controles a las emisiones de los vehículos de transporte público intermunicipal que transitan por el sector.
- Establecer políticas de parqueo (parqueaderos públicos y en vía) que desmotiven el ingreso de vehículos de transporte privado, a las ZUAP.
- Establecer la señalización necesaria para visibilizar la zona declarada mediante la presente resolución.
- Podrán ingresar a zonas urbanas de aire protegido ZUAP vehículos con tecnologías de cero, ultra baja o baja emisión (eléctricos, híbridos y gas) y todos aquellos vehículos con antigüedad no mayor a 10 años desde la fecha de expedición inicial de la matrícula vehicular. Los demás vehículos podrán circular los días y horas que sean dispuestas por cada municipio.

La primera ZUAP está ubicada en el centro de Medellín, entre la Avenida del Ferrocarril y la carrera Girardot; y entre la calle 58 Echeverri y la Avenida San Juan:

Figura 11. Polígono ZUAP.



Fuente: Alcaldía de Medellín (2021) https://www.medellin.gov.co/movilidad/gerencia-de-movilidad-humana/zona-urbana-de-aire-protegido-medellin

Esta zona tiene aproximadamente 2 km2 y el límite detallado se seleccionó a partir de mediciones de la calidad del aire utilizando un vehículo cero emisiones con un dispositivo de monitoreo continuo de calidad del aire, en el que se recorrieron varias veces las vías del polígono y se seleccionaron las más contaminadas.

De acuerdo con la Alcaldía de Medellín (2021), la implementación se realizará en etapas (ver siguiente imagen), el 28 de enero del 2021 inició la fase de sensibilización, que buscó contarle a la ciudadanía la razón de su implementación y su importancia para la salud. Durante esta etapa se realizó también un proceso de definición conjunta de las medidas a implementar para reducir las emisiones en la zona.

Adicionalmente, durante 2021 se habilitaron espacios permanentes y temporales para caminar más y usar más la bicicleta y se realizó un estudio para reducir las emisiones de fuentes móviles en el centro.

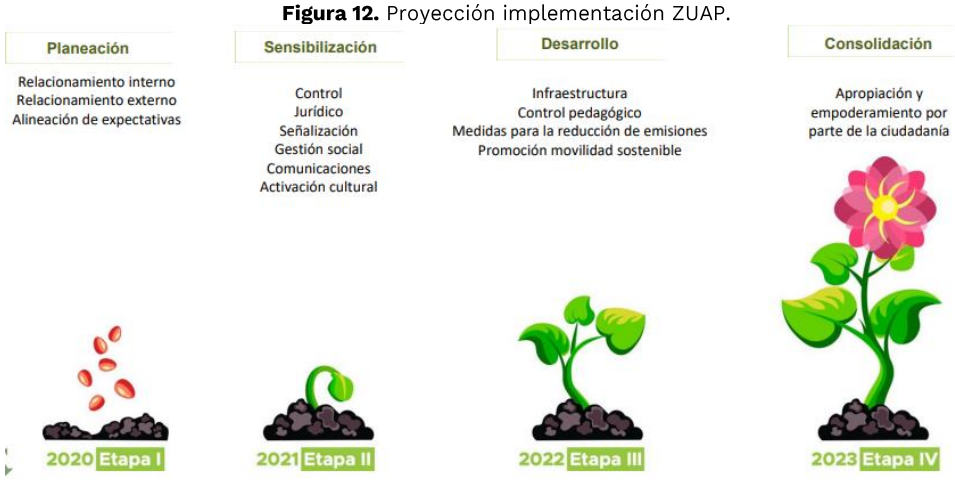
En 2022 y 2023, comenzará la implementación de las definidas y se medirá continuamente su impacto.

Control

De acuerdo con la Secretaría de Movilidad de Medellín, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Gerencia de Movilidad Humana, en la presentación realizada el 04 de mayo de 2021 a las Secretarías de Ambiente y de Movilidad de Bogotá, para comenzar la implementación se han requerido 40 agentes diarios en la zona, operativos de control de

parqueo en las zonas amarillas dispuestas en la zona, 6 puntos de control de emisiones y 2 puntos de pedagogía y sensibilización a la ciudadanía.

Figura 12. Proyección implementación ZUAP.



Fuente: Secretaría de Movilidad de Medellín (2021). Presentación realizada a la Alcaldía de Bogotá el 04 de mayo de 2021.

3. Marco conceptual

3.1. Definición

Las ZUMA se definen como áreas determinadas del territorio donde se concentran acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire y mitigar las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo en salud de las personas frente a la contaminación atmosférica, al mismo tiempo que se desarrollan y consolidan procesos de empoderamiento ciudadano que favorecen la apropiación y sostenibilidad de dichas acciones. En estas zonas se implementarán acciones integrales e intersectoriales sobre la reducción de emisiones de fuentes móviles (transporte), fuentes fijas (industria) y material particulado resuspendido.

A su vez, en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, las ZUMA son un instrumento de superior jerarquía, y sus objetivos deberán ser considerados en el desarrollo de toda ZUMA declarada, y de los instrumentos de planeación que concretan el modelo de ocupación territorial y que precisan y articulan las decisiones de ordenamiento, como también los proyectos o estrategias del contenido programático de dicho Plan.

3.2. Objetivos

3.2.1. Objetivo General

Concentrar acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire de la zona urbana del Distrito Capital a través de la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo de afectaciones en la salud de las personas por causa de la exposición a estos.

3.2.2. Objetivos Específicos

- Consolidarse como un instrumento de focalización y articulación de acciones que contribuyan al desarrollo de los instrumentos de planeación de ordenamiento territorial, enfocándose en las que contribuyen al mejoramiento de la calidad del aire.
- Aportar al cumplimiento de los objetivos intermedios y del valor meta definidos en la guía de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud en la ciudad, así como al logro de las metas 3.9, 7.3, 9.4 y 11.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos para Colombia.
- Consolidar la gobernanza del aire en las ZUMA.
- Reducir progresivamente las emisiones de contaminantes atmosféricos de las fuentes móviles, fuentes fijas y de material resuspendido en las ZUMA y en la ciudad.
- Contribuir a la acción climática de la ciudad, incluyendo acciones de mitigación, adaptación y transición energética.
- Promover la investigación, desarrollo e innovación para definir e implementar acciones, procesos, métodos y tecnologías que contribuyan al mejoramiento progresivo de la calidad del aire, la transición energética y la calidad de vida de la población que habita o que tiene actividades cotidianas en las ZUMA.

3.3. Priorización de zonas

El polígono de cada una de las ZUMA objeto de declaración deberá ser resultado del desarrollo de una metodología de priorización que incorpore como mínimo las siguientes etapas:

1. Etapa I. Evaluación ambiental

    1.1. Análisis espacial de las zonas de la ciudad con mayor emisión de material particulado PM2.5.
    1.2. Análisis espacial de las zonas de la ciudad que presentan mayor concentración de material particulado PM2.5.

2. Etapa II. Viabilidad socioeconómica
    2.1. Análisis espacial de las condiciones socioeconómicas, considerando:
        2.1.1. Densidad poblacional.
        2.1.2. Muertes asociadas a la calidad del aire.
        2.1.3. Población no residente de la zona que tenga viajes cotidianos en ella.
        2.1.4. Disponibilidad u oferta de equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado, como mínimo hospitales, jardines, colegios y hogares geriátricos.
    2.2. Evaluación de la dimensión económica, considerando, al menos el Índice de Pobreza Multidimensional generado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

3. Etapa III. Delimitación
    3.1. Evaluación de los límites administrativos del Distrito.
    3.2. Evaluación de los límites establecidos en relación con las áreas-fuente de contaminación de Bogotá D.C.
    3.3. Selección de zonas que cumplan con un mínimo de área determinado.

4. Etapa IV. Viabilidad técnica
    4.1. Análisis espacial de proyectos estratégicos de movilidad.
    4.2. Análisis espacial de proyectos estratégicos de fuentes fijas.
    4.3. Análisis espacial de proyectos estratégicos de material particulado resuspendido.
    4.4. Análisis espacial de otros proyectos ambientales y/o de planeación estratégica.
    4.5. Evaluación de los proyectos o estrategias del contenido programático del POT y/o de los instrumentos de planeación de este mismo, que tengan potencial para el fortalecimiento y desarrollo de los objetivos de las ZUMA.

La aplicación de la metodología para la definición del polígono de una ZUMA deberá estar soportado por un fundamento técnico desarrollado por la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, con el propósito que se analice su pertinencia y utilidad.

3.4. Declaratoria de las ZUMA

La declaratoria de cada una de las ZUMA deberá realizarse mediante un acto administrativo por la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación.

Por su parte, cada administración distrital deberá apropiar los recursos necesarios para la declaración, implementación, operación y seguimiento de las ZUMA.

Ahora bien, con el fin de garantizar una oportuna y efectiva intervención en el territorio a través de las ZUMA, la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, llevará a cabo las acciones necesarias tanto para la preparación/alistamiento como para la implementación, el seguimiento y la evaluación de cada una de estas zonas. Este proceso fortalecerá el desarrollo de las acciones implementadas, y el crecimiento progresivo de las ZUMA en caso de ser considerado oportuno como respuesta al mejoramiento de la calidad del aire en la zona.

En consecuencia, previo a la declaración de cada una de las ZUMA, la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, deberá desarrollar -como mínimo- los siguientes requisitos adicionales a la definición y priorización de zonas:

1. Realizar un diagnóstico técnico sobre las condiciones actuales de ambiente y de movilidad de la zona, de acuerdo con los objetivos de las ZUMA.

2. Realizar un diagnóstico social preliminar que identifique tanto los principales actores involucrados, incluyendo sus interrelaciones, sus necesidades y sus contribuciones actuales y potenciales frente a la estrategia ZUMA, como el enfoque poblacional, de género y diferencial.

3. Iniciar el proceso de ambientación para el lanzamiento y puesta en marcha de cada ZUMA, de acuerdo con lo estipulado en el capítulo 4 del presente documento.

4. Definir del plan de monitoreo de calidad del aire, en coordinación con el sistema de medición, monitoreo, evaluación y aprendizaje general de las ZUMA.

3.5. Clasificación

Las ZUMA se clasificarán en tres etapas de acuerdo con la vocación y el tipo de acciones que deban desarrollarse para su implementación. Cada una de las zonas declaradas se clasificará como Zona de Reducción de Emisiones, y la transición a las siguientes etapas será consecutiva y automática, lo cual deberá comunicarse ampliamente a la ciudadanía. A continuación, se presenta la clasificación de las ZUMA:

1. **Zona de Reducción de Emisiones (ZRE):** En un plazo de un (1) año a partir de la declaración de la ZUMA, se consolidará la vocación de reducción de emisiones al completar los siguientes requerimientos:

    1.1. Implementación de acciones para la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y para el cumplimiento de los demás objetivos de la ZUMA.

1.2. Elaboración del plan de acción propio de la ZUMA, que incluya todas las acciones estratégicas que permitan alcanzar los objetivos de las ZUMA en el plazo de la etapa ZBE, involucrando las que se estén implementando y puedan continuar. Lo anterior, mediante las acciones de planeación, articulación intersectorial y diálogo con los actores involucrados, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 3.6.

2. **Zona de Bajas Emisiones (ZBE):** Durante los seis (6) años siguientes a la terminación del plazo de ZRE se consolidará la vocación de bajas emisiones mediante la implementación, continuación e intensificación de las acciones estratégicas definidas en el plan de acción.

3. **Zona de Ultra-Bajas Emisiones (ZUBE):** A partir de la terminación del plazo de ZBE, se inicia la consolidación de la vocación de ultra-bajas emisiones mediante el desarrollo de los siguientes requerimientos:

   3.1. Continuación y mantenimiento de las acciones contempladas en el plan de acción.

   3.2. Fortalecimiento del modelo de gobernanza del aire de las ZUMA, durante los primeros dos años posteriores a la terminación del plazo de ZBE, articulando la apropiación cultural y ambiental de la ZUMA por parte de los diferentes actores involucrados.

   3.3. Seguimiento anual y articulación intersectorial para la definición y realización de las acciones adicionales que conlleven a perpetuar en el tiempo los objetivos de las ZUMA mediante las intervenciones misionales de todas las carteras sectoriales, según lo establecido en los capítulos 3.6 y 6.

A través de estas categorías de clasificación se irá incrementando la ambición de las acciones, con el fin de aumentar progresivamente su impacto en la mejora de la calidad del aire.

3.6. Acciones estratégicas

Lograr la categoría de clasificación de ZUBE en el largo plazo demanda una implementación progresiva desde las ZUMA de reducción de emisiones a ZUMA de bajas emisiones, para luego culminar con zonas de ultra-bajas emisiones donde se busque fortalecer la gobernanza por el aire en el territorio consolidando la apropiación cultural y ambiental. Bajo este esquema, se irá aumentando progresivamente el nivel de incentivo, exigencia y/o restricción de las acciones de un tipo de zona a otra.

Las zonas posibilitan la implementación de acciones tanto para fuentes fijas como para fuentes móviles y fuentes de material particulado resuspendido, aspirando a que, para las zonas de ultra-bajas emisiones, las fuentes fijas cumplan la normatividad vigente de emisiones y las fuentes móviles generen cero emisiones directas (por tubo de escape) de contaminantes atmosféricos. Para las diferentes zonas también se busca que la vulnerabilidad de las comunidades disminuya paulatinamente por medio de transformaciones físicas del territorio y de los equipamientos sociales, así como por medio del empoderamiento de los diferentes actores involucrados y/o afectados que allí habitan o trabajan.

Por su parte, aunque estas zonas tienen una configuración análoga a islas en el territorio, que se pueden expandir en el tiempo de acuerdo con una transitoriedad o progresividad definida, no pueden ser consideradas como sistemas cerrados, si no que por el contrario son sistemas abiertos, con una relación de influencia mutua con los alrededores en términos de mejoras o desmejoras en la calidad del aire. Adicionalmente, es importante considerar que las concentraciones de las ZUMA pueden tener influencia de las variables meteorológicas, las emisiones externas y los fenómenos regionales. De forma práctica, esto implica que las acciones que se definan para cada ZUMA deberán ser desarrolladas principalmente dentro su perímetro, pero podrán ser llevadas a cabo por fuera de ella siempre y cuando se compruebe que su ejecución tiene alta probabilidad de influenciar de forma positiva, directa y amplia la calidad del aire dentro de dicha zona.

Las dinámicas y las condiciones actuales de Bogotá requieren de una transitoriedad que permita establecer metas cumplibles, de modo que el tiempo permita avanzar técnica y económicamente hacia zonas de aire limpio.

Con el fin de lograr los objetivos de mejoramiento de calidad del aire en las ZUMA, se identifica el siguiente portafolio de acciones, sin limitarse a estas, del cual las entidades centralizadas y descentralizadas del Distrito tendrán la obligación de planificar, implementar y hacer seguimiento a las acciones que respondan al contexto de cada una de las ZUMA que se declaren. Dichas acciones podrán ser ampliadas, complementadas y articuladas con las que se definan en instrumentos de planeación sectorial (por ejemplo, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura). Las acciones de gobernanza del aire y gestión social están en concordancia con los lineamientos establecidos en el capítulo 4.

Tabla 4. Acciones estratégicas por implementarse en las ZUMA.

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
Ordenamiento territorial	1. Priorizar y articular las acciones de mitigación de impactos ambientales en las ZUMA y el control urbanístico estricto de las normas vigentes del Plan de Ordenamiento Territorial. 2. Promocionar entornos saludables alrededor de las redes, equipamientos y manzanas que contemplen servicios del Sistema del Cuidado, de Servicios Sociales. 3. Promocionar y articular las disposiciones y estrategias de ecourbanismo, construcción sostenible y gestión integral del hábitat orientadas a la reducción de la contaminación atmosférica y la acción climática. 4. Articular las ZUMA con las acciones, proyectos, programas y estrategias de los diferentes instrumentos de planificación en el territorio. 5. Articular con los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) y las Actuaciones Estratégicas (AE) establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial. 6. Articular, integrar y conectar las ZUMA con corredores de movilidad que prioricen el uso de medios de transporte no motorizados y de tecnologías limpias, tales como los corredores verdes.	Planeación; Movilidad; Gobierno; Hábitat

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	7. Articular con Proyectos Urbanos Integrales y/o de renovación urbana y/o Áreas de Integración Multimodal asociados a los corredores de transporte y que promuevan la multimodalidad. 8. Aumentar y mejorar la oferta de espacios públicos para el disfrute, parques distritales, parques reverdecidos, bosques urbanos, jardines ecológicos, plazoletas, calles completas, calles comerciales, huertas urbanas y periurbanas, corredores inteligentes de turismo, plazas de mercado, entre otros. 9. Aprovechar y mejorar los espacios públicos remanentes. 10. Mejorar equipamientos existentes y construir equipamientos nuevos. 11. Intervenir y restaurar edificaciones de bienes de interés cultural. 12. Generar conexiones de proximidad. 13. Fomentar la recuperación de cuerpos hídricos. 14. Promover intervenciones de reactivación económica.	
Acción climática	1. Articular y fortalecer la implementación y seguimiento de medidas de mitigación de Gases de Efecto Invernadero y *black carbon*, de adaptación y resiliencia, y de transición y eficiencia energética en las ZUMA, en el marco de la política de acción climática de la ciudad.	Ambiente; Movilidad; Desarrollo Económico Industria y Turismo; Hábitat
Fuentes móviles	1. Ofrecer facilidades para el teletrabajo y telestudio. 2. Promover la caminata y la mejora de la infraestructura peatonal. 3. Ampliar la red de ciclo-infraestructura y servicios complementarios al uso de la bicicleta. 4. Proveer servicios de micro movilidad urbana. 5. Mejorar la accesibilidad en la zona y la conectividad a sistemas de transporte. 6. Fortalecer el servicio de transporte público con énfasis en el usuario. 7. Conformar la movilidad escolar de cero emisiones. 8. Establecer la gestión de estacionamientos para la racionalización del uso del vehículo particular. 9. Priorizar la circulación de vehículos motorizados con tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones. 10. Establecer esquemas de gestión de demanda con internalización de impactos negativos ambientales. 11. Implementar medidas de desconsolidación de mercancías. 12. Adoptar y fortalecer el Programa de Autorregulación Ambiental en la zona. 13. Articular las redes empresariales para la promoción de movilidad sostenible.	Ambiente; Movilidad
Fuentes fijas	1. Fortalecer las actividades de control y seguimiento a las fuentes fijas. 2. Mejorar el acceso a la información y capacitar a los propietarios o administradores de establecimientos con fuentes fijas sobre temas de calidad del aire, eficiencia energética y cumplimiento de la normativa vigente. 3. Implementar y fomentar la gestión integral de la energía en el territorio, incluyendo la reconversión de combustible, buenas prácticas operacionales, ascenso tecnológico, entre otros.	Gobierno; Desarrollo Económico Industria y Turismo; Ambiente

Dimensión	Acciones	Sectores responsables principales
	4. Promover la autogestión y autorregulación ambiental en el sector industrial y comercial. 5. Facilitar y promover la formalización industrial y comercial. 6. Gestionar la mejora en las condiciones de operación de establecimientos industriales con fuentes fijas ubicadas en áreas fuente, de acuerdo con la categoría correspondiente.	
Material Particulado Resuspendido	1. Conservación y adecuación de la malla vial. 2. Desarrollo de la cobertura vegetal en zonas duras y mantenimiento de las zonas verdes existentes. 3. Implementar y fomentar buenas prácticas ambientales y operacionales en las obras de construcción públicas y privadas. 4. Aumento y mejora de la eficiencia del barrido mecánico en vías.	Movilidad; Gobierno; Ambiente; Hábitat
Gobernanza del aire y gestión social	1. Caracterizar y articular a los principales actores involucrados o afectados en el desarrollo de las ZUMA. 2. Desarrollar socializaciones y ambientaciones de los fundamentos y las acciones previstas y en curso en las ZUMA. 3. Incluir el enfoque poblacional, de género y diferencial en la formulación y evaluación de las acciones para las ZUMA. 4. Fortalecer la apropiación ciudadana en torno a la gobernanza del territorio y del aire. 5. Fomentar la sostenibilidad en el tiempo de las acciones que se implementen en la zona. 6. Facilitar la participación y la comunicación bilateral de la institucionalidad y la ciudadanía en todas las acciones de la zona. 7. Brindar un entorno de información transparente y accesible de los planes y actividades que se desarrollen en torno al proyecto. 8. Capacitar y sensibilizar sobre los fundamentos y el seguimiento y manejo de los indicadores del proyecto. 9. Desarrollar la cultura ciudadana en torno a la calidad del aire. 10. Promover la vinculación voluntaria de la ciudadanía en programas del distrito. 11. Desarrollar proyectos de vigilancia, gestión, promoción y prevención en salud ambiental dentro de las ZUMA, tanto a nivel extramural como intramural.	Ambiente; Movilidad; Salud; Educación; Cultura, Recreación y Deporte; Integración Social; Mujeres; Gobierno
Tecnologías no convencionales para la descontaminación del aire	1. Desarrollar proyectos encaminados en determinar o establecer la eficiencia de las diferentes tecnologías de descontaminación del aire en microambientes. 2. Promocionar de entornos de bajo riesgo por exposición a altas concentraciones de material particulado por medio de la implementación de tecnologías de descontaminación. 3. Articulación multisectorial para implementar de acciones relacionadas con la aplicación de ciencia, innovación y tecnología.	Ambiente; Desarrollo Económico Industria y Turismo; Altas Consejerías; Movilidad

Fuente: Elaboración propia.

En el evento que el perímetro de una ZUMA alcance el borde de la ciudad, ya sea por su creación o por la ampliación de esta, la articulación con las entidades regionales del sector central y descentralizado (ver **Tabla 5**) es fundamental para lograr intervenciones armónicas para la mejora de la calidad del aire tanto dentro de las zonas como en los

alrededores donde dichas entidades tienen jurisdicción. Por esta razón, en estos casos la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, podrá adelantar acciones conjuntas que contribuyan a la mejora de la calidad del aire de dicha ZUMA coordinando con las entidades responsables de la gestión ambiental y de movilidad a nivel departamental, regional, municipal y distrital sin perjuicio del cumplimiento de las competencias específicas atribuidas a cada una de ellas, así como otras entidades o instituciones que -por la naturaleza de sus funciones o de su relación con la problemática- así lo ameriten.

4. Gobernanza y gestión social

4.1. Visión y modelo de gobernanza para las ZUMA

Dado que las ZUMA nacen con el proyecto 21 del Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030 (Plan Aire 2030), adoptado mediante el Decreto 332 de 2021, y que se les da alcance conceptual y jurídico mediante el artículo 120 del nuevo POT de Bogotá (Decreto 555 de 2021), la visión y el modelo de gobernanza para estas zonas coinciden con el modelo y la estrategia de gobernanza del aire que se condensan en el capítulo 3 y en el proyecto 42 del Plan Aire 2030, los cuales fueron delineados de forma colaborativa y descentralizada entre diferentes actores de nivel distrital, regional y nacional, incluyendo a la ciudadanía como actor clave y contando con el liderazgo de la Secretaría Distrital de Ambiente.

El proyecto 42 del Plan Aire 2030, "Desarrollo de la estrategia de gobernanza del aire", tiene como objetivo "Garantizar la participación activa, informada, proporcional y empoderada de diferentes actores en todo el ciclo de construcción, implementación y evaluación del Plan Aire", para lo cual se definieron 6 acciones que contribuyen de forma distinta y simultánea al fortalecimiento de las tres componentes de la gobernanza que fueron planteadas en el capítulo 3 de dicho plan, y que además fortalecen, viabilizan y democratizan el conjunto de proyectos relacionados con la gestión integral de la calidad del aire en la ciudad-región. Estas componentes de gobernanza son 1) empoderamiento ciudadano; 2) participación e interacción; 3) transparencia y comunicación.

Adicionalmente, la dinámica y complejidad propias de los ejercicios de gobernanza durante el año 2021 y 2022 han hecho que se identifiquen o emerjan nuevas acciones claves de gobernanza, donde se incluye la necesidad de desarrollar una estrategia de cultura ciudadana relacionada con la mejora de la calidad del aire.

En relación con el POT, en su glosario (anexo 2) se incluyen las siguientes definiciones:

> *"Gobernanza territorial: Concepto basado en la idea de que las decisiones de gobierno, política pública, gestión y planificación urbana deben hacerse a través de redes y asociaciones horizontales entre actores del gobierno, del sector privado y de la sociedad civil (Montero, 2015)."*

> *"Participación incidente: Es la intervención proactiva en las decisiones que afectan la gestión de las políticas públicas, a través de la cual se consiguen canalizar los aportes de la comunidad y demás actores que contribuyen al enriquecimiento y optimización de los recursos y beneficios para todas y todos en el ejercicio de la construcción colectiva y democrática de las decisiones de política pública (Decreto 503/2011)."*

Adicionalmente, el POT incluye los siguientes 5 principios de participación: Transparencia y acceso a la información; representatividad; reconocer la diversidad de los actores; incidencia; y enfoque de participación.

Por último, para el seguimiento y evaluación del POT se contemplan los siguientes mecanismos y acciones:

- Expedientes Distritales. Serie de análisis temáticos, resultado de la recopilación y sistematización de información disponible, análisis de resultados y de impactos por cada tema.

- Indicadores de seguimiento, monitoreo y evaluación. Conformado por indicadores de resultado asociados a los objetivos del POT y por los indicadores de producto asociados a los subprogramas.

- Mecanismo y herramientas de divulgación de información. Componente de transparencia y rendición de cuentas: facilitará el acceso y aprovechamiento ciudadano de información y el control social a la gestión del POT.

- Datos abiertos. Tienen el objetivo de poner al servicio de los ciudadanos los datos sobre el POT y las decisiones de ordenamiento con acceso abierto, con lo cual la ciudadanía podrá consultar la información relacionada.

Existen otras definiciones o visiones de la gobernanza, de la gobernanza ambiental y de la gobernanza del aire (o de la calidad del aire) que pueden tomarse como referencia para acotar la siguiente definición en el contexto de Bogotá-Región[19], la cual aplica para el Plan Aire 2030, para las ZUMA y las demás que sean objeto de aplicación. En concordancia con lo anterior, a continuación, se muestra la definición de gobernanza del aire que aplica para el Plan Aire 2030, para las ZUMA y para la Mesa Permanente de Calidad del Aire de Bogotá (Acuerdo 800 de 2021 del Concejo de Bogotá):

> *"Gobernanza del aire (o de calidad del aire): Conjunto de procesos, mecanismos, políticas, espacios e instancias que articulan a la ciudadanía y a los demás actores involucrados e interesados con la problemática de la contaminación atmosférica, con el objetivo de discutir, concertar, planificar, implementar, hacer seguimiento o evaluar las acciones destinadas a la mejora de la calidad del aire y a la disminución de sus impactos negativos en la salud y la estructura ecológica, fomentando una gestión descentralizada, colaborativa y complementaria, la cual, se basa en la participación informada, empoderada e incidente de la correspondiente red de actores, incluyendo el ámbito gubernamental y no gubernamental, así como la escala local, distrital, regional o nacional, considerando sus roles, capacidades y responsabilidades diferenciadas".*

[19] Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Estrategia Nacional de Calidad del Aire - ENCA. 2019. Primera Ed. Bogotá: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, p.32: Gobernanza de la calidad del aire. Disponible en: <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/04/ESTRATEGIA_NACIONAL_DE_CALIDAD_DEL_AIRE_1.pdf> [último acceso 28 Junio 2022]; Hernández, L., 2017. Qué es Gobernanza del aire. [Blog] Disponible en: <https://grupoestudiosaludpublica.blogspot.com/2017/12/que-es-gobernanza-del-aire.html> [Último acceso: 28 Junio 2022]; Quirama-Aguilar, M., García Aguirre, D., & Gaona Quiroga, L. (2021). Gobernanza del aire: estrategia para el mejoramiento de la calidad del aire en ciudades. Gestión y Ambiente, 24(Supl3), 33–46. https://doi.org/10.15446/ga.v24nSupl3.96609; Trujillo. D. (2018). La gobernanza en la gestión de la sostenibilidad y otros asuntos públicos. En Manuel Rodríguez Becerra y María Alejandra Vélez (edición académica y compilación), Gobernanza y gerencia del desarrollo sostenible, (Cap.6, pp 141-178). Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Administración, Ediciones Uniandes.

4.2. Líneas de acción

Con base en la definición de gobernanza del aire y de las componentes de gobernanza identificadas en el Plan Aire 2030, las ZUMA deben desarrollar las siguientes líneas de acción de forma paralela e interrelacionada. Estas líneas, además deberán relacionarse y basarse en la gestión social territorial que se describe en el capítulo 4.4, y deberán articularse con las acciones estratégicas generales definidas para cada dimensión de intervención de las ZUMA (ver **Tabla 4**).

4.2.1. Participación ciudadana

La participación ciudadana de las ZUMA integra a todos los actores involucrados o afectados por la calidad del aire, ya sea que estén directa o indirectamente relacionados con estas zonas, lo cual incluye al sector público, privado, civil y académico. Esto parte del principio de que cada persona es un ciudadano o ciudadana, pero que puede tener capacidades diferenciadas de acuerdo con el rol que en un momento dado ocupe en la sociedad. Siendo así, la participación ciudadana debe procurar ser diversa, dialogante, informada, empoderada e incidente.

La participación ciudadana debe estar articulada con los principios y lineamientos de la Ley Estatutaria 1757 de 2015, *"por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática"*, del Decreto Distrital 448 de 2007, *"por el cual se crea y estructura el Sistema Distrital de Participación Ciudadana"*, y del Decreto Distrital 503 de 2011, "por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente para el Distrito Capital".

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que existen diferentes niveles de incidencia en la participación, que se describen en el capítulo 4.4, los cuales deben considerarse de acuerdo con la escala de cada acción desarrollada para las ZUMA, así como con los actores involucrados.

Para la identificación de actores locales específicos, así como de instancias y de oportunidades para la participación y la gobernanza en las ZUMA, es indispensable el trabajo articulado entre el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC) y otras entidades de gobierno a nivel distrital y local (alcaldías locales, Comisiones Ambientales Locales, Consejos Locales de Gobierno, entre otros).

4.2.2. Comunicaciones y acceso a la información

Cualquier ciudadano o ciudadana, pero sobre todo la comunidad y los actores involucrados con las ZUMA, deben tener un acceso abierto y transparente a la información relacionada con el histórico, estado y evolución de estas zonas, lo cual se relaciona con las variables, los indicadores y los documentos correspondientes de calidad del aire, socioeconómicos y de proyectos realizados en estas zonas.

La comunicación para las ZUMA debe contribuir a su promoción y apropiación por parte de los actores involucrados y afectados, en articulación con una estrategia de acceso a la información, así como a las demás líneas de participación, pedagogía y educación y cultura ciudadana.

4.2.3. Pedagogía y educación

Para las ZUMA deben definirse, articularse y desarrollarse diferentes acciones y procesos que contribuyan al empoderamiento ciudadano mediante la educación y sensibilización de los actores involucrados. Esto permitirá aumentar sus capacidades, comprensión y apropiación sobre esta estrategia territorial y su relación con la mejora de la calidad del aire, lo que a su vez permitirá elevar el nivel de conciencia e incidencia en los procesos participativos en las etapas de definición, implementación y evaluación de los diferentes proyectos y acciones que se desarrollen dentro de estas zonas.

4.2.4. Cultura ciudadana

En paralelo y en articulación con los procesos educativos, pedagógicos y de comunicación, es importante evaluar, comprender y transformar aquellos comportamientos individuales y colectivos que favorecen el deterioro ambiental y en particular la pérdida de calidad del aire y el aumento de la vulnerabilidad frente a la contaminación atmosférica. Esto puede lograrse mediante la definición de una estrategia de cultura ciudadana para las ZUMA, bajo el liderazgo u orientación de la Subsecretaría de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte. Esta estrategia puede articularse con proyectos que relacionen ciencia ciudadana, microsensores de calidad del aire y empoderamiento ciudadano.

4.3. Gestión social para la gobernanza del aire

Las acciones propias de la gestión social son un instrumento imperativo para la optimización de los escenarios y procesos de participación, para los cuales el Distrito y sus instituciones deben promover la incidencia ciudadana, en concordancia con las características reflejadas en el Decreto 503 de 2011. Estas acciones de gestión social deben considerar y resaltar la individualidad de los territorios, así como sus particularidades y necesidades para la puesta en marcha de la línea de acción de participación en las ZUMA.

La SDA, la SDM y la SDP, bajo los componentes transversales de gestión social y gobernanza, propician los escenarios y procesos de participación que legitiman las acciones realizadas en cada territorio. Así mismo, estas dos secretarías han comenzado un proceso de articulación con diferentes entidades del gobierno distrital, procurando que dichos escenarios y procesos se incluyan en el ciclo de los proyectos propios de sus competencias, en el marco de aplicación de las ZUMA.

En este sentido, además de considerar los principios del Decreto 503 de 2011, los elementos de gestión social y de participación ciudadana desarrollados en el marco del proyecto ZUMA se han definido a la luz del componente social establecido en la Resolución 215 de 2020 de la SDM, *"Por la cual se dictan lineamientos para la gestión social, en los programas y proyectos desarrollados por la Secretaria Distrital de Movilidad"*, así como de los lineamientos del artículo 10 del Decreto 109 de 2009, *"Por el cual se modifica la estructura de la Secretaría Distrital de Ambiente y se dictan otras disposiciones"*, del artículo 9 del Decreto 432 de 2022, *"Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Planeación y se dictan otras disposiciones"*, y del Decreto 332 de 2021, *"Por medio del cual se adopta el Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030 - Plan Aire"*.

En este contexto, y de acuerdo con los derroteros establecidos por la anterior resolución, se determinaron las acciones necesarias para el levantamiento del diagnóstico social, el cual comprende la dinámica propia de los enfoques territoriales y diferenciales, así como los elementos técnicos proporcionados por las diferentes entidades del Distrito. Siendo así, dichas acciones se enmarcan en una hoja de ruta que incluye lo siguiente: definición del alcance del proyecto y de los niveles de incidencia; lectura del área de intervención; ejecución de la estrategia de participación; implementación de cada medida; seguimiento y evaluación de las acciones.

Es importante resaltar que esta hoja de ruta puede ponerse en práctica tomando elementos de la estrategia de gestión social, dependiendo del alcance del proyecto y el grado de incidencia de los procesos de participación que determine la coordinación técnica entre dependencias.

Teniendo en cuenta la premisa del mejoramiento de la calidad de vida establecido en el PDD “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, así como su exhortación a las entidades distritales a desarrollar acciones para mitigar el impacto del cambio climático y mejorar la movilidad hacia medios sostenibles de transporte, el proyecto ZUMA le apuesta a la práctica de una estrategia de gestión social que permita crear una línea base de información en el territorio, a la luz de las particularidades de cada una de las zonas que, por sus componentes técnicos y sociales, son las más indicadas para el inicio de acciones en pro del mejoramiento de la calidad del aire de la ciudad.

En ese sentido la realización de las acciones del territorio supone una aproximación del análisis de un espacio para el mejoramiento y la comprensión de los fenómenos asociados a las zonas ZUMA y sus actores especialmente bajo el enfoque territorial, de género y sus posibles afectaciones.

4.3.1. Escala de incidencia de gestión social

En el marco del proyecto ZUMA, la escala de incidencia de la estrategia de gestión social y de participación, se podrá desarrollar bajo las acciones de “Divulgación y Socialización” y de “Retroalimentación”, entendiendo estas dos como las acciones de transmisión unidireccional de información, caracterizándose por ser veraz, transparente y consultiva (ver Figura 14).

En ese orden, y una vez identificados los principales grados de incidencia y el esquema de gestión social propuesto, las acciones que lo acompañarán se realizarán bajo 4 fases, que sumadas responden a los componentes de género y territorio:

- Primera fase de **Lectura del Área de Intervención**, donde se tendrán en cuenta: (1) Acciones de lectura territorial (Informe de visitas de campo, diagnósticos locales de información, consultas en territorio, ambientaciones iniciales para el proyecto); y (2) Mapeo de actores (grado de alianzas o detracciones de las medidas, directorio de ciudadanos potenciales, grupos de interés e impactos).
- Segunda fase de **Ejecución de la estrategia**, donde se implementa: (1) la acción de gestión social y de participación, a través de los resultados de lectura del área de intervención; (2) la elaboración de metodologías para la participación incidente y

colaborativa; y (3) la sistematización de la información y socialización de los resultados.

- Tercera fase **Implementación**: esta se refiere a la puesta en marcha de las acciones técnicas establecidas en el área de intervención a través de pilotos que permitirán hacer una revisión de la medida y evaluar su impacto a través de estrategias o metodologías de comparación, consulta o mediciones que el equipo determine para tal propósito.
- Cuarta fase **Seguimiento**, donde se realizará una acción de retroalimentación con los actores involucrados en el proceso, de los resultados de las medias. (entrega simbólica del proyecto a los actores involucrados).

Figura 13. Niveles de incidencia para las ZUMA.

Fuente: Elaboración propia.

Componente de territorio: El componente de territorio en el marco del proceso de participación permitirá tener una visión de las características del área de intervención, su contexto socio espacial y dinámicas propias y sus particularidades, estas últimas podrán suponer cambios en las variables que tenga el proyecto y pone en sobre aviso a la entidad para valorar de la mejor forma la intervención.

Para el desarrollo del componente de lectura de territorial se ejecutará la fase de lectura del área de intervención con sus respectivas acciones tales como: grado de incidencia del proyecto, lectura del territorio alimentado de fuentes primarias y secundarias de información, indicadores de diagnósticos locales y consultas en territorio.

Componente de género: Los procesos de gestión social identificarán la pertinencia y viabilidad del desarrollo de las acciones institucionales, en relación con los intereses, condiciones y posibles afectaciones específicas a mujeres, personas con discapacidad, población LGBTI.

Las intervenciones involucran los enfoques poblacionales diferenciados por rangos etarios (especialmente niños, niñas y personas mayores), condiciones socioeconómicas (especialmente a los hogares con bajos ingresos monetarios) o niveles de vulnerabilidad de diferente índole. Así las cosas, estas acciones se verán reflejadas a la luz de la fase de lectura del área de intervención en la acción de mapeo de actores donde, no solo se identificarán los posibles aliados o detractores de las medidas por su posible impacto, si no también, se determinarán los grupos de interés del área de intervención y su potencialidad en territorio.

Así mismo, en la segunda fase de gestión social y gobernanza donde se ejecutará la estrategia de gestión social través de la puesta en práctica de las metodologías de participación (previa lectura territorial), se tendrán en cuenta los grupos poblacionales que a través de los espacios de participación local deseen involucrarse en la fase de participación de la ZUMA correspondiente.

Figura 14. Propuesta de Gestión Social y de Gobernanza.

Fuente: Elaboración propia.

4.4. Actores e instancias de articulación

Un análisis general preliminar de los actores territoriales permite identificar los tipos de actores clave que están o pueden estar involucrados en el desarrollo de las ZUMA, ya sea por su papel de cooperante, responsable, beneficiario y/o afectado (ver **Tabla 5**). Varios de estos actores consideran o agrupan a los ciudadanos que viven, estudian, trabajan o frecuentan las ZUMA, y por tanto también son los directos involucrados, afectados o beneficiados por el estado y evolución de las emisiones y de la calidad del aire en estos territorios.

Tabla 5. Análisis de actores involucrados en las ZUMA.

Tipo de actor[20]	Posición o rol	Características principales
Entidades distritales del sector central y descentralizado adscrito	Cooperante	Se trata de entidades cabeza de sector o adscritas a alguno que tienen capacidad de planeación, ejecución y seguimiento de acciones sectoriales específicas en las ZUMA. Ejemplos: Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Movilidad, Institutos distritales.
Entidades del sector descentralizado territorialmente	Cooperante	Se trata de entidades del ámbito local, que por tanto están directamente involucradas en la discusión, definición, implementación y/o seguimiento de acciones multisectoriales Ejemplos: Alcaldías locales, Juntas de Acción Comunal.
Comunidad en general, grupos de interés, grupos organizados de personas	Cooperante y beneficiario	Se trata de actores ciudadanos organizados relacionados con temáticas sociales y ambientales generales o específicas de aire, con capacidad de discusión, definición y seguimiento de acciones, con eventual alcance en aspectos de implementación de estas. Ejemplos: ONG, colectivos ciudadanos.
Academia	Cooperante y beneficiario	Se trata de actores académicos que tienen capacidad de proponer, discutir proyectos y acciones para las ZUMA, así como hacer seguimiento a las mismas, en el marco de investigaciones y actividades educativas. Ejemplos: Universidades, colegios.
Sector privado	Cooperante, beneficiario, afectado	Se trata de actores privados que pueden proponer, implementar y apoyar acciones sectoriales específicas para las ZUMA, así como acciones de responsabilidad ambiental y social empresarial. Ejemplos: Empresas, industrias, comercios.
Entidades regionales del sector central y descentralizado.	Cooperantes	Se trata de entidades regionales que tienen capacidad de planeación, ejecución y seguimiento de acciones sectoriales específicas, relacionadas con la mejora de la calidad del aire, en las zonas aledañas a las ZUMA, pero fuera del perímetro de la

[20] Considerando los enfoques poblacional, diferencial y de género.

Tipo de actor[20]	Posición o rol	Características principales
		ciudad. Ejemplos: Alcaldías de municipios vecinos a Bogotá, Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), Gobernación de Cundinamarca.

Fuente: Elaboración propia.

La articulación de los actores de la **Tabla 5** puede basarse en instancias de coordinación interinstitucional, en las cuales se desarrollarían discusiones técnicas, logísticas, operativas y presupuestales de las acciones que se definan y desarrollen para las ZUMA, cuya ejecución dependa mayoritariamente de las entidades del Distrito. Este tipo de instancia puede ser la Comisión Intersectorial para la Protección, la Sostenibilidad y la Salud Ambiental del Distrito Capital - CIPSSA (reglamentadas mediante el Decreto 23 de 2011, el Decreto 546 de 2017 y el Acuerdo 1 de 2019) u otra instancia de coordinación interinstitucional apropiada para tal fin. En todo caso, esta instancia puede articularse con las instancias de participación y gobernanza que se definan como escenarios apropiados para las ZUMA.

Tabla 6. Nivel de participación o incidencia de actores institucionales y no institucionales en las acciones definidas para las ZUMA.

Nivel de participación o incidencia[21]	Escala de ejecución de la medida o acción	Actores principales en la implementación de medidas[22]
Divulgación y socialización	Más allá del perímetro de la ZUMA[23]	Institucionales
Retroalimentación	Dentro del perímetro de la ZUMA	Institucionales
Consenso	Dentro del perímetro de la ZUMA	Institucionales + No institucionales

Fuente: Elaboración propia.

Cuando así se requiera, la coordinación interinstitucional también se podrá realizar mediante mesas técnicas o de trabajo con entidades específicas del Distrito. Estos espacios complementarios deben articularse con las instancias de coordinación interinstitucional (ej. CIPSSA) y con las de participación y gobernanza.

Las actividades de discusión, socialización, apropiación, definición, evaluación o implementación de acciones que contribuyan al cumplimiento de los objetivos de la ZUMA, podrán fomentarse o llevarse a cabo en instancias de participación y gobernanza como

[21] Estos niveles de participación e incidencia aplican para cualquiera de los actores involucrados en el desarrollo de las ZUMA, indicados en la **Tabla 5**, excepto para el nivel de consenso, que solo aplica a los directamente involucrados en la implementación de una acción determinada. Adicionalmente, cuando las acciones en la ZUMA impacten una actividad legalmente establecida, el nivel de consenso deberá incluir a los actores afectados.
[22] Tanto técnicas como de gobernanza.
[23] Incluso medidas que conciernen a toda la ciudad, grandes zonas de esta o corredores viales.

las Comisiones Ambientales Locales (CAL)[24] de las correspondientes localidades y las demás instancias o espacios de participación pertinentes a nivel distrital o que existan en cada ZUMA específica.

[24] Las CAL se reglamentan mediante el Decreto 575 del 2011.

5. ZUMA Bosa-Apogeo

Este capítulo presentará en primera instancia el detalle de proceso de desarrollo de la metodología de priorización del que trata el capítulo 3.3, seguido por caracterización y diagnóstico social, ambiental y de movilidad de la ZUMA Bosa-Apogeo como resultado de la aplicación de la metodología de priorización.

La identificación de los polígonos potenciales a ser ZUMA, según la priorización por vulnerabilidad ambiental y socioeconómica, se realizó a partir de un procedimiento articulado de **cuatro etapas** (evaluación ambiental, socioeconómica, de delimitación y viabilidad técnica), en las cuales se partió de un análisis de sostenibilidad, evaluando variables ambientales, sociales y económicas, sumado a un análisis de variables político-administrativas, así como de proyectos vigentes y futuros que se ejecutarán en el Distrito. El proceso de priorización, desarrollado conjuntamente entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, se realizó a través de análisis de información geográfica (SIG), en donde se utilizaron diversas herramientas de análisis espacial, así como de métodos estadísticos (mediana, promedio y cuartiles) para priorizar las zonas del proyecto ZUMA.

En **la primera etapa, Evaluación ambiental**, se inició desde el objeto del proyecto y se realizó un análisis ambiental, en particular de la problemática de contaminación atmosférica. Se evaluaron las zonas de mayor emisión de material particulado PM2.5, específicamente las emisiones generadas por fuentes móviles y fuentes fijas. Paso seguido, se realizó un análisis de las zonas que presentan mayor concentración de dicho contaminante. El análisis de estas variables se evaluó a nivel de Zonas de Análisis de Transporte (ZAT), las cuales tienen una dimensión inferior o igual a las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ). Se preseleccionaron las zonas que presentaron mayores emisiones y concentraciones (inmisiones).

En **la segunda etapa, Evaluación socioeconómica**, se evaluaron dos criterios que permitieron priorizar la selección de las zonas priorizadas de las ZUMA. Los criterios considerados fueron la vulnerabilidad económica y social. Para el análisis de la vulnerabilidad económica, se consideró el Índice de Pobreza Multidimensional generado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y el índice económico producto del estudio de la Facultad de Economía de la Universidad de los Andes "Assessing multiple inequalities and air pollution abatement policies" (Aravena, Bonilla & Morales, 2021), que tiene en cuenta a nivel de UPZ el estrato, los ingresos por hogar y el valor del suelo y de las viviendas. En cuanto al análisis de vulnerabilidad social, las variables consideradas fueron la densidad poblacional, la población vulnerable (niños y niñas menores de 10 años y adultos mayores de 60 años), muertes atribuidas a la calidad del aire, destinos de viaje y equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado, tales como hospitales, jardines, hogares geriátricos. Como resultado, las zonas preseleccionadas del análisis ambiental fueron calificadas de acuerdo con criterios de vulnerabilidad socioeconómica.

La tercera etapa, Delimitación, definió las zonas priorizadas del proyecto de acuerdo con los límites administrativos de las localidades del Distrito, los principales corredores viales de la ciudad y los límites establecidos por el Decreto 623 del 2011 en relación con las Áreas Fuentes de Bogotá D.C. Asimismo, se realizó una agrupación de las ZAT que tuvieran calificaciones similares en el criterio de vulnerabilidad socioeconómica y finalmente se consideró un criterio mínimo de área.

Por último, en la **cuarta etapa, Viabilidad técnica,** se analizaron las oportunidades de implementación de acuerdo con la evaluación de los proyectos estratégicos de movilidad y ambiente, que están en curso y los que se realizarán en el Distrito. Los proyectos considerados en el análisis se seleccionaron de acuerdo con su potencial impacto y relevancia en el marco del proyecto ZUMA, y teniendo en cuenta su relación con las principales fuentes de emisión de material particulado PM2.5 en Bogotá, las cuales son: fuentes móviles, material particulado resuspendido y fuentes fijas. El análisis de la etapa de viabilidad técnica permite vislumbrar las zonas tanto con una alta necesidad de intervención, como las zonas priorizadas donde actualmente se enfocan o enfocarán esfuerzos articulados para mejorar las condiciones ambientales, sociales y económicas del sector.

Es importante resaltar que la metodología descrita se articuló con el sector académico, el cual resaltó la necesidad de contemplar de manera análoga los tres pilares de la sostenibilidad; económico, social y ambiental, y tomarlos como base para la priorización acertada de las zonas del proyecto ZUMA. En ese sentido, y con el objetivo de fortalecer el pilar social, se consideró la información consignada en la metodología denominada "Protocolo de Vulnerabilidad y Análisis Acumulativo del Riesgo Socioambiental por Exposición a Contaminación del Aire (ACRE)", cuyo desarrollo es liderado por la Secretaría Distrital de Salud y apoyado por la Secretaría Distrital de Ambiente para su más reciente actualización. La metodología mencionada está basada en el estudio desarrollado por la Agencia de Protección Ambiente de California (EPA).

Como resultado del ACRE, la ciudad se divide en zonas de riesgo en salud ambiental en Bogotá D.C. por exposición a contaminación atmosférica, para lo cual se incluyeron las siguientes 4 variables: 1. emisiones de fuentes fijas, 2. emisiones de fuentes móviles (volumen de tráfico y estado de malla vial), 3. concentración de material particulado, y 4. usos del suelo, estrato socioeconómico y vulnerabilidad intradomiciliaria. Con base en este análisis, algunas variables del ACRE se tuvieron en cuenta e interiorizadas en las etapas de priorización de las ZUMA, pero se hace la salvedad de que el ACRE no fue adoptado como herramienta metodológica para la priorización de las zonas ZUMA, ya que no se encontraba actualizado.

A continuación, se presenta el detalle de cada una de las etapas antes mencionadas:

5.1. Evaluación ambiental

En la etapa de evaluación ambiental se busca identificar las zonas de la ciudad, en particular las ZAT, que presentan la mayor criticidad de contaminación del aire, lo cual contempla la intersección entre la concentración y emisión de material particulado PM2.5. La información anterior se obtuvo de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB) y del Inventario de Emisiones de Contaminantes para Bogotá del año 2018, considerando que esta era la información más actualizada disponible para el momento de la formulación de las ZUMA.

En este análisis se escogió el Material Particulado PM2.5, considerando que este contaminante genera mayor afectación a la salud de las personas debido a que su tamaño de partículas favorece que lleguen y se depositen hasta los alvéolos pulmonares, logrando incluso alcanzar el torrente sanguíneo, y por tanto afectar el sistema respiratorio y

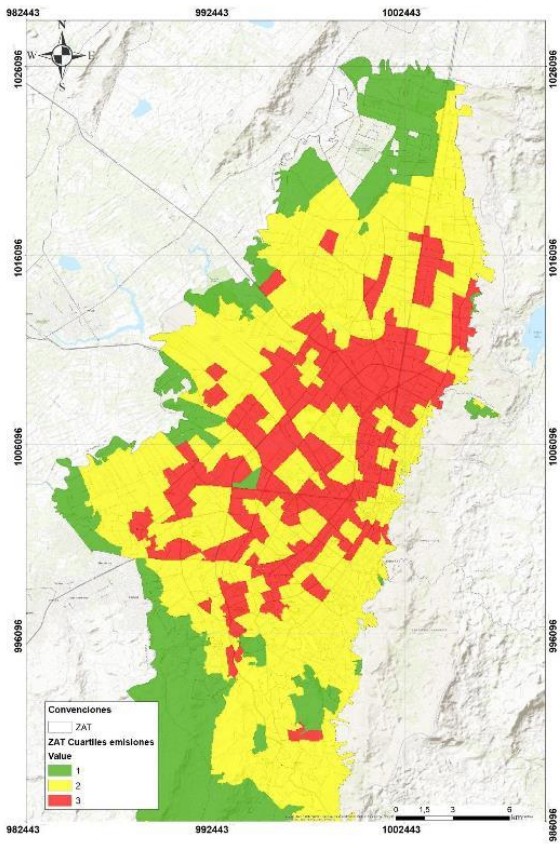
circulatorio de las personas. Adicionalmente, es el contaminante de mayor cobertura monitoreado e inventariado para la ciudad de Bogotá.

A continuación, se describe la información de las capas de información de calidad del aire y emisiones utilizadas para el análisis de contaminación atmosférica.

5.1.1. Emisiones

Información de emisiones de contaminantes: A partir de la información de las emisiones de PM2.5 por combustión de fuentes fijas y móviles, ubicadas en la ciudad de Bogotá en el año 2018, distribuidas en una grilla de 1x1 Km2. Estas se obtuvieron mediante las metodologías de cálculo *Bottom-Up* y *Top-Down*. Esta información fue construida por los grupos del Sistema de Información y Modelamiento Ambiental de Bogotá (SIMAB) y del Plan Aire 2030.

Figura 15. Sumatoria de emisiones de PM2.5 generadas por fuentes móviles y fijas para el año 2018.



Fuente: Elaboración propia.

Las emisiones PM2.5 generadas por las fuentes fijas y móviles fueron sumadas, obteniendo un valor total de emisiones por cada una de las grillas de 1x1 Km2. A partir de esta información se calcularon las emisiones generadas para cada una de las ZAT de la ciudad, asignando la mediana como valor representativo. Posteriormente, las zonas se clasificaron en 3 categorías de acuerdo con el método matemático *Natural breaks* (Jenks)[25], priorizando aquellas zonas enmarcadas dentro de la categoría con puntuación de 3. En la **Figura 15** se presenta el mapa con la información respectiva.

5.1.2. Concentraciones

Información de las concentraciones de PM2.5: Los datos monitoreados por las estaciones de la RMCAB para el año 2018 se encuentran distribuidos en la ciudad mediante la metodología de extrapolación. Estos datos parten de la información de concentración de PM2.5 para las 13 estaciones en funcionamiento durante todo el año y hace referencia al promedio anual del contaminante para cada una de las estaciones según el porcentaje de datos válidos.

Con el objetivo de proceder a realizar una clasificación de las concentraciones de PM2.5 y de definir las zonas con mayor concentración, se consideraron los valores de los objetivos intermedios y meta de las guías de calidad del aire establecidas por la OMS en los años 2005 y 2021, esta clasificación se presenta a continuación:

Tabla 7. Clasificación concentración promedio anual de PM2.5

Guía de calidad del aire anual OMS 2021	Concentración PM2.5 ug/m3	Clasificación tipo
Guía OMS y OI 4	<= 9	1
OI3	>9 y <= 15	2
OI2 - OI1	>15	3

Fuente: Elaboración propia.

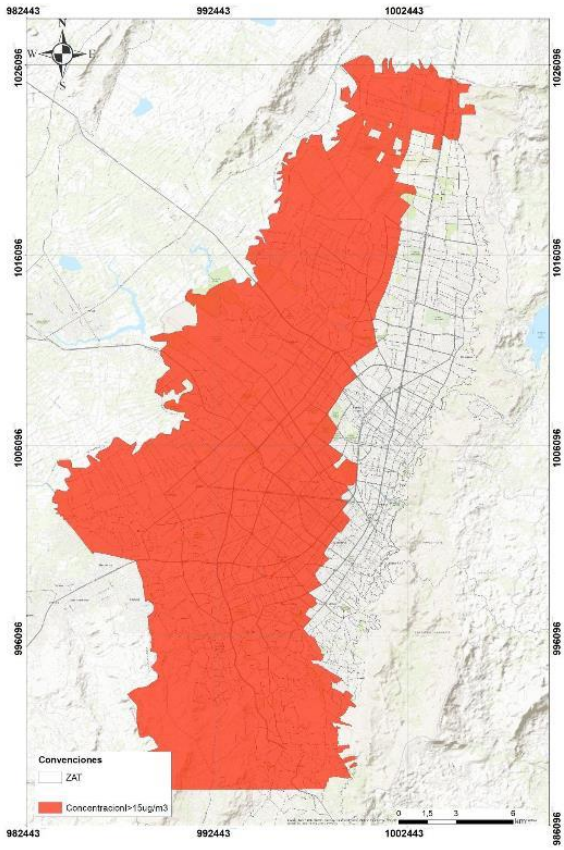
En la anterior tabla se puede observar que los valores que se encuentran por debajo de la Guía de la OMS de 2005 (10 ug/m3) y 2021 (5 ug/m3) corresponde a una clasificación 1 (Guía OMS y OI4), es decir una condición buena en términos de calidad del aire porque su impacto es bajo o casi nula para la población. En un impacto intermedio se encuentra el objetivo 3 de la OMS (OI3) con una clasificación que puede ser perjudicial para la salud de la población. Por último, se encuentra el impacto mayor, el cual se consideró para los objetivos 2 y 1 de la OMS (OI2-OI1), considerando que representan valores perjudiciales para la salud de las personas.

De acuerdo con la información presentada con anterioridad, se calculó la concentración presentada para cada una de las ZAT de la ciudad, asignando la mediana como valor

[25] "Con una clasificación de Cortes Naturales Jenks, las clases se basan en las agrupaciones naturales inherentes a los datos. Las rupturas de clase se crean de manera que los valores similares se agrupan mejor y se maximizan las diferencias entre clases. Las entidades se dividen en clases cuyos límites quedan establecidos dónde hay diferencias considerables entre los valores de los datos" (Esri, 2022).

representativo. A continuación, se presentan las ZAT donde las concentraciones son iguales o mayores de 15 ug/m3:

Figura 16. Concentración promedio anual de PM2.5 para el año 2018 mayores a 15 ug/m3.

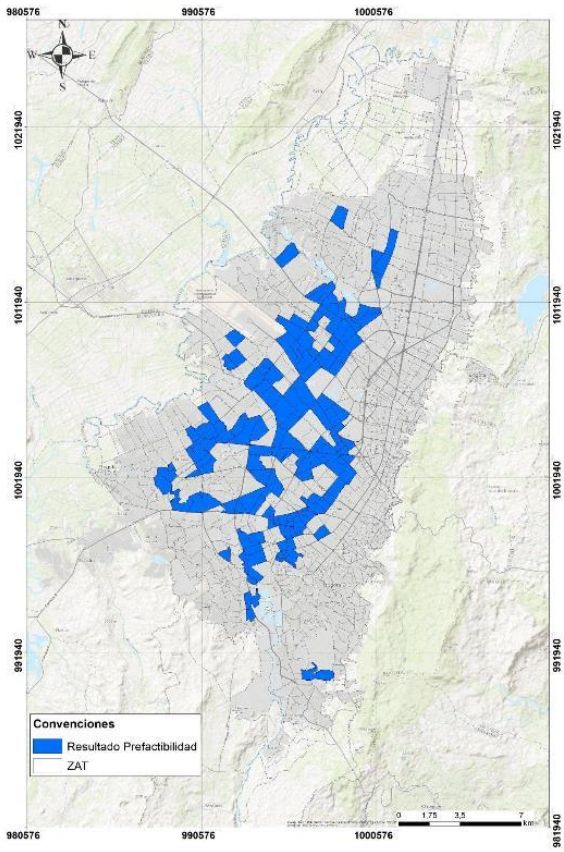


Fuente: Elaboración propia.

5.1.3. Resultado de Evaluación ambiental

A partir de la anterior información se procedió a realizar el empalme entre la información anterior, con el objetivo de obtener las ZAT donde se presentan las mayores emisiones y las concentraciones superiores a 15 ug/m3 anuales promedio para la ciudad de Bogotá en el año 2018.

Figura 17. Resultado de la evaluación ambiental.



Fuente: Elaboración propia.

5.2. Evaluación socioeconómica

Luego de contar con las ZAT priorizadas por tener altas concentraciones de PM2.5 según los valores de la OMS y presentar altas emisiones generadas por fuentes fijas y móviles, según el inventario de 2018, se procede a desarrollar la etapa de evaluación socioeconómica. En esta etapa se integran componentes sociales y económicos claves para el desarrollo del concepto de sostenibilidad del proyecto ZUMA. Mediante este análisis se permite vislumbrar las zonas que, además de presentar alta vulnerabilidad ambiental, se caracterizan por tener una alta vulnerabilidad social y económica.

5.2.1. Dimensión social

El componente social para las ZUMA se centró en la priorización de toda la población que se encuentra expuesta a concentraciones de contaminantes y que, por sus características, tienen una vulnerabilidad a la exposición de PM.5, lo cual representa un alto riesgo para

la salud. La anterior información se encuentra apoyada por el impacto cuantificado por la OMS, los cuales han identificado que la contaminación atmosférica impacta en mayor proporción a cierta población.

La OMS afirma que la exposición a altos niveles de contaminación del aire puede causar una variedad de resultados adversos para la salud: aumenta el riesgo de infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, derrames cerebrales y cáncer de pulmón las cuales afectan en mayor proporción a población vulnerable, niños, adultos mayores y mujeres[26].

De acuerdo con estimaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Salud, para el año 2018 murieron 2.320 personas atribuidas a la concentración de material particulado PM2.5. De ese mismo año, de acuerdo con el promedio de ciudad obtenido por la RMCAB[27], la concentración de PM2.5 correspondiente fue de 17 ug/m3. Así mismo, en el marco de la Resolución 868 de 2021 se define como población vulnerable a aquella con enfermedades respiratorias y/o cardiovasculares, mujeres en condición de embarazo, personas mayores de 60 años y niños y niñas menores de cinco años de edad.

De acuerdo con lo anterior, para el componente social se consideraron varias variables que integran características de vulnerabilidad para la población, generando zonas de priorización social que considera: la densidad poblacional sin grupos etarios vulnerables, población vulnerable (grupos etarios) según el impacto a la salud, vidas perdidas por eventos en salud como son Neumonía e Infección Respiratoria Aguda (IRA) año 2018, la movilidad de la población según la encuesta origen - destino de viaje 2019 y por último cantidades de equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado, al menos hospitales, jardines, hogares geriátricos. En ese sentido, a continuación, se describen las variables utilizadas con sus características:

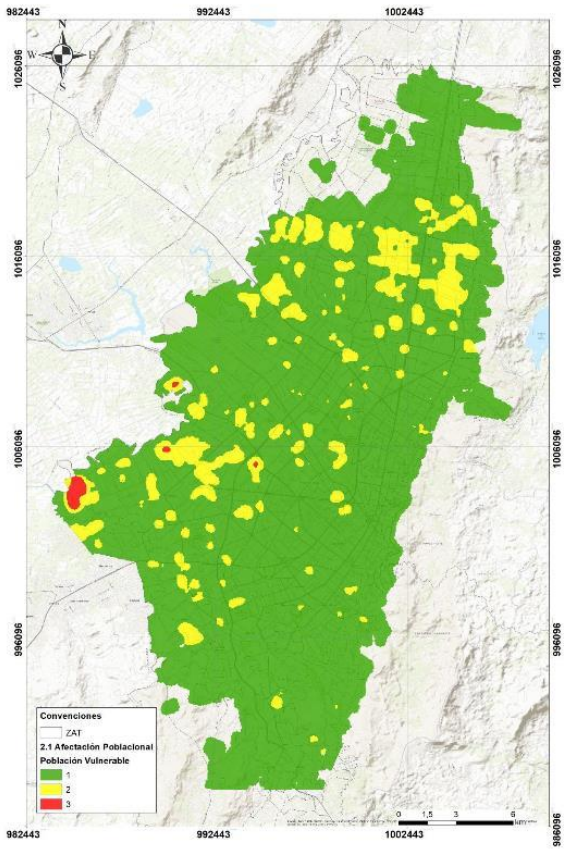
5.2.1.1. Población vulnerable

A partir de la información de población realizada en el censo 2018 por el DANE, se obtuvo de manera desagregada la población que habita la ciudad a una escala de manzana. Considerando las características de disponibilidad de información de la población, así como las referencias bibliográficas anteriormente descritas, se filtró y escogió la población con los siguientes rangos: de 0-9 años y mayores a 60 años. Esta población, presentada a nivel geográfico de manzana, se recopiló en una sola capa y se denominó “Población Vulnerable”.

De acuerdo con los anteriores grupos etarios que se consideran vulnerables, se generó un mapa de calor el cual se clasificó en 3 niveles a partir de la metodología *Natural Breaks Jenks*. A continuación, se evidencia que la mayor cantidad de población vulnerable se encuentra en la zona suroccidental de la ciudad de Bogotá.

[26] Calidad del Aire - OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud. (n.d.). PAHO/WHO | Pan American Health Organization. https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire
[27] Secretaría Distrital de Ambiente 2020. Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá. Recuperado el 22 de febrero de 2022 https://ambientebogota.gov.co/es/plan-aire-2030

Figura 18. Localización de la población vulnerable en la ciudad de Bogotá.



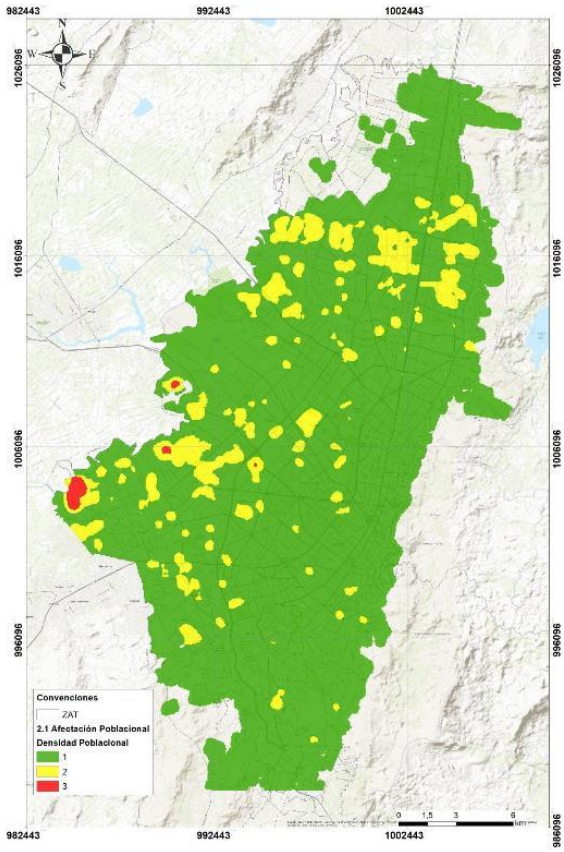
Fuente: Elaboración propia.

5.2.1.2. Densidad poblacional

Si bien algunos grupos etarios de población son más vulnerables a la contaminación atmosférica, la población en total tiene un riesgo y vulnerabilidad ante las condiciones de la calidad del aire a la que están expuestos. Por esto, se consideró la información de densidad poblacional con los grupos etarios restantes a la población vulnerable, es decir entre las edades de 10 a 59 años.

De acuerdo con lo anterior, para la variable de densidad poblacional se procedió a generar un mapa de calor el cual se clasificó en 3 niveles a partir de la metodología *Natural Breaks Jenks*. Como se puede observar en la siguiente figura, la mayor densidad poblacional se encuentra al suroccidente de la ciudad.

Figura 19. Localización de la densidad poblacional en la ciudad de Bogotá.



Fuente: Elaboración propia.

5.2.1.3. Muertes atribuidas a la calidad del aire

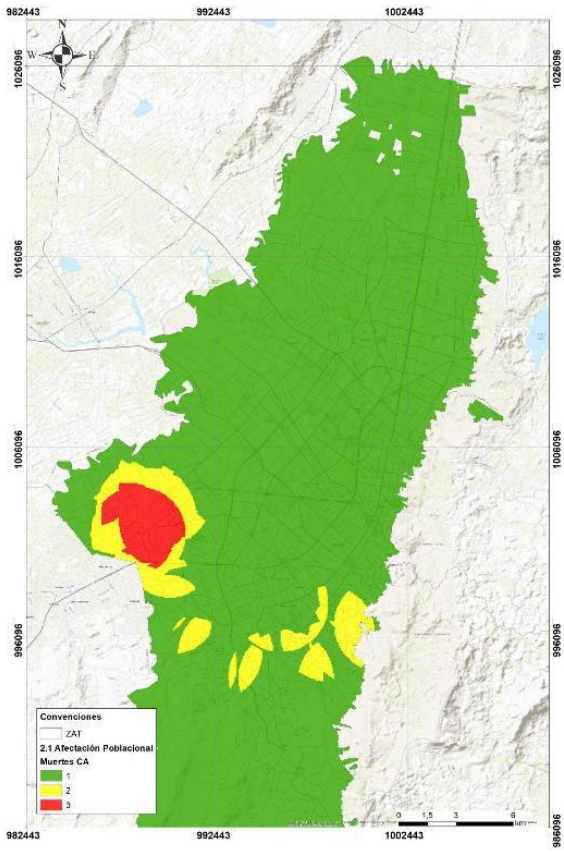
Considerando las estadísticas a nivel mundial, nacional y distrital que evidencia los efectos de la calidad del aire en la mortalidad y morbilidad de la población, se integró la información de muertes cuantificadas en Bogotá para los eventos de Neumonía e IRA que tiene la Secretaría Distrital de Salud para el año 2018[28]. A partir de la anterior información, se procedió en analizar espacialmente la información de las muertes atribuidas por contaminación atmosférica, considerando que estás contienen información espacial de la localización de los decesos.

A partir de la información, se generó un mapa de calor a partir de la cantidad de muertes

[28] Secretaría Distrital de Salud 2019. Número de muestras de neumonía e Infección Respiratoria Aguda en la ciudad de Bogotá para el año 2018. Observatorio de Salud.

ubicadas espacialmente en la ciudad de Bogotá, clasificando los datos en 3 niveles de información utilizando la metodología *Natural Breaks Jenks*. A partir del resultado obtenido, se evidencia que la zona suroccidente de Bogotá es donde se encuentra la mayor cantidad de muertes asociados con la contaminación atmosférica:

Figura 20. Muertes por IRA y Neumonía.



Fuente: Elaboración propia.

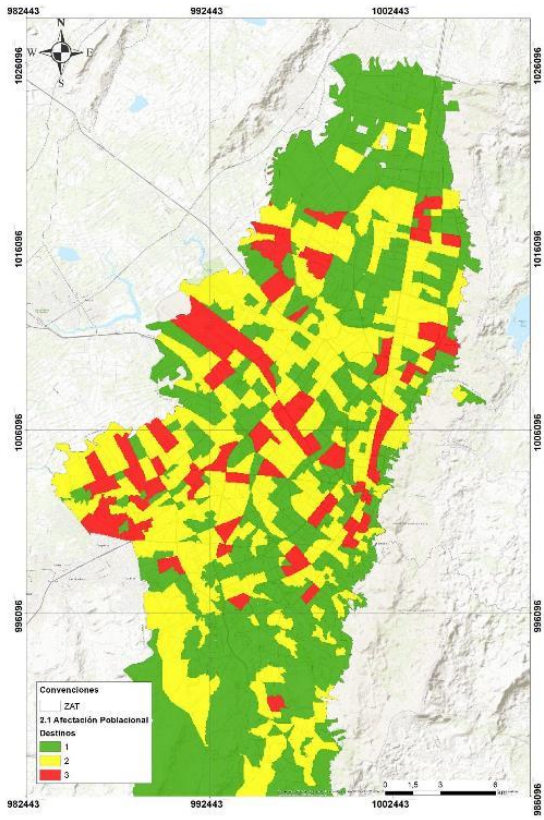
5.2.1.4. Destinos de viaje

A partir de la información suministrada por la Encuesta Origen - Destino de hogares realizado por la SDM en la ciudad de Bogotá y municipios aledaños para el año 2019, se consideró relevante la variable de destinos de viajes debido al impacto que genera la calidad del aire en la población en diferentes ambientes en los cuales está expuesta la población. Los viajes destino evaluados fueron los generados por los siguientes medios de transporte[29] en hora pico mañana semanales en la ciudad:

[29] Los viajes realizados por cable no se tuvieron en cuenta dado el alcance local y limitado.

1. A pie (mayor o igual a 15 minutos)
2. A pie (menor a 15 minutos)
3. Alimentador
4. Auto
5. Bicicleta
6. Intermunicipal
7. Moto
8. Otro
9. Patineta
10. SITP Provisional
11. SITP Zonal
12. Transporte Informal: auto/camioneta por aplicación móvil
13. Transporte Informal: bus, auto, jeeps piratas, motocarro, mototaxi, triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido y taxi colectivos.
14. Taxi
15. TransMilenio
16. Transporte Escolar

Figura 21. Información de viajes realizados por los hogares en Bogotá.



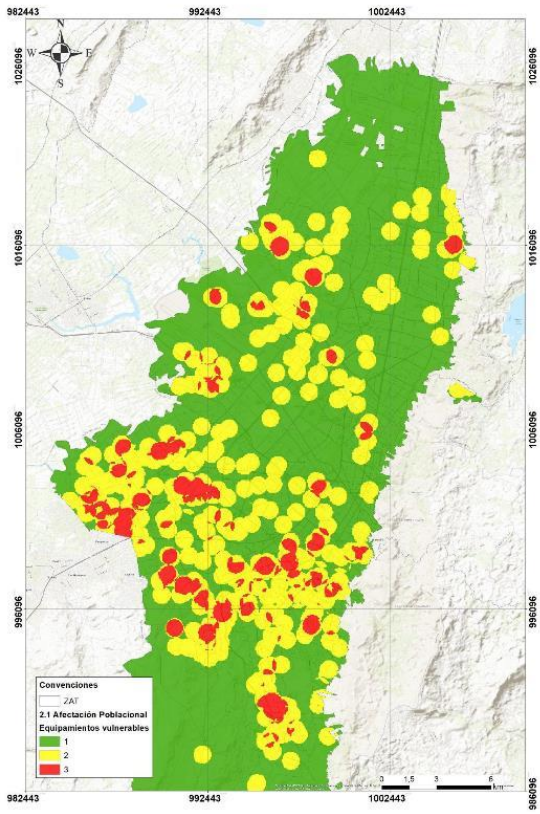
Fuente: Elaboración propia.

Luego se clasificaron los datos en 3 niveles de información utilizando la metodología *Natural Breaks Jenks* y se seleccionaron las ZAT donde se generan mayores viajes destino.

5.2.1.5. Equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado

Considerando que la exposición y el riesgo de la población ante la contaminación atmosférica está relacionada también con el lugar al cual esté expuesto, como, por ejemplo: hogares, instituciones educativas, instituciones de prestación de servicios de salud, lugar de trabajo, entre otros. Por lo anterior, se procedió a ingresar la información de la ubicación para los equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado de carácter público (hospitales, jardines, hogares geriátricos), generando un mapa de calor y clasificando las áreas en 3 niveles a través de la metodología *Natural Breaks Jenks*, evidenciando que en varios lugares de la ciudad de Bogotá se encuentra una mayor cantidad equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado (hospitales, jardines, hogares geriátricos).

Figura 22. Ubicación de los equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado.



Fuente: Elaboración propia.

5.2.1.6. *Resultado Variables Componente Social*

Las variables descritas con anterioridad fueron normalizadas y se sumaron aplicando un peso diferencial evaluado técnicamente. Las variables de población vulnerable, densidad poblacional, vidas pérdidas por contaminación del aire, obtuvieron un peso del 25% debido a la pertinencia directa y prolongada de estas variables sobre la ciudadanía, mientras que las variables destinos de viaje y equipamientos y servicios del Sistema Distrital del Cuidado, obtuvieron un puntaje del 12.5%. A continuación, se presenta la tabla que consolida la información anterior:

Tabla 8. Puntaje variables Componente Social

Componente	Capa de análisis	Peso de la capa	Peso global	Peso componente
Social	Población Vulnerable	25%	12.5%	50%
	Densidad poblacional	25%	12.5%	
	Vidas perdidas por contaminación del aire	25%	12.5%	
	Destinos de Viaje	12.5%	6.25%	
	Equipamientos	12.5%	6.25%	

Fuente: Elaboración propia.

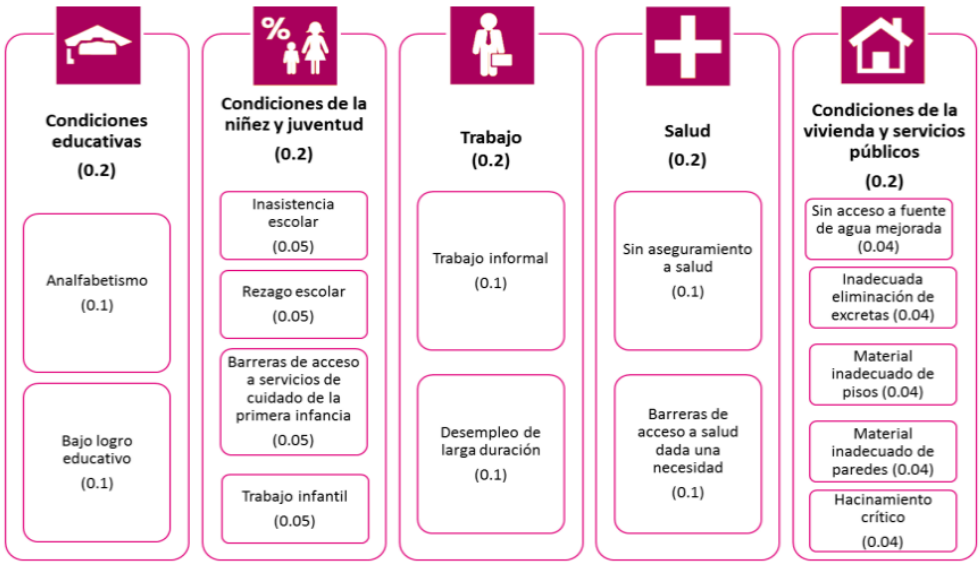
5.2.2. Dimensión económica

El componente económico es de suma relevancia considerando que con este indicador se pueden realizar análisis de desigualdades económicas, identificando mediante diferentes aproximaciones económicas y financieras una caracterización económica de la ciudadanía. Para este ejercicio se utilizaron dos variables: el Índice de Pobreza Multidimensional y el Índice Económico del estudio "Assessing multiple inequalities and air pollution abatement policies".

5.2.2.1. *Índice de Pobreza Multidimensional*

El Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) fue creado y desarrollado por el DANE, este indicador fue actualizado por esta última entidad al año 2020 considerando la información de línea base desarrollada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en el año 2010 y la información levantada en el año 2018 por el proceso de censo realizado. A continuación, se presentan las variables utilizadas para la ponderación del IPM:

Figura 23. Variables utilizadas en el Índice de Pobreza Multidimensional.



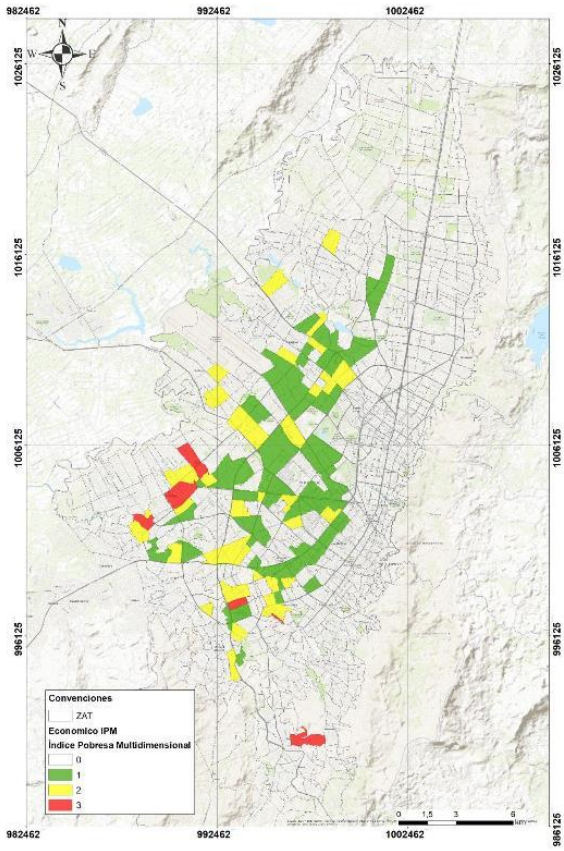
Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2021

Las anteriores variables se encuentran ponderadas y se obtuvieron como resultado de las encuestas realizadas en el marco del censo 2018. La espacialización de la información se logró a nivel manzana para la ciudad. Se procedió a clasificar el valor del IPM considerando lo definido en la metodología por el DANE, el cual define que: Se consideran pobres a aquellos hogares que tengan un índice de pobreza multidimensional ponderado igual o superior al 33% de las privaciones. Adicionalmente, y con el objetivo de generar un indicador económico para la población censada, se procedió a multiplicar el IPM por la densidad poblacional, obteniendo así un índice económico por manzana contemplando sus habitantes.

A partir de lo anterior, se generó una clasificación en 3 niveles de información utilizando la metodología *Natural Breaks Jenks*, evidenciando que zonas del sur, centro y occidente de Bogotá tienen los valores más altos en términos del IPM.

En el marco del estudio "Assessing multiple inequalities and air pollution abatement policies" (Aravena, Bonilla & Morales, 2021), se desarrollaron índices multivariables como indicadores de vulnerabilidad ante la contaminación atmosférica para toda la ciudad, con el objetivo de identificar las zonas de la ciudad que presentan desigualdades sociales, económicas y ambientales, asociadas a la contaminación del aire, y evaluar los impactos de determinadas políticas de reducción de contaminación.

Figura 24. Índice de Pobreza Multidimensional para Bogotá a partir de estudio por habitantes por manzana.

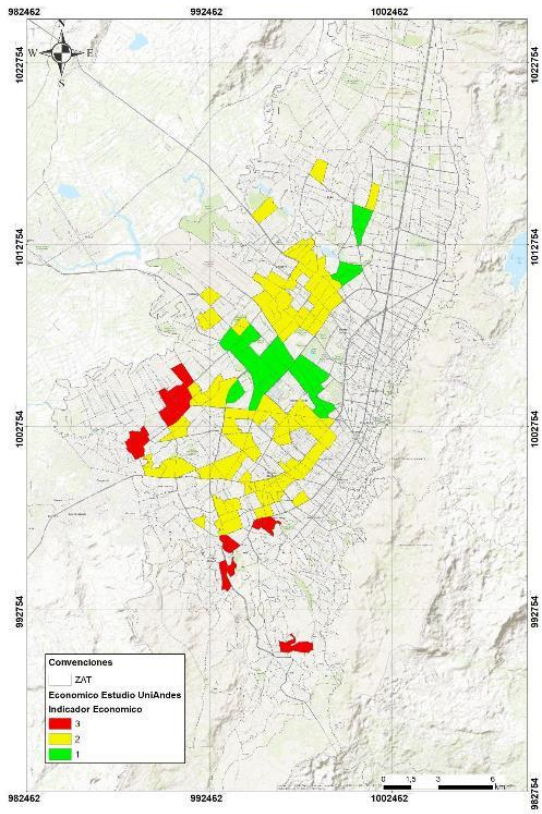


Fuente: Elaboración propia.

Para la priorización de las ZUMA, se adoptó el indicador económico del estudio en mención, pues complementa integralmente el IPM descrito en el numeral anterior. Este índice contempló los ingresos per cápita, el estrato socioeconómico[30], el precio del suelo y el precio de las viviendas[31].

[30] Los ingresos per cápita y el estrato socioeconómico fueron obtenidos de la Encuesta Multipropósito de Bogotá (2017) desarrollada por el DANE.
[31] Los precios de las viviendas y del suelo son obtenidos del Censo Catastral del año 2016 elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación. Los precios se asumen constantes y se contempla incremento únicamente por el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Figura 25. Índice Económico del estudio "Assessing multiple inequalities and air pollution abatement policies" - (Aravena, Bonilla & Morales, 2021).



Fuente: Elaboración propia con información suministrada por la Universidad de los Andes (2021).

5.2.2.2. Resultado Variables Económicas

Las variables descritas con anterioridad fueron normalizadas y sumadas con un peso homogéneo: 50% correspondiente al IPM y el 50% restante correspondiente al índice económico del estudio mencionado previamente.

Tabla 9. Puntaje variables Componente Económico.

Componente	Capa de análisis	Peso de la capa	Peso global	Peso componente
Económico	Índice de Pobreza Multidimensional	50%	25%	50%
	Índice Económico del estudio "Assessing	50%	25%	

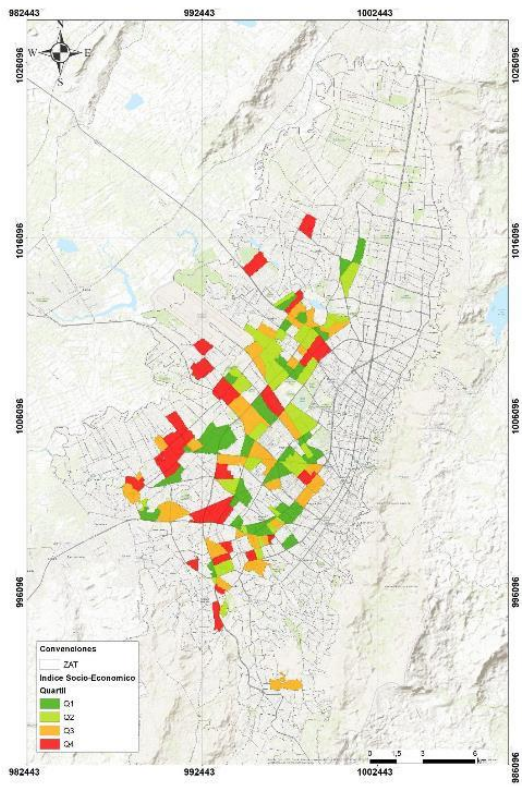
Componente	Capa de análisis	Peso de la capa	Peso global	Peso componente
	multiple inequalities and air pollution abatement policies"poblacional			

Fuente: Elaboración propia.

5.2.3. Resultado de evaluación socioeconómica

Los índices de caracterización de la vulnerabilidad social y económica fueron normalizados y sumados de manera homogénea, otorgando así un peso al índice social del 50% y al índice económico del 50%. Por último, los resultados se clasificaron en cuartiles con el fin de distinguir las zonas de mayor criticidad de la ciudad, siendo los polígonos en rojo los de mayor vulnerabilidad socioeconómica y en verde los de menor. La espacialización de los resultados se muestra a continuación:

Figura 26. Resultado de la evaluación socioeconómica.



Fuente: Elaboración propia.

5.3. Delimitación

Con el fin de garantizar que las ZUMA generan un impacto significativo sobre la calidad del aire, es necesario considerar áreas con una dimensión superior a la escala barrial, que tengan un tamaño apropiado para comenzar implementación teniendo en cuenta que éstas incrementarán su cobertura espacial progresivamente en el tiempo. Por lo anterior, se agruparon las zonas potenciales identificadas teniendo en cuenta límites espaciales ya definidos administrativamente, así como por proyectos, características socioeconómicas similares, vías principales y un mínimo de área. El detalle de este análisis se presenta a continuación:

5.3.1. Límites administrativos de localidades

Se tomaron los límites de las localidades como criterio de la delimitación inicial de las zonas priorizadas ZUMA, dado que, en la fase inicial, la articulación con diversas jurisdicciones locales, como es el caso de las Alcaldías Locales, que cuentan con diferentes recursos, prioridades y dinámicas territoriales, puede dificultar la implementación de posibles medidas, acciones y restricciones. Por lo anterior, se busca que en la fase inicial las ZUMA se encuentren implementadas en una sola jurisdicción local, con el fin de evitar desarticulación y contratiempo a la hora de implementar acciones en el territorio.

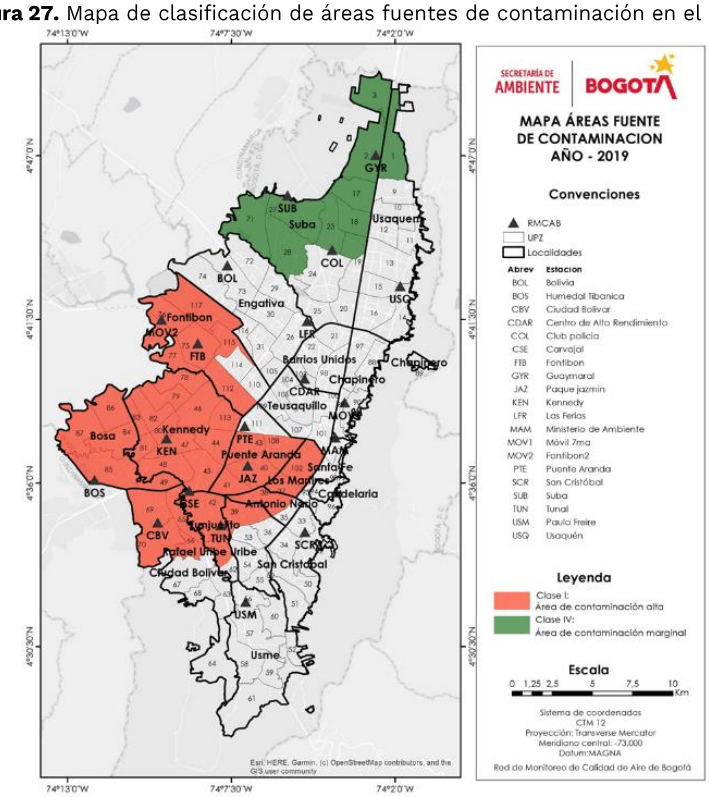
5.3.2. Áreas Fuente

Conforme a los artículos 16 y 17 del Capítulo III - Áreas Fuente de Contaminación de la Resolución 2254 de 2017, la Secretaría Distrital de Ambiente, siguiendo la metodología definida en dicha norma, realizó la actualización de la delimitación de las áreas fuente para el distrito, priorizando el material particulado como el contaminante criterio de mayor problemática y afectación a la salud en la ciudad.

Esta actualización se realizó a partir de la modelización del material particulado, la información de mediciones de la red de monitoreo de la ciudad, así como de las coberturas de estaciones definidas por meteorología. Como resultado de lo anterior, se identificaron áreas Clase I - Áreas de contaminación alta y Clase IV - Áreas de contaminación marginal. Las áreas Clase I corresponden a aquellas en que la concentración de contaminantes, dadas las condiciones naturales o de fondo y las de ventilación o dispersión, excede con una frecuencia igual o superior al setenta y cinco por ciento (75%) de los casos de la norma de calidad anual. Las áreas Clase IV corresponden a aquellas en que la concentración de contaminantes, dadas las condiciones naturales o de fondo y las de ventilación y dispersión, excede con una frecuencia superior al diez por ciento (10%) e inferior al veinticinco por ciento (25%) de los casos la norma de calidad anual.

En la siguiente figura se presenta el mapa de clasificación de áreas fuentes de contaminación en el distrito, correspondiente a información del año 2019.

Figura 27. Mapa de clasificación de áreas fuentes de contaminación en el distrito.



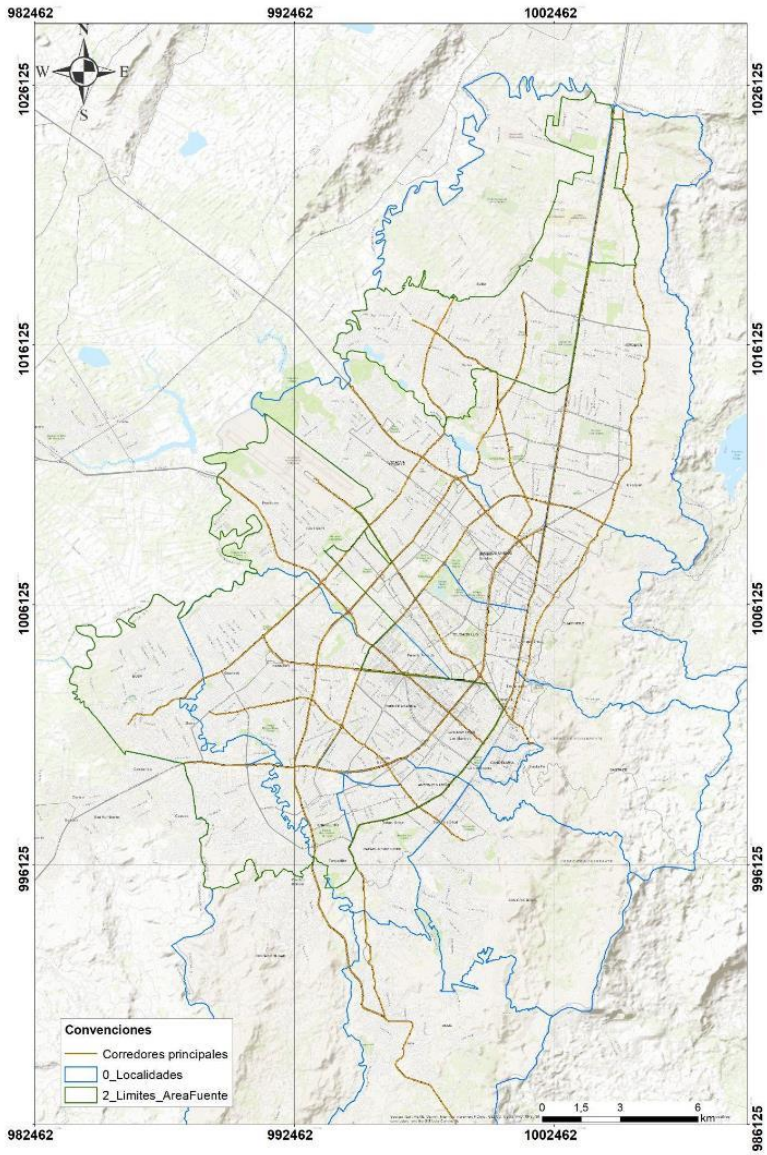
Fuente: SDA (2019)

La variable de áreas fuente de contaminación se consideró como un criterio clave en la identificación y priorización de territorios, en los cuales se deben implementar acciones y medidas de reducción de emisiones al aire, cuya articulación está en cabeza de la autoridad ambiental, con la participación de representantes de la sociedad civil, alcaldías locales, sector empresarial y otras entidades o instituciones que por la naturaleza de sus funciones o de su relación con la problemática, así lo ameriten.

5.3.3. Corredores Viales

Otra variable necesaria para considerar como criterio delimitador para la priorización de las ZUMA son los corredores viales principales de la ciudad. Con el fin de evitar que una ZUMA sea atravesada por un corredor vial principal, que se interviene de manera estratégica en la ciudad y que puede alterar significativamente las dinámicas de movilidad de una zona, así como dificultar la implementación de acciones, medidas y/o restricciones, se considera necesario determinar estos corredores como una variable adicional para la delimitación espacial. Los corredores viales considerados fueron: Autopista Sur - NQS-Autopista Norte, Av. 1ra de mayo, Av. Boyacá, Av. Cali, Av. Calle 13, Av. Calle 26, Av. Calle 80, Av. Caracas, Av. Carrera 68, Av. Carrera 7, Av. Suba y la Av. Américas.

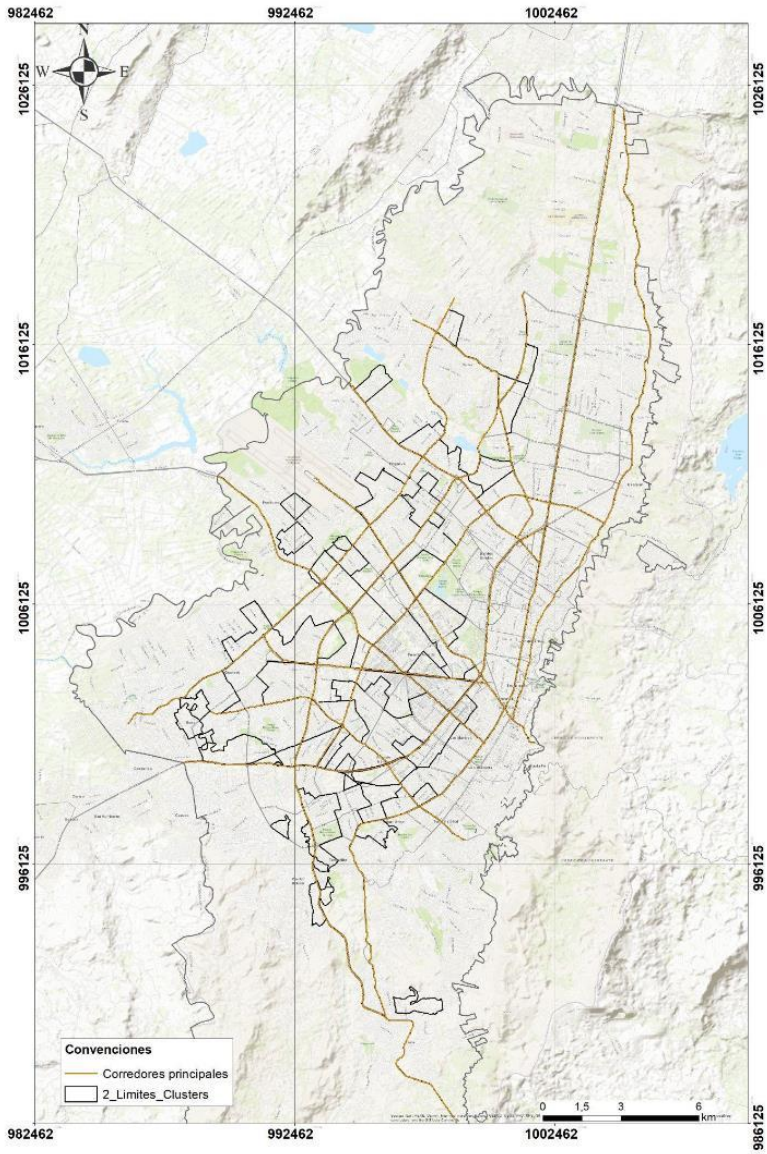
Figura 28. Límites de localidades, Áreas Fuente y corredores viales principales.



Fuente: Elaboración propia.

A partir de los límites y variables consideradas anteriormente, se procede a realizar la agrupación de las zonas resultantes de la etapa de viabilidad técnica. El resultado se muestra en la siguiente figura.

Figura 29. Agrupación de zonas potenciales por límites de localidades, Áreas Fuente y corredores viales principales.

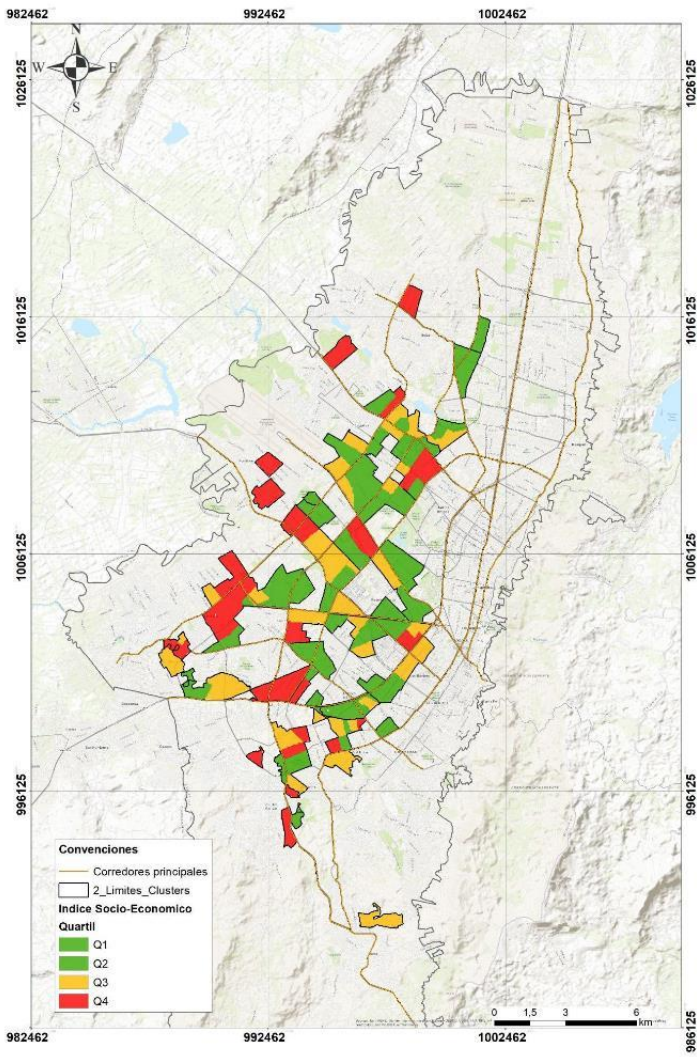


Fuente: Elaboración propia.

5.3.4. Agrupación de zonas potenciales

Como se mencionó al inicio de este apartado, se consideró necesario realizar una agrupación de las zonas de acuerdo con características similares de vulnerabilidad social y económica. Por lo anterior, se procede a superponer la capa de las zonas resultantes de la etapa de evaluación ambiental con la capa de agrupación de zonas realizada anteriormente.

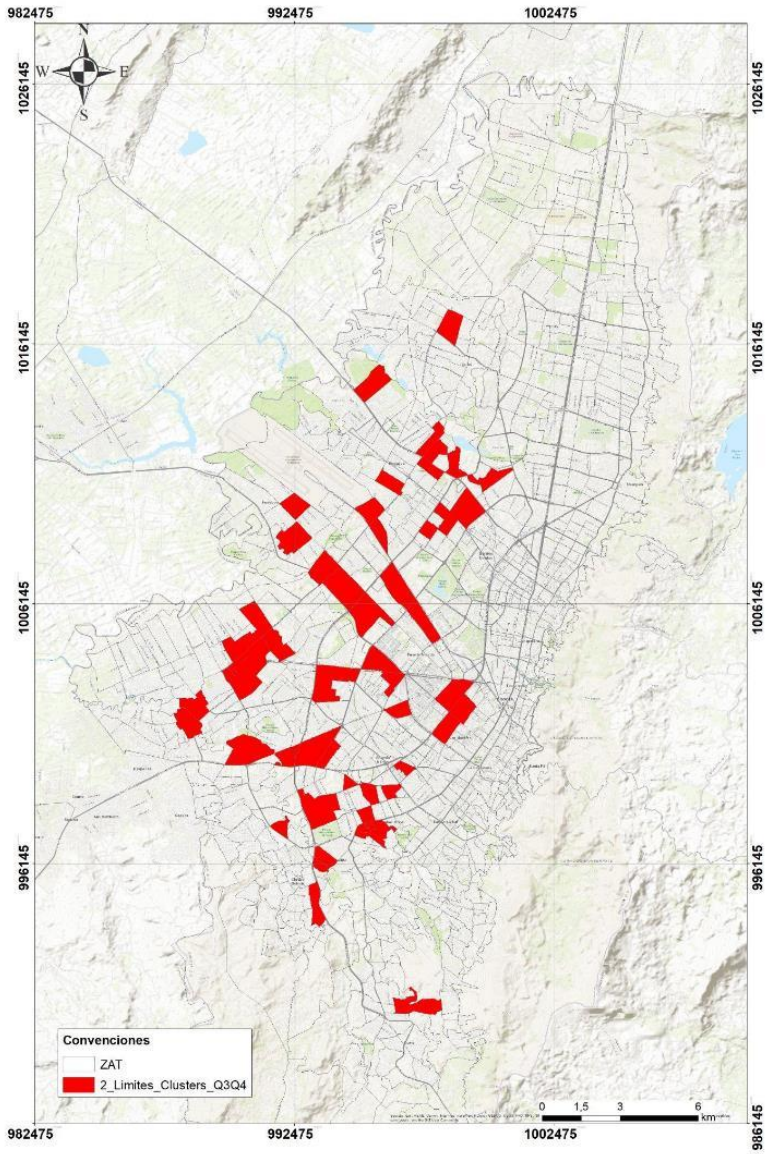
Figura 30. Agrupación por vulnerabilidad socioeconómica a partir de zonas por límites administrativos, Áreas Fuente y corredores viales principales.



Fuente: Elaboración propia.

Las zonas que presentan altos puntajes (Cuartiles 3 y 4) son priorizadas en el proyecto.

Figura 31. Agrupación de zonas con alta vulnerabilidad socioeconómica (Cuartiles 3 y 4).

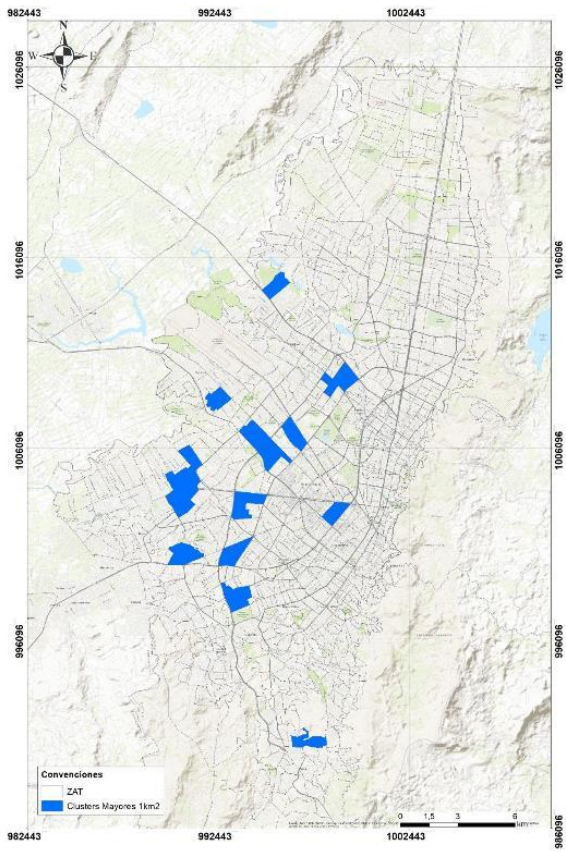


Fuente: Elaboración propia.

5.3.5. Selección por área mínima

Por último, se procede a escoger las zonas que tienen un área igual o mayor a 0.9km2. Como se mencionó al inicio de esta sección, esta consideración se fundamenta en la necesidad de que el proyecto genere un impacto territorial significativo sobre la calidad del aire, generando no solo un impacto en el territorio de la ZUMA, sino también en posibles zonas aledañas y distantes. Asimismo, es importante tener en cuenta que las ZUMA que comiencen implementación, aumentarán progresivamente su tamaño en el tiempo, buscando que la implementación de medidas y acciones, se realicen en zonas lo suficientemente grandes para generar un alcance significativo en la población y en los esfuerzos operacionales y comunicacionales realizados por las entidades de control.

Figura 32. Zonas con área mayor a 0.9km2.



Fuente: Elaboración propia.

Como resultado se obtienen 14 zonas priorizadas para implementar como ZUMA.

5.4. Viabilidad técnica

En esta etapa se realizó un análisis de los diferentes proyectos estratégicos de ambiente y movilidad, que actualmente se ejecutan en el Distrito o se ejecutarán en el corto, mediano y largo plazo, así como la evaluación del estado actual de ciertas condiciones de las zonas, con el fin de evaluar su potencial impacto y relevancia en el marco del proyecto ZUMA.

La anterior información incluyó la revisión de los 45 proyectos que se encuentran definidos en el Plan Aire 2030, específicamente aquellos de la sección sectorial que directamente están encaminados a la reducción de las emisiones de contaminantes, como son: sector transporte, infraestructura urbana e industrial, comercial, y de servicios.

Los proyectos que son considerados en el análisis se caracterizan por tener el potencial de mitigar las emisiones de contaminantes, de manera directa o indirecta, en zonas puntuales o a nivel ciudad. La clasificación de los proyectos evaluados se realiza de acuerdo con las tres principales fuentes de emisión de material particulado PM2.5 que se identifican en Bogotá con base a la información del inventario de emisiones del año 2018, las fuentes móviles (40%), el Material Particulado Resuspendido (36%) y las fuentes fijas (24%).

A partir de este análisis se busca priorizar las zonas potenciales de acuerdo con la criticidad de sus condiciones actuales, así como del potencial y oportunidades frente a la ejecución de proyectos con el potencial de mitigar emisiones de PM2.5 en la ciudad.

5.4.1. Proyectos estratégicos de movilidad

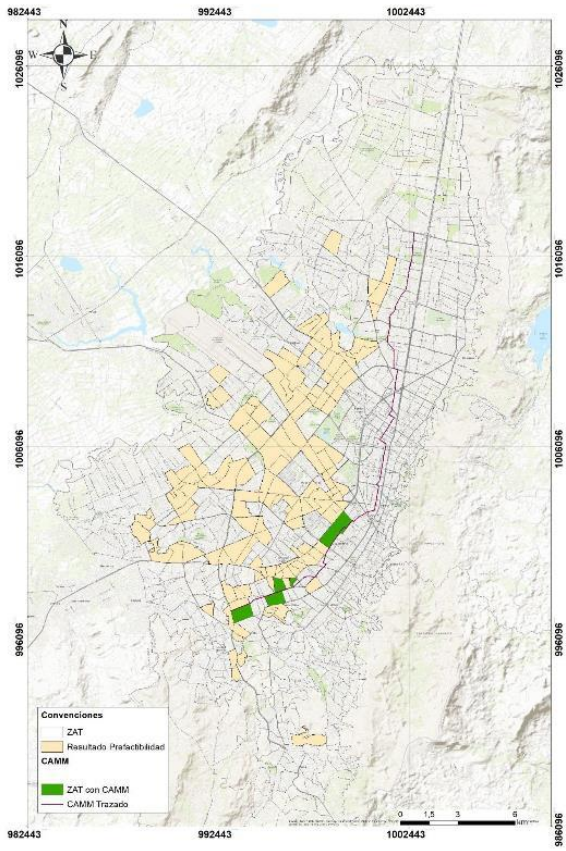
5.4.1.1. Ciclo Alameda Medio Milenio

La Ciclo Alameda Medio Milenio (CAMM), será un trayecto de ciclorruta de alta velocidad de 25 km de longitud que conectará a Bogotá de Norte a Sur. Busca generar un cambio de vehículos motorizados a no motorizados ofreciendo a los ciclistas mejores condiciones para el uso de estos medios de transporte.

En consideración con el proyecto ZUMA, se evidencia que este proyecto tiene el potencial de mitigar la emisión de contaminantes, por lo que se tuvieron en cuenta las zonas potenciales que estuvieran atravesadas o intersecadas por el trazado del proyecto de la CAMM[32]. A estas zonas se les otorgó un puntaje favorable por estar situadas en el trazado del proyecto CAMM.

[32] Información suministrada por la Subdirección de la Bicicleta y Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Figura 33. Influencia de la CAMM en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

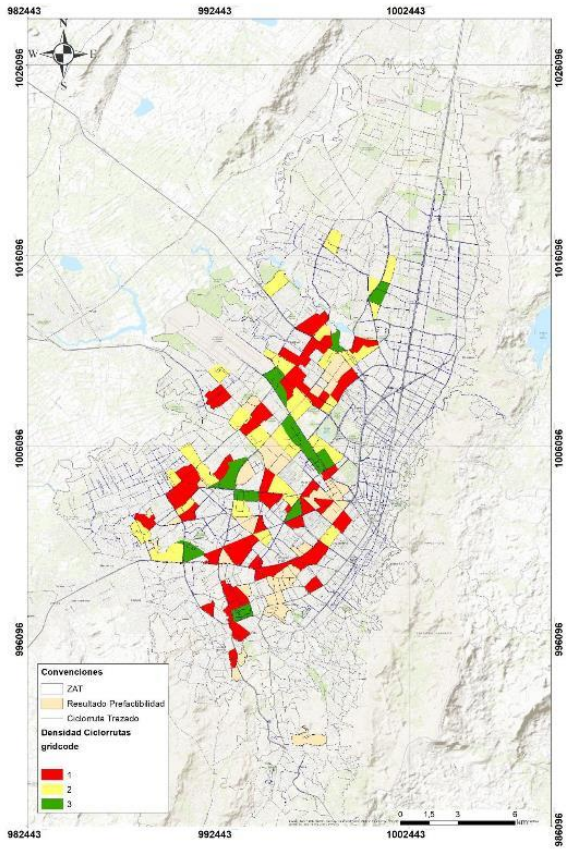
5.4.1.2. Densidad de la ciclorred

Los más de 550 kilómetros de ciclorred en la ciudad de Bogotá representan una oportunidad para generar un cambio hacia medios de transporte cero emisiones, como la bicicleta. La ciudad se ha destacado por tener la red de ciclo-infraestructura más extensa de América Latina, proveyendo espacios segregados, seguros y preferenciales para este medio de transporte. Aunque ya se cuenta con una red de ciclo-infraestructura importante, la ciudad reconoce la importancia de continuar habilitando más y mejores espacios para los ciclistas, por lo cual se ha comprometido a realizar mantenimiento a 190 kilómetros de ciclorred y proyecta construir 280 nuevos kilómetros en la actual Administración.

En el marco del proyecto ZUMA, la ciclorred es un componente fundamental, puesto que incentiva la movilidad activa al mitigar la emisión de contaminantes atmosféricos. Por lo anterior, se generó un indicador ponderado que refleja la densidad de ciclorred en el área

de cada una de las zonas potenciales, el cual tomó el cociente entre los kilómetros de ciclorred y el área de la zona potencial[33].

Figura 34. Densidad de la ciclorred en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

El resultado obtenido se categoriza en tres colores, donde el color rojo simboliza las zonas con mayor número de kilómetros construidos en relación con el área potencial de la zona y en color verde las zonas con menor número de kilómetros. Dependiendo de su calificación, se otorgó un puntaje favorable a esta variable. Es importante resaltar que las zonas que no cuentan con ciclorred (color café claro), no se les otorga puntaje alguno.

5.4.1.3. Sistema de Bicicleta Públicas

El Sistema de Bicicletas Públicas es un sistema robusto, ubicado en un área de 27 km en las localidades de Usaquén, Chapinero, Barrios Unidos, Santa Fe y La Candelaria. Contará

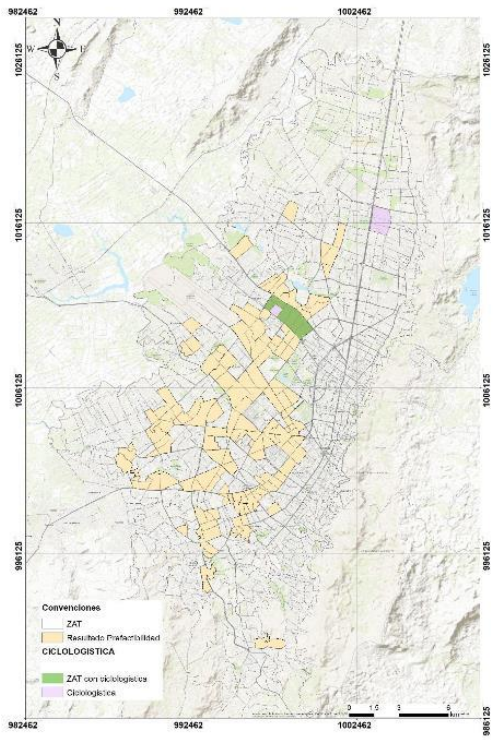
[33] Información suministrada por la Subdirección de la Bicicleta y Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad.

con 3.300 bicicletas y al menos 300 estaciones; dispondrá de 150 manocletas, accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas puedan acceder al sistema; 150 sillas para transportar niñas y niños, 150 bicicletas con cajón y 1.500 bicicletas de pedaleo asistido. Sin embargo, debido al área de influencia del proyecto y a las zonas resultantes de la etapa de evaluación ambiental y socioeconómica obtenidas, se evidencia que para este escenario inicial del proyecto no existe una influencia directa del Sistema de Bicicletas Públicas sobre las áreas potenciales de las ZUMA.

5.4.1.4. Piloto Bici Carga

El piloto de Bici Carga fue una iniciativa impulsada por la Secretaría Distrital de Movilidad, el Banco Mundial y Logyca, en el cual se diseñó un modelo de distribución de última milla basado en ciclologística, se implementó un proyecto piloto para evaluar la viabilidad del modelo, se establecieron lineamientos para la escalabilidad del modelo y se conformó una Red de Valor con los principales actores involucrados. El proyecto se desarrolló en dos zonas de la ciudad: en el barrio Las Ferias al noroccidente de la ciudad y en el barrio Bonanza al norte de la ciudad. Los resultados en términos operativos, económicos, ambientales y de percepción son positivos y se espera comenzar una segunda fase del piloto en 2022.

Figura 35. Implementación del proyecto de Bici Carga en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



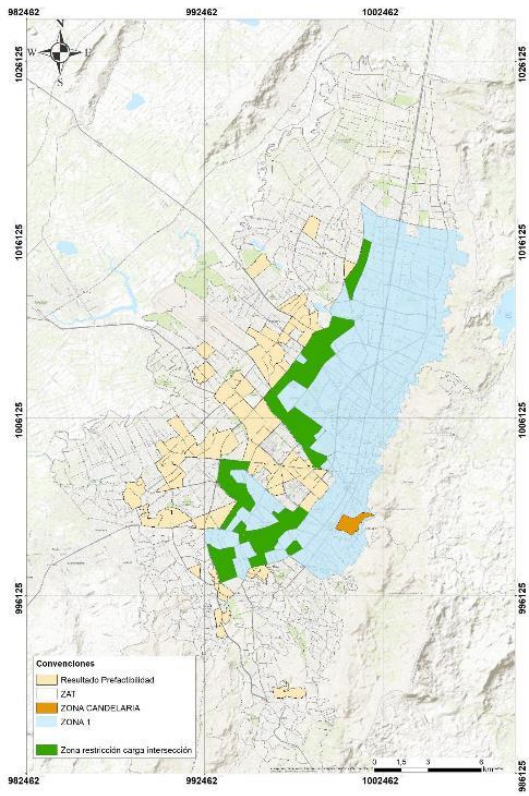
Fuente: Elaboración propia.

La experiencia del piloto de Bici Carga en relación con el proyecto ZUMA representa un avance considerable en términos de relacionamiento de actores, identificación de oportunidades y retos, así como de oportunidades de escalabilidad y expansión. Por lo tanto, aquellas zonas potenciales de las ZUMA donde se ha generado el proyecto de ciclo logística (zonas en verde) recibieron una puntuación favorable frente al resto de zonas[34].

5.4.1.5. Zonas de restricción a la circulación de vehículos de transporte de carga

De acuerdo con el Artículo 1ero del Decreto 077 del año 2020, se establecen los límites perimetrales donde los vehículos de transporte de carga con peso bruto vehicular máximo superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg), no podrán circular de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas. Igualmente, en la zona de la Candelaria, se restringe en todo horario el tráfico de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg).

Figura 36. Zonas de restricción de circulación de vehículos de transporte de carga en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

[34] Información suministrada por la Subdirección de Transporte Privado de la SDM.

La consideración de las zonas con esta restricción en el marco del proyecto ZUMA permite articular los esfuerzos ya implementados por el Distrito para reducir las externalidades del transporte de carga, como resulta ser la congestión y la emisión de contaminantes. Por lo tanto, las zonas que ya cuentan con esta medida y que coinciden con las áreas potenciales de ZUMA (zonas verdes) tendrán un puntaje adicional frente a las demás debido a que los actores involucrados, tales como comerciantes y transportadores, son conscientes tanto de las medidas de restricción como de sus posibles sanciones[35].

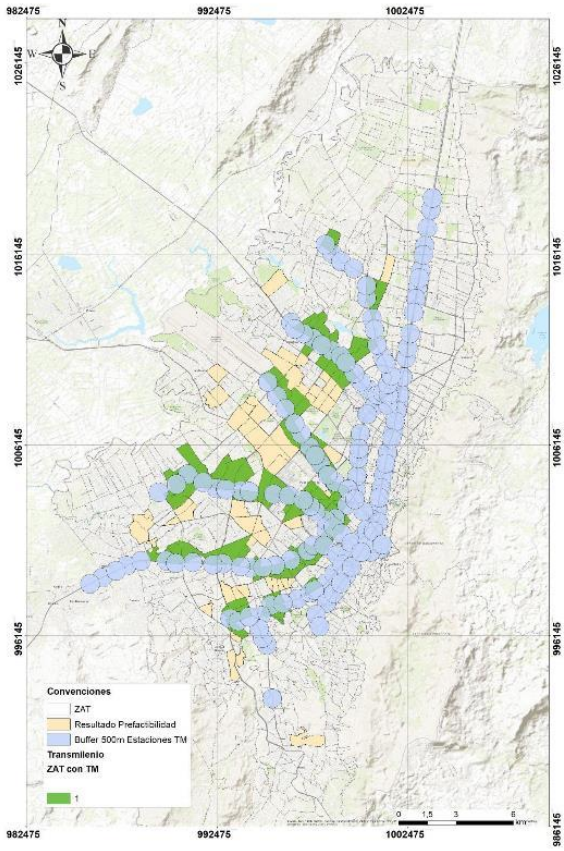
5.4.1.6. Accesibilidad a TransMilenio

La red troncal del sistema BRT (TransMilenio) es actualmente el servicio de transporte público masivo de la ciudad. Se estima que en promedio en un día hábil típico del mes de octubre del año 2021 ingresaron al sistema más de 1.400.000 usuarios. Con más de 10 millones de kilómetros recorridos mensualmente, 98 servicios operativos y con más de 5.200 conductores y conductoras capacitadas, Transmilenio es un eje central en la movilidad para millones de ciudadanos y ciudadanas. La importancia de contar con un sistema de transporte público masivo contribuye a la movilidad sostenible y al acceso de las personas a los servicios y oportunidades de la ciudad, más aún si la flota cuenta con tecnologías de bajas emisiones, como es el caso actual de Transmilenio, el cual se encuentra renovando su flota vehicular por vehículos a gas bajo el estándar de emisión Euro VI y vehículos a diésel bajo el estándar Euro V con filtro.

El sistema de Transmilenio cumple en la actualidad un rol fundamental para movilizar a la ciudadanía, por lo cual es de suma importancia considerarlo como un proyecto de impacto en el marco del proyecto ZUMA. La accesibilidad al sistema en términos de cercanía a las estaciones fue el factor de evaluación en el proyecto, por lo cual se analizó la presencia de estaciones en un radio de 500 metros desde los polígonos potenciales de ZUMA. Aquellas zonas que estuvieran en el radio de influencia (zonas en verde) sumarían puntos adicionales para su priorización.

[35] Información suministrada por la Subdirección de Transporte Privado de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Figura 37. Buffer de 500 metros sobre las estaciones del sistema troncal de TransMilenio en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

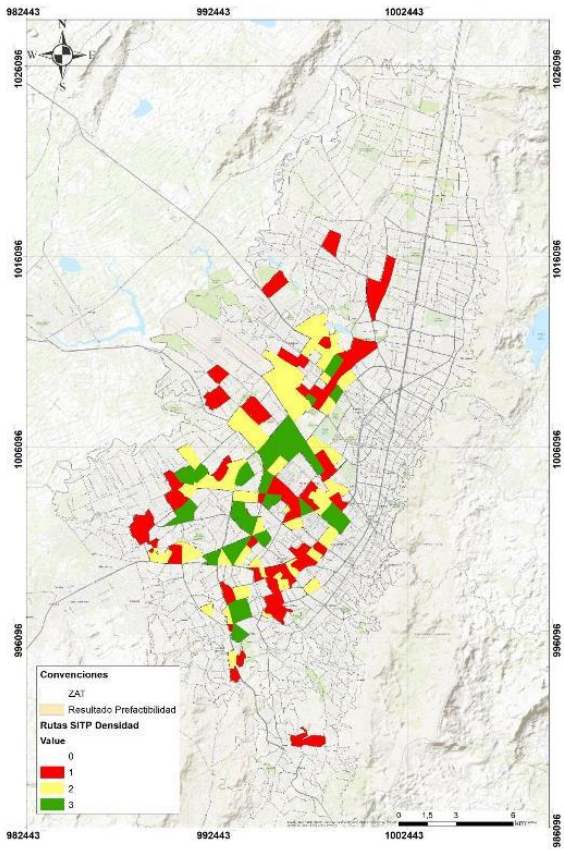
5.4.1.7. Densidad de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público

La cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en la actualidad supera los 2.400 kilómetros entre los servicios zonales y alimentadores en toda la ciudad de Bogotá. La red de rutas del SITP contribuye de manera significativa a la movilidad de la ciudadanía, pues solo para el mes de octubre del año 2021 se reportaron más de 38 millones de abordajes. La flota actual del SITP cuenta con 445 servicios y 17.890 conductores y conductoras capacitadas que mensualmente recorren más de 35 millones de kilómetros en la ciudad (considerando tanto los servicios zonales como alimentadores).

Debido a lo anterior, se consideró la inclusión de las rutas del SITP en el análisis de las zonas a ser ZUMA. Por lo anterior, se evalúa el número de rutas que operan en las zonas potenciales para las ZUMA, asignando un puntaje ponderado dependiendo del número de rutas que operan en las áreas de las zonas preseleccionadas. En verde, se evidencian las

zonas con mayor número de rutas en relación con el área potencial de la zona y en color rojo las zonas con menor número de rutas.

Figura 38. Densidad de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



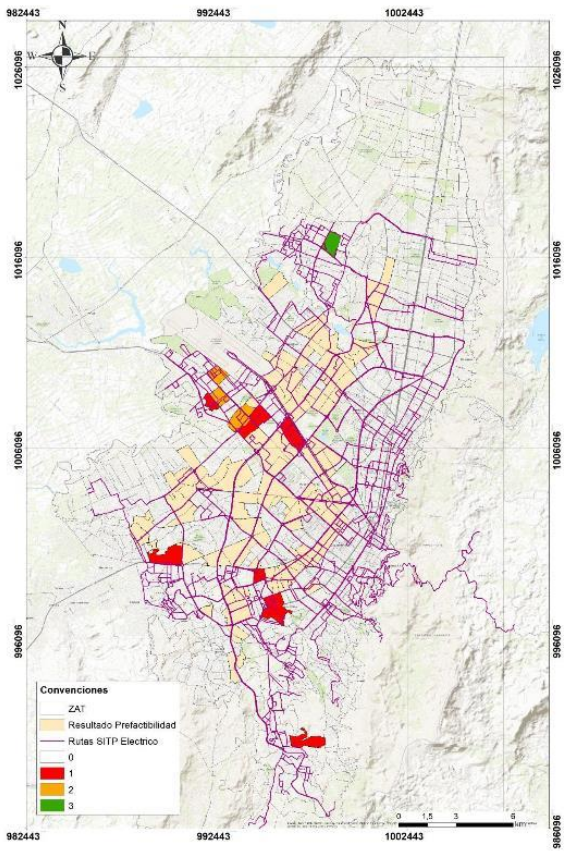
Fuente: Elaboración propia.

5.4.1.8. Densidad de rutas eléctricas del SITP

La renovación de la flota vehicular del SITP es una de las prioridades del Distrito. Como primera medida, el SITP Provisional se desmontó en su totalidad en el año 2021, dando pie a la incorporación de vehículos de cero y bajas emisiones, como buses eléctricos o a gas; tecnologías que mitigan y reducen la emisión de contaminantes atmosféricos. El compromiso del Distrito por la movilidad sostenible es evidente pues adjudicó 1.485 buses eléctricos, hecho que posiciona a Bogotá como la segunda ciudad con mayor número de buses eléctricos fuera de China. A la fecha 655 buses eléctricos se encuentran operando en las localidades de Usme, Fontibón, Suba, Chapinero y Rafael Uribe. La incorporación de los buses eléctricos restantes se generará de manera gradual en el 2022.

La incorporación de buses eléctricos se destaca por ser una acción directa y concreta para mitigar las emisiones de contaminantes atmosféricos en la ciudad. En este sentido, el número de rutas eléctricas que actualmente operan en el distrito son consideradas en el marco de priorización de las ZUMA, otorgando un puntaje adicional a las zonas que actualmente cuentan con rutas de buses eléctricos. En el mapa se observan las zonas de color verde, las cuales representan las zonas con mayor número de rutas operadas por vehículos eléctricos y en rojo, las zonas con menor número de rutas.

Figura 39. Cantidad de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) eléctricas en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

5.4.1.9. Proyectos futuros de Transporte Público Masivo

La realización de proyectos de transporte público que ha contemplado la ciudad en el corto, mediano y largo plazo, como son los proyectos férreos, las líneas de metro y la red de corredores de cables aéreos, son apuestas del Distrito por promover e impulsar la

movilidad eléctrica en la Ciudad-Región. Con este tipo de proyectos se busca satisfacer la demanda de movilidad de la ciudadanía a través de alternativas eficientes, sostenibles e incluyentes, reduciendo a su vez las externalidades asociadas al transporte.

El Artículo 567 del Decreto 555 de 2021, en el cual se adopta la revisión general del POT de Bogotá D.C, establece el programa para descarbonizar la movilidad. Entre los subprogramas se destacan la red férrea y de corredores de alta y media capacidad, la red corredores de cable aéreo, la red de corredores verdes de proximidad, impulsar la ciclo-infraestructura como alternativa de transporte urbano y rural, y el subprograma de Calles completas. Por su rol estratégico sobre la movilidad sostenible y el avance al momento de la evaluación, en el marco de este análisis se incluyó la influencia de los siguientes proyectos en las zonas potenciales de ZUMA: la Primera Línea del Metro (PLMB), el corredor férreo del norte y de occidente, al igual que los cables aéreos de Ciudad Bolívar, San Cristóbal y Usaquén.

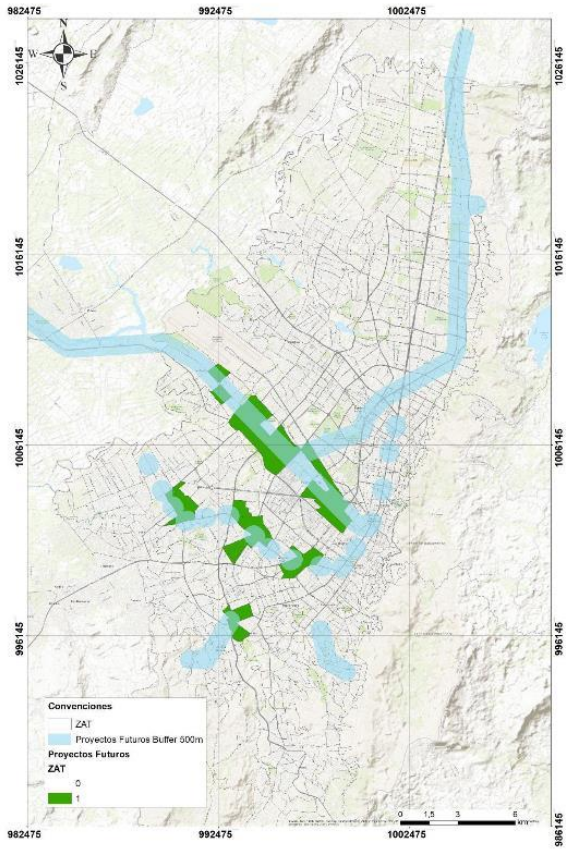
La PLMB, operada con trenes eléctricos y proyectada entre el Portal Américas hasta la avenida Caracas (23.9 kilómetros), tendrá la capacidad de movilizar a más de 72 mil pasajeros hora/sentido, beneficiando directamente a 9 localidades, 78 barrios de la ciudad y a millones de ciudadanos y ciudadanas. Con 16 estaciones, de las cuales 10 tendrán conexión directa al sistema TransMilenio, se espera que PLMB complemente el sistema masivo de transporte público de Bogotá.

Los proyectos férreos para la ciudad de Bogotá, como son el Regiotram de Occidente y del Norte, buscan satisfacer las demandas actuales de viajes de pasajeros y de logística entre Bogotá y sus municipios aledaños. El Regiotram de Occidente es un sistema de tren ligero eléctrico el cual busca conectar a los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con la ciudad de Bogotá, a través del corredor férreo existente desde Facatativá. Con una longitud de 39.6 kilómetros, 17 estaciones (8 ubicadas en los municipios aledaños y 9 en Bogotá) y 36 trenes, se proyecta que el sistema movilice a 130.000 pasajeros/día, equivalente a 40 millones de pasajeros anuales. Por otra parte, el Regiotram del Norte con una longitud aproximada de 53 kilómetros, buscará satisfacer la demanda de viajes para pasajeros como de carga existentes entre la ciudad de Bogotá y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá. La ejecución del proyecto se realizará sobre la actual infraestructura ferroviaria ubicada en la Calle 26 y Avenida Novena hasta la estación de la Caro.

Los proyectos de cables ubicados en las localidades de Ciudad Bolívar, San Cristóbal y Usaquén se consideraron de igual manera dentro de los proyectos futuros eléctricos de transporte público masivos debido a que éstos operan con energía eléctrica y generan cero emisiones directas de contaminantes. Estos proyectos se encuentran enmarcados en el subprograma denominado "red corredores de cables aéreos" del Artículo 567 "Programa para descarbonizar la movilidad" del Decreto 555 del 2021 el cual se adopta la revisión general del POT.

Para el análisis de los proyectos mencionados con anterioridad, se realizó un análisis espacial mediante la generación de buffers de 500 metros de proximidad para las estaciones de la Primera línea del Metro y para los trazados del Regiotram de occidente y los Cables de Ciudad Bolívar, San Cristóbal y Usaquén. En la siguiente figura se muestra en color verde las zonas con influencia de los proyectos descritos.

Figura 40. Proyectos futuros de Transporte Público Masivo en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

5.4.1.10. Programa Niños y Niñas Primero

El programa Niños y Niñas Primero, el cual reúne los proyectos Ciempiés-Caminos Seguros, Al Colegio en Bici y Bici-Parceros, busca incentivar el uso de medios de transporte sostenibles, en especial la bicicleta y la caminata, como alternativas de transporte sostenibles para los niños y niñas de las instituciones educativas públicas de Bogotá. Hoy en día, el proyecto Niñas y Niños Primero ya opera en trece localidades y se espera que en el corto plazo llegue a dos de las localidades rurales de la ciudad.

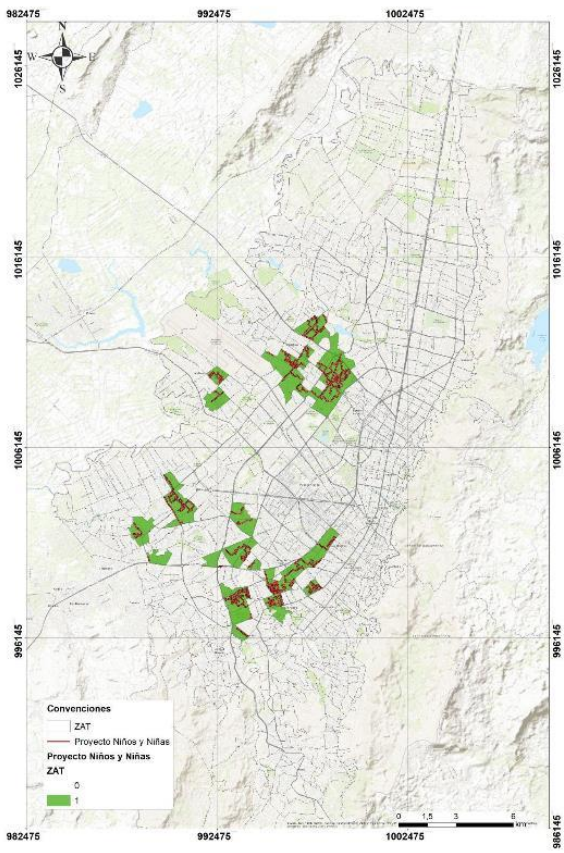
El proyecto Ciempiés-Caminos Seguros busca mejorar la calidad de los viajes realizados a pie por niños y niñas hacia sus colegios y de regreso a sus hogares. Por otra parte, Al Colegio en Bici (ACB) busca incentivar la bicicleta como medio de transporte activo y sostenible, en el cual a los estudiantes se les hace un préstamo de bicicletas y se les brinda un acompañamiento en los recorridos por parte de guías expertos. El proyecto Bici-

Parceros opera de manera parecida al proyecto ACB pero para los estudiantes que cuenten con bicicleta propia.

En el año 2021, entre el mes de febrero y noviembre, el programa Niñas y Niños Primero logró beneficiar a 6.045 estudiantes por medio de la realización de 353.830 viajes.

En articulación con el proyecto ZUMA, se contemplaron las zonas potenciales de las ZUMA donde actualmente operan rutas del programa Niñas y Niños Primero (zonas en verde).

Figura 41. Proyecto Niñas y Niños Primero en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

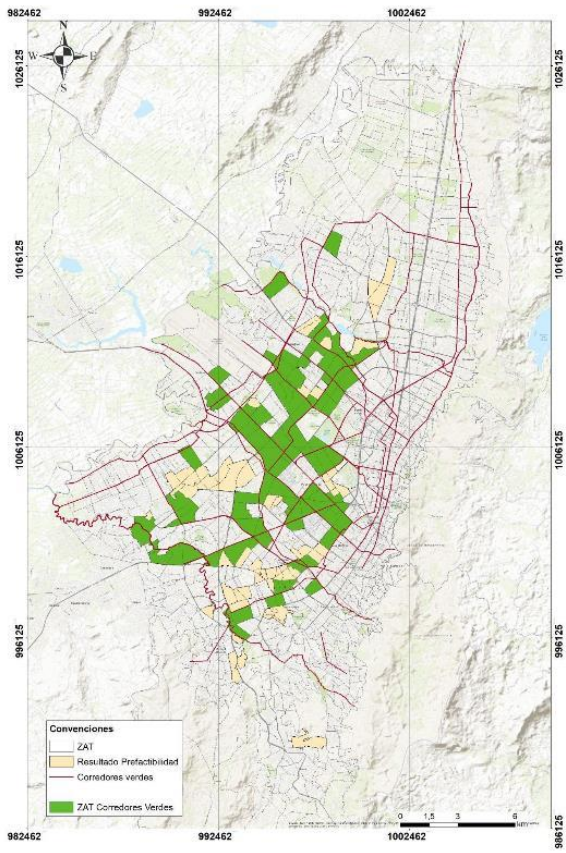
5.4.1.11. Corredores Verdes

De acuerdo con el Decreto 555 de 2021, los corredores verdes son considerados como subprogramas de la Administración actual para la descarbonización de la movilidad. Los corredores verdes se caracterizan por soportar sistemas de transportes que comunican las principales zonas generadoras y atractoras de viajes de la ciudad y la región y que

requieren, por su alto flujo de pasajeros, la segregación (elevada o subterránea o a nivel) de la infraestructura de transporte, para su uso exclusivo. Adicionalmente, los corredores se caracterizan por privilegiar medios de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad, además de proteger y resaltar el patrimonio cultural y desarrollar estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los ODS.

Los corredores verdes establecidos en el POT se consideraron en el marco del proyecto ZUMA. Por lo tanto, aquellas zonas potenciales que estuvieran delimitadas o intersecadas por este proyecto (color verde) se les otorgó puntaje favorable.

Figura 42. Corredores verdes y su relación con las áreas potenciales de ZUMA.



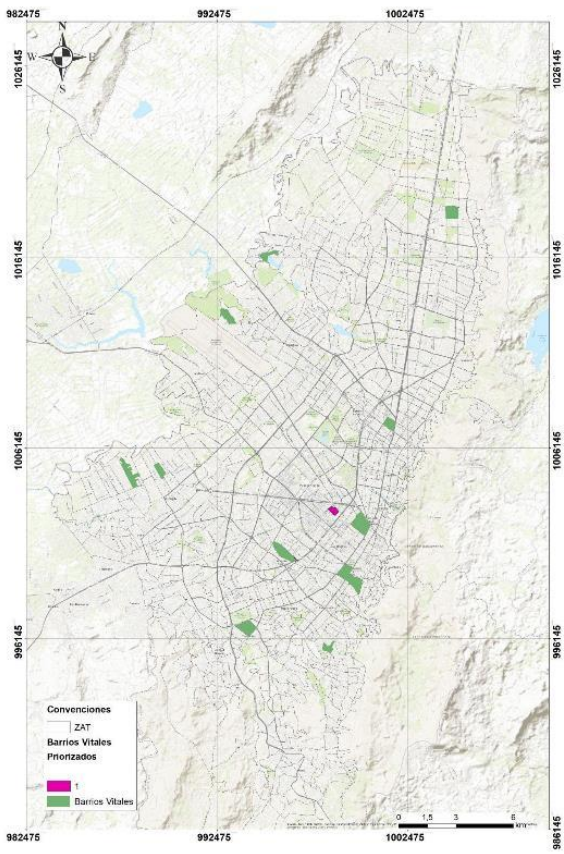
Fuente: Elaboración propia.

5.4.1.12. Barrios Vitales

Los Barrios Vitales son áreas delimitadas de la ciudad en las cuales se busca realizar intervenciones integrales para la recuperación del espacio público con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector. Esta estrategia busca promover los viajes peatonales y los medios de transporte sostenible a la vez que satisfacen las necesidades cotidianas de la ciudadanía. Adicionalmente, se espera que los barrios vitales mejoren la calidad del aire y generen vitalidad en los barrios de la ciudad. Como meta se espera declarar 33 barrios vitales, de los cuales 10 serán en el corto plazo.

La consideración de los Barrios Vitales en el marco del proyecto ZUMA es indispensable pues articula los esfuerzos actuales por mejorar la calidad del aire de la ciudad. En el mapa se observan en fucsia los Barrios Vitales a implementar en el corto plazo y en color verde los barrios vitales que coinciden con las zonas potenciales del proyecto ZUMA.

Figura 43. Barrios Vitales en relación con las áreas potenciales de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

5.4.1.13. Resultados proyectos estratégicos de movilidad

De acuerdo con los proyectos descritos anteriormente, el área técnica de la Secretaría Distrital de Movilidad evaluó el impacto de las variables descritas en relación con su impacto de mitigación de contaminantes, así como con la población involucrada. Por lo anterior, las variables se normalizaron y se les designó el siguiente peso diferencial:

Tabla 10. Puntaje variables Componente Movilidad.

Proyecto	Valoración del proyecto
Ciclo Alameda Medio Milenio (CAMM)	10%
Densidad de la ciclorred	10%
Piloto Bici Carga	10%
Zonas de restricción a la circulación de vehículos de transporte de carga	7,5%
Accesibilidad a Transmilenio	10%
Densidad de rutas del SITP	7.5%
Densidad de rutas eléctricas del SITP	10%
Proyectos futuros de Transporte Público Masivo	10%
Programa Niños y Niñas Primero	10%
Corredores Verdes	7,5%
Barrios Vitales	7,5%

Fuente: Elaboración propia.

5.4.2. Proyectos estratégicos de fuentes fijas

Conforme a los proyectos definidos en el Plan Aire 2030, para la reducción de las emisiones de las fuentes fijas y la eficiencia energética en el sector industrial, se tienen los siguientes proyectos estratégicos:

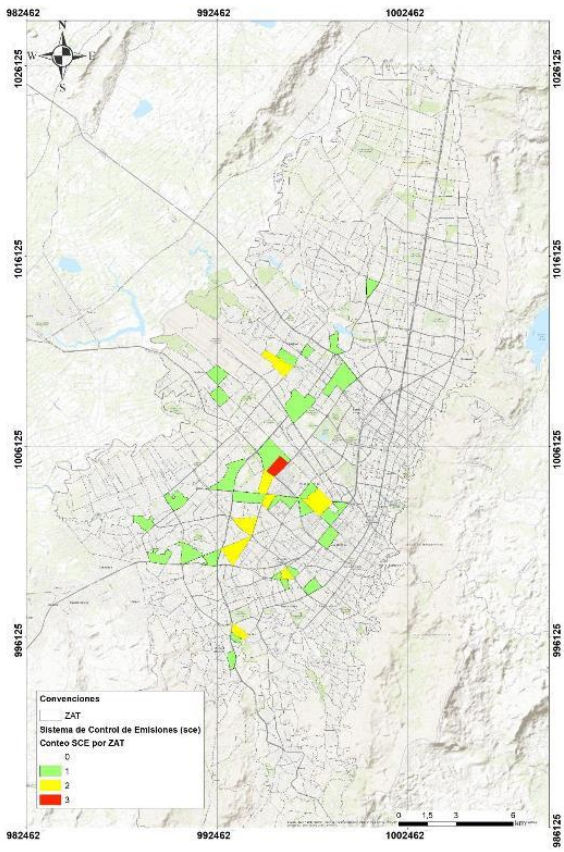
5.4.2.1. Reducción de emisiones de material particulado por Uso de Sistemas de Control de Emisiones

Este proyecto está enfocado a implementar las acciones requeridas para garantizar el uso de Sistemas de Control de Emisiones (SCE) en fuentes fijas por combustión externa en hornos y calderas, que usen combustibles sólidos y crudos pesados, de manera que se dé cumplimiento a lo establecido en el Decreto 623 de 2011 o la norma que lo modifique, de manera que se logre una reducción de emisiones de MP entre el 80% y 96% en la reducción de emisiones de cada fuente, dependiendo del tipo de tecnología implementada.

La consideración de este proyecto en el marco de la priorización de las ZUMA tiene relevancia para que, además del cumplimiento normativo por el uso de SCE, se podría llevar al industrial al uso de estos sistemas de control en fuentes que operen con combustibles líquidos, e incluso combustibles gaseosos, con el fin de aportar en la reducción de emisiones, más allá del cumplimiento de los límites permisibles.

Por lo anterior, se realizó una identificación de fuentes con SCE en las zonas estudiadas, destacando en color rojo las zonas con mayor número de fuentes sin sistemas de control (se tuvieron en cuenta la operación de las fuentes con todo tipo de combustibles), lo que corresponde a una mayor oportunidad de reducción, si se instalaran dichos sistemas. El resultado se muestra en la siguiente figura.

Figura 44. Zonas sin Sistemas de control de Emisiones en fuentes fijas.

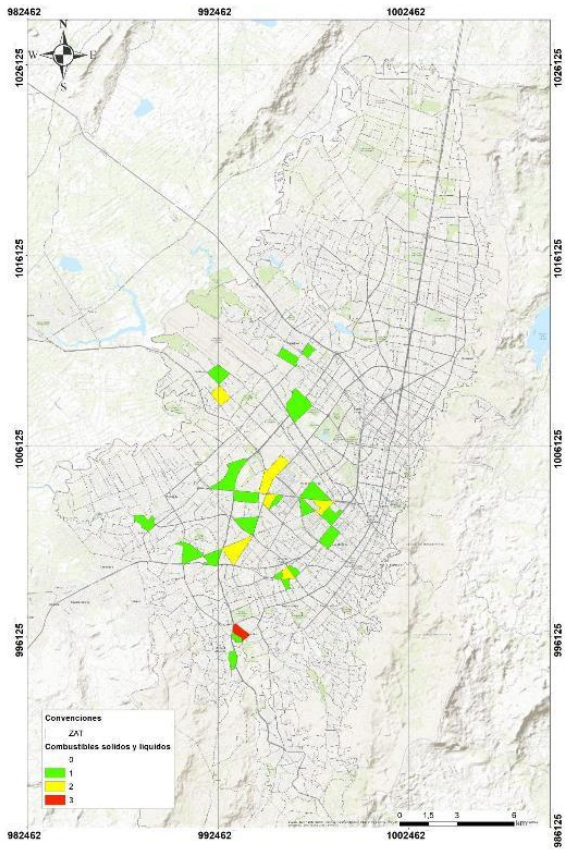


Fuente: Elaboración propia.

5.4.2.2. Acompañamiento para la implementación de la gestión integral de la energía

Con este proyecto se busca promover y difundir una cultura organizacional, enfocada hacia el uso racional, consciente y eficiente de la energía, que permita la optimización de los recursos, el aprovechamiento de nuevas fuentes energéticas y la reducción de emisiones de contaminantes criterio y reducción de emisiones GEI, en el marco de la Política de Crecimiento Verde. Para lo anterior, se requerirá del trabajo articulado entre actores del sector público y privado, sector industrial, academia y miembros de la Red de Sostenibilidad Energética de la ciudad, para la identificación y definición del portafolio de alternativas para la implementación de la gestión integral de la energía, dentro de las que se tienen: Conversión a uso de energéticos más limpios, uso de fuentes energéticas no convencionales, ascenso tecnológico, mejores técnicas disponibles y buenas prácticas operacionales.

Figura 45. Zonas de mayor aporte de emisiones por uso de combustibles sólidos y líquidos.



Fuente: Elaboración propia.

Así mismo, este proyecto se enfocará al acompañamiento técnico a industrias para fortalecer su gestión energética, principalmente en: inclusión de la sostenibilidad

energética dentro de sus políticas de gestión ambiental, caracterizaciones energéticas, formulación de indicadores de desempeño energético, identificación de medidas de ahorro energético y potenciales en términos energéticos, formulación de proyectos de gestión integral de la energía, asociados al portafolio de alternativas identificado.

La consideración de este proyecto, en el marco del proyecto ZUMA, presenta una oportunidad para que el industrial pueda reconocer la importancia de su gestión en el aporte de tener un mejor aire, sin limitarse sólo al cumplimiento de la norma en términos de emisiones, sino que pueda identificar que la eficiencia integral de la energía contribuye a fortalecer y mejorar sus procesos y competitividad. Lo anterior representa, además, un mejoramiento en la calidad de vida de sus empleados, vecinos y comunidad en general, lo que también contribuye al mejoramiento de imagen en términos comerciales y sociales.

Por lo anterior, reconociendo que la gestión integral de la energía aplica también en establecimientos donde tienen dentro de sus productivos combustibles más limpios, se decidió realizar la priorización de fuentes que operan con combustibles líquidos y sólidos, teniendo en consideración que son los de mayor aporte de emisiones de material particulado en la ciudad, pero también los de mayor oportunidad de mejora en términos de reducción de emisiones. El resultado de esta priorización de zonas con un importante potencial de intervención se presenta en la **Figura 45**.

5.4.2.3. Resultados proyectos estratégicos de fuentes fijas

De acuerdo con los proyectos descritos anteriormente, se evaluó el impacto de las variables descritas en relación con su impacto de mitigación de contaminantes. Por lo anterior, las variables se normalizaron y se les designó el siguiente peso:

Tabla 11. Puntaje variables Componente Fuentes Fijas.

Proyecto	Valoración del proyecto
Reducción de emisiones de material particulado por Uso de Sistemas de Control de Emisiones	50%
Acompañamiento para la implementación de la gestión integral de la energía	50%

Fuente: Elaboración propia.

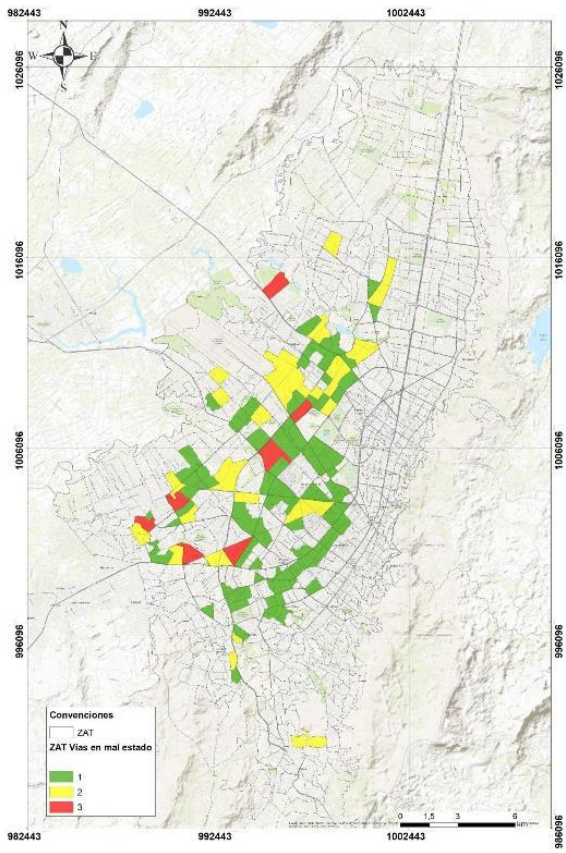
5.4.3. Proyectos estratégicos de Material Particulado Resuspendido

El material particulado resuspendido representa cerca del 56% de las emisiones por PM2.5, y 90% de PM10 en aporte de resuspendido en vías, según el inventario de emisiones de 2018. Por esta razón, en el Plan Aire 2030 se definieron proyectos con el objetivo de mitigar las emisiones provenientes de diversas acciones generadoras del material particulado resuspendido, las cuales están enfocadas en las fuentes identificadas como: i) vías sin pavimentar, ii) zonas desnudas o sin cobertura vegetal y iii) aumento en la frecuencia de barridos en húmedo o mecánico sobre vías en las zonas con índices de contaminación significativos. Considerando la delimitación de los anteriores proyectos en la ciudad, a continuación, se realiza una descripción de aquellos que se encuentran en diseño e implementación, que generan un aporte significativo para la priorización de zonas:

5.4.3.1. Pavimentación de vías con criterios ambientales

Una de las principales acciones que generan material particulado resuspendido es el deterioro de la malla vial. Algunas vías se encuentran sin pavimentar o con un desgaste significativo, por lo cual es importante realizar un adecuado mantenimiento rutinario y periódico. Este material potencialmente resuspendible no obedece a un sector específico, debido a que los factores ambientales y de movilidad se presentan en todas las localidades. Por lo anterior, desde la caracterización de las ZUMA se establece realizar alternativas en las localidades para la intervención de aquella malla vial que necesita pavimentarse, reparchada, o arreglada parcialmente con fresado estabilizado, con el fin de mitigar la dispersión del material particulado en estas zonas.

Figura 46. Estado de la malla vial.



Fuente: Elaboración propia.

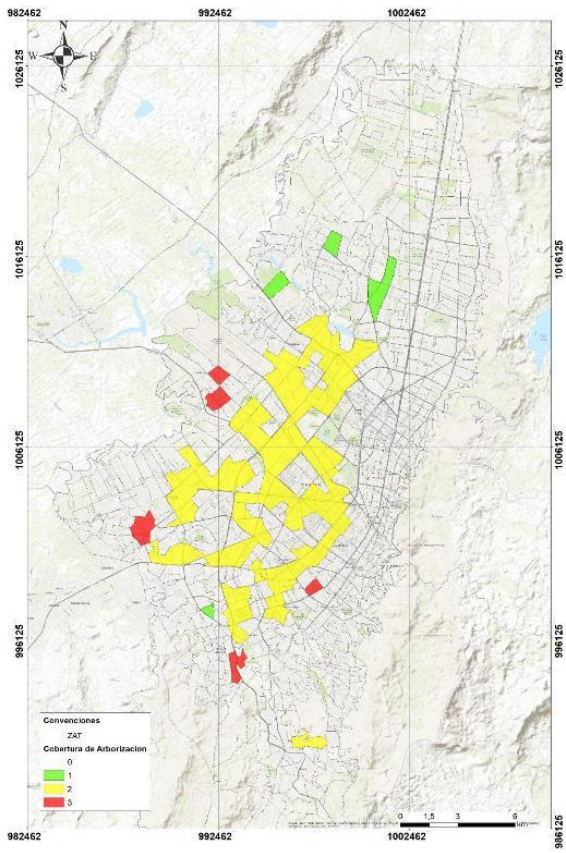
Con el fin de priorizar las zonas de estudio que presentan una condición desfavorable en términos de malla vial (zonas en rojo), se procedió a identificar las ZAT con el número de

kilómetros/carril de malla vial que presentan una condición desfavorable según el inventario de 2018. En la **Figura 46**, se presentan los resultados.

5.4.3.2. Aumento de individuos arbóreos en la ciudad

Considerando los indicadores de sostenibilidad de la OMS, la ciudad presenta una deficiencia de área verde por habitante, ya que no se cumple el indicador de 9 m2/hab y actualmente solo se registra 3.9 m2/hab, lo mismo sucede con el arbolado de la ciudad ya que la OMS recomienda 3 árboles por habitante y este indicador tampoco se cumple. Adicionalmente, se ha identificado que los suelos degradados y las zonas verdes en mal estado son escenarios precursores de generación de material particulado resuspendido.

Figura 47. Déficit de cobertura arbórea.



Fuente: Elaboración propia.

En ese sentido, se propone aumentar la siembra de individuos arbóreos o cualquier especie que mitigue el impacto del material particulado resuspendido en espacios como:

zonas destapadas, separadores, o zonas públicas, así como el mantenimiento de las áreas verdes tanto de arbolado como de jardines en zonas priorizadas.

A partir de la información expuesta con anterioridad, se procedió a realizar una evaluación espacial de las zonas que presentaran un alto déficit de cobertura arbórea. En la **Figura 47**, se ilustran las zonas en color rojo que representan las áreas con menor número de individuos arbóreos.

5.4.3.3. Resultados proyectos estratégicos de material particulado resuspendido

A partir de la exposición de proyectos descritos anteriormente, se evaluó el impacto de las variables descritas en relación con su impacto de mitigación de contaminantes. Por lo anterior, las variables se normalizaron y asignó el siguiente peso:

Tabla 12. Puntaje variables Componente Material particulado resuspendido.

Proyecto	Valoración del proyecto
Pavimentación de vías con criterios ambientales	50%
Aumento de individuos arbóreos en la ciudad	50%

Fuente: Elaboración propia.

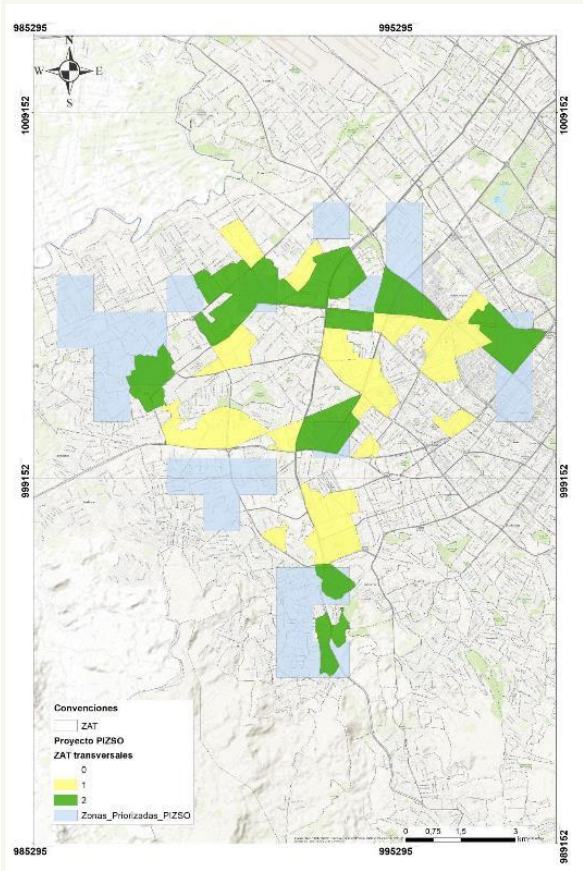
5.4.4. Plan de Intervención de la Zona Sur Occidente

De acuerdo con el inventario de emisiones del año 2018, la Zona Suroccidente de Bogotá representa el 30% del aporte de emisiones de material particulado en la ciudad. Por esta razón, el Plan Aire 2030 aborda -desde el PDD 2020-2024- una meta de reducción del material particulado en un 10% de promedio ponderado para la ciudad, y a su vez propone una meta más estricta y ambiciosa en la Zona del Suroccidente, la cual es del 18% al año 2024, para PM_{10} y $PM_{2.5}$, respectivamente, reconociendo que es la zona donde se presentan los índices más desfavorables en contaminación atmosférica en Bogotá.

El Plan de Intervención de la Zona Sur Occidente (PIZSO) cuenta con dos limitaciones de intervención en el territorio, la primera está relacionada con el área delimitada por las localidades de Bosa, Tunjuelito, Kennedy, Puente Aranda y Ciudad Bolívar (área del proyecto), y la segunda está definida por los polígonos de priorización identificados por la criticidad de las emisiones generadas por las fuentes fijas con combustibles sólidos y líquidos, hornos crematorios, fuentes móviles, vías sin pavimentar, zonas mineras, construcciones y densidad vegetal, por la realización de acciones como los puntos de control vehicular y por el histórico de desenlaces en salud ocasionado por la calidad del aire (muertes por neumonía e IRA).

Considerando que el PIZSO generará acciones en el corto, mediano y largo plazo para la descontaminación del aire en las zonas priorizadas y las localidades respectivas, es relevante articular y armonizar las acciones de este proyecto con la formulación de las ZUMA. Por lo anterior, se incluyó el PIZSO de la siguiente manera: Si las zonas identificadas en la evaluación ambiental y socioeconómica de las ZUMA se encontraban dentro de las localidades del PIZSO se daba un puntaje en la priorización. Si adicionalmente las zonas se encontraban dentro de los polígonos priorizados del PIZSO, se daba un doble puntaje, como se puede observar en la siguiente figura:

Figura 48. Polígonos priorizados PIZSO.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 13. Puntaje variables Componente PIZSO.

Proyecto	Valoración del proyecto
PIZSO- Zona dentro del área del proyecto	50%
PIZSO- Zona dentro del área priorizada del proyecto	50%

Fuente: Elaboración propia.

5.4.5. Resultado de la viabilidad técnica

De acuerdo con los resultados del Inventario de Emisiones para Bogotá (2018), las emisiones de PM2.5 se distinguen entre emisiones básicas y emisiones no asociadas, las primeras corresponden a aquellas en las que su generación se puede relacionar directamente con una fuente de emisión, y las cuales tienen la siguiente participación en porcentaje: fuentes móviles 50%, material particulado resuspendido 36% y fuentes fijas 14%. Por lo anterior, se optó por designar un puntaje a las variables de movilidad, fuentes fijas y material particulado resuspendido descritas en los numerales anteriores acorde con su participación en la emisión de contaminantes.

Adicionalmente, la inclusión del proyecto PIZSO representa una oportunidad de articulación de esfuerzos distritales, por lo cual se decidió otorgarle un puntaje adicional (10%) a aquellas zonas potenciales de las ZUMA que se encontraron en el área del proyecto. Con base en lo expuesto anteriormente, se presenta a continuación la distribución de pesos por los componentes considerados en la etapa de viabilidad técnica:

Tabla 14. Puntaje de variables por Proyectos Estratégicos de Fuentes Móviles, Fijas, Material Particulado Resuspendido y PIZSO.

Componente	Valoración del componente	Valoración global
Fuentes móviles	45%	90%
Fuentes Fijas	12%	
Material Particulado Resuspendido	33%	
PIZSO	10%	10%

Fuente: Elaboración propia.

A partir de la valoración presentada se obtiene la **Figura 49**.

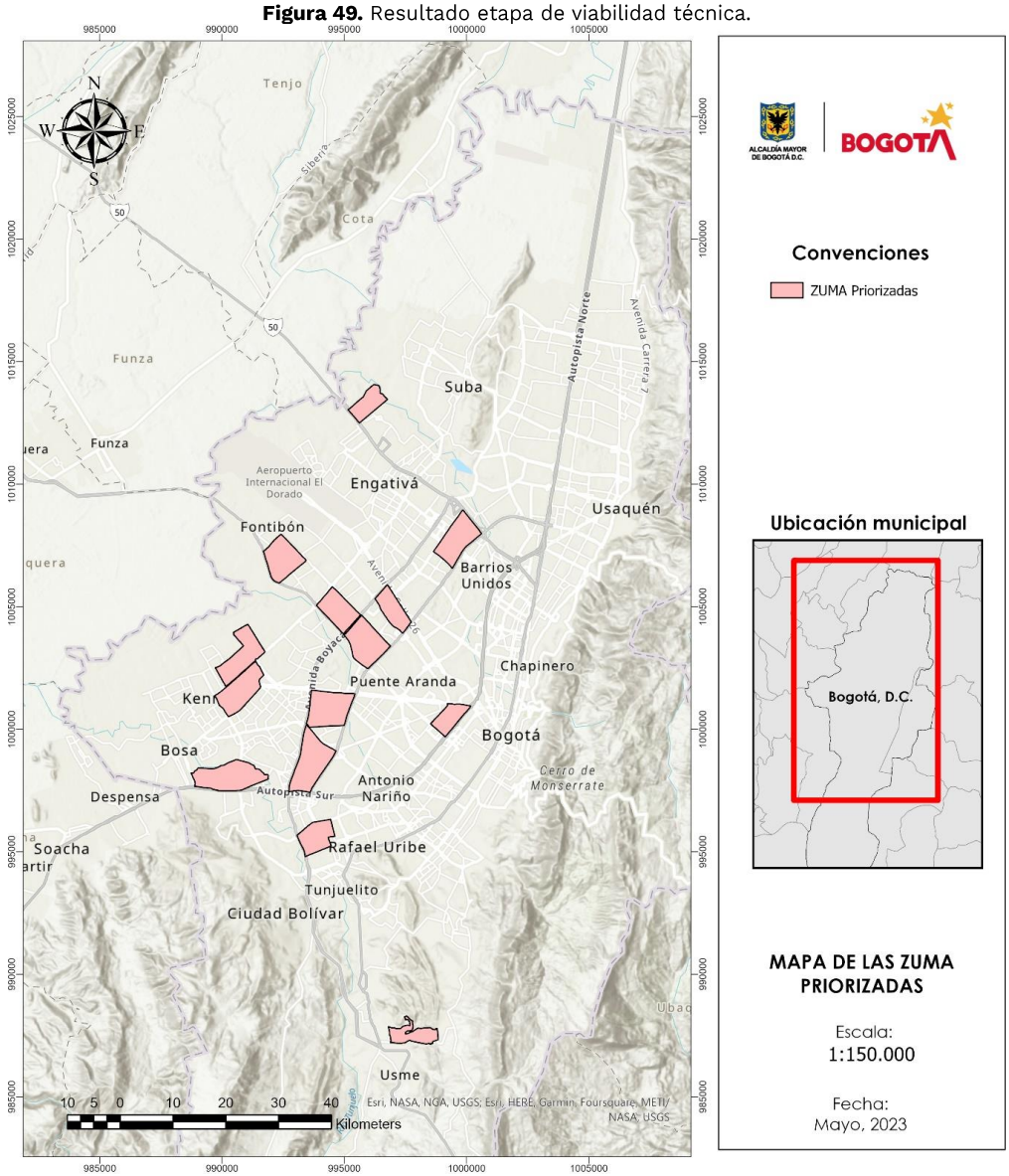
Tabla 15. Delimitación de las ZUMA priorizadas resultantes de la etapa de viabilidad técnica.

No.	Nombre ZUMA	Delimitación del Polígono
1	ZUMA Bosa-Apogeo	Autopista Sur, Diagonal 57C sur, Río Tunjuelo, Carrera 72D, Calle 56D Sur
2	ZUMA Engativá-Las Ferias	Calle 80, Calle 72, Carrera 68, Carrera 69, Avenida Carrera 70, Calle 69ª, Avenida Boyacá, Calle 72, Av. Carrera 70, Calle 66, Carrera 68.
3	ZUMA Engativá-Quintas de Santa Barbara	Calle 80, Carrera 118 Bis, Carrera 119, Río Juan Amarillo, Carrera 114.
4	ZUMA Fontibón-Centro	Calle 22, Carrera 97, Calle 16H, Carrera 98, Calle 16C bis, Carrera 100, Calle 16D, Carrera 102, Diagonal 16B, Carrera 104, Calle 16F bis, Diagonal 16F bis, Diagonal 16B, Transversal 107ª, Calle 17, Carrera 106.

No.	Nombre ZUMA	Delimitación del Polígono
5	ZUMA Fontibón-Sauzalito	Calle 26, Carrera 68, Avenida Calle 24, Avenida Boyacá.
6	ZUMA Fontibón-Zona Industrial	Avenida Boyacá, Calle 22, Carrera 68, Calle 20, Carrera 68D, Calle 13.
7	ZUMA Fontibón-Hayuelos	Avenida Boyacá, Avenida Centenario, Avenida Ciudad de Cali, Calle 22.
8	ZUMA Kennedy-Carvajal	Avenida Boyacá, Autopista Sur, Carrera 68, Transversal 68J, Transversal 68H, Transversal 68F, Transversal 68B
9	ZUMA Kennedy-Nueva Marsella	Avenida Calle 6, Avenida Carrera 68, Avenida Calle 3, Carrera 70B, Calle 1, Carrera 69D, Calle 3 sur, Carrera 69ª, Calle 8 sur, Avenida 1ro de mayo, Avenida Boyacá.
10	ZUMA Kennedy-Patio Bonito	Calle 6D, Avenida Ciudad de Cali, Calle 41 sur, Carrera 89C, Calle 38 sur, Carrera 88ª, Calle 2, Carrera 87F, Calle 6, Carrera 93D.
11	ZUMA Kennedy-Corabastos	Avenida Ciudad de Cali, Avenida de las Américas, Carrera 80G, Avenida Carrera 80, Calle 38C sur, Carrera 79, Avenida Ciudad de Villavicencio.
12	ZUMA Puente Aranda-Estación Central	Avenida de las Américas, Avenida Carrera 30, Calle 13, Carrera 36.
13	ZUMA Tunjuelito-Ciudad Tunal	Avenida Boyacá, Transversal 44, Calle 54 sur, Carrera 36ª, Calle 53 sur, Carrera 35ª, Diagonal 52B sur, Carrera 33, Transversal 33, Calle 47ª sur, Carrera 25, Calle 48C sur, Carrera 24.
14	ZUMA Usme-Betania	Carrera 2 este, Calle 81 sur, Carrera 1H bis A Este, Calle 81 sur, Calle 80ª sur, Calle 80 bis sur, Carrera 10 Bis Este, Calle 79 sur, Carrera 11C bis este, Quebrada Santa Librada, Carrera 5 Este, Calle 75B sur, Carrera 4B este, Carrera 3ª, Carrera 1, Diagonal 75ª sur.

Fuente: Elaboración propia.

Figura 49. Resultado etapa de viabilidad técnica.



Fuente: Elaboración propia.

5.5. Selección de la primera ZUMA

A partir de las 14 zonas obtenidas en el desarrollo metodológico presentado anteriormente, se realizó un ejercicio adicional con el fin de determinar la primera ZUMA

por declarar. Por lo anterior, se diseñó una herramienta metodológica multivariable con pesos ponderados que pudiera evaluar integralmente las condiciones de la zona. Dentro de las aristas evaluadas, se contempló la vulnerabilidad social en la zona; su caracterización social en términos de criterios participativos e institucionales, grupos de interés; y proyectos a realizar en el corto plazo asociados a la movilidad, fuentes fijas, material resuspendido y otros proyectos pertinentes. El conjunto de proyectos analizados por cada arista se lista a continuación:

Tabla 16. Variables de priorización para la selección de la primera ZUMA.

Componente	Variables/Proyectos	
Vulnerabilidad social	Población vulnerable (niños y niñas menores a 10 años y adultos mayores a 60 años)	
	Muertes asociadas con la mala calidad del aire	
	Equipamientos que atienden población vulnerable	
Caracterización social	Criterios institucionales	
	Criterios participativos	
	Grupos de interés	
Proyectos a corto plazo	Fuentes Móviles	Déficit de ciclo-infraestructura
		Experiencia con pilotos Ciclo-logística
		Zonas con restricción de carga
		Puntos de cargue y descargue
		Cobertura de rutas del SITP
		Cobertura de rutas del SITP-Eléctrico
		Programa de Niños y Niñas primero
		Cicloparqueaderos instalados
		Refuerzos en infraestructura y cicloparqueaderos proyectados
		Proyectos de señalización actualizados y programados para implementación
		Zona priorizada para la implementación de medidas asociadas a tricimóviles de pasajeros.
		Zonas amarillas
		Puntos priorizados por siniestros peatonales
		Proyectos de señalización de peatonalización
		Áreas de Integración Modal

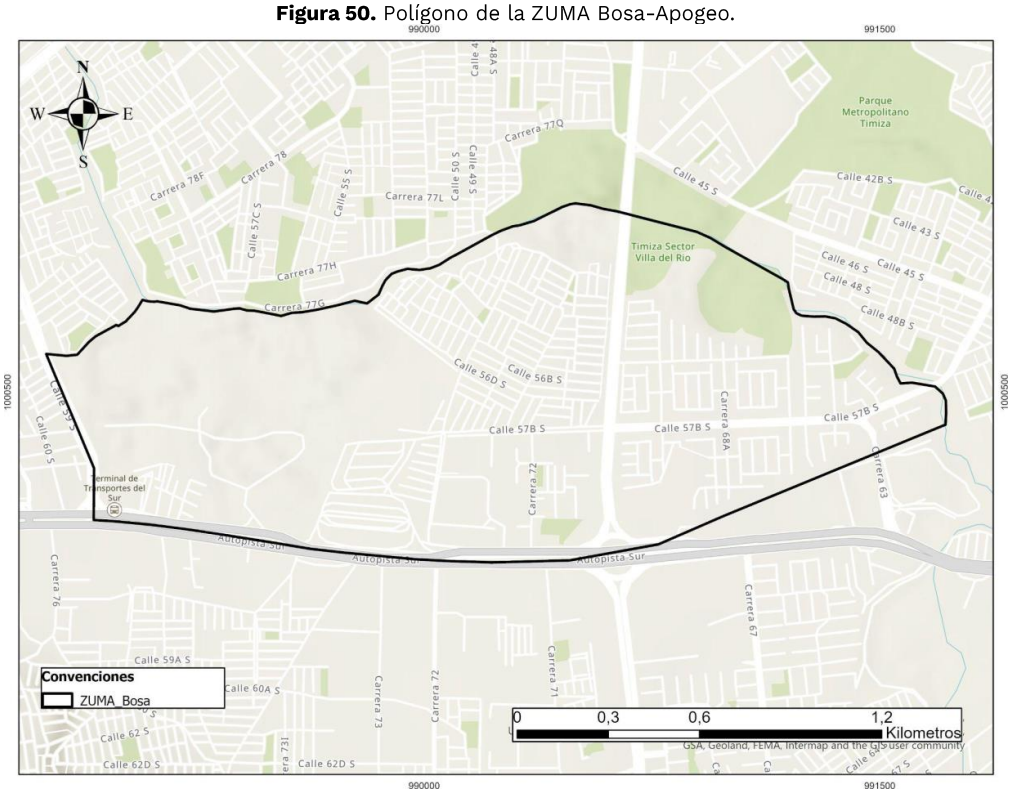
Componente	Variables/Proyectos	
	Fuentes Fijas	Fuentes fijas con potencial de conversión de combustibles
		Fuentes fijas sin Sistema de Control de Emisiones (SCE)
	Material Resuspendido	Malla vial en mal estado
		Zonas con barrido priorizado
		Vías priorizadas para su intervención
	Otros	Plan de Intervención de la Zona Sur Occidental (PIZSO)
		Plan de Ordenamiento Territorial – Actuaciones estratégicas priorizadas
		Colegios con programas ambientales
		Plazas de mercado
		Intervenciones de Urbanismo táctico
		Corazones productivos
		Programa de vigilancia en salud y aire
		Gestión, promoción y prevención en salud y calidad del aire

Fuente: Elaboración propia.

Los proyectos listados con anterioridad fueron evaluados por el equipo técnico de las Secretarías Distritales de Movilidad y de Ambiente, otorgando pesos calificativos para cada uno de ellos considerando su impacto potencial en la ZUMA. Teniendo en cuenta las oportunidades para mejorar las condiciones ambientales, de salud y sociales en la ZUMA, a la arista de proyectos a corto plazo se les otorgó una mayor puntuación frente a las aristas de vulnerabilidad y de caracterización social. Adicionalmente, se consideraron los proyectos que tuvieran implicaciones en el desarrollo de las ZUMA, como son las grandes obras que adelanta la ciudad en términos de movilidad e infraestructura, las cuales tendrán un fuerte impacto en el corto y mediano plazo.

Basado en los resultados obtenidos por la metodología, la ZUMA de Bosa-Apogeo ubicada entre la Diagonal 57C sur – Autopista Sur – Avenida Bosa – Límite Cementerio Apogeo – Río Tunjuelo, resultó ser la ZUMA con mayor potencial en términos de implementación, particularmente por su vulnerabilidad social y la ausencia de proyectos limitantes, como obras de infraestructura.

Figura 50. Polígono de la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: Elaboración propia.

5.6. Caracterización y diagnóstico

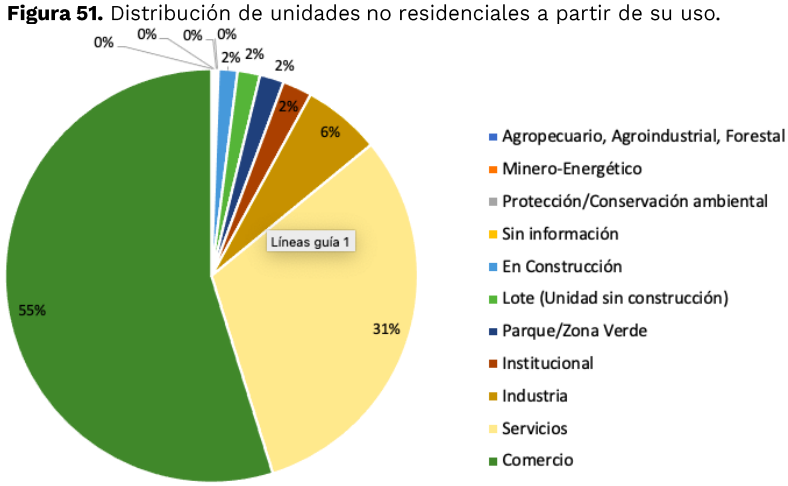
De acuerdo con el Censo Poblacional elaborado por el DANE (2018), en la zona de la ZUMA se reportaron un total de 11.519 unidades[36], 10.780 viviendas[37], 13.223 hogares[38] y un total de 35.554 personas.

De las unidades reportadas, el 91,1% son de uso de vivienda, el 2,4% son de uso mixto (Espacio independiente y separado que combina vivienda con otro uso no residencial) y el

[36] Unidad: Es un espacio independiente y separado que constituye parte, o la totalidad de una edificación cuyos usos pueden ser económico, vivienda o mixto (DANE).
[37] Vivienda: es un lugar estructuralmente separado e independiente, ocupado o destinado para ser ocupado por una familia o grupo de personas familiares que viven o no juntos, o por una persona que vive sola. La unidad de vivienda puede ser una casa, apartamento, cuarto, grupo de cuartos, choza, cueva o cualquier refugio ocupado o disponible para ser utilizado como lugar de alojamiento (DANE).
[38] Hogar: es una persona o grupo de personas que ocupan la totalidad o parte de una vivienda y que se han asociado para compartir la dormida y/o la comida. Pueden ser familiares o no entre sí. Los empleados del servicio doméstico y sus familiares forman parte del hogar siempre y cuando duerman en la misma vivienda donde trabajan (DANE).

6,4% son de uso no residencial. De las unidades que reportaron ser mixtas, el 13,7% reportaron ser con uso no residencial e industria, el 64,7% uso no residencial y comercial y el 21,4% uso no residencial y servicios. Por otra parte, de las unidades no residenciales principalmente el 54,8% reportaron ser de uso comercial, el 31,1% de uso de servicios y el 6,0% de uso industrial. El 8,1% restante se distribuye entre usos institucionales, parques/zonas verdes, lotes, en construcción, protección/conservación ambiental, minero energético, agropecuario, agroindustrial, forestal y sin información. La distribución de este tipo de unidades se presenta en la siguiente figura.

Figura 51. Distribución de unidades no residenciales a partir de su uso.



Fuente: Elaboración propia con base en información del Censo Poblacional realizado por el DANE en el año 2018, 2023.

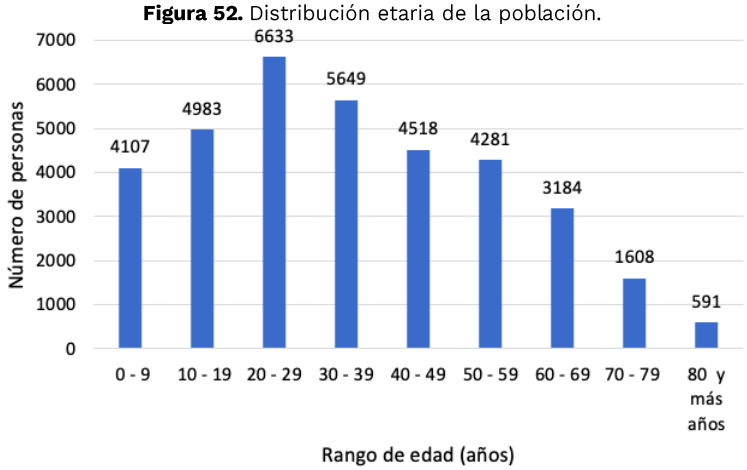
En cuanto a viviendas reportadas, el 53,0% son de tipo casa, el 40,7% de tipo apartamento y el 6,1% de tipo habitación. El 0,2% restante corresponde a tipo de vivienda tradicional indígena, étnica (Afrocolombiana, Isleña, Rrom) u otro tipo contenedor, carpa, embarcación, vagón, cueva, refugio natural, etc. Por otra parte, el 99,9% de las viviendas cuenta con servicios de acueducto, alcantarillado y recolección de basuras, el 99,2% cuenta con servicio de gas natural conectado a red pública y el 74,2% con servicio de internet. El 63,2% de las viviendas es de estrato 2 de acuerdo con la facturación de energía eléctrica, mientras que el 36,2% es de estrato 3, de acuerdo con la misma fuente de información. El restante 0,6% de las viviendas reportan principalmente ser estrato de estrato 1, no reportan, 4, 5 y 6, respectivamente.

Como se mencionó anteriormente, la ZUMA tiene una población de 35.554 personas de acuerdo con el Censo Poblacional realizado por el DANE en el año 2018, y con una densidad promedio de habitantes por unidad de superficie de 0,06 habitantes por metro cuadrado. En cuanto a la distribución de sexos en la ZUMA, el 52,0% de la población corresponden a mujeres (18.499) y el 48,0% corresponden a hombres (17.055).

En la figura que se presenta a continuación, se evidencia la distribución etaria de la población de la zona, en la cual se destaca que en su mayoría (16,6%) de los habitantes tienen entre 20 y 29 años, seguido de la población entre 30-39 años (15,8%) y de la

población entre los 10-19 años (14,0%). Se evidencia, además, que la población vulnerable (niños y niñas menores de 10 años y adultos mayores de 60 años), en la zona equivale a 4.698 personas, equivalente al 13,2% de la población total.

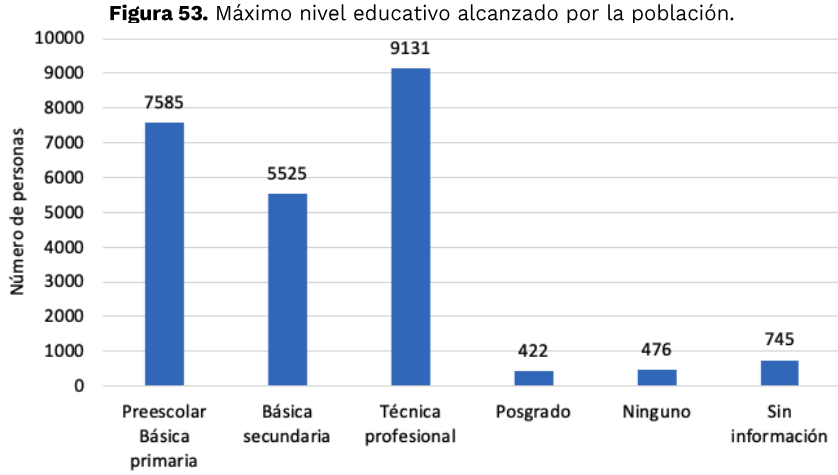
Figura 52. Distribución etaria de la población.



Fuente: Elaboración propia con base en información del Censo Poblacional realizado por el DANE en el año 2018, 2023.

Por otra parte, el Censo Poblacional 2018 revela que la mayoría de la población reporta un nivel máximo educativo alcanzado de Técnico o profesional con un 38,2% del total, mientras que el 31,7% de la población tiene un nivel de preescolar, pre-jardín o básica primaria y un 23,1% tiene un nivel de secundaria básica. El restante 7,0% reporta no tener un nivel de educación (1,9%), tener posgrado (1,7%) y el restante de la población no reporta información.

Figura 53. Máximo nivel educativo alcanzado por la población.



Fuente: Elaboración propia con base en información del Censo Poblacional realizado por el DANE en el año 2018, 2023.

5.6.1. Diagnóstico y ambientación social

Mediante recorridos exploratorios y de lectura de la ZUMA priorizada, ubicada en la localidad de Bosa y la UPZ Apogeo (abarcando los barrios Olarte, Nuevo Chile, Villa del Río y El Motorista), realizados a lo largo del año 2022 por parte de los equipos de gobernanza y gestión social de la Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Movilidad, se pudieron realizar y articular tres procesos clave, previos a la declaratoria formal de esta primera ZUMA: 1) Inicio de ambientación y sensibilización con la comunidad; 2) identificación de actores principales involucrados; 3) Análisis para la caracterización social preliminar.

Este último análisis se enfocó en los criterios sociales institucionales, participativos y de equipamientos y grupos de interés, lo cual permitió evidenciar el posicionamiento de la temática de calidad del aire en el ámbito local, los procesos ciudadanos llevados a cabo por entidades distritales e iniciativas comunitarias, y la construcción de iniciativas barriales por parte de actores sociales.

Figura 54. Caracterización Social cualitativa de ZUMA Bosa-Apogeo. Ponderación de hallazgos.

Fuente: Elaboración propia.

Los principales resultados del análisis de la información acumulada se sintetizan y comparan en la **Figura 54**, donde se evidencian y ponderan los aspectos específicos que más le importan a la ciudadanía, de acuerdo con los tres criterios sociales evaluados. Esta evaluación preliminar es de tipo cualitativa, pero permite evidenciar la importancia de

reconocer y articular las iniciativas comunitarias para la mejora del entorno barrial, así como el conocimiento de la ciudadanía respecto a las problemáticas y soluciones potenciales de su territorio. Adicionalmente, se evidencian saldos institucionales relacionados con la mejora del entorno barrial, pero se observa la necesidad de aumentar el compromiso y mejorar los hábitos de los habitantes del sector para que las intervenciones institucionales sean mejor mantenidas en el tiempo.

A continuación, se detallan los hallazgos más relevantes de la caracterización social, así como los principales actores involucrados en la ZUMA Bosa-Apogeo.

5.6.1.1. Equipamientos y características barriales

Barrio Nuevo Chile y Barrio Olarte:

El Barrio Nuevo Chile se ubica entre la carrera 72 d y el río Tunjuelito y entre la calle 56 c sur y la calle 53 a bis sur de la localidad de Bosa, y el Barrio Olarte está ubicado entre la Autopista Sur y la calle 53 a bis sur ya la carrera 72d hasta la Av. Ciudad de Villavicencio.

La ciudadanía identifica el barrio Nuevo Chile como parte del barrio Olarte debido a sus marcadas características urbanas de asentamientos autoconstruidos. La dinámica de estos barrios está compuesta entre la habitabilidad del barrio y las dinámicas comerciales de tiendas de barrio que dinamizan el sector.

Por sus condiciones de habitabilidad de autoconstrucción, estos barrios no cuentan con una planeación urbana que les permita a sus habitantes el disfrute de espacios verdes y la configuración de parques de bolsillo que sí tienen algunos barrios aledaños. Aunque cuentan con zonas verdes alrededor del río Tunjuelito, estas no son aptas para la construcción de espacios recreo deportivos, aunque de manera informal sí se denotan algunos escenarios como la cancha de fútbol “La Polvera”, un escenario de esparcimiento del barrio Olarte. En el separador verde de la calle 57b sur, los habitantes de manera informal y voluntaria han desarrollado algunas iniciativas de sembrado de plantas y se aprovecha para el beneficio de animales de compañía.

Se reconocen los siguientes puntos de importancia y encuentro para sus habitantes:

- Parque de los Abuelos: Punto de encuentro natural de los barrios Olarte y Nuevo Chile, especialmente de personas mayores. Es una zona donde a través de iniciativas comunitarias se ha embellecido el espacio.
- La Casa Verde: Espacio cultural donde se reúnen los habitantes, personas mayores y demás miembros de la comunidad para desarrollar actividades recreativas y reuniones territoriales. Esta casa ha desarrollado algunas iniciativas ambientales en el sector como la creación de una pequeña huerta al lado de un andén, que por sus condiciones de abandono se ha convertido en parqueadero y punto crítico en materia ambiental.
- Casa Cultural Nuevo Chile: Escenario donde los colectivos culturales desarrollan actividades. Punto de encuentro de iniciativas juveniles.
- Colegio Nuevo Chile Sede A: Establecimiento educativo que se encuentra al lado de un parqueadero informal, que desde hace algunos años ha sido motivo de conflicto debido a que es considerado un parque al lado de un cuerpo de agua. Deterioro a gran escala de la malla vial y se percibe la presencia de material particulado.

- Jardín Infantil Nuevo Chile: Jardín infantil que también se encuentra al lado del mismo parqueadero informal, afectando a la primera infancia por el inadecuado uso del espacio.
- La ReHuerta: Iniciativa ciudadana de grupo de jóvenes que busca a través de huertas urbanas mejorar las condiciones del territorio y generar redes de conocimiento barrial a través del intercambio de saberes.
- Jardín Infantil Olarte: Espacio rodeado de espacio públicos deteriorados que posibilitan la generación de afectaciones de la salud de la primera infancia por la presencia de material particulado en el sector.

Barrio Villa del Río:

Este sector se caracteriza por el uso residencial y la presencia de un número considerable de colegios privados y jardines infantiles. Este tipo de población hace uso de los equipamientos del barrio especialmente del parque de Villa del Río, donde se encuentra el humedal Tingua Azul, contando con equipamientos recreo deportivos. A diferencia de los barrios Olarte y Nuevo Chile, esta zona cuenta con el parque Villa del Río, que se configura como un escenario verde de esparcimiento para la ciudadanía, en especial adultos mayores, niños y niñas.

Por las características arquitectónicas de las viviendas del barrio al interior de las vías locales, se reconocieron algunas microempresas de servicios de manufactura, de comercio al por menor de víveres, de bebidas y tabaco. También hay una presencia de servicios de peluquería y de belleza. El barrio no sufre del fenómeno de la informalidad a la luz de las ventas en el espacio público, pero sí de una marcada invasión de los andenes con diversos elementos por parte de algunos establecimientos comerciales.

En el marco de la Comisión Ambiental Local, se identificaron colectivos y agrupaciones ambientales y sociales que vienen desarrollando procesos comunitarios en los alrededores del humedal y con los cuales se busca realizar un trabajo colaborativo para atender las necesidades y problemáticas de la zona.

También se evidencian problemas relacionados con arrojo inadecuado de residuos sólidos, arrojo de alimentos en mal estado en la zona, presencia de habitantes de calle con la ubicación de algunos “cambuches”, aparición de retamo espinoso en el cuerpo del agua y déficit hídrico. Frente a estas situaciones a través de la Oficina de Participación, Educación y Localidades (OPEL) de la Secretaría Distrital de Ambiente, se realizaron acciones de sensibilización con la comunidad para la generación de conciencia ambiental y del ecosistema. De igual forma, se enlazó con la Subdirección de Ecosistemas y Ruralidad para adelantar desde su competencia las acciones de protección y mantenimiento de la zona.

En este sector se reconocieron diferentes equipamientos, donde resaltan como escenarios claves los colegios: Liceo Bilingüe Rómulo Gallego, Gimnasio Santa Rocío, Prescolar Abeja Maya, Colegio Bilingüe Reino Unido entre otros, todos estos hacen uso del espacio.

De igual manera el sector cuenta con un amplio salón comunal ubicado al lado del parque y cuenta con una cancha de fútbol y un paquetero público. Es importante resaltar que, al interior del parque, la Unidad de Mantenimiento Vial en el marco de la visita de campo

realizada, se encontraba haciendo una ciclorruta en el parque y el mantenimiento de los volatineros al igual que el del parqueadero público del salón comunal.

Barrio El Motorista

El barrio El Motorista está ubicado entre la utopista sur y la Av. Bosa, colindando con el terminal del sur y el cementerio del apogeo; este es un polígono pequeño comparado con los demás barrios que hacen parte del polígono ZUMA.

Por su tamaño el barrio motorista no presenta escenarios comerciales de alto impacto, su comercio es de carácter barrial de bajo impacto; se encuentran algunas industrias de pequeña escala a lo largo de sus vías locales, sobre la autopista sur y en la terminal del sur. Resalta el comercio de flores del cementerio del apogeo, así como bombas de gasolina entre otros escenarios comerciales.

La dinámica de este barrio se ha desarrollado al igual que los barrios Nuevo Chile y Olarte, en función de la autoconstrucción, desarrollando una dinámica barrial donde predominan las vías cerradas y callejones, y actualmente cuenta con equipamientos como el colegio El motorista, el salón comunal y un jardín infantil de integración social. Adicionalmente, existen algunos espacios verdes que colindan con la terminal del sur que pueden llegar a ser potenciales para la recuperación del barrio en materia ambiental, ya que actualmente se deterioran por los transeúntes que realizan sus necesidades fisiológicas y por algunos habitantes de calle que los utilizan como como puntos de acopio de basuras.

5.6.1.2. Espacios de participación local

La fase de lectura del área de intervención se aprovecha para reconocer y caracterizar los actores y escenarios de participación locales, al mismo tiempo que se inicia la socialización y ambientación del proyecto ZUMA. Esta acción simultánea contribuye al proceso continuo de construcción del mapa de actores y al involucramiento de la comunidad, de acuerdo con sus dinámicas propias y niveles de incidencia en diferentes procesos barriales, en concordancia con la estrategia de gestión social y gobernanza de las ZUMA. Adicionalmente, permite iniciar el acercamiento, intercambio de conocimientos y articulación de los objetivos del proyecto con espacios de participación formales cuya misionalidad tiene un carácter ambiental, de movilidad o manejan grupos de interés (jóvenes, adultos mayores, mujeres, etc.). A continuación, se resumen los principales resultados de este ejercicio.

Comisión Ambiental Local (CAL): este espacio de participación mixto (comunidad e instituciones) es el escenario donde se coordinan las acciones ambientales que se llevan a cabo en el ámbito local y se analizan las situaciones que causan mayor conflictividad en materia ambiental para gestionarse a través de los miembros del espacio. Entre las observaciones que la CAL ha expuesto frente al proyecto ZUMA se pueden encontrar las siguientes:

- Son necesarias acciones de gestión respecto a las empresas (grandes) que generan material particulado, así como las que generan malos olores y que no se encuentran en la localidad como el frigorífico.
- Las lideresas de la CAL son gestoras ambientales desde hace 15 años y más, por lo tanto, tienen conocimiento de las acciones que se han desarrollado ambientalmente en Bosa; así las cosas, consideran importante replicar los casos exitosos en los barrios

que no tienen una cobertura vegetal adecuada y potencializar los espacios verdes que existen.
- Gracias a algunas de las gestoras ambientales se ha podido cerrar empresas que se han considerado peligrosas en el sector.

Consejo Local de Discapacidad: Este es un espacio mixto de participación cuyo propósito es incluir a las personas con discapacidad en las acciones locales a través del mejoramiento de la calidad de vida de la persona con discapacidad y sus cuidadores a nivel territorial. Entre las observaciones que la comunidad e instituciones realizaron en el marco de la socialización del proyecto ZUMA se encuentran:

- Es importante hacer la revisión por parte de las autoridades distritales sobre las empresas que quedan en la localidad y que por su carácter emiten olores a gas y otro tipo de olores.
- El proyecto ZUMA debe revisar todas las empresas más allá que no queden en los barrios Olarte, Villa del Río y Nuevo Chile, pues como se ha mencionado el viento trae material particulado, incluyendo los olores.
- Es importante hacer la revisión de las estaciones de gasolina y de gas por los olores emitidos.
- Es importante hacer la revisión de las constructoras ya que las localidades han venido desarrollando sus obras (propiedad horizontal) de forma vertiginosa.

Comité operativo local de envejecimiento y vejez: Este es un escenario de participación conformado por adultos(as) mayores e instituciones que busca a través de la política pública de envejecimiento y vejez mejorar las calidad de vida de los adultos mayores en el ámbito local, en el caso del COLEV de la localidad de Bosa la mayoría de sus líderes son mujeres que también hacen parte del consejo de planeación local - CPL, así mismo han sido un espacio activo en el marco del proyecto de presupuestos participativos y su ejecución a nivel local. Entre las observaciones que realizaron al proyecto ZUMA se destacaron las siguientes:

- Es importante hacer la revisión del portal sur en el momento de iniciar operaciones ya que los operadores prenden los vehículos en horas del mañana generando emisiones de gas.
- Es importante hacer la revisión de la descontaminación del río Tunjuelito ya que en algunos momentos del año se generan olores que afectan la calidad del aire de los sectores de Villa del Río, Olarte y Nuevo Chile.
- Es importante hacer la revisión del frigorífico ya que en algunas oportunidades llegan a la localidad los olores emitidos por esta empresa.
- Es importante recuperar la huerta de la Casa Verde en el barrio Olarte.
- Es necesario realizar la pavimentación de calles afectadas en los barrios Olarte y Nuevo Chile. (Socialización de resultados de la mesa que hay en el concejo de Bogotá respecto al parqueadero comunitario del barrio Nuevo Chile).

Comité operativo local de infancia y adolescencia: Este es espacio de participación conformado por instituciones que realizan acciones u ofrecen servicios para los niños, niñas y jóvenes de la localidad, se realizó la presentación de proyecto y se identificaron las siguientes oportunidades de articulación con las instituciones asistentes en los siguientes términos:

- Es importante hacer la identificación de jardines infantiles en el polígono de la ZUMA para realizar procesos de sensibilización y pedagogía con niños, niñas que permitan la apropiación de las acciones proyectadas.
- Es importante trabajar con padres y madres de familia para generar procesos de sensibilización y autocuidado que beneficien a los habitantes de la ZONA.
- Es importante vincular a los colegios de la zona a procesos ambientales y de recuperación de los valores ambientales que mejoren la calidad de vida y el entorno.

Comité operativo de juventud: Este es espacio mixto de participación conformado por instituciones, jóvenes y representantes de organizaciones juveniles mediante el cual se coordinan las acciones y la implementación de políticas públicas relacionadas con los jóvenes. Producto de la presentación del proyecto ZUMA se resaltó la importancia de lograr un trabajo articulado con los diversos grupos juveniles del área de influencia con el fin de vincularlos activamente a los proyectos que se realicen, además se planteó la posibilidad de incluir componentes de calidad del aire en los proyectos sociales y comunitarios que vienen desarrollando, esto con el fin de generar mayores procesos de apropiación y reconocimiento en la zona.

5.6.1.3. Consulta ciudadana preliminar

Como se ha mencionado, dentro de la etapa previa a la declaratoria oficial de la primera ZUMA de la ciudad, que estará ubicada en la localidad de Bosa, en el sector de Apogeo, la Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Movilidad realizaron visitas de reconocimiento y de ambientación para generar una lectura y un diagnóstico inicial con información primaria del área de intervención, incluyendo aspectos, poblacionales, sociales, comportamentales, ambientales y de movilidad.

En este marco, en el mes de octubre del 2022, la Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Movilidad realizaron una consulta preliminar ciudadana de manera presencial en la que participaron 222 personas. Aunque esta consulta o sondeo no tiene las características estadísticas de una encuesta, sí suministró información cuantitativa y cualitativa para construir un diagnóstico o lectura preliminar de esta zona de interés, dentro del cual se tuvieron las siguientes conclusiones:

- Se evidencian problemas recurrentes con los vehículos que transitan y estacionan en la ZUMA Bosa-Apogeo, especialmente del transporte de carga, ya que son emisores importantes de ruido y contaminantes del aire. También se evidenció que la ZUMA es usada como zona de atajo.
- Se evidenciaron otras problemáticas de movilidad y ambientales, tales como el mal estado de las vías, carencia de cobertura de transporte, olores ofensivos, generación y mala disposición de residuos; inconvenientes con las 'grandes superficies' de la zona como las empresas privadas, la Terminal y el Portal TransMilenio, por causa de su emisión de ruido y olores en horas de la madrugada.
- Hay un uso e interés importante en los medios no motorizados de transporte (caminata y bicicleta), que puede potencializarse mediante proyectos que favorezcan física y culturalmente estos medios de transporte.
- Para el sector de cargue y descargue existen posibilidades de mejora, tanto a nivel de proyectos logísticos como a nivel pedagógico y de gobernanza en general.
- Existe una gran disposición a los procesos de participación y educación ambiental, lo cual puede favorecer y permitir la articulación de acciones diversas de gobernanza del aire dentro de las ZUMA.

5.6.1.4. Encuesta de C40 Cities

Para darle mayor alcance a la anterior consulta, entre julio y agosto del 2023, en el marco de la cooperación internacional con C40 Cities, el consultor Clear Path Strategies realizó una encuesta para la estrategia ZUMA, incluyendo 500 adultos a nivel de la ciudad (100% contacto domiciliario) y 140 adultos en la ZUMA específica de Bosa-Apogeo (50% contacto domiciliario; 50% interceptación en calle), con proporciones representativas en cuanto edad, educación, religión y empleo. En esta nueva encuesta se encontraron los siguientes hallazgos principales:

- A nivel de ciudad y de la ZUMA Bosa-Apogeo, el principal problema para la comunidad es la seguridad, incluyendo su relación con la temática de transporte. La segunda mayor preocupación es la falta de oportunidades económicas.
- Los residentes reconocen que la calidad del aire es un problema importante, pero no tiene un criterio homogéneo sobre las causas, las soluciones y el impacto del problema. La comunidad no establece claramente una línea de causa-efecto entre contaminación del aire y salud pública.
- La comunidad recibe positivamente la idea de la ZUMA y lo relacionan como una ayuda para asuntos de calidad del aire y salud pública, pero no para asuntos de congestión, seguridad y economía.
- La comunidad reconoce que la reducción de la contaminación del aire y el impacto positivo en poblaciones vulnerables (ejemplo: niños y niñas, adultos mayores) es un mensaje clave para trabajar en las ZUMA, así como el tema de seguridad en general y en ciclorrutas.
- Aunque son mayoritaria la aceptación de las ZUMA, los mensajes en contra se relacionan con eventuales impedimentos a la vida cotidiana (ejemplo: restricciones vehiculares, posibles multas y sanciones).
- La comunidad está muy interesada en que se incremente la participación ciudadana y la supervisión de la calidad del aire de la ciudad.

5.6.2. Diagnóstico de movilidad

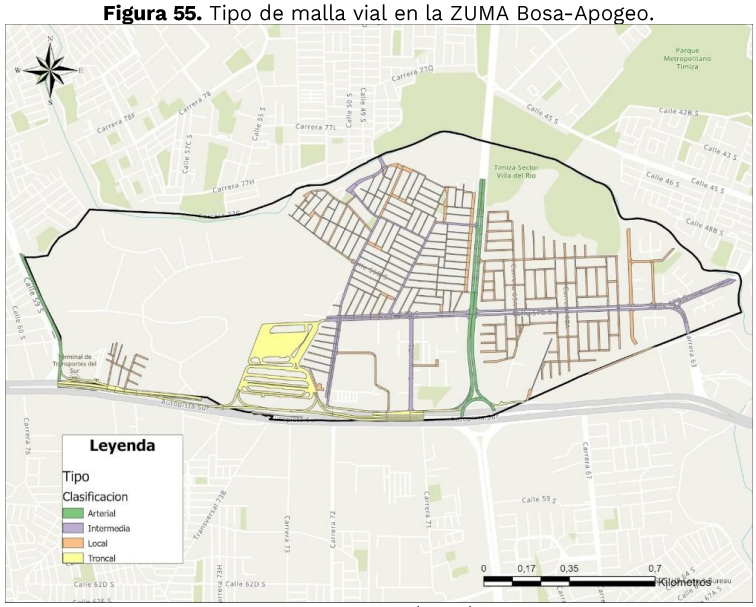
5.6.2.1. Oferta de transporte

La ZUMA Bosa-Apogeo cuenta con una red vial que permite la realización de desplazamientos en diferentes modos de transporte. En la zona hay 673 segmentos viales los cuales tienen una distancia total de 42.8 kilómetros y 85.5 kilómetros por carril. De la totalidad de segmentos viales, el 69.9% corresponde a vías locales, el 5.7% a vías troncales, 16.7% a vías intermedias y el 7.6% a vías arteriales.

En cuanto a la superficie de estos segmentos viales, 51,5 km/carril son de tipo rígido, 27,0 km/carril de tipo flexible, 4,0 km/carril de tipo afirmado, 2,3 km/carril de tipo mixto, 0,3 km/carril de tipo adoquín concreto y 0,2 km/carril de tipo adoquín arcilla.

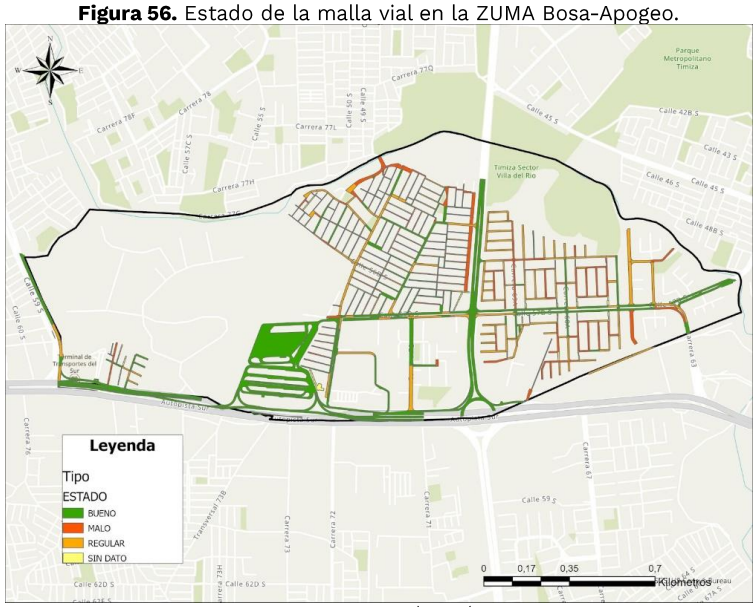
Como resultado de recorridos en campo realizados por parte del equipo ZUMA de las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad llevadas a cabo durante el 2022, se obtuvo que 51,6 de kilómetros/carril se encuentran en estado bueno, 20,95 kilómetros/carril se encuentran en estado regular, 11,26 kilómetros/carril en estado malo y para 1,76 kilómetros/carril no se cuenta con información debido a que la mayoría hacen parte de las instalaciones del Portar Sur.

Figura 55. Tipo de malla vial en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: SDM (2023).

Figura 56. Estado de la malla vial en la ZUMA Bosa-Apogeo.

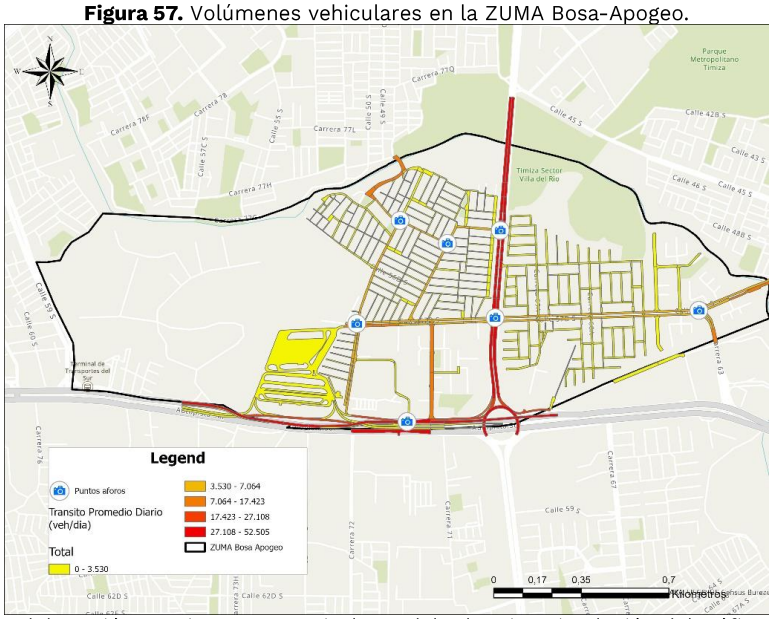


Fuente: SDM (2023).

Sumado a lo anterior, de acuerdo con el Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) se identificó que dentro de la zona se encuentran dos (2) estacionamientos fuera de vía registrados que se encuentran, uno en equipamientos comerciales de grandes superficies y otro de propiedad de un particular. Adicional a esto, si bien en la ciudad cuenta con la implementación del proyecto de estacionamiento en vía, este proyecto no tiene influencia o alcance en la actualidad dentro de la zona de la ZUMA Apogeo.

Adicionalmente, durante el 2022 se realizaron aforos vehiculares en la zona, incluyendo un punto de aforo maestro y cinco puntos de aforo específicos, los cuales tenían por objetivo caracterizar el tráfico en la zona. Con estos aforos se construyó un modelo de microsimulación del tráfico el cual obtuvo como resultado lo presentado en la siguiente figura:

Figura 57. Volúmenes vehiculares en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: Elaboración propia SDM a partir de modelo de microsimulación del tráfico (2022).

La ciudad de Bogotá cuenta con una red de sensores denominada Bit Carrier – Traffic Now, la cual, a través de señal Wifi y Bluetooth, permite registrar lecturas de velocidades de los vehículos en los principales corredores de la ciudad. En la zona los corredores viales de la Autopista Sur, la Avenida Bosa y la Avenida Villavicencio se han monitoreado durante el año 2022. Con este monitoreo se identificó lo siguiente:

Tabla 17. Distribución espacial viajes ZUMA – orígenes (izquierda) y destinos (derecha).

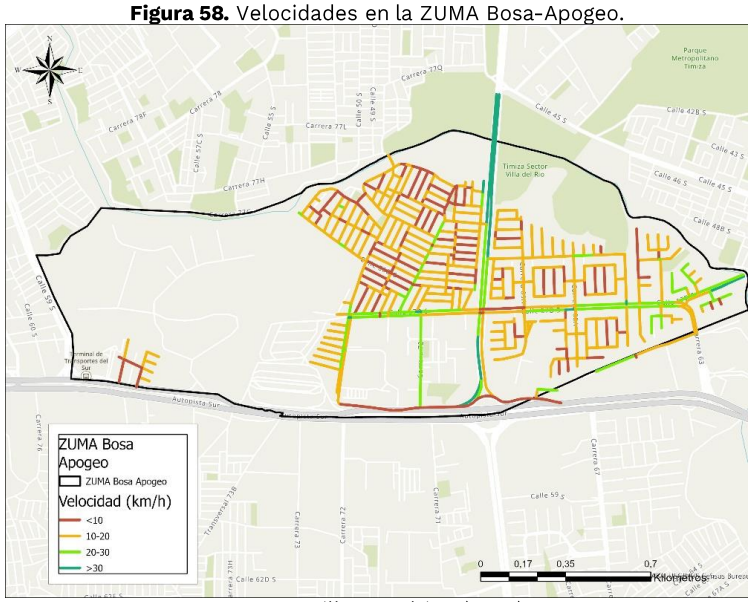
Corredor	Velocidad Mínima (km/h)	Velocidad Promedio (km/h)	Velocidad Máxima (km/h)
Avenida Villavicencio	12	25	51
Avenida Bosa	10	25	49

Corredor	Velocidad Mínima (km/h)	Velocidad Promedio (km/h)	Velocidad Máxima (km/h)
Autopista Sur	10	20	70

Fuente: SDM a partir de monitoreo Bit Carrier – Traffic Now (2022)

Adicionalmente, a partir a esta información y los resultados del modelo de microsimulación, se encontró que la distribución espacial de velocidades en la zona puede representarse de la siguiente manera:

Figura 58. Velocidades en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: Hill Consulting (2023).

Adicional a la malla vial de tráfico mixto la zona colinda con una troncal de Transmilenio, la troncal Sur, y dentro de la zona se incluyen dos estaciones del servicio troncal, la estación Perdomo y la estación Villa del Río – Madelena, y el Portal Sur.

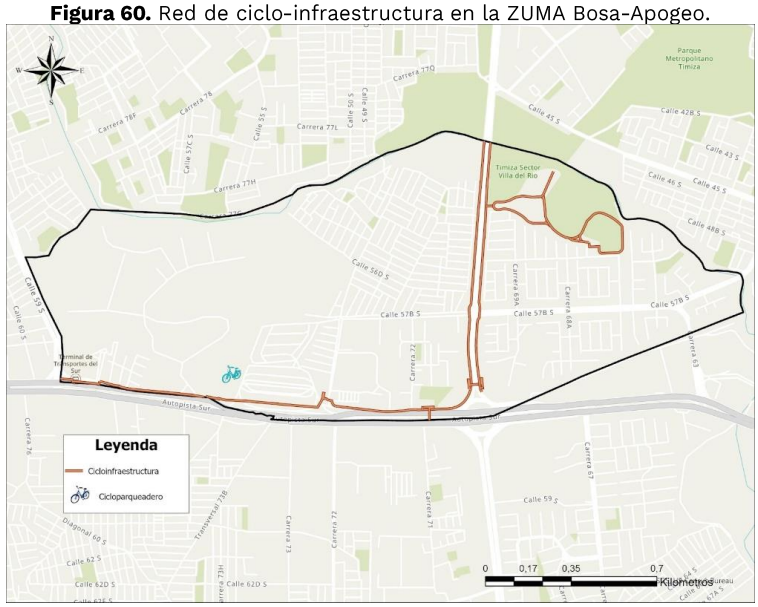
Adicionalmente, dentro de la zona se encuentran 38 paraderos del servicio de SITP zonal, en donde transitan 37 rutas, de las cuales 3 usan actualmente buses eléctricos. Sumado a lo anterior, dentro de la zona se incluye la Terminal de Transportes Sur, la cual cuenta con servicios de transporte intermunicipal principalmente hacia el sur del país.

Asimismo, es importante destacar que de acuerdo con el convenio vigente 1 1100100-004-2013 suscrito entre el Ministerio de Transporte, Gobernación de Cundinamarca, Alcaldía de Soacha y el Distrito de Bogotá, existen cinco (5) recorridos autorizados entre Bogotá y Soacha los cuales transcurren dentro y en la periferia de la zona.

Figura 59. Red de transporte público individual, colectivo y masivo en la ZUMA Bosa-Apogeo.

Fuente: SDM a partir de información pública de Mapas Bogotá (2023).

Figura 60. Red de ciclo-infraestructura en la ZUMA Bosa-Apogeo.



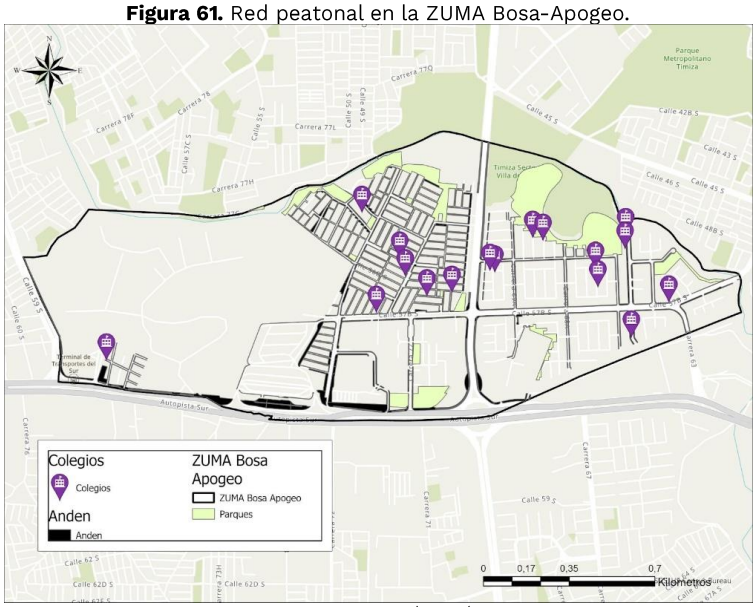
Fuente: SDM (2023).

Por otro lado, dentro de la zona se encuentra ubicada una zona amarilla que busca optimizar la operación de este servicio en la ciudad. No obstante, también se ha identificado mediante el estudio de caracterización de bicitaxis, que en esta zona operan este tipo de vehículos de forma frecuente.

En cuanto a la red de ciclo-infraestructura la zona se caracteriza por contar con 5,7 km de ciclorrutas, que conectan los principales corredores de la zona con el resto de la ciudad, y un cicloparqueadero con sello oro ubicado en el portal Sur de Transmilenio.

Frente a la infraestructura disponible para los peatones, la zona se caracteriza por tener amplios andenes en la colindancia de los corredores principales, y andenes más estrechos dentro de los barrios. En total dentro de la zona hay cerca de 0,13 km2 de la red peatonal. Igualmente, se encuentran seis puentes peatonales, que buscan atravesar las vías de mayor flujo vehicular, así como conectar con estaciones de Transmilenio y el Terminal de Transportes Sur. Sumado a lo anterior, se han identificado algunos puntos de gran atracción peatonal dentro de la zona, como lo son los grandes conectores de transporte público, los grandes equipamientos comerciales, centros educativos, parques públicos, equipamientos culturales y religiosos, entre otros.

Figura 61. Red peatonal en la ZUMA Bosa-Apogeo.



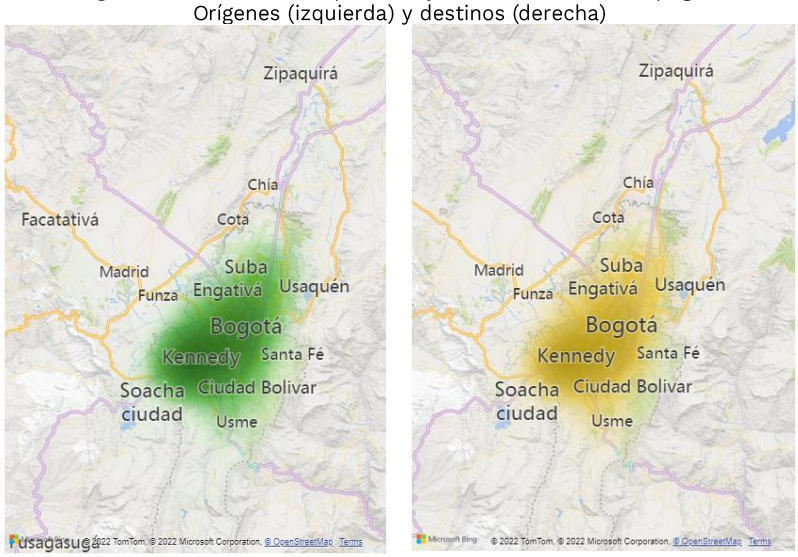
Fuente: SDM (2023).

Finalmente, en cuanto a la distribución logística, el esquema de restricciones de carga de la ciudad reglamentado en el Decreto Distrital 840 de 2019 no cubre el área de la zona, por lo cual dentro de la zona no se presentan restricciones a la circulación de vehículos de carga actualmente. Adicionalmente, no se identifican puntos de cargue y descargue que se hayan implementado dentro de la zona.

5.6.2.2. Demanda de movilidad

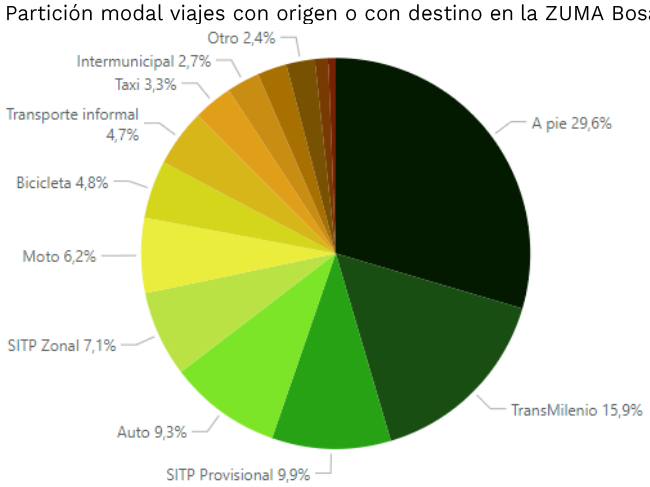
Según los resultados de la Encuesta de Movilidad (2019) en la ZUMA Apogeo se realizan diariamente cerca de 143.600 viajes. De estos, 84.211 (58,6%) son viajes cuyo origen se encuentra ubicado dentro de la zona, 81.184 (56,5%) son viajes cuyo destino se encuentra en la misma y 21.798 (15,1%) se realizan completamente, tanto el origen como el destino, dentro de la zona.

Figura 62. Distribución espacial viajes en la ZUMA Bosa-Apogeo.
Orígenes (izquierda) y destinos (derecha)



Fuente: SDM a partir de Encuesta de Movilidad (2019).

Figura 63. Partición modal viajes con origen o con destino en la ZUMA Bosa-Apogeo.



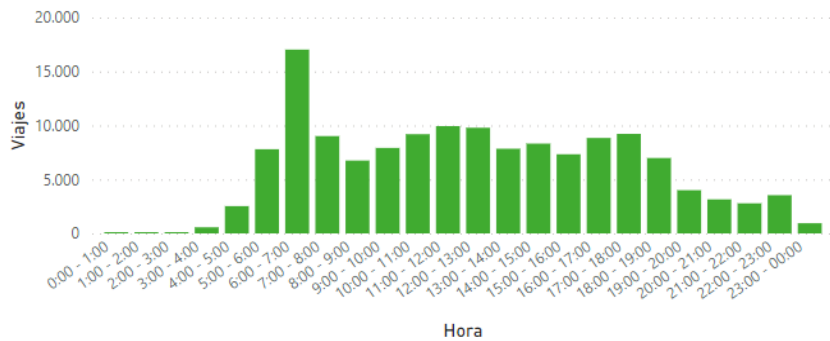
Fuente: SDM a partir de Encuesta de Movilidad (2019).

La mayoría de los viajes (72,4%), ya sea con origen o con destino en la zona, se realizan en medios sostenibles de transporte, donde el 34,4% se realizan en transporte activos, el 38,0% se realizan en transporte público colectivo y el restante 27,6% son realizados en transporte individual o bien sea en medios de transporte informales. La **Figura 63** ilustra la distribución modal de los viajes con origen o destino en la zona.

No obstante, algunos de estos viajes (13%) son realizados con más de una etapa, o requieren realizar transbordos en varios modos de transporte. De estos viajes, el Transmilenio es el modo de transporte principal que requiere de otras etapas en modos auxiliares para su realización.

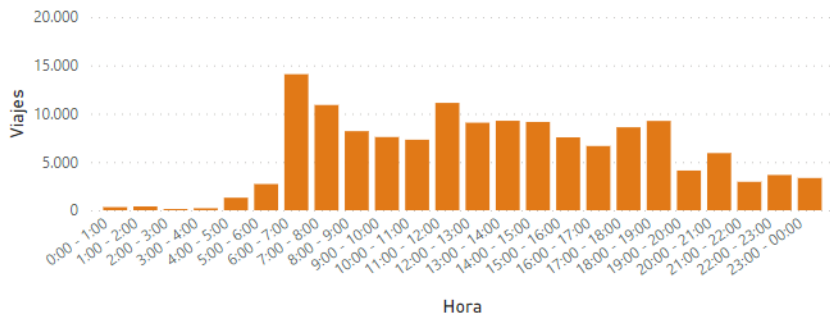
Adicionalmente, en cuanto a la distribución horaria se destaca un pico en la mañana entre las 6:00 y las 7:00 y un comportamiento más continuo a lo largo del día en los inicios de viaje. Mientras que en las llegadas se evidencia el mismo pico de la mañana y se destacan ligeramente dos picos adicionales entre las 11:00 y 12:00, y entre las 17:00 y 19:00.

Figura 64. Perfil horario viajes en la ZUMA Bosa-Apogeo – Origen.



Fuente: SDM a partir de Encuesta de Movilidad (2019).

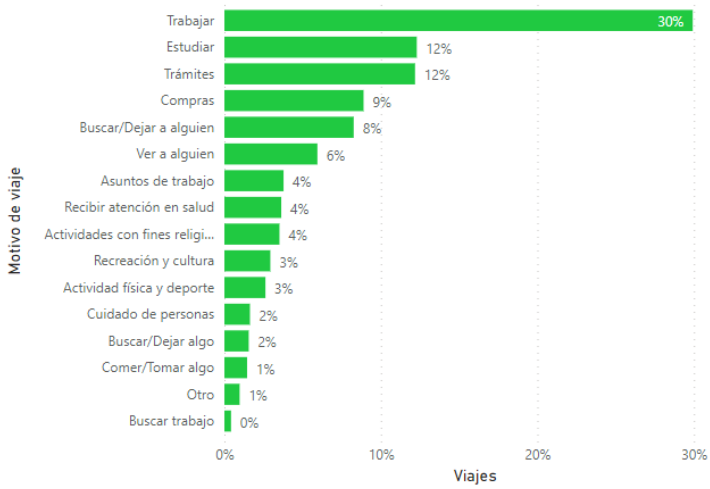
Figura 65. Perfil horario viajes en la ZUMA Bosa-Apogeo – Destino.



Fuente: SDM a partir de Encuesta de Movilidad (2019).

Los motivos principales de viaje en la zona, exceptuando el regreso al hogar, son: trabajar (29,9%), estudiar (12,3%), trámites (12,2%) y compras (8,9%).

Figura 66. Motivos de viaje en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: SDM a partir de Encuesta de Movilidad (2019).

Por otro lado, en cuanto a las personas que realizan desplazamientos dentro de la zona se observa una paridad en cuanto a género, 53,7% de los viajes son realizados por mujeres, la mayor parte de la población que se desplaza en la zona son personas en edades comprendidas entre los 41 y los 60 años. La mayoría de los viajes son realizados por personas que residen en hogares de estrato 2, seguido por personas que residen en hogares de estrato 2 y 1. 13% de los viajes en la zona son realizados por personas que declararon en la encuesta algún tipo de dificultad física. 85,7% de los viajes son realizados por personas que tienen acceso a un dispositivo móvil, pero 57% de los viajes son realizados por personas que indicaron no contar con un plan de datos de internet móvil.

Analizando la información con enfoque diferencial de la población se encontró que, desde el punto de vista de género, las mujeres se desplazan en mayor proporción en modos más sostenibles, donde el 36,4% se desplazan a pie, 38,7% en Transmilenio o SITP y 2,4% en bicicleta.

Asimismo, en cuanto a las diferencias en edad se encontró que, de los más de 20.000 viajes diarios realizados por personas menores a 18 años, el 50% son hechos a pie, 25,5% en el sistema Transmilenio SITP, 7,4% en transporte escolar y 1,8% en bicicleta lo que denota una participación muy alta en modos de transporte sostenibles. La distancia promedio de los viajes de esta población es de 5,2 km lo cual plantea un alto potencial de realizar viajes a pie o en bicicleta.

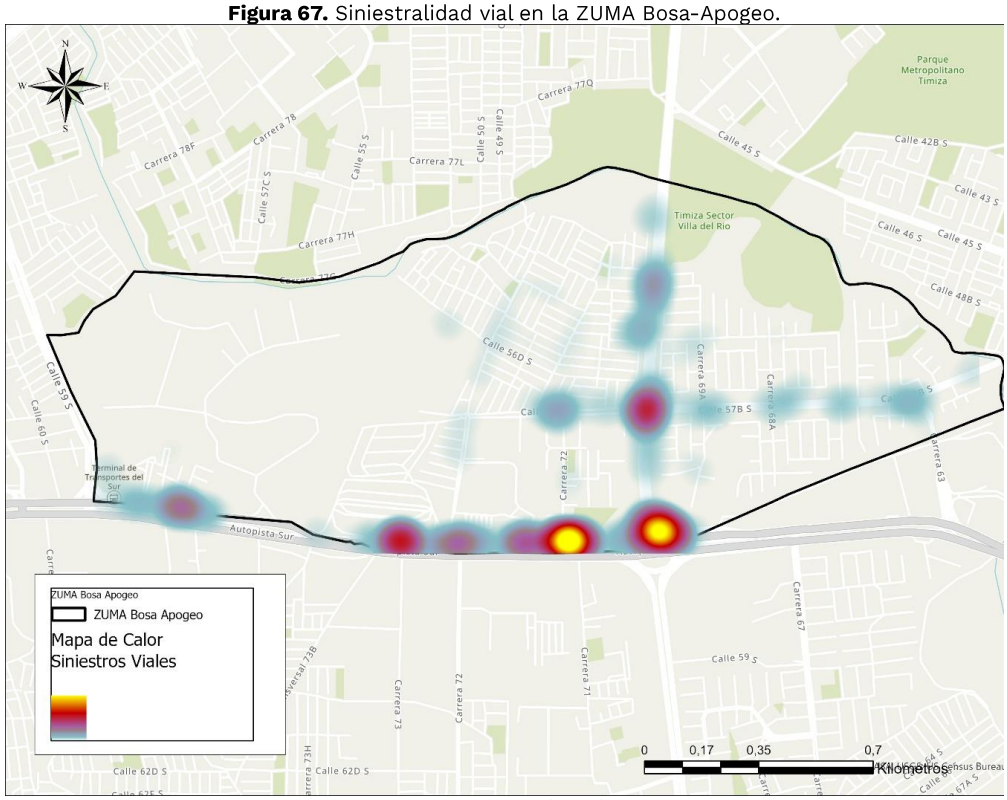
Igualmente, los cerca de 30.000 viajes diarios realizados en la zona por personas mayores a 60 años se suelen realizar en modos activos (37% a pie, 0,4% en bicicleta) o transporte público colectivo (11% Transmilenio, 22,6% SITP zonal).

Según la encuesta de movilidad (2019) en la zona hay más de 13.000 hogares, siendo los barrios de Villa del Río y Olarte los de mayor cantidad, en los cuales se declaró que hay cerca de 6.000 automóviles, más de 2.000 motocicletas y cerca de 9.000 bicicletas.

Sumado a lo anterior, de acuerdo con la información recolectada de las bases de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y teniendo en cuenta los eventos viales históricos ocurridos en la zona de influencia se ha encontrado que en los últimos seis (6) años (2017 – 2022) se han registrado 1.116 siniestros viales, de los cuales el 2,3% han sido siniestros con muertos, 32,5% con heridos y el 65,1% restante solo con daños. En promedio, anualmente de los 186 siniestros viales, 4 personas pierden la vida dentro de la zona.

Históricamente, los peatones y ocupantes de motocicletas representan a la mayoría de las víctimas fatales en la ZUMA Apogeo (41% para peatones y 41% ocupantes de motocicleta). En particular, los peatones fallecidos se ven involucrados con vehículos livianos o en fuga (54% de los fallecidos entre 2017 y 2021). Por otro lado, las fatalidades de los que viajan en motocicleta están más relacionadas con el transporte de carga (63% de los fallecidos entre 2017 y 2021).

Figura 67. Siniestralidad vial en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: SIGAT (2022).

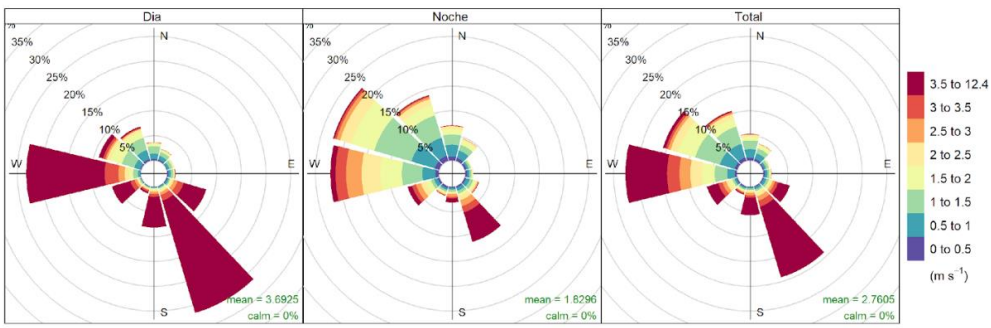
Frente a los siniestros presentados durante el 2022, generando un mapa de calor de siniestralidad equivalente, el cual le da un mayor peso a los siniestros con muertes, seguido por siniestros con heridos y con un menor valor siniestros solo daños, se encontró que los focos principales de siniestralidad están asociadas a las vías principales de la zona, siendo el corredor más crítico la Autopista Sur, seguido por la Avenida Villavicencio y en tercer medida la Calle 57B Sur y algunas intersecciones críticas ubicadas en los cruces con la Autopista Sur, seguidos por el cruce de la Avenida Villavicencio con Calle 57B Sur, el cruce peatonal no semaforizado de la Avenida Villavicencio con Calle 54ª Sur, la Calle 57B Sur con Carrera 72, la Calle 57B Sur con Carrera 63 y la Carrera 71D con Calle 56D Sur colindando el parque de los abuelos; como se muestra en la **Figura 67**.

5.6.3. Diagnóstico ambiental[39]

5.6.3.1. Meteorología

Se llevó a cabo una caracterización de las condiciones meteorológicas utilizando información meteorológica simulada a través del modelo WRF. Las simulaciones fueron realizadas por la Secretaría Distrital de Ambiente y los datos empleados corresponden al año 2021. Los resultados indican una predominancia de vientos provenientes del oeste y sureste en la zona estudiada. Durante el periodo nocturno, los vientos tienen una velocidad promedio de 1.8 m/s y provienen típicamente del oeste y noroeste, mientras que durante el periodo diurno la velocidad promedio es 3.7 m/s y predominan los componentes sureste y oeste (ver **Figura 68**).

Figura 68. Rosa de vientos periodo diurno, nocturno y total.



Fuente: Hill Consulting a partir de información simulada por SDA (modelo WRF – año 2021).

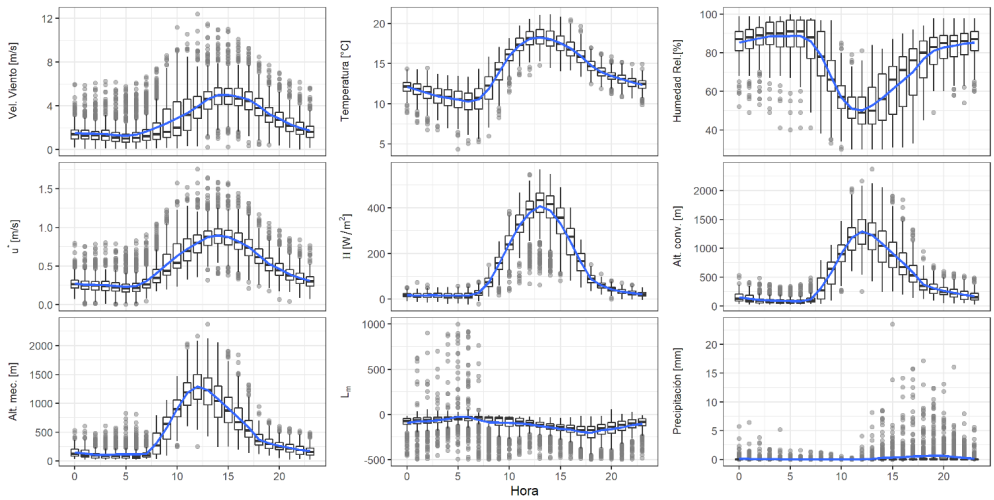
La **Figura 69** muestra el comportamiento horario de varias variables meteorológicas, incluyendo la velocidad del viento, temperatura, humedad relativa, velocidad de fricción (u*), flujos de calor sensible (H), altura de capa de mezcla mecánica y convectiva y precipitación. Las tendencias y magnitudes observadas están dentro del comportamiento esperado para cada una de estas variables y propiedades de superficie.

[39] Contenido desarrollado con el apoyo de la consultora Hill contratada en el marco de la cooperación entre la Alcaldía de Bogotá y C40 Cities Climate Leadership Group, bajo las Declaraciones de C40 Clean Air Cities y de C40 Green & Health Streets.

En cuanto a la temperatura, se observa el patrón esperado, con valores mínimos cerca del amanecer y valores máximos poco después del mediodía. La velocidad del viento registra un patrón con los valores más bajos en la madrugada y valores máximos cerca de las 14:00. La tendencia de la humedad relativa es consistente con la temperatura, con valores máximos cerca del amanecer y valores mínimos al mediodía.

La tendencia de la humedad relativa es consistente con la temperatura con valores máximos (91%) cerca del amanecer y valores mínimos al mediodía (49%). En general durante el periodo nocturno se registran valores por encima del 80%, lo que podría afectar las mediciones de partículas en este periodo.

Figura 69. Ciclo diario de las principales variables controlantes de la dispersión de contaminantes en la atmósfera.

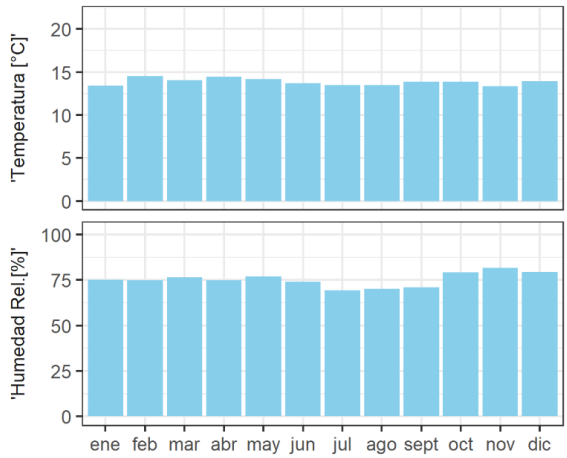


Fuente: Hill Consulting a partir de información simulada por SDA (modelo WRF – año 2021).

Los flujos de calor sensible (H) son consistentes con la temperatura, registrando sus valores máximos junto con la temperatura. En cuanto a la altura de capa de mezcla y el parámetro de estabilidad atmosférica (L), se observa la prevalencia de condiciones convectivas. Durante las horas diurnas se presentan principalmente condiciones inestables, lo que está asociado con mayores alturas de capa de mezcla.

La **Figura 70** muestra los promedios mensuales de temperatura y humedad relativa. La temperatura promedio anual es 13.9°C y la humedad es 75%. Las menores humedades se presentan durante el periodo julio-septiembre.

Figura 70. Promedio mensual de temperatura y humedad relativa.



Fuente: Hill Consulting a partir de información simulada por SDA (modelo WRF – año 2021).

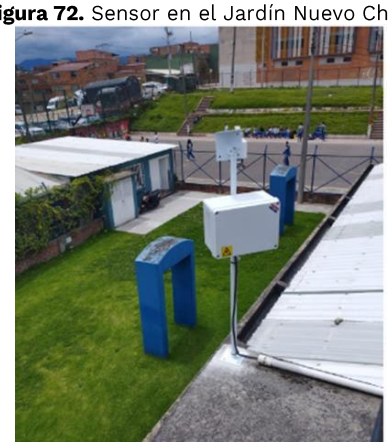
5.6.3.2. Calidad del Aire

Aunque la ZUMA Bosa-Apogeo no cuenta con estaciones de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá, la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) ha estado realizando mediciones de PM2.5 con microsensores de la marca *PurpleAir* en dos jardines infantiles de la Secretaría Distrital de Integración Social: Jardín Infantil Olarte (ver **Figura 71**) y Jardín Infantil Nuevo Chile (ver **Figura 72**). Estas mediciones forman parte del proyecto ZUMA y se iniciaron en agosto de 2022. Además, en junio de 2023 se instaló un microsensor de la marca *Clarity* para medir las concentraciones de fondo local de la ZUMA Bosa-Apogeo.

Figura 71. Sensor en el Jardín Olarte.

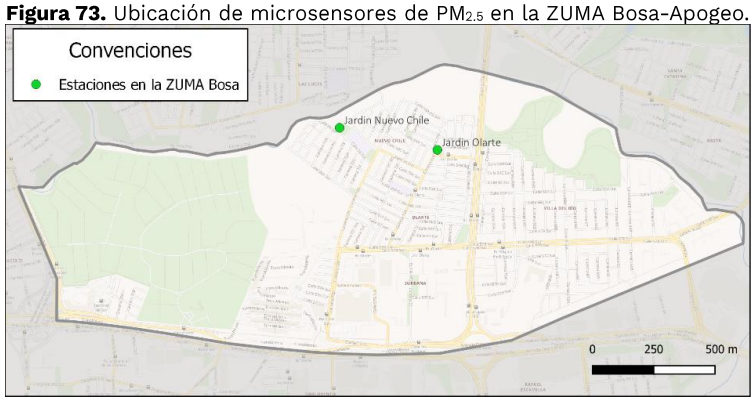
Fuente: SDA/SCAAV, Red Colaborativa de Microsensores de Calidad del Aire.

Figura 72. Sensor en el Jardín Nuevo Chile.



Fuente: SDA/SCAAV, Red Colaborativa de Microsensores de Calidad del Aire.

Figura 73. Ubicación de microsensores de $PM_{2.5}$ en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: Hill Consulting (2023).

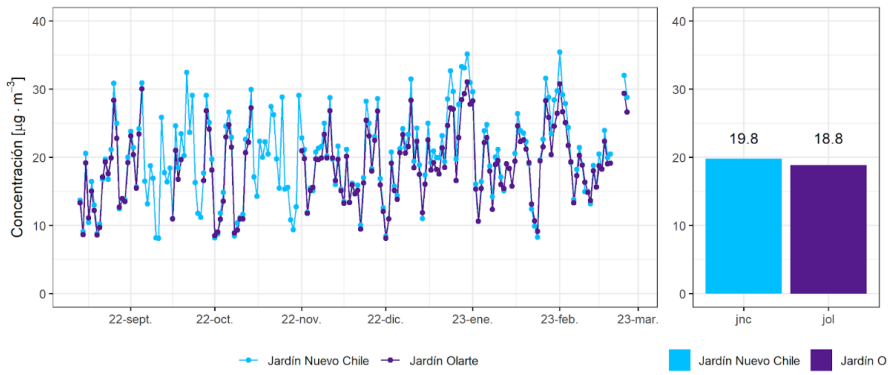
La **Figura 73** y **Tabla 18** muestran la ubicación de los dos puntos de monitoreo. La **Figura 74** presenta las series de tiempo de concentraciones diarias de PM2.5 y el promedio durante el periodo de medición entre agosto del 2022 y febrero del 2023. Las concentraciones diarias tienen comportamientos y magnitudes similares en los dos puntos de medición. La concentración promedio de PM2.5 en Jardín Olarte es 18.8 µg/m3 y en Jardín Nuevo Chile es 19.8 µg/m3. La representatividad de los datos en estas estaciones fue del 80% y 96%, respectivamente.

Tabla 18. Ubicación de los sensores y altura de medición.

Punto de monitoreo	Latitud	Longitud	Norte (m) – Magna Sirgas Origen Único	Este (m) – Magna Sirgas Origen Único	Altura de medición (m)
Jardín Olarte	4.60320°	-74.16342°	4870998.7	2066754.0	3.5
Jardín Nuevo Chile	4.60401°	-74.16701°	4870599.7	2066844.5	6

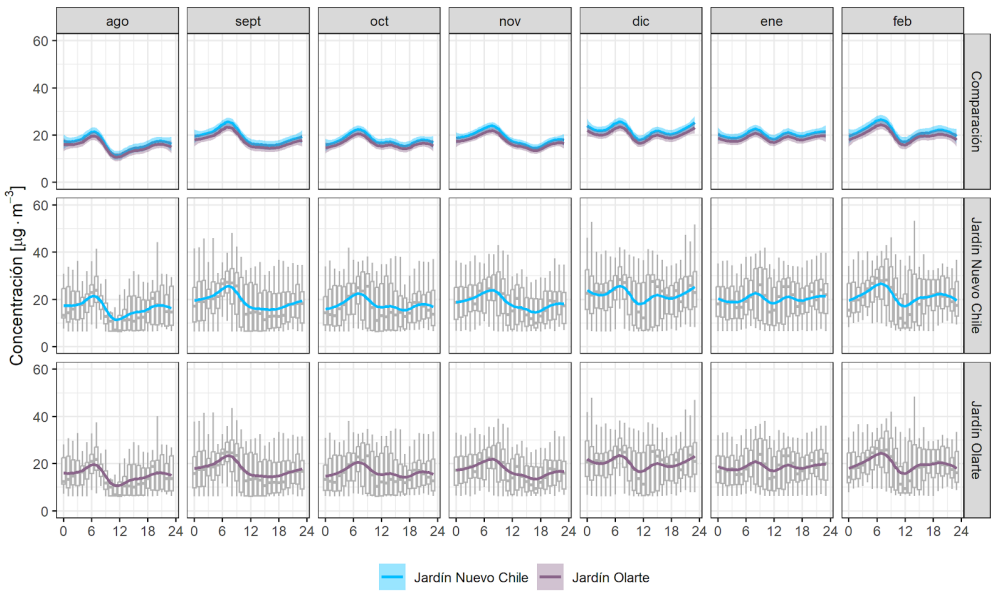
Fuente: Hill Consulting (2023).

Figura 74. Promedios mensuales de $PM_{2.5}$.



Fuente: Hill Consulting (2023).

Figura 75. Comportamiento horario de concentraciones de $PM_{2.5}$.



Fuente: Hill Consulting (2023).

Por su parte, la **Figura 75** muestra el comportamiento horario de las concentraciones de PM2.5 para cada mes del periodo de medición. Las mayores concentraciones en los dos sitios se presentan entre las 06:00-09:00.

Es importante validar la concordancia en el estándar de reporte usado en cuanto a las etiquetas temporales, ya que se observó que existe un desfase de una hora entre las

series temporales (la serie del microsensor está retrasada una hora respecto al sensor de referencia). Esto podría afectar la precisión y confiabilidad de los datos obtenidos.

5.6.3.3. Emisiones

Se llevó a cabo una estimación del inventario de emisiones del año 2020 para Bogotá, con el fin de calcular las emisiones presentadas en el área de la ZUMA de Bosa-Apogeo para los contaminantes criterio, incluyendo el material particulado y los gases contaminantes. A continuación, se presenta la información de emisiones para la ZUMA de Bosa-Apogeo por contaminante criterio:

Figura 76. Emisiones anuales de CO para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo.

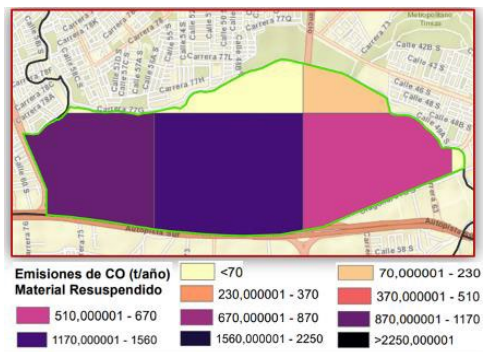


Figura 77. Emisiones anuales de SO2 para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo.

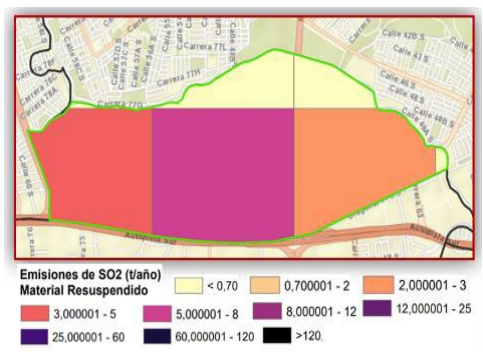


Figura 78. Emisiones anuales de VOC para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo.

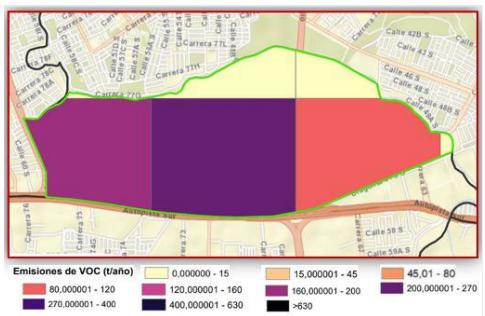
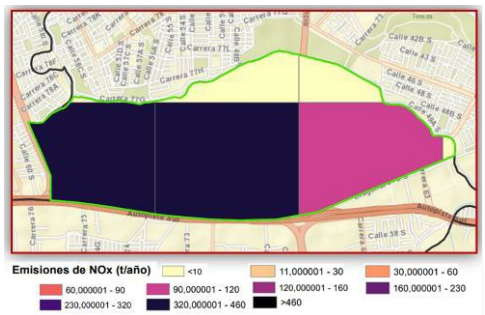


Figura 79. Emisiones anuales de Nox para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo.



Fuente: SDA, Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, Inventario de emisiones de 2020 para Bogotá, 2022.

Como se puede observar en la **Figura 76**, las emisiones de CO en la ZUMA de Bosa-Apogeo presentan toneladas elevadas en el mayor porcentaje de su área. En promedio, las emisiones de CO en la ZUMA de Bosa-Apogeo se encuentran entre los 722 a 983 toneladas para el año 2020.

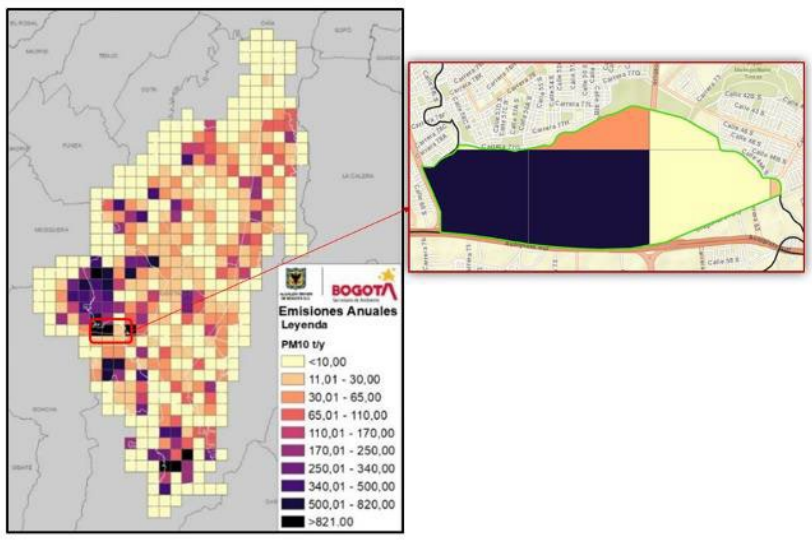
Por otro lado, la **Figura 77** muestra que las emisiones de SO2 en la ZUMA de Bosa-Apogeo presentan valores promedio de toneladas al año en el mayor porcentaje de su área. En promedio, las emisiones de S02 en la ZUMA de Bosa-Apogeo se encuentran entre los 3 a 4,64 toneladas para el año 2020.

A su vez, la **Figura 78** muestra que las emisiones de VOC en la ZUMA de Bosa-Apogeo presentan toneladas elevadas en el mayor porcentaje de su área. En promedio, las emisiones de VOC en la ZUMA de Bosa-Apogeo se encuentran entre los 124 a 168 toneladas para el año 2020.

En la **Figura 79** se observa que las emisiones de Nox en la ZUMA de Bosa-Apogeo presentan toneladas elevadas en el mayor porcentaje de su área. En promedio, las emisiones de Nox en la ZUMA de Bosa-Apogeo se encuentran entre los 210 a 302 toneladas para el año 2020.

Adicionalmente, a continuación, se presenta el comportamiento de las emisiones de material particulado para la ZUMA Bosa-Apogeo:

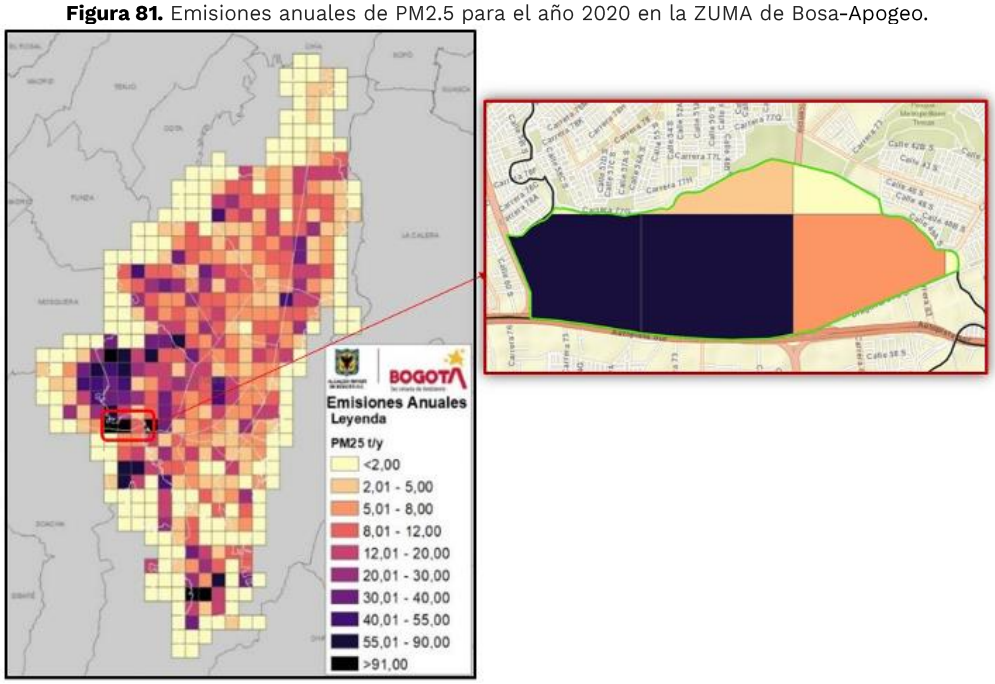
Figura 80. Emisiones anuales de PM10 para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo.



Fuente: SDA, Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, Inventario de emisiones de 2020 para Bogotá, 2022.

Para la ZUMA Bosa-Apogeo en el mayor porcentaje de su área se presentan emisiones elevadas de material particulado PM10, se encuentran emisiones por encima de 496 toneladas para el año 2020.

Figura 81. Emisiones anuales de PM2.5 para el año 2020 en la ZUMA de Bosa-Apogeo.



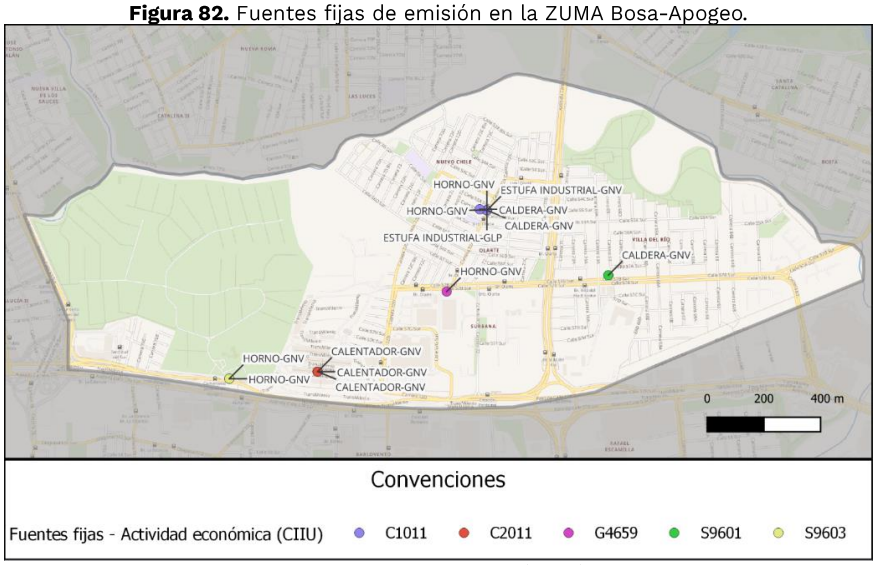
Fuente: SDA, Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, Inventario de emisiones de 2020 para Bogotá, 2022.

5.6.3.4. Fuentes Fijas

Según el inventario de emisiones de la Secretaría Distrital de Ambiente (año base 2018), en la ZUMA Bosa-Apogeo se tienen 13 fuentes fijas de emisión correspondientes a 6 empresas, cuyas actividades económicas incluyen procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos, lavado y limpieza de productos textiles y de piel, pompas fúnebres y actividades relacionadas, comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipo, y fabricación de sustancias y productos químicos básicos. Estas fuentes fijas operan con gas natural o GLP como combustible e incluyen hornos, calderas, estufas industriales y calentadores. Dos de los hornos corresponden a hornos crematorios ubicados al oeste de la ZUMA (ver **Figura 82**).

En la **Tabla 19** se presentan las fuentes de emisión, la actividad económica de las empresas que operan en la ZUMA y el tipo de combustibles que utilizan.

Figura 82. Fuentes fijas de emisión en la ZUMA Bosa-Apogeo.



Fuente: Hill Consulting (2023).

Tabla 19. Fuentes de emisión en la ZUMA Bosa-Apogeo.

ID	CIIU	Actividad económica	Tipo	Combustible
1	C1011	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	Caldera	GNV
1	C1011	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	Estufa industrial	GNV
1	C1011	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	Horno	GNV
1	C1011	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	Horno	GNV
1	C1011	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	Estufa industrial	GLP
2	C1011	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	Caldera	GNV
3	S9601	Lavado y limpieza, incluso la limpieza en seco, de productos textiles y de piel	Caldera	GNV
4	S9603	Pompas fúnebres y actividades relacionadas	Horno	GNV
4	S9603	Pompas fúnebres y actividades relacionadas	Horno	GNV
5	G4659	Comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipo n.c.p.	Horno	GNV

ID	CIIU	Actividad económica	Tipo	Combustible
6	C2011	Fabricación de sustancias y productos químicos básicos	Calentador	GNV
6	C2011	Fabricación de sustancias y productos químicos básicos	Calentador	GNV
6	C2011	Fabricación de sustancias y productos químicos básicos	Calentador	GNV

Fuente: Hill Consulting a partir de información de inventario de emisiones 2018 suministrada por SDA.

En la siguiente tabla se muestran las emisiones anuales de contaminantes criterio, compuestos orgánicos volátiles y dióxido de carbono (CO_2) por grupos de actividad económica. Las emisiones corresponden a las estimaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Ambiente en el inventario de emisiones de Bogotá. Estas estimaciones incluyen las emisiones de fuentes fijas industriales por combustión y por procesos, y se estimaron mediante una metodología de abajo hacia arriba (*Bottom-up*), empleando datos de horas, frecuencia de operación y factores de emisión de la SDA. La emisión anual de $PM_{2.5}$ es 278 kg y la mayor emisión corresponde a un horno que funciona con gas natural dentro de una empresa cuya actividad económica es comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipos.

Tabla 20. Emisiones de fuentes fijas en la ZUMA Bosa-Apogeo.

Actividad económica	PM_{10} (kg/año)	$PM_{2.5}$ (kg/año)	NO_x (kg/año)	SO_2 (kg/año)	CO (kg/año)	COV (kg/año)	CO_2 (t/año)
Comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipo n.c.p.	205.7	151.8	2606.9	16.6	1109.3	305.1	3328.0
Fabricación de sustancias y productos químicos básicos	128.1	94.5	1584.2	10.1	674.1	92.7	2022.4
Lavado y limpieza, incluso la limpieza en seco, de productos textiles y de piel	0.1	0.1	1.7	0.0	0.7	0.1	1.0
Pompas fúnebres y actividades relacionadas	14.8	10.9	187.0	1.2	79.6	21.9	238.7
Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos	28.5	21.0	512.3	0.8	280.9	4.7	56.9
Total	**377.2**	**278.4**	**4892.1**	**28.8**	**2144.7**	**424.4**	**5647.0**

Fuente: Hill Consulting a partir de información de inventario de emisiones 2018 suministrada por SDA.

5.6.3.5. *Fuentes Móviles y Material Resuspendido*

Bogotá cuenta con un inventario de emisiones atmosféricas que incluye estimaciones de emisiones de fuentes móviles para el año 2018. El inventario incluye emisiones por combustión, resuspensión de polvo y emisiones por desgaste de llantas y frenos. La estimación de emisiones sigue un enfoque de abajo hacia arriba (*bottom-up*), en el cual las emisiones son calculadas a partir de los flujos vehiculares en cada segmento de vía. Los factores de emisión son estimados a partir de la composición de la flota de la ciudad para el año base del inventario y corresponden a factores promedio (a nivel ciudad) por categoría vehicular y tipo de energético. Estos factores representan las características de tecnologías vehiculares presentes en Bogotá en el año 2018 (SDA, 2020).

En la **Tabla 21** se presentan las emisiones de fuentes móviles en la ZUMA Bosa-Apogeo por tipo de vía. En cuanto a material particulado $PM_{2.5}$, la emisión total es 22.7 t/año, de las cuales 48% corresponde a emisiones en las vías de la categoría local. Para PM_{10}, la emisión total es 126 t/año, de los cuales el 76% corresponde a vías locales. Para los demás contaminantes, los tipos de vía con mayor contribución son las vías arteriales y troncales. Las mayores emisiones de material particulado en vías locales están relacionadas con las emisiones por resuspensión en algunos segmentos que se encuentran sin pavimentar.

Tabla 21. Emisiones de fuentes móviles.

Tipo de vía	PM_{10} (t/año)	$PM_{2.5}$ (t/año)	CO (t/año)	VOC (t/año)	NO_x (t/año)	SO_2 (t/año)	CO_2 (t/año)
Arterial	7.7	4.8	758.2	60.9	206.2	4.0	20993
Intermedia	13.6	2.6	407.9	38.9	60.2	1.5	9629
Local	96.0	10.8	352.3	35.3	70.5	1.3	9634
Troncal	8.6	4.4	597.7	39.1	233.4	3.0	21829
Total	**126.0**	**22.7**	**2116.1**	**174.2**	**570.4**	**9.8**	**62085**

Fuente: Hill Consulting a partir de información de inventario de emisiones 2018 suministrada por SDA.

5.6.3.6. *Alertas ambientales*

Bogotá tiene un historial de episodios de alerta por contaminación atmosférica, mayoritariamente declarados por acto administrativo después de la firma del Decreto 595 del 2015, “Por el cual se adopta el Sistema de Alertas Tempranas Ambientales de Bogotá para su componente aire, SATAB-aire”, y de la creación del Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud, establecido mediante la Resolución 868 del 2021 e inicialmente adoptado por la Resolución conjunta 2410 del 2015.

Esta trayectoria de picos de contaminación con riesgos concretos en la salud humana, con origen tanto local como regional, se resume en la **Tabla 22**, donde se observa que, aunque ha habido declaratorias en toda la ciudad, principalmente se han dado en la zona sur occidental, donde se encuentra la localidad de Bosa. Además, se constata que estos episodios afectan a la ciudad principalmente entre los meses de febrero y abril.

De acuerdo con esto, es fundamental que las acciones que se desplieguen en ZUMA Bosa-Apogeo tengan en cuenta un enfoque de riesgo, prestando mayor atención a la población

más vulnerable frente a la contaminación atmosférica, así como a la época con mayor probabilidad de ocurrencia de picos o declaratorias de alerta.

Tabla 22. Historial de alertas por contaminación atmosférica en Bogotá.

Fecha	Tipo de declaratoria y actos administrativos asociados	Causales	Actuación de la SDA y otros actores
2016 02 – 06 febrero	**ALERTA AMARILLA** No se sustentada en acto administrativo	Incendios en los cerros orientales de la zona suroriental de la ciudad	No existen actos administrativos de la entidad.
2018 23 – 30 marzo	**ALERTA AMARILLA** **Resolución SDA 0831 de 2018.** Declaratoria la Alerta Amarilla en Bogotá D.C, de acuerdo con el Índice Bogotano de Calidad del Aire, hasta que se considere necesario conforme a los registros de la Red de Monitoreo de Calidad de Aire de Bogotá – RMCAB	Condiciones meteorológicas que favorecen arrastre de contaminantes por Incendios forestales en la Orinoquia y Venezuela, arrastre de polvos del Sahara, cambio en la dirección de vientos sinópticos, entrada de vientos desde el occidente a la ciudad, lo que favorece los procesos de acumulación y entrada de contaminantes provenientes de la Ciudad-Región.	Medidas ciudadanas para la mitigación de los efectos: Seguir las recomendaciones en salud establecidas en el artículo 10 de la Resolución Conjunta 2410 de 2015, además de las Recomendaciones para contribuir a mantener o mejorar la calidad del aire en la Ciudad de Bogotá establecidas en el artículo 11 de dicha Resolución.
2019 14 – 15 febrero	**ALERTA AMARILLA** **Resolución SDA 0292 de 2019**. Declaratoria Alerta Amarilla en las localidades de Kennedy, Bosa y Tunjuelito de la ciudad de Bogotá D.C, de acuerdo con el Índice Bogotano de Calidad del Aire – IBOCA, hasta que se considere necesario conforme a los registros de la Red de Monitoreo de Calidad de Aire de Bogotá – RMCAB.	Condiciones meteorológicas representadas en fuertes inversiones térmicas en las mañanas, vientos provenientes del occidente con intensidad y frecuencia mayor a la habitual lo que dificulta los fenómenos de dispersión y favorece la concentración de contaminantes en la ciudad-región e incendios localizados en la región occidental de Cundinamarca que por arrastre llegan al Distrito.	Medidas ciudadanas para la mitigación de los efectos: Seguir las recomendaciones en salud establecidas en el artículo 10 de la Resolución Conjunta 2410 de 2015, además de las Recomendaciones para contribuir a mantener o mejorar la calidad del aire en la Ciudad de Bogotá establecidas en el artículo 11 de dicha Resolución.
2019 15 – 19 febrero	**ALERTA AMARILLA** **Resolución SDA 0510 de 2019**. Declaratoria de Alerta Amarilla en la Ciudad de Bogotá	**Efectos sinópticos/regionales:** Procesos de transporte local, regional y global; así como las condiciones meteorológicas que influyen	**Medidas voluntarias para toda la ciudad**: utilizar transporte público, en vez de carro particular, hacer uso racional de éste, seguir las

Fecha	Tipo de declaratoria y actos administrativos asociados	Causales	Actuación de la SDA y otros actores
	D.C, y Alerta Naranja en parte de las Localidades de Kennedy, Tunjuelito, Ciudad Bolívar, Puente Aranda y Bosa ubicadas en el sector suroccidental de la Ciudad, de acuerdo con los resultados del Índice Bogotano de Calidad del Aire – IBOCA, hasta que se considere necesario, conforme a los registros de la Red de moni–oreo de Calidad de Aire de Bogotá – RMCAB **Decreto Distrital 090 de 2019**. Como acto administrativo Distrital asociado para la restricción a fuentes móviles.	en la concentración de contaminantes como el material particulado. Concretamente, Se presentan eventos como incendios en los llanos orientales y Venezuela, así como vientos provenientes del nororiente del continente que pueden influir en el entorno local. **Efectos locales:** Se presentan vientos locales que entran del sur y el occidente y que pueden arrastrar contaminantes de los incendios ya mencionados, así como disminución en la velocidad de vientos en el entorno urbano, lo cual influye en la baja dispersión de contaminantes	recomendaciones de Eco-conducción optar por el teletrabajo y postergar las actividades fuera de la casa. **Medidas Restrictivas** Se establecen medidas restrictivas en materia de fuentes fijas, transporte y movilidad conforme a los actos administrativos asociados.
2019 07 – 10 marzo	**ALERTA AMARILLA** **Resolución SDA 383 de 2019**. Declaratoria de Alerta Amarilla en la Ciudad de Bogotá D.C, y Alerta Naranja en parte de las Localidades de Kennedy, Tunjuelito, Ciudad Bolívar, Puente Aranda y Bosa ubicadas en el sector suroccidental de la Ciudad, sector 3, de acuerdo con los resultados del Índice Bogotano de Calidad del Aire - IBOCA, hasta que se considere necesario, conforme a los registros de la Red de Monitoreo de Calidad	Conforme al comportamiento de vientos registrados en la última semana, se puede evidenciar una influencia de vientos regionales de oriente y por ende, un transporte de contaminantes provenientes de incendios, adicional a una baja velocidad, lo que impide una dispersión eficiente de los contaminantes generados en la ciudad.	**Medidas voluntarias para toda la ciudad**: utilizar transporte público, en vez de carro particular, hacer uso racional de éste, seguir las recomendaciones de Eco-conducción optar por el teletrabajo y postergar las actividades fuera de la casa. **Medidas Restrictivas** Se establecen medidas restrictivas en materia de fuentes fijas, transporte y movilidad conforme a los actos administrativos asociados.

Fecha	Tipo de declaratoria y actos administrativos asociados	Causales	Actuación de la SDA y otros actores
	de Aire de Bogotá – RMCAB. **Decreto Distrital 088 de 2019**. Como acto administrativo Distrital asociado para la restricción a fuentes móviles.		
2019 10 – 28 marzo	**ALERTA NARANJA** **Resolución SDA 0415 de 2019**. Por medio de la cual se declara finalizada la declaratoria de alerta amarilla en el distrito capital y se mantiene la alerta naranja en el suroccidente de la ciudad, según la resolución 00383 de 7 de marzo de 2019 **Decreto Distrital 090 de 2019**. Como acto administrativo Distrital asociado para la restricción a fuentes móviles	Mantenimiento de las condiciones meteorológicas presentadas en las últimas semanas, donde se evidencian vientos regionales que pueden aumentar el aporte de contaminantes sobre el distrito capital, producto de quemas o incendios en el norte del continente y los llanos colombianos, bajas velocidades del viento en el perímetro urbano, estabilidad atmosférica	**Medidas voluntarias para toda la ciudad**: utilizar transporte público, en vez de carro particular, hacer uso racional de éste, seguir las recomendaciones de Eco-conducción optar por el teletrabajo y postergar las actividades fuera de la casa. **Medidas Restrictivas** Se establecen medidas restrictivas en materia de fuentes fijas, transporte y movilidad conforme a los actos administrativos asociados.
2019 28 marzo - 01 abril	**ALERTA AMARILLA** **ALERTA NARANJA** **Resolución SDA 510 de 2019.** Declaratoria de Alerta Amarilla por contaminación atmosférica en la Ciudad de Bogotá D.C., y mantener la Alerta Naranja declarada bajo Resolución 383 del 07 de marzo de 2019 en las localidades del suroccidente de la Ciudad de Bogotá D.C., de acuerdo con los resultados del	Fuertes inversiones térmicas en las mañanas, vientos provenientes del occidente con intensidad y frecuencia mayor a la habitual lo que dificulta los fenómenos de dispersión y favorece la concentración de contaminantes en la ciudad-región, incendios localizados en la región occidental de Cundinamarca, que por arrastre llegan al Distrito.	**Medidas voluntarias para toda la ciudad**: utilizar transporte público, en vez de carro particular, hacer uso racional de éste, seguir las recomendaciones de Eco-conducción optar por el teletrabajo y postergar las actividades fuera de la casa. **Medidas Restrictivas** Se establecen medidas restrictivas en materia de fuentes fijas, transporte y movilidad conforme a los actos administrativos asociados.

Fecha	Tipo de declaratoria y actos administrativos asociados	Causales	Actuación de la SDA y otros actores
	Índice Bogotano de Calidad del Aire - IBOCA, hasta que se considere necesario, conforme a los registros de la Red de Monitoreo de Calidad de Aire de Bogotá – RMCAB. **Decreto Distrital 090 de 2019**. Como acto administrativo Distrital asociado para la restricción a fuentes móviles		
2020 06 – 17 febrero	**ALERTA AMARILLA** **Resolución SDA 0346.** Declaratoria de alerta amarilla en la zona suroccidental conforme al **Decreto Distrital 047 de 2020** como acto administrativo asociado en la restricción de fuentes móviles	Las condiciones meteorológicas que se han presentado en la ciudad durante las últimas dos semanas, en especial, dirección de los vientos, dificultan la dispersión de los contaminantes criterio, aumentado considerablemente las concentraciones de material particulado PM2.5, hasta alcanzar el umbral del Índice Bogotano de Calidad del Aire – IBOCA que corresponde a calidad del aire "Regular" en zonas específicas de la ciudad.	**Medidas voluntarias para toda la ciudad**: utilizar transporte público, en vez de carro particular, hacer uso racional de éste, seguir las recomendaciones de Eco-conducción optar por el teletrabajo y postergar las actividades fuera de la casa. **Medidas Restrictivas** Se establecen medidas restrictivas en materia de fuentes fijas, transporte y movilidad conforme a los actos administrativos asociados.
2020 05 marzo - 02 abril	**ALERTA AMARILLA** **ALERTA NARANJA** **Resolución SDA 0678 de 2020**. Declaratoria de alerta amarilla a nivel ciudad. La referida Alerta Amarilla se mantendrá hasta que se considere necesario, de acuerdo con los resultados del Índice Bogotano de Calidad del Aire –	Condiciones meteorológicas que no han favorecido la dispersión de contaminantes, tales como inversiones térmicas, estabilidad atmosférica, transporte de contaminantes desde los llanos orientales por incendios forestales, entre otros factores. **Influencia regional**. Incendios en zonas cercanas como la de Quetame-Cundinamarca, así como Casanare y Meta.	**Medidas voluntarias para toda la ciudad**: utilizar transporte público, en vez de carro particular, hacer uso racional de éste, seguir las recomendaciones de Eco-conducción optar por el teletrabajo y postergar las actividades fuera de la casa. **Medidas Restrictivas** Se establecen medidas restrictivas en materia de

Fecha	Tipo de declaratoria y actos administrativos asociados	Causales	Actuación de la SDA y otros actores
	IBOCA, conforme a los registros de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá - RMCAB **Decreto Distrital 078 de 2020** como acto administrativo asociado en la restricción de fuentes móviles. **Resolución SDA 0790 de 2020.** (*26 de marzo*) Se presenta recategorización a alerta naranja en virtud de los registros establecidos por la RMCAB.	**Influencia local.** Vientos locales de predominantes de la zona sur oriental lo que muestra una influencia de las corrientes de aire provenientes de los llanos y sur oriente de la región. Recategorización: Condiciones meteorológicas presentadas en los últimos días, donde se observa una importante influencia de vientos provenientes del valle del Magdalena y de la Orinoquía, donde se presenta elevada acumulación de aerosoles provenientes de incendios que pueden afectar la sabana de Bogotá	fuentes fijas, transporte y movilidad conforme a los actos administrativos asociados. **Nota**: Debe tenerse en cuenta que esta alerta se dio en el marco del confinamiento preventivo obligatorio y que, por tanto, las restricciones aquí impuestas se someten a las impuestas por el gobierno nacional en cuanto a operación de industrias y transporte esencial y otros. "Durante la vigencia de la alerta amarilla declarada mediante la Resolución 678 de 05 de marzo de 2020, se aplicarán de manera preferente las medias establecidas en el Decreto Nacional 457 de 2020 y los Decretos Distritales 090, 091 y 092 de 2020, toda vez que estas normas imponen el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, con el fin de superar la situación epidemiológica causada por el Coronavirus (COVID-19)".

Fuente: SDA (2023).

5.6.3.7. PIZSO

El Plan de Intervención de la Zona Sur Occidente (PIZSO) es una estrategia territorial contemplada en el Plan Aire 2030, principalmente para reducir las emisiones contaminantes en las zonas más críticas de la ciudad.

La zona sur occidente de la ciudad, donde se localiza la ZUMA Bosa-Apogeo, es fundamental para la calidad del aire porque es el principal contribuyente de emisiones de

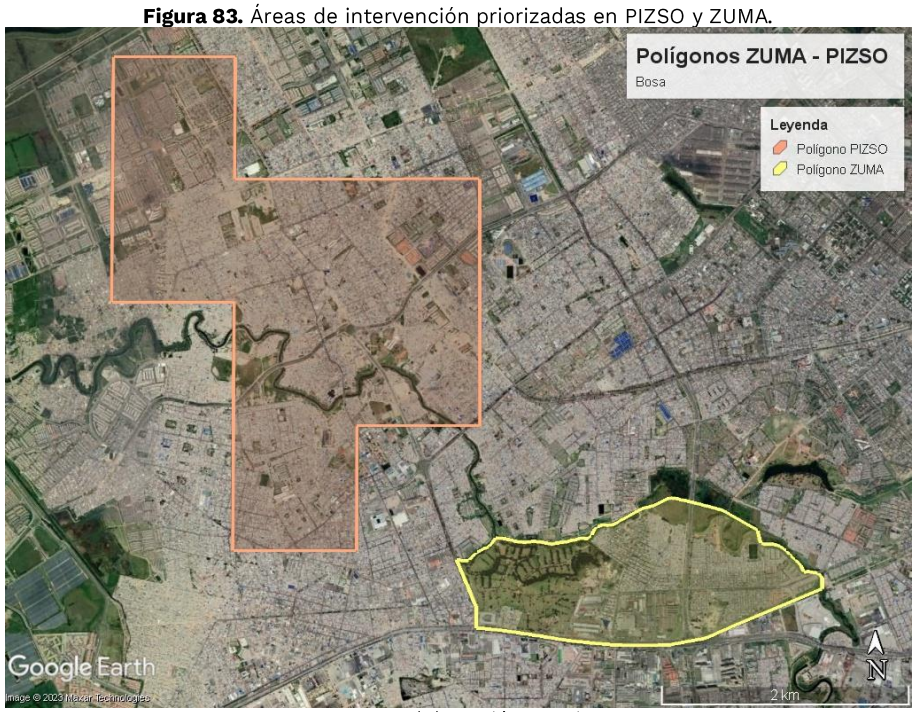
material particulado. Según los datos de concentración monitoreados y las emisiones reportadas en el inventario del año 2018, aproximadamente el 40% de la contaminación del aire de la ciudad se genera en esta zona, mientras que el 60% restante es generado por las demás 15 localidades de Bogotá.

En ese sentido, el PIZSO busca reducir un 18% en promedio ponderado las concentraciones de PM10 (de 46.5 a 38.2 ug/m3) y PM2.5 (de 19.7 a 17.4 ug/m3) al año 2024 en las localidades que han presentado mayores problemas de calidad del aire en Bogotá, entre ellas están: Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Puente Aranda y Ciudad Bolívar.

Este proyecto consiste en articular acciones de control y seguimiento a fuentes (móviles y fijas), material particulado resuspendido y salud, para conjuntamente implementar medidas que contribuyan al cumplimiento de la meta a partir de una gobernanza entre instituciones públicas regionales y distritales, empresas privadas, academia y ciudadanos.

En la siguiente figura, se evidencia que el polígono priorizado en la localidad de Bosa para el proyecto PIZSO comprende parte importante de las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) Bosa Occidental, Bosa Central, El Porvenir y Tintal Sur; mientras que la UPZ Apogeo se encuentra priorizada dentro del proyecto ZUMA, lo que permite fortalecer las acciones para mejorar la calidad del aire en la localidad.

Figura 83. Áreas de intervención priorizadas en PIZSO y ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

Las ZUMA y el PIZSO contemplan intervención en microambientes para la gestión de la calidad del aire desde lo local a la ciudad. De esta forma, se puede concluir que el trabajo

articulado y la corresponsabilidad es el valor fundamental para lograr los retos ambientales que nos exige la ciudad. Por lo tanto, estos proyectos cuentan con la participación de todos los actores de la sociedad como entidades públicas, sectores privados, academia, ciudadanía, colectivos, entre otros.

5.6.4. Seguimiento y monitoreo

Teniendo en consideración los lineamientos enunciados en el capítulo 6.2 y 6.3, el plan de monitoreo definido para la ZUMA Bosa-Apogeo consiste en la definición de los objetivos del monitoreo, los contaminantes a medir, la marca y referencia de los equipos que se van a usar y los puntos de instalación de estos microsensores. Se definieron los siguientes objetivos principales del plan de monitoreo de la ZUMA Bosa-Apogeo:

- Determinar la concentración de fondo local o de referencia para la zona
- Establecer la línea base de concentración de material particulado en diferentes puntos y evaluar el impacto en la calidad del aire que tienen las intervenciones en la ZUMA Bosa-Apogeo.
- Obtener información de calidad del aire en microambientes con presencia de población vulnerable.

Para el cumplimiento de dichos objetivos se realizó la instalación inicial de microsensores para la medición de material particulado PM1, PM2.5 y PM10 en 3 puntos de interés definidos con base en la caracterización de la zona y los objetivos definidos. Los equipos se instalaron en los siguientes puntos como se muestra en la **Figura 73**:

- Salón comunal Villa del Río: se caracteriza por estar ubicado en la zona de menor concentración del área de intervención (Fondo local), áreas verdes y bajo tráfico.
- Jardín Infantil Olarte: ubicado en una zona residencial con actividades comerciales, combina la presencia de población vulnerable con el potencial de mejoramiento de malla vial
- Jardín Infantil Nuevo Chile: ubicado en una zona residencial con malla vial deteriorada, vías sin pavimentación con potencial de intervención, cercanía de un colegio público y presencia de primera infancia en el jardín infantil.

La selección de los puntos y la instalación de los equipos responden al cumplimiento de la metodología propuesta para el Plan de Monitoreo de Calidad del Aire de las ZUMA de Bogotá (Hill Consulting, 2023), en el cual se proponen mediciones de un fondo local como referencia y en diferentes puntos de interés para identificar la reducción de las concentraciones de contaminantes como efecto de intervenciones a microescala.

Las marcas y referencias de los equipos instalados se seleccionaron como resultado del trabajo de evaluación técnica de tecnologías de microsensores que ha desarrollado la SDA para la implementación de la Red Colaborativa de Microsensores. Se instalaron inicialmente dos microsensores de material particulado PurpleAir PA-II en los jardines infantiles Olarte y Nuevo Chile y un equipo Clarity Node-S en el Salón Comunal Villa del Río. Previo a su instalación, los 3 equipos se instalaron en la estación Las Ferias de la RMCAB para evaluar su desempeño teniendo como referencia los equipos de grado regulatorio y obtener ecuaciones y parámetros para el ajuste estadístico de sus datos para reducir la incertidumbre en sus mediciones.

Los datos recabados por medio de los microsensores servirán de insumo para el desarrollo de talleres de calidad del aire en instituciones educativas y en otros espacios de participación ciudadana y para identificar e informar sobre alguna condición especial de calidad del aire en la zona de intervención que amerite tomar medidas de protección en salud.

El monitoreo de calidad del aire con microsensores tendrá una expansión en la ZUMA Bosa-Apogeo de manera concomitante con la expansión del área de intervención. Para esto se hará una identificación de nuevos sitios de interés con base en la información de la caracterización inicial y las actividades de campo que se desarrollen en la etapa de planeación de la expansión.

6. Hoja de ruta de las ZUMA

Como parte integral de la hoja de ruta de las ZUMA, este capítulo presenta las bases para el desarrollo de las etapas consecuentes a la formulación y declaración de cada una de las zonas, de acuerdo con lo expuesto en el capítulo 3.

En primera instancia se abordará el plan de implementación de las ZUMA, presentando las temporalidades relacionadas con la puesta en marcha de las ZUMA bajo la responsabilidad de cada corte cuatrienal de administración distrital, considerando el marco de desarrollo de las ZUMA por clasificación, escala o ámbito espacial, y reclasificación-expansión.

Posteriormente, se presentará el marco general de seguimiento de las ZUMA, involucrando la conformación de un sistema de medición, monitoreo, evaluación y aprendizaje. Finalmente, se expondrá los principales instrumentos de planeación y de política pública que servirán como fuentes de financiación de las ZUMA.

6.1. Plan de implementación

Cada administración distrital, a través del Plan Distrital de Desarrollo, priorizará en su programa de ejecución los recursos necesarios para garantizar la declaración periódica de una ZUMA cada tres años, según se requiera técnicamente, y la implementación, operación y seguimiento de aquellas ZUMA que se encuentren vigentes, teniendo como base el siguiente plan:

Tabla 23. Plan de implementación de las ZUMA 2023-2035.

No.	Año	ZRE	ZBE	ZUBE	TOTAL ZUMA EN IMPLEMENTACIÓN
1	2023	1	0	0	1
2	2024	0	1	0	1
3	2025	0	1	0	1
4	2026	1	1	0	2
5	2027	0	2	0	2
6	2028	0	2	0	2
7	2029	1	2	0	3
8	2030	0	2	1	3
9	2031	0	2	1	3
10	2032	1	2	1	4
11	2033	0	2	2	4
12	2034	0	2	2	4
13	2035	1	2	2	5

Fuente: Elaboración propia.

Ahora bien, con el fin de garantizar una oportuna y efectiva intervención en el territorio a través de las ZUMA, la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, llevará a cabo las acciones necesarias tanto para la preparación/alistamiento como para la implementación, el seguimiento y la

evaluación de cada una de estas zonas. Este proceso fortalecerá el desarrollo de las acciones implementadas y el crecimiento progresivo de las ZUMA como respuesta al mejoramiento de la calidad del aire.

En consecuencia, previo a la declaración de cada una de las ZUMA, la etapa de implementación de las ZUMA dará inicio con la primera intervención territorial que se desarrolle en cada una. Para comenzar dicha etapa en cada ZUMA, la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación, deberá desarrollar -como mínimo- los siguientes lineamientos:

1. Diagnóstico técnico sobre las condiciones actuales de ambiente y de movilidad de la zona, de acuerdo con los objetivos de las ZUMA.
2. Diagnóstico social preliminar que identifique tanto los principales actores involucrados, incluyendo sus interrelaciones, sus necesidades y sus contribuciones actuales y potenciales frente a la estrategia ZUMA, como el enfoque poblacional, de género y diferencial.
3. Inicio de proceso de ambientación para el lanzamiento y puesta en marcha de cada ZUMA, de acuerdo con lo estipulado en el capítulo 4.
4. Inicio del plan de monitoreo de calidad del aire, en coordinación con el sistema de medición, monitoreo, evaluación y aprendizaje general de las ZUMA, de acuerdo con lo estipulado en el capítulo 6.2.

6.2. Seguimiento

Como parte del ciclo de desarrollo de las ZUMA, es necesario llevar a cabo procesos estandarizados para el seguimiento en diferentes escalas, de manera tal que se puedan llevar a cabo las evaluaciones concernientes al cumplimiento tanto de los objetivos de las ZUMA como de las metas que se estipulan en términos de gestión para la etapa de implementación.

Teniendo en cuenta que las ZUMA son una estrategia integral que enmarca varias actuaciones territoriales y de gestión institucional, entre otros, es preciso que para la implementación de cada ZUMA se defina un proceso de articulación con la estructura y puesta en marcha del sistema de medición, monitoreo, evaluación y aprendizaje (MEL, por sus siglas en inglés) que permita garantizar la sostenibilidad integral a mediano y largo plazo. Este proceso de seguimiento se articulará con el plan de trabajo de la Mesa de Salud Ambiental de la Comisión Intersectorial para la Protección, sostenibilidad y Salud Ambiental del Distrito Capital – CIPSSA.

Para ello, se ha planteado la formulación de un sistema de Monitoreo y Evaluación (M&E) que responda a los requerimientos generales de un sistema de Medición, Verificación y Reporte (MRV), y se estructure orientado al cumplimiento de los principios declarados para este tipo de sistemas por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés): confiabilidad, conservadurismo, consistencia, exactitud, exhaustividad, pertinencia, precisión y transparencia.

En dicho sentido, se plantea que el sistema general de M&E involucre una estructura de indicadores clasificados en dos grandes categorías: Indicadores de Impacto e Indicadores de seguimiento. Así mismo, se establecen las siguientes cuatro subcategorías: (1) Social, (2) Ambiente, (3) Movilidad, y (4) Gobernanza, las cuales deberán estar relacionadas con

las acciones descritas en el capítulo 3.6, permitiendo alcanzar los objetivos de mediano y largo plazo de las ZUMA.

Para la medición y seguimiento del impacto de las acciones para el mejoramiento de la calidad del aire, se debe manejar un sistema de monitoreo que emplee microsensores para la medición de contaminantes que permita caracterizar la calidad del aire en la zona antes de las intervenciones y evaluar los cambios que resulten con éstas. Además, el monitoreo tiene como finalidad proveer información para realizar ajustes a las intervenciones con miras a lograr las metas propuestas en los tiempos definidos para cada una de las intervenciones en cada ZUMA.

Este sistema de monitoreo puede incorporarse de manera gradual en las ZUMA de acuerdo con la planificación de las intervenciones, de tal forma que permita determinar la concentración de fondo local y medir las acciones enfocadas al mejoramiento de la calidad del aire. De manera complementaria, se podrá usar información del Sistema de Vigilancia de Calidad del aire de la ciudad, previa a una evaluación de la representatividad de dicha información respecto a la ubicación de la ZUMA.

La ubicación de los puntos de monitoreo de calidad del aire de la ZUMA deberá realizarse mediante un análisis multicriterio que permita caracterizar el estado actual de la calidad del aire y la meteorología, las fuentes de emisión presentes en el área, los puntos potenciales de intervención, así como la ubicación de receptores sensibles y la distribución de la población.

En relación con la gestión y análisis de datos generados por los microsensores se deberán emplear metodologías que permitan garantizar la calidad de los datos, dicha información deberá ser centralizada por la SDA en una plataforma que permita como mínimo el almacenamiento de los datos, la generación de alertas y control de calidad de los datos y la visualización de información a la ciudadanía.

Ahora bien, de manera inicial, se plantean los siguientes indicadores globales de la estrategia ZUMA, aplicables a cada una y en su conjunto, los cuales podrán ir acompañados por los establecidos en la **Tabla 25**, sin limitarse a ellos:

Tabla 24. Indicadores globales de impacto y de seguimiento de las ZUMA.

Índice o Indicador de monitoreo	Sector / entidad responsable	Fuente del dato y procedimiento(s) de medición	Frecuencia de reporte
ZUMA en implementación por categoría de clasificación	CIPSA	Informe de seguimiento de la instancia de coordinación interinstitucional ZUMA	Anual
Personas beneficiadas en las ZUMA – considerando los enfoques poblacional, diferencial y de género	CIPSA	Análisis/evaluación de impacto de medidas implementadas	Anual
Recursos comprometidos y ejecutados en cada ZUMA	CIPSA	Informe de seguimiento de la instancia de	Anual

Índice o Indicador de monitoreo	Sector / entidad responsable	Fuente del dato y procedimiento(s) de medición	Frecuencia de reporte
desagregados por sector/entidad		coordinación interinstitucional ZUMA	

Fuente: Elaboración propia.

El seguimiento de las ZUMA y las acciones implementadas, será´ liderada por las Secretarías de Ambiente, de Movilidad y de Planeación, en coordinación con las demás entidades distritales competentes, de acuerdo con el alcance y responsabilidad de las diferentes acciones que se desarrollen, y en el marco de la Comisión Intersectorial para la Protección, la Sostenibilidad y la Salud Ambiental del Distrito Capital – CIPSSA como instancia de coordinación interinstitucional. La evaluación de las ZUMA como resultado del proceso de seguimiento en la implementación, deberá realizarse con cortes mínimos cada año. A su vez, las acciones que, durante su implementación, y en el marco de la gobernanza, se verifiquen como no viables, se replantearán de acuerdo con las necesidades de reducción de emisiones y concentración de contaminantes específicos para cada zona.

Tabla 25. Indicadores de impacto y de seguimiento de las ZUMA.

Componente	Sector / entidad responsable	Índice o Indicador de monitoreo	Fuente del dato y procedimiento(s) de medición	Frecuencia de reporte
Ambiental	SDA	Concentración promedio anual PM2.5	RMCAB.	Anual
Ambiental	SDA	IBOCA	SATAB.	Anual
Ambiental	SDA	Concentración de PM2.5 en microambientes	Red de Microsensores.	Anual
Ambiental	SDA	Emisiones de PM2.5 fuentes fijas	Plan Aire 2030 - Sistema de información de Modelo de calidad del aire.	Bienal
Ambiental	SDA	Emisiones de PM2.5 fuentes móviles	Plan Aire 2030 - Sistema de información de Modelo de calidad del aire.	Bienal
Ambiental	SDA	Emisiones de PM2.5 material particulado resuspendido	Plan Aire 2030 - Sistema de información de Modelo de calidad del aire.	Bienal
Ambiental	SDA	Emisiones de GEI	Estimación a partir del uso de combustibles.	Bienal o cuatrienal
Salud	SDS	Percepción de la	Encuesta de	Bienal

Componente	Sector / entidad responsable	Índice o Indicador de monitoreo	Fuente del dato y procedimiento(s) de medición	Frecuencia de reporte
		población vulnerable a las fuentes de contaminación intramural y extramural	percepción de atención de quejas del componente aire.	
Gobernanza	SDA-SDM y Alcaldías locales	Número de personas naturales o de organizaciones de la sociedad civil, sector privado y academia, vinculados a los espacios de participación de las ZUMA (desagregado por tipo de actor, género, población y enfoque diferencial)	Del seguimiento de los diferentes espacios y sesiones que se realicen. Información institucional.	Anual
Gobernanza	SDA-SDM-SDP	Número de entidades distritales con intervenciones directas en la ZUMA	Información institucional.	Anual
Gobernanza	SDA-SDM-SDCRD	Indicador de cambio de comportamientos ciudadanos culturales en torno a la calidad del aire	Herramientas como encuestas de cultura ambiental, del entorno, entre otras que aplique.	Bienal
Movilidad	SDM	Cambio en la distribución de medios de transporte	A partir de aforos y modelación de las condiciones de movilidad en la zona se estima la distribución modal en el polígono, que comparado a la línea base permitiría tener el cambio modal.	Bienal o cuatrienal
Movilidad	SDM	Circulación de vehículos en la zona por tipología	A partir de aforos y modelación de las condiciones de movilidad en la zona, se puede estimar los volúmenes vehiculares que transitan en la zona y desagregar por tipología.	Bienal o cuatrienal
Fuentes fijas	SDA	Organizaciones vinculadas a programas/procesos con énfasis en eficiencia	-Resultados de programas ProRedes y PREAD de la SDA.	Anual

Componente	Sector / entidad responsable	Índice o Indicador de monitoreo	Fuente del dato y procedimiento(s) de medición	Frecuencia de reporte
		energética Organizaciones que han implementado acciones de eficiencia energética	-Avance cumplimientos de empresas del Pacto Unidos por un Nuevo Aire. -Identificación de casos exitosos en mesa de trabajo permanente con la ANDI.	
Fuentes fijas	SDA	Fuentes con implementación de Sistemas de Control de Emisiones	Sistema Integrado de Información de Fuentes Fijas - SIIFF de la SDA.	Anual
Fuentes fijas	SDA	Establecimientos con divulgación de temas de calidad del aire y normativos	Reportes de gestión de la SDA (Grupo Plan Aire 2030, Grupo de control de fuentes fijas y SEGAE).	Anual
Material Particulado Resuspendido	IDU-UMV-Alcaldías locales	Kilómetros/carril de vías intervenidas (franjas de circulación vehicular)	A partir de SHAPES enviados por el IDU, UAERMV, fondos de desarrollo local.	Anual
Material Particulado Resuspendido	IDU-UMV-SDH-DADEP-Alcaldías locales	Metros cuadrados intervenidos del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro	A partir de SHAPES enviados por el IDU, UAERMV, fondos de desarrollo local y Sistema Distrital de Espacio Público.	Anual
Material Particulado Resuspendido	JBB-SDA-Alcaldías locales-IDRD	Metros cuadrados de áreas de revegetalización	A partir de los reportes de las Alcaldías locales y Jardín Botánico.	Anual

Fuente: Elaboración propia.

6.3. Plan de monitoreo

Para cada una de las ZUMA se debe formular e implementar un plan de monitoreo de calidad del aire que incluya la información recolectada por el Sistema de Vigilancia de calidad del aire de acuerdo con su ubicación y disponibilidad y el uso de microsensores. Allí se definirán los objetivos de la medición acorde a las características de cada una de las ZUMA y se identificarán los puntos estratégicos para la instalación de microsensores con el propósito de caracterizar e identificar los impactos en la calidad del aire de las

acciones propuestas. Algunos de los objetivos propuestos para las ZUMA son los siguientes:

- Caracterizar la calidad del aire en la zona de intervención.
- Obtener información de la concentración de contaminantes en zonas con presencia de población vulnerable.
- Tener un insumo para implementación de estrategias de comunicación, divulgación y ciencia ciudadana en temas de calidad del aire, impactos a la salud y acciones de mitigación.
- Identificar fuentes de emisión de contaminantes.

La Secretaría Distrital de Ambiente definirá los equipos que se emplearán para el monitoreo de la calidad del aire y las metodologías utilizadas para la evaluación de impacto de las intervenciones con base en criterios técnicos. La instalación de los microsensores se hará tomando como insumo la información de la caracterización de las zonas a intervenir y se definirán los puntos de instalación con base en las siguientes zonas propuestas:

- Fondo local (área con las menores concentraciones de cada ZUMA)
- Zona de mayor concentración del área de intervención.
- Zonas con presencia de receptores sensibles: adultos mayores, primera infancia, población en condición de vulnerabilidad, entre otros.
- Instituciones educativas.
- Zonas de alto tráfico.
- Zonas donde se desarrollen intervenciones para la mitigación de emisiones.

En todos los casos se deberán seleccionar los puntos de monitoreo de acuerdo con las características de la ZUMA.

6.4. Sostenibilidad

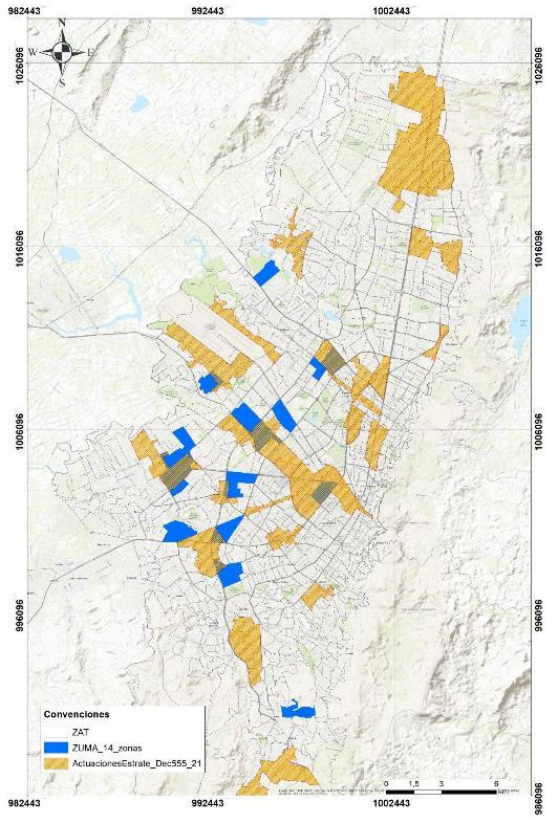
La implementación de las ZUMA se articula con esfuerzos y planes de mediano y largo plazo que fortalecerán su sostenibilidad en el tiempo, por lo que se consolidan como fuentes de financiación en el marco de desarrollo de las ZUMA. A continuación, se exponen los principales:

6.4.1. Plan de Ordenamiento Territorial

En primer lugar, la implementación de esta estrategia de intervención territorial está establecida como uno de los lineamientos del POT, definido en el Artículo 120 del Decreto 555 de 2021.

Asimismo, de acuerdo con el Parágrafo 1 del Artículo 120 del Decreto 555 de 2021, se especifica que *"sus acciones integrales, proyectos, instrumentos y mecanismos de planificación, gestión y financiamiento podrán articularse con las actuaciones estratégicas definidas en este Plan"*. Por lo que dicha articulación también podrá robustecer la implementación de las ZUMA y su sostenibilidad en el tiempo. A continuación, se evidencia un análisis espacial de las Actuaciones Estratégicas (AE) propuestas por el POT, respecto a las 14 ZUMA priorizadas.

Figura 84. AE del POT en relación con las 14 zonas priorizadas de ZUMA.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 26. Relación de AE con las ZUMA.

No.	Nombre ZUMA	Actuación Estratégica
1	ZUMA Bosa-Apogeo	Sevillana (comparte límite)
2	ZUMA Engativá-Las Ferias	Ferias (comparte área parcial) y Calle 72 (comparte límite)
3	ZUMA Engativá-Quiantas de Santa Barbara	N/A
4	ZUMA Fontibón-Centro	Distrito Aeroportuario-Fontibón (área parcial)
5	ZUMA Fontibón-Sauzalito	Montevideo (comparte límite)
6	ZUMA Fontibón-Zona Industrial	Montevideo (área total)
7	ZUMA Fontibón-Hayuelos	Eje Tintal (comparte límite)

No.	Nombre ZUMA	Actuación Estratégica
8	ZUMA Kennedy-Carvajal	Sevillana (área parcial)
9	ZUMA Kennedy-Nueva Marsella	Metro Kennedy (área parcial)
10	ZUMA Kennedy-Patio Bonito	Porvenir (área parcial)
11	ZUMA Kennedy-Corabastos	Chucua la Vaca (área total)
12	ZUMA Puente Aranda-Estación Central	Zona Industrial (área parcial) y Pieza Reencuentro (área parcial)
13	ZUMA Tunjuelito-Ciudad Tunal	Sevillana (área parcial)
14	ZUMA Usme-Betania	N/A

Fuente: Elaboración propia.

Como se evidencia, en el mapa anterior, 12 de las 14 ZUMA comparten área o límites con las AE propuestas en el POT. Esto implica una articulación con dichas actuaciones y su implementación.

Adicionalmente, como se observa en la **Tabla 26**, la implementación de las ZUMA se podrá articular con otros proyectos o estrategias que se articulan en el POT como el Sistema del Cuidado, los barrios vitales, corredores verdes y las Áreas de Integración Multimodal, entre otras.

6.4.2. Plan Aire 2030

Como instrumento de descontaminación del aire para la ciudad al año 2030, en liderazgo de la Secretaría Distrital de Ambiente, y con la participación de los sectores públicos, sectores privados, academia, organizaciones sociales y ciudadanos no organizados, se definieron 45 proyectos para la gestión integral de calidad del aire, divididos en 21 para la reducción de emisiones de sectores productivos aportantes y los 24 restantes para el fortalecimiento a la información de calidad del aire, gobernanza, articulación regional, entre otros. Lo anterior aportará a la reducción del 23% y 17% de las emisiones de PM2.5 y PM10 para así lograr el cumplimiento a 2030 de las concentraciones de PM2.5 (15 ug/m3) y PM10 (30 ug/m3) para la ciudad de Bogotá.

Como parte de los 21 proyectos orientados a la reducción de las emisiones se encuentra el proyecto denominado “La calidad del aire como determinante ambiental en el ordenamiento territorial”, el cual se define como la misma ZUMA, áreas determinadas del territorio donde se concentran acciones de mitigación de emisiones de contaminantes atmosféricos, al mismo tiempo que se disminuye la vulnerabilidad de las personas frente a la calidad.

Este proyecto a su vez se relaciona con cada uno de los 44 proyectos restantes del Plan Aire 2030, inicialmente la articulación con proyectos al sector transporte, sector infraestructura, sector industria, comercio e institucional y también con los proyectos transversales que fortalece con información, modelación y gobernanza el proyecto 21.

6.4.3. Plan de Acción Climática

La SDA formuló su PAC como un instrumento ambicioso que establece las herramientas y los mecanismos necesarios para que Bogotá D.C. enfrente la crisis climática, se consolide como una ciudad carbono neutral y resiliente a los efectos del cambio climático y se mejore el bienestar social y las calidades de vida de su población, en el marco de la justicia climática. Define una reducción del 15% de las emisiones de GEI en la ciudad a 2024, 50% a 2030 y alcanzar la carbono-neutralidad a 2050.

Dentro de éste la acción de mitigación "5. Desarrollo Orientado al Transporte", busca promover e incentivar acciones de urbanismo y movilidad sostenible para la ciudadanía, a través de medios de transporte bajos en carbono, que permitan sumar esfuerzos para la mitigación del cambio climático en el sector de transporte en Bogotá. Dentro de estas acciones se propone explícitamente el establecimiento de zonas de bajas o cero emisiones en articulación con los instrumentos de planificación territorial, que incentiven el uso de medios de transporte que generen cero emisiones directas de GEI. Ante lo cual las ZUMA darían cumplimiento.

6.4.4. Plan Maestro de Movilidad

Es un instrumento de planeación de superior jerarquía, en el cual se establece la hoja de ruta para la implementación de las estrategias, programas y proyectos contemplados para la consolidación del nuevo sistema de movilidad multimodal y sostenible en la ciudad región de Bogotá en los siguientes 12 años, y hacia la consolidación de una movilidad Limpia, Segura, Inteligente, Asequible y Accesible, en articulación con el Plan de Ordenamiento Territorial.

Con el nuevo Plan Maestro de Movilidad, que se denominará "Plan de Movilidad Sostenible y Segura", se cambiará el paradigma de la movilidad y el transporte que ha tenido la ciudad en los últimos 20 años. Este Plan incorpora de forma diferenciada las estrategias y medios de transporte, priorizando al peatón y la movilidad activa, la optimización del Sistema Integrado de Transporte Público y su infraestructura de soporte, y la estructuración de la red de carga en sus diferentes escalas, así como la implementación de tecnologías de eficiencia energética hacia la reducción del uso del vehículo particular, la siniestralidad y la emisión de gases contaminantes. Esto, mediante herramientas de innovación tecnológica que permitan la regulación, control y acceso a la información, y el adecuado seguimiento y evaluación.

Actualmente, se está realizando el proceso de revisión y actualización en concordancia con el nuevo POT. En éste se incluirá la estrategia de ZUMA, en particular las acciones a implementar por parte del sector movilidad.

6.4.5. Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

La SDM, siguiendo lo estipulado en el Acuerdo 732 de 2018 y el Acuerdo 790 de 2020, se encuentra en proceso de formular la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023-2040. Esta Política busca consolidar la movilidad motorizada de cero emisiones como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en la ciudad - región.

Dentro de la Política, las ZUMA se contemplan como un instrumento que incentivará la circulación de vehículos más limpios y hará parte de las acciones que se articularán dentro del objetivo específico de la Política, “Desarrollar y promover incentivos y desincentivos económicos y no económicos en toda la cadena de valor”.

7. Glosario

Accesibilidad[40]**:** Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados en esos ambientes.

Actuaciones estratégicas[41]**:** Son intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. Su planeación, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad. Además, las actuaciones estratégicas son un instrumento de planeación de segundo nivel en el marco del presente Plan.

Áreas de integración multimodal[42]**:** Son ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.

Área fuente[43]**:** Es una determinada zona o región, urbana suburbana o rural, que, por albergar múltiples fuentes fijas de emisión, es considerada como un área especialmente generadora de sustancias contaminantes del aire.

Barrios vitales[44]**:** Estrategia de intervención de la estructura funcional y del cuidado en sectores delimitados de la ciudad, en la que convergen decisiones administrativas en materia de planeación y movilidad urbana para realizar intervenciones integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas en el marco de acciones coordinadas con la ciudadanía para mejorar la calidad del aire y generar vitalidad en los barrios de Bogotá; aportando a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder en la proximidad.

[40] Anexo 2. Glosario del Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*.
[41] Artículo 478. Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*.
[42] Artículo 161. Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*.
[43] Decreto 1076 de 2015 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector ambiente y desarrollo sostenible"*.
[44] Artículo 118. Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*.

Ciencia ciudadana[45]**:** Desarrollo democrático y participativo de la ciencia por parte de la ciudadanía, generando y construyendo colaborativamente preguntas, observaciones, experimentaciones, monitoreos e investigaciones de diferentes fenómenos del interés particular o colectivo. En la temática de calidad del aire, la ciencia ciudadana se vale de observaciones y monitoreos con diferentes protocolos, tecnologías y sensores, especialmente de bajo costo, llevados a cabo de forma independiente por la ciudadanía o con actores del gobierno u otros sectores, y tiene como objetivos aumentar el nivel crítico, argumentativo y propositivo de la ciudadanía; generar y contrastar nuevas evidencias sobre el tema indagado; incrementar el valor socioambiental de las bases de datos ya existentes o nuevas; aumentar la comprensión sobre el origen, los fenómenos y las consecuencias de la problemática; fomentar la participación ciudadana; generar empoderamiento y capacidad de respuesta de la ciudadanía frente al desarrollo y el cumplimiento de políticas, normas y planes correspondientes.

Cobertura vegetal[46]**:** Malla verde urbana por excelencia que proporciona hábitat, alimento, oxígeno y sombre; mejora la salud física y mental de las personas; y actúa como filtro natural en torno a los diversos contaminantes urbanos y como barrera frente al ruido y el material particulado proveniente de fuentes fijas, móviles y suelos desprotegidos, entre otros.

Contaminantes criterio[47]**:** Son contaminantes comunes y perjudiciales para la salud y el bienestar de los seres humanos. Los contaminantes criterio son: Material particulado menor a 10 micras (PM10), material particulado menor a 2,5 micras (PM2.5), ozono (O_3), dióxido de nitrógeno (NO_2), monóxido de carbono (CO) y dióxido de azufre (SO_2).

Corredores de transporte público de alta capacidad[48]**:** Corredores atendidos por sistemas de transporte de alta capacidad, que tienen la posibilidad de atender altos flujos de pasajeros bajo elevados estándares de eficiencia, de alcance urbano y/o regional, deberán contar con franjas funcionales e infraestructura segregada para su uso exclusivo. Incluyen la red férrea urbana y regional, las líneas BRT y otros sistemas de alta capacidad de transporte que operen en la ciudad.

Corredores de transporte público de baja capacidad[49]**:** Corredores cuya función es permitir la accesibilidad e integración de los usuarios de las áreas urbana y rural con los corredores de alta y media capacidad de la red de Transporte Público.

Corredores de transporte público de media capacidad[50]**:** Corredores atendidos por sistemas que tienen la posibilidad de transportar flujos de pasajeros bajo elevados estándares de eficiencia y que pueden contar con franjas funcionales e infraestructura segregada y/o preferencial. Se concretan con los corredores de baja capacidad

[45] Adaptación de Gabrys, J.; Pritchard, H.; Barratt, B. (2016). Just good enough data: Figuring data citizenships through air pollution sensing and data stories. Big Data & Society, 1-14. Cavalier, D.; Kennedy, E. B., eds. (2016). The Rightful Place of Science: Citizen Science. Tempe, AZ: Consortium for Science, Policy & Outcomes.
[46] Jardín Botánico de Bogotá (2020). Manual de coberturas vegetales de Bogotá D. C. Bogotá, Colombia.
[47] CONPES 3943 de 2018, *"Política para el mejoramiento de la calidad del aire"*.
[48] Anexo 2. Glosario del Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*.
[49] Ídem.
[50] Ídem.

garantizando la conectividad con la red de transporte público y la red de infraestructura peatonal.

Descarbonización de la movilidad[51]**:** Estrategias que se desarrollan mediante incentivos para el uso e implementación de diferentes modos de transporte que utilicen energías o tecnología limpias, así como la oferta de transporte público.

Equipamientos[52]**:** Espacios públicos y privados, instalaciones, construcciones temporales o edificaciones donde se prestan los diferentes servicios sociales direccionados y articulados con los diferentes sectores y niveles de gobierno, con enfoque de género, diferencial y poblacional.

Escala media[53]**:** Las mediciones en esta categoría pueden representar las condiciones en un área específica al interior de una ciudad. Escala de 100 metros a 0.5 kilómetros.

Escala vecindario[54]**:** Las mediciones en esta categoría pueden representar las condiciones en un área específica al interior de un área urbana. Escala de 0.5 a 3 kilómetros.

Espacio público para la movilidad[55]**:** Es el conjunto de vías que permiten la conectividad física y digital de cada uno de los modos de transporte que circulan por el área urbana y rural del Distrito Capital. Está conformado por las calles y los corredores por donde se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, y la carga. En el espacio público para la movilidad tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad. Las intervenciones que se realicen deben embellecer el entorno, mejorar la calidad del paisaje y generar sentido de pertenencia. Está conformado por: 1) red de infraestructura peatonal, 2) la red de ciclo-infraestructura y 3) la red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales.

Equipamientos[56]**:** Espacios públicos y privados, instalaciones, construcciones temporales o edificaciones donde se prestan los diferentes servicios sociales direccionados y articulados con los diferentes sectores y niveles de gobierno, con enfoque de género, diferencial y poblacional.

Franja de circulación peatonal[57]**:** Corresponde a las áreas continúas destinada exclusivamente para el desplazamiento o la permanencia de las personas y el acceso a los sistemas de transporte público, incorporando elementos para la circulación segura de personas con movilidad reducida.

---

[51] Ídem.
[52] Ídem.
[53] MAVDT (2010). Protocolo para el seguimiento y monitoreo de la calidad del aire. Manual de diseño de sistemas de vigilancia de la calidad del aire. Bogotá, Colombia.
[54] Ídem.
[55] Artículo 92. Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".*
[57] Ídem.
[57] Ídem.

Fresado estabilizado[58]**:** Reciclaje de asfalto de vías intervenidas, raspado y granulado con adición de emulsión asfáltica y materiales pétreos, para generar fresado estabilizado, así como bases y/o subbases granulares con inclusión de material de fresado para: mejorar las condiciones mecánicas de la estructura de pavimento, reducir costos de intervención, minimizar la generación de desechos de construcción y contribuir con el cuidado del medio ambiente.

Fuentes no convencionales de energía renovable (FNCER)[59]**:** Son aquellos recursos de energía renovable disponibles a nivel mundial que son ambientalmente sostenibles, pero que en el país no son empleadas o son utilizadas de manera marginal y no se comercializan ampliamente. Se consideran FNCER la biomasa, los pequeños aprovechamientos hidroeléctricos, la eólica, la geotérmica, la solar y los mares. Otras fuentes podrán ser consideradas como FNCER según lo determine la Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME).

Fuente fija[60]**:** Es la fuente de emisión situada en un lugar determinado e inamovible, aun cuando la descarga de contaminantes se produzca en forma dispersa.

Fuente móvil: Es la fuente de emisión que, por razón de su uso o propósito, es susceptible de desplazarse[61]. Para efectos prácticos son fuentes móviles todos los medios de transporte motorizados.

Fuente móvil terrestre[62]**:** Es el vehículo o máquina que cuenta con un motor de combustión interna y que, por razón de su uso o propósito, es apta para desplazarse sobre el suelo.

Gobernanza del aire: Conjunto de procesos, mecanismos, políticas, espacios e instancias que articulan a la ciudadanía y a los demás actores involucrados e interesados con la problemática de la contaminación atmosférica, con el objetivo de discutir, concertar, planificar, implementar, hacer seguimiento o evaluar las acciones destinadas a la mejora de la calidad del aire y a la disminución de sus impactos negativos en la salud y la estructura ecológica, fomentando una gestión descentralizada, colaborativa y complementaria, la cual, se basa en la participación informada, empoderada e incidente de la correspondiente red de actores, incluyendo el ámbito gubernamental y no gubernamental, así como la escala local, distrital, regional o nacional, considerando sus roles, capacidades y responsabilidades diferenciadas.

---

[58] Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial "Portafolio de Productos y Servicios 2021".
[59] Ley 1715 de 2014 del Congreso de la República, *"Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al sistema energético nacional".*
[60] Resolución 909 de 2008 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *"Por la cual se establecen las normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fijas y se dictan otras disposiciones".*
[61] Anexo 1. Definiciones. Resolución 910 de 2008 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *"Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones".*
[62] Anexo 1. Definiciones. Resolución 762 de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *"Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones".*

Inventarios de emisión de contaminantes atmosféricos[63]: Permiten cuantificar las emisiones de una ciudad o región generadas por las diferentes fuentes. Proporcionan información técnica que sirve a la autoridad ambiental para los siguientes propósitos: herramienta de diagnóstico para gestionar la calidad del aire de su jurisdicción, respaldo técnico para la formulación de políticas y estrategias de mitigación, información de entrada para la evaluar la efectividad de acciones a través de modelación de calidad del aire, generación periódica de pronóstico de calidad del aire, entre otros propósitos.

Malla vial de proximidad y del cuidado urbano y rural[64]: Se refiere al conjunto de infraestructuras para la movilidad vial, micromovilidad, redes peatonales y enlaces que garantizan la accesibilidad a las escalas de proximidad.

Material particulado re suspendido[65]: Corresponden a aquel polvo depositado en la vía, que debido al flujo vehicular es elevado y resuspendido al aire. El origen de este material particulado puede tener diferentes fuentes, entre ellas, el desgaste de frenos y llantas de los vehículos, el desgaste propio de la vía, arrastre de polvo desde vías aledañas no pavimentas o construcciones cercanas, inclusive han sido identificas emisiones del exosto de vehículos.

Microescala[66]: Típica de áreas como cañones urbanos y corredores de tráfico donde el público puede estar expuesto a altas concentraciones provenientes de fuentes móviles u otras fuentes puntuales cercanas que bajo ciertas condiciones puntuales produzcan altas concentraciones cerca de la fuente. Responde a estudios puntuales de un grupo de fuentes y receptores específicos y/o estudios epidemiológicos. Las mediciones tomadas a esta escala no deben tomarse como representativas de un área mayor. Escala de 2 a 100 metros.

Movilidad[67]: Práctica social de desplazamiento que conjuga atributos, capacidades y habilidades que se relacionan, condicionan y definen el desplazamiento de personas, animales y cosas, tanto de manera individual como agregada, realizados para satisfacer necesidades y deseos bajo un marco socio espacial, ambiental, económico y cultural que resultan de la interacción con el territorio donde ocurren o se materializan dichos desplazamientos.

Movilidad sostenible[68]: Aquella movilidad que construye, aporta e impacta de manera positiva la generación de capital institucional, cultural, social, natural, humano, entre

[63] Secretaría Distrital de Ambiente, 2020. Inventario de emisiones de Bogotá contaminantes atmosféricos año 2018. https://ambientebogota.gov.co/es/calidad-del-aire.
[64] Anexo 2. Glosario del Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".*
[65] SDA (2020). Inventario de emisiones de Bogotá, Contaminantes Atmosféricos. Bogotá, Colombia.
[66] MAVDT (2010). Protocolo para el seguimiento y monitoreo de la calidad del aire. Manual de diseño de sistemas de vigilancia de la calidad del aire. Bogotá, Colombia.
[67] Adaptación de la Resolución 20203040015885 de 2020 de MinTransporte, *"Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones"*; Pérez-Rodríguez, D. (2019). Hacia una visión integral de la movilidad y su contribución a los objetivos de desarrollo sostenible, aplicado a la denominada "ciudad informal". Universidad Nacional de Colombia.
[68] Adaptación de Pérez-Rodríguez, D. (2019). Hacia una visión integral de la movilidad y su contribución a los objetivos de desarrollo sostenible, aplicado a la denominada "ciudad informal". Universidad Nacional de Colombia; Ley 1964 de 2019, *"por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones".*

otros, con el fin último de aportar al desarrollo de un territorio, siendo capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sociales sin sacrificar otros valores humanos básicos actuales o futuros, soportado en los principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud.

Población vulnerable[69]: Población con enfermedades respiratorias y/o cardiovasculares, mujeres en condición de embarazo, personas mayores de 60 años, y niños y niñas menores de cinco años de edad.

Reverdecimiento[70]: Proceso que busca incrementar en cantidad y diversidad las coberturas vegetales y las superficies blandas y naturales al interior de la ciudad, para obtener mayores beneficios y servicios de la biodiversidad y los ecosistemas.

Red de Urbanismos Tácticos Sociales – RUTAS[71]: Bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital del Hábitat, se promoverá la construcción de espacio público en los territorios priorizados para el mejoramiento integral de barrios con participación ciudadana.

Red de transporte público de pasajeros urbano rural y regional[72]: Corresponde a la infraestructura de corredores para el transporte público: de alta, media y baja capacidad, así como su infraestructura de soporte para la operación, el soporte al acceso y tránsito, los complejos de integración modal CIM, y las áreas de integración Multimodal AIM.

Sistemas de control de emisiones[73]: Conjunto ordenado de equipos, elementos o maquinaria que se utilizan para el desarrollo de acciones destinadas al logro de resultados medibles y verificables de reducción o mejoramiento de las emisiones atmosféricas generadas en un proceso productivo.

Suelos degradados[74]: La degradación de suelos se expresa de diferentes maneras; algunas de estas resultan particularmente preocupantes por el efecto negativo en sus funciones y servicios ecosistémicos. En la actualidad, los procesos de degradación más relevantes son la erosión (pérdida físico-mecánica del suelo por efecto del agua o del viento), el sellamiento de suelos con vocación agropecuaria (suelo ocupado por construcciones urbanas e infraestructura), la contaminación (presencia de residuos peligrosos de tipo sólido, líquido o gaseoso), la pérdida de la materia orgánica, la salinización (presencia de sales en el suelo), la compactación (reducción del espacio poroso del suelo) y la desertificación (degradación de las tierras de zonas áridas, semiáridas y subhúmedas

[69] Resolución 868 de 2021, *"Por medio de la cual se establece el nuevo Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud — IBOCA— para la gestión conjunta del riesgo de deterioro del ambiente y de la salud humana".*
[70] Anexo 2. Glosario del Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".*
[71] Artículo 118. Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".*
[72] Anexo 2. Glosario del Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".*
[73] Resolución 909 de 2008 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *"Por la cual se establecen las normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fijas y se dictan otras disposiciones".*
[74] Política Nacional para la Gestión Ambiental del Suelo (GIAS), *"Convenio interadministrativo Número 25 del 2013 suscrito entre el MADS y la Universidad Nacional".*

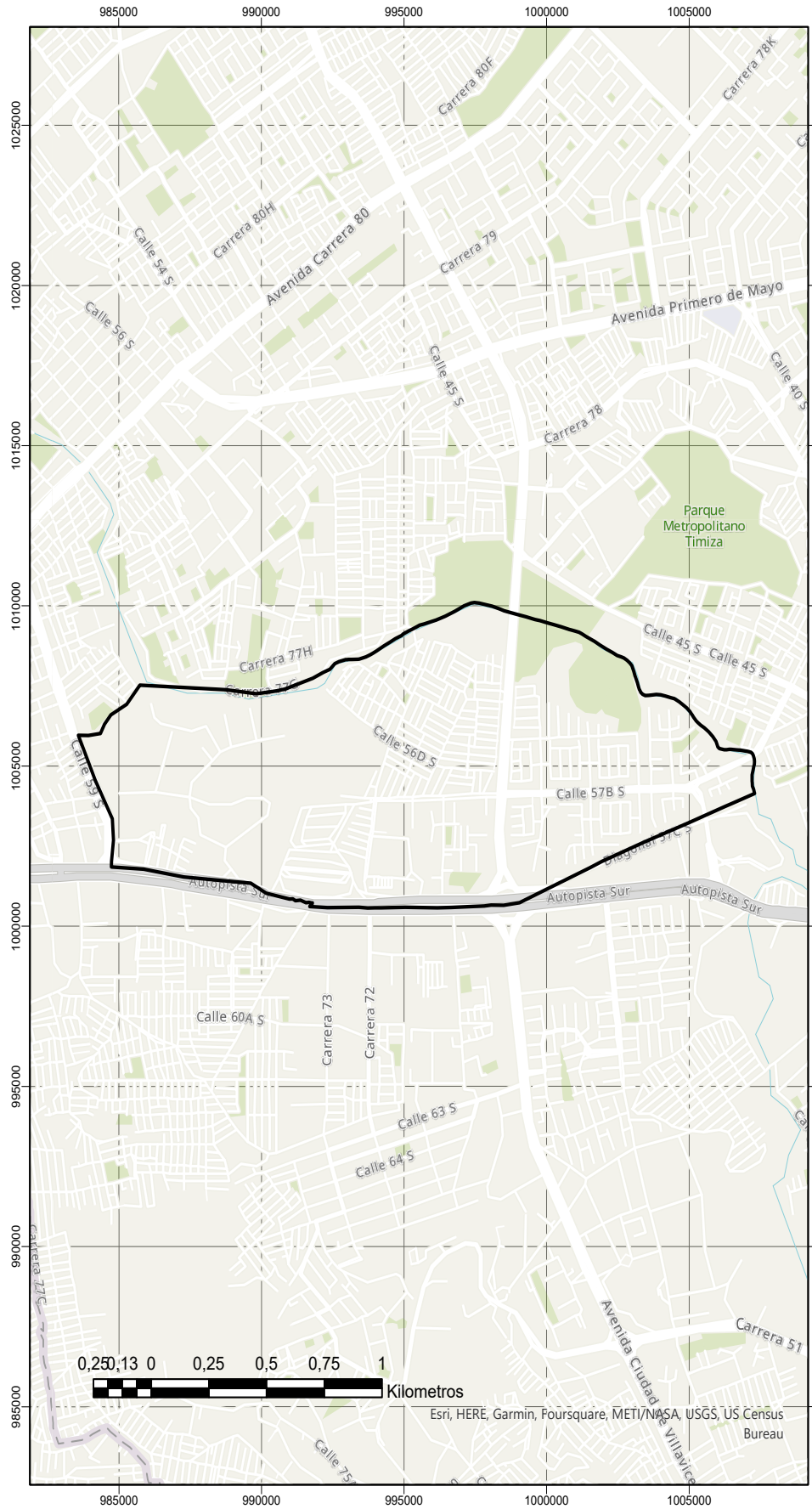
secas); fenómenos que afectan gravemente a las regiones Caribe, Andina y Orinoquia y que comienzan a notarse en la Amazonia y en el litoral Pacífico, particularmente en zonas de acelerada deforestación y de explotación minera y petrolera.

Unidades de Planeamiento Local (UPL)[75]: Es un instrumento de planeación y gestión participativa mediante el cual se concreta el modelo de ocupación territorial a escala local dando solución a problemáticas y potenciando las oportunidades locales. Tiene como objetivo pasar de la planeación general a la gestión local con incidencia en la inversión, la localización y priorización de proyectos de proximidad, para garantizar las condiciones óptimas de accesibilidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y servicios sociales, y acceso a empleo en el marco de lo definido por el modelo de ocupación territorial del Plan de Ordenamiento Territorial y como resultado del proceso de participación de las comunidades.

Zonas de Análisis de Transporte (ZAT)[76]: En el proceso de zonificación de una región urbana, las ZAT son las unidades básicas a las que quedan referidas las actividades de recopilación y análisis de datos para el desarrollo de los modelos básicos de planeación del transporte.

[75] Artículo 490 de Decreto 555 de 2021, *"por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*.
[76] Resolución 2252 de 1999 del Ministerio de Transporte de Colombia, *"Por la cual se establece el Manual y Formatos para determinar las necesidades de movilización de pasajeros para el transporte terrestre colectivo Metropolitano, Distrital y/o Municipal"*.

Zonas Urbanas por un Mejor Aire
ZUMA+
#UnidosPorUnNuevoAire
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ

MAPA DEL POLIGONO DE LA ZUMA BOSA-APOGEO

Ubicacion

Leyenda

ZUMA Bosa Apogeo

Escala:
1:20.000

Fecha:
Septiembre 2023

DECRETO Nº 493
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los numerales 1, 3, 6 y 16 del artículo 38 y el inciso segundo del artículo 55 del Decreto Ley 1421 de 1993; el inciso tercero del artículo 7 de la Ley 9ª de 1989 modificado por el artículo 40 de la Ley 2079 de 2021, el parágrafo del artículo 147 del Decreto Distrital 555 de 2021 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 63 de la Constitución Política de Colombia señala que "*Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables*".

Que el artículo 82 ibidem, establece que: *"Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común".*

Que el artículo 5º de la Ley 9ª de 1989 *"Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones"*, adicionado por los artículos 138 de la Ley 388 de 1997 y 22 de la Ley 2044 de 2020, define el espacio público como *"(...) el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes".*

Que por su parte, el numeral 1.2.4 del artículo 2.2.3.1.5 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, dispone que "*Son también elementos constitutivos del espacio público las áreas y elementos arquitectónicos espaciales y naturales de propiedad privada que por su*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

localización y condiciones ambientales y paisajísticas, sean incorporadas como tales en los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen, tales como cubiertas, fachadas, paramentos, pórticos, antejardines y cerramientos".

Que el artículo 139 de la Ley 1801 de 2016 - Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana define el espacio público como

> *"(...) el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.*
>
> *Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías y aislamientos de las edificaciones, fuentes de agua, humedales, rondas de los cuerpos de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares; las instalaciones o redes de conducción de los servicios públicos básicos; las instalaciones y los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones; las obras de interés público y los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos, paisajísticos y artísticos; los terrenos necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales; los terrenos necesarios de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas, corales y bosques nativos, legalmente protegidos; la zona de seguridad y protección de la vía férrea; las estructuras de transporte masivo y, en general, todas las zonas existentes y debidamente afectadas por el interés colectivo manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo".*

Que el artículo 7º de la Ley 9ª de 1989 modificado por el artículo 40 de la Ley 2079 de 2021, establece la facultad reglamentaria de los alcaldes respecto de la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público así:

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

> "*(...) Los alcaldes municipales y distritales mediante decreto reglamentarán lo concerniente a la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público. Así mismo, podrán entregar a particulares la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes de uso público, utilizando el mecanismo contenido en el Capítulo XVI de la Ley 489 de 1998. Igualmente podrán expedir actos administrativos que permitan la ocupación temporal de dichos bienes, considerando en ambos casos lo dispuesto por el artículo 63 de la Constitución (...)". (Subraya fuera de texto).*

Que el artículo 6 de la Ley 388 de 1997, modificado por el artículo 2 de la Ley 2037 de 2020, dispone que *"El ordenamiento del Territorio Municipal y Distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, identificar las necesidades de espacio público, priorizando los requerimientos de los niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores y personas en condición de discapacidad, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible (...).".*

Que el segundo inciso del artículo 17 de la Ley 1556 de 2012 "*Por la cual se fomenta el territorio nacional como escenario para el rodaje de obras cinematográficas"* determina que *"(...) Las entidades territoriales por intermedio de las gobernaciones o alcaldías municipales y distritales, en desarrollo de principios de supresión de trámites, deberán contar con un permiso unificado que integre todas aquellas autorizaciones o requerimientos necesarios en el caso de la filmación audiovisual en espacios públicos o en bienes de uso público bajo su jurisdicción".*

Que el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, dispone que las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria, entre los que se encuentra el estacionamiento en vía pública.

Que mediante Decreto Distrital 540 de *2018 "Por medio del cual se reglamentan los Distritos Especiales de Mejoramiento y organización Sectorial – DEMOS de que trata el*

artículo 461 *del Decreto Distrital 190 de 2004 – Plan de Ordenamiento Territorial"*, se reglamentaron los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS como instrumento de iniciativa privada, que promueve acciones complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en áreas delimitadas de la ciudad. Estos tienen por finalidad el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de los espacios públicos respectivos.

Que mediante el Decreto Distrital 552 de 2018 se adoptó el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital – MRAEEP, el cual tiene por objetivos: (i) concretar los lineamientos de aprovechamiento económico del espacio público en Bogotá; (ii) definir y clasificar las diferentes modalidades de aprovechamiento económico del espacio público y los instrumentos para su administración; (iii) establecer las actividades, temporalidad e instrumentos para acceder al aprovechamiento económico; (iv) identificar las competencias de las entidades administradoras y gestoras del espacio público y; (v) establecer los lineamientos orientadores para el cálculo de la retribución económica del espacio público en el Distrito Capital.

Que mediante Decreto Distrital 200 de 2019 *"Por el cual se reglamentan los numerales* 5, 6, 7, 8, 9, 10 *y* 11 *del artículo 270 del Decreto Distrital 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C, y se dictan otras disposiciones"*, se dictaron disposiciones respecto al usos de los antejardines en ejes comerciales y de servicios; como elementos constitutivos construidos del espacio público arquitectónicos espaciales y naturales de propiedad privada y parte integral del perfil vial y que por consiguiente, conforman el espacio público.

Que el artículo 13 del Acuerdo Distrital 812 de 2021 *"Por el cual se establecen los lineamientos para la formulación, implementación y evaluación de una política pública de los vendedores informales y se dictan otras disposiciones"*, establece que la Administración Distrital tiene a su cargo la articulación de la política pública distrital de administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público con la de los vendedores informales, para lo cual le corresponde modificar y reglamentar el actual Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público adoptado mediante el Decreto Distrital

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

552 de 2018, a fin de incorporar el aprovechamiento económico del espacio público por parte de los vendedores informales tanto en la infraestructura actual de espacio público como en aquella que pueda generarse a futuro.

Que conforme a lo anterior, la presente reglamentación, en cumplimiento del citado Acuerdo 812 de 2021, incluye y define la actividad de ventas informales para su aprovechamiento económico, la cual se dará bajo las condiciones que defina la Política Pública Distrital de Vendedores Informales que está en formulación por parte de las entidades competentes, la cual establecerá los canales de participación para los vendedores informales a fin de dar cumplimiento a lo reglado en el Acuerdo Distrital 812 de 2021 y determinará la ordenación y planificación de los usos y ocupación del espacio público, con el objetivo de conciliar el derecho colectivo al espacio público con los derechos individuales y la protección de la economía formal, así como en el protocolo de aprovechamiento económico del espacio público correspondiente a esta actividad que se emita conforme a lo dispuesto en la citada Política y lo dispuesto en el presente decreto.

Que mediante Decreto Distrital 070 de 2022 "*Por medio del cual se adopta la estrategia de revitalización del espacio público "Bogotá a Cielo Abierto 2.0", y se reglamentan las actividades de aprovechamiento económico del espacio púbico en el Distrito Capital asociadas a dicha estrategia*", se adoptó la Estrategia *"Bogotá a Cielo Abierto 2.0"*, para la revitalización y sostenibilidad del espacio público, a partir de acciones coordinadas del Distrito Capital con la ciudadanía, el sector económico y productivo, a fin de generar espacios de encuentro y permanencia y pacificación del tráfico, en sectores con especial interés en la prestación de servicios sociales, turísticos o comerciales, y que permita la promoción del desarrollo económico, en el marco del aprovechamiento económico del espacio público.

Que por medio del Decreto Distrital 555 de 2021 se adoptó la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., el cual establece en su artículo 147 que la Administración Distrital expedirá o modificará la reglamentación específica del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, así:

"El marco regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público desarrollará como mínimo los siguientes aspectos:

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

1.Finalidades

a. Prevenir la ocupación indebida del espacio público.

b. Corregir las externalidades negativas que se generan por el aprovechamiento económico del espacio público cuando se realizan sin contar con el respectivo contrato o acto administrativo por parte de la entidad competente.

c. Generar retribuciones que contribuyan al mantenimiento y sostenibilidad del espacio público.

d. Definir la temporalidad de las actividades con o sin motivación económica en el espacio público.

e. Dictar las disposiciones aplicables a las actividades temporales con o sin motivación económica que se desarrollen en el espacio público.

f. Garantizar la integridad, uso común y libre acceso del espacio público cuando se realicen actividades de aprovechamiento económico.

g. Generar conciencia en la ciudadanía del respeto al espacio público y de su no utilización con fines de explotación económica sin el respectivo contrato o acto administrativo expedido por parte de la entidad competente.

h. Definir y clasificar las diferentes modalidades de aprovechamiento económico del espacio público e instrumentos para su administración en el Distrito Capital de Bogotá.

2.Contenido mínimo

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

a. La determinación y delimitación del espacio público, los elementos o mobiliarios que lo conforman, lo constituyen o lo componen con capacidad para ser objeto de aprovechamiento económico.

b. Las actividades económicas lícitas temporales con o sin motivación económica que se permitirán en el espacio público.

c. Los tipos de aprovechamiento económico.

d. La definición y clasificación de los administradores del espacio público y los titulares de las autorizaciones o permisos para el aprovechamiento económico.

e. La forma de cálculo o metodología para determinar el valor de la retribución por aprovechamiento económico y demás aspectos necesarios para su aplicación.

f. Las condiciones y los procedimientos a los cuales deben sujetarse los interesados en acceder a las autorizaciones de actividades con motivación económica en el espacio público.

g. Las personas que retribuirán o pagarán cuando desarrollen actividades lícitas con motivación económica temporal.

h. El Sistema Único para el monitoreo, seguimiento y control del aprovechamiento económico de la Infraestructura Pública y los elementos que la componen o conforman.

i. La gestión, administración y gerencia de los recursos dinerarios producto del aprovechamiento económico. Posterior a la adopción de este plan se modificará el Decreto Distrital 777 de 2019(...)"

Que en ese sentido, para efectos de la presente reglamentación se toma en cuenta lo dispuesto por el artículo 90 ibidem, que define los componentes del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro indicando que *"Está constituido por áreas destinadas al*

uso, goce y disfrute colectivo localizados en suelo urbano y rural cuyo propósito es el recorrido, el esparcimiento, la inclusión, el encuentro social, la recreación, el deporte, la cultura, la contemplación y el contacto con la naturaleza, que permiten garantizar una circulación y recorridos seguros, autónomos y confortables. Está conformado por franjas de circulación peatonal, franjas de paisajismo y calidad urbana, parques, plazas, plazoletas, elementos complementarios y elementos privados afectos al uso público (...)".

Que a su turno, el numeral 1° del artículo 92 ídem, señala que el Sistema de Movilidad se organiza a través de diferentes componentes entre ellos el Espacio Público para la Movilidad, el cual *"Es el conjunto de vías que permiten la conectividad física y digital de cada uno de los modos de transporte que circulan por el área urbana y rural del Distrito capital. Está conformado por las calles y los corredores por donde se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, y la carga. En el espacio público para la movilidad tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad. Las intervenciones que se realicen deben embellecer el entorno, mejorar la calidad del paisaje y generar sentido de pertenencia (...)".*

Que el artículo 118 del citado Decreto Distrital 555 de 2021 define las estrategias para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, construcción y la adecuación de espacios públicos, por lo cual se regulan estas actividades en el presente acto administrativo. El numeral 3 de la referida norma señala:

> *"**Bogotá a Cielo Abierto**. Bajo el liderazgo de la Secretaría de Desarrollo Económico y el DADEP, se promoverá la recuperación de espacio público vehicular para su uso peatonal y comercial, en el marco del aprovechamiento económico del espacio público y de las acciones coordinadas con la ciudadanía el sector económico y productivo, con el fin de pacificar el tráfico, mejorar la calidad del aire y del uso del espacio público en los territorios con especial atractividad comercial y turística, que promueven el posicionamiento de Bogotá como destino, promueven su desarrollo económico y singularizan los barrios de Bogotá".*

Que al efecto, el artículo 146 del Plan de Ordenamiento Territorial señala:

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

"Las entidades del Distrito Capital a cuyo cargo estén los elementos constitutivos y complementarios del espacio público, podrán contratar o convenir con particulares la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico de las zonas de uso público, incluidas las zonas de estacionamientos, el equipamiento colectivo que hacen parte integrante de las cesiones obligatorias gratuitas al Distrito capital, los elementos complementarios o mobiliarios que lo conforman, constituyen o componen que estén ubicados en las Estructuras Ecológica Principal, Funcional y del Cuidado, Socioeconómica y Cultural y la Integradora de Patrimonios, ajustándose a la reglamentación del Gobierno Nacional y al Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público – MRAEEP".

Que conforme al parágrafo 1° del artículo 146 ídem *"Todo aprovechamiento económico en el espacio público es temporal y deberá contar con la respectiva aprobación que determinará los horarios, el mobiliario urbano, los compromisos y responsabilidades, así como los correspondientes permisos sanitarios. La aprobación es de carácter general y no concede derechos particulares y concretos sobre el espacio público. Deberá ser autorizada por la entidad distrital que administra el respectivo espacio público, mediante formato establecido para tal efecto".*

Que el numeral 5 del artículo 161 del Decreto Distrital 555 de 2021 define la Red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte así:

"(...) Son estacionamientos fuera de vía que facilitan y estimulan los viajes multimodales de carácter urbano y regional, mediante conexiones con el sistema de transporte público y otros modos sostenibles. La infraestructura de los estacionamientos de conexión al sistema de transporte debe integrarse fisicamente con la infraestructura de soporte del transporte público o ubicarse próxima a ésta. Además, debe brindar espacios de estacionamiento para vehículos de micromovilidad y determinar zonas para el despliegue de infraestructura y espacios para la operación de servicios públicos y privados de micromovilidad. En el marco de la política de gestión de la demanda definida por la Secretaría Distrital de Movilidad, esta entidad

podrá vincular a esta red estacionamientos de grandes superficies comerciales de la ciudad".

Que el artículo 224 ibidem, relativo a la multifuncionalidad y aprovechamiento de las infraestructuras de servicios públicos, señala que sobre esta infraestructura se pueden presentar tanto explotación económica como aprovechamiento económico. En efecto, la mencionada disposición establece que *"Las redes, ductos, cárcamos, canalizaciones, postes y demás componentes para la prestación de los servicios públicos y las TIC que se localicen en el espacio público hacen parte de las infraestructuras de la estructura funcional y del cuidado y pueden ser objeto de explotación y aprovechamiento económico del espacio público. Sus condiciones de uso y cobro serán definidas por la administración distrital en la reglamentación del marco regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público (...)".*

Que el parágrafo del mismo artículo 224 ídem, determina que las empresas prestadoras de los Servicios Públicos Domiciliarios y las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones-TIC, podrán hacer uso de ductos, cárcamos y canalizaciones a cargo de la administración distrital, cuyas condiciones técnicas y económicas, se definirán en los convenios o acuerdos que se suscriban con las entidades administradoras del espacio público y su aprovechamiento económico; con el fin de garantizar el despliegue de infraestructuras de energía y de telecomunicaciones de uso neutro de tecnología de fibra óptica, similares o superiores, para ofrecer servicios de conectividad o capacidad a todos los operadores de telecomunicaciones que lo demanden.

Que conforme a lo anterior, y de acuerdo con lo definido en el Plan de Ordenamiento Territorial las entidades administradoras del espacio público podrán suscribir los acuerdos o contratos respectivos para la explotación económica de las infraestructuras de la estructura funcional y del cuidado para la prestación de los servicios públicos y las TIC que se localicen en el espacio público, lo cual se enmarca dentro de las acciones de administración de cada uno de los elementos del espacio público donde se localicen.

Que a su vez, el artículo 548 del Decreto Distrital 555 de 2021, define la retribución por aprovechamiento económico en espacio público como:

"(...) un instrumento de financiación que garantiza la sostenibilidad física de los elementos que constituyen el espacio público, a través de la obtención de recursos para la gestión del suelo, la construcción, el mantenimiento, la dotación, la adecuación y la sostenibilidad del espacio público y los elementos o mobiliarios que lo conforman, constituyen o componen.

La retribución producto del aprovechamiento económico de espacio público podrá ser en dinero o en especie y se deberá invertir en la construcción, el mejoramiento, el mantenimiento o la sostenibilidad del espacio público objeto de aprovechamiento económico. (...)"

Que el inciso 4º del citado artículo 548 ibidem, determina que *"Las entidades del Distrito Capital a cuyo cargo estén los elementos constitutivos del espacio público, podrán contratar o convenir con particulares la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico de las zonas de uso público, incluidas las zonas de estacionamientos y el equipamiento colectivo que hacen parte integrante de las cesiones obligatorias gratuitas al Distrito capital, ajustándose a los mecanismos legales definidos por el Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público – MRAEEP (...)".*

Que por su parte, el artículo 549 del Decreto Distrital 555 de 2021 define la retribución por explotación económica de la infraestructura pública como *"un instrumento de financiación que permite la explotación económica de las infraestructuras públicas, los elementos y bienes que la componen o conforman a través de servicios conexos y los usos del suelo permitidos en estas áreas en el marco del presente plan. Los recursos provenientes o resultantes de este instrumento se orientarán a financiar la gestión del suelo, la construcción, la operación, el mantenimiento, la adecuación, la dotación, la administración y la sostenibilidad física de dicha infraestructura pública de acuerdo con lo dispuesto en el presente plan (...)".*

Que en el marco normativo previamente citado, en particular lo definido en la Ley 2079 de 2021, el Acuerdo 812 de 2021 y el Decreto Distrital 555 de 2021, corresponde a la Administración Distrital reglamentar, tanto la administración, como el aprovechamiento

económico de los elementos constitutivos y complementarios del espacio público; para lo cual, se definen para su administración, las entidades a cargo de dichos elementos de acuerdo con su misión, funciones y la naturaleza y funcionalidad de cada elemento, y su aprovechamiento económico, para promover su destinación al uso goce y disfrute de la ciudadanía, teniendo en cuenta el acceso universal y la igualdad de oportunidades.

Que el presente acto administrativo en materia de administración de los elementos de espacio público, se aplica sin perjuicio de lo dispuesto en otras reglamentaciones que se expidan sobre el particular, las cuales se aplicarán de acuerdo con las temáticas y competencias de las respectivas entidades.

Que la Comisión Intersectorial del Espacio Público - CIEP - en el marco de sus funciones relacionadas con la coordinación y articulación de la política de espacio público con énfasis en su sostenibilidad y de su función de coordinar la implementación de los instrumentos y procedimientos de la política distrital para la administración y aprovechamiento económico del espacio público vigente, en su sesión del 29 de marzo de 2023 revisó y aprobó por diez (10) votos a favor, la presente reglamentación.

Que conforme a las competencias y normativa nacional y distrital antes citada, es procedente reglamentar la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en Bogotá D.C.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I
Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. ***Objeto.*** El presente decreto tiene por objeto reglamentar la administración y el

aprovechamiento económico del espacio público, así como prevenir su ocupación indebida, con el propósito de garantizar su integridad, y asegurar su uso, disfrute y beneficio por parte de la ciudadanía, en consonancia con los principios de acceso universal y la igualdad de oportunidades, a través de:

1.1. La administración de los elementos constitutivos y complementarios del espacio público, de acuerdo con su funcionalidad y en concordancia con la misión de las respectivas entidades distritales.

1.2. El marco regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital.

Artículo 2. ***Ámbito de aplicación.*** Las disposiciones del presente decreto aplican tanto en suelo urbano como rural del Distrito Capital. Asimismo, serán aplicables a las entidades de nivel central y descentralizado que desempeñen y/o concedan autorizaciones para actividades relacionadas con el aprovechamiento económico del espacio público.

Se exceptúan de la aplicación del presente Decreto:

2.1. Las iniciativas de Asociaciones Público-Privadas - APP que involucren su aprovechamiento económico.

2.2. Los contratos de administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público que se hayan celebrado con anterioridad a la expedición del presente Decreto y se encuentren en ejecución.

2.3. Los contratos de concesión.

2.4. Las fuentes de financiación para los sistemas de transporte establecidas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 174 de la Ley 2299 de 2023, y a las demás fuentes de financiación que se establezcan por normas posteriores, que se regirán por la normativa aplicable a cada materia.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

2.5. La entrega en administración de los predios y áreas catalogadas en riesgo no mitigable, las cuales se regirán por las normas vigentes sobre la materia que establezca la Secretaría Distrital de Ambiente.

Artículo 3. ***Definiciones.*** Para efectos de la aplicación del presente decreto y sin perjuicio de las definiciones que se incluyan en otra normativa, se aplicarán las siguientes definiciones:

3.1. **Acto administrativo**. Es el permiso o autorización debidamente motivado expedido por la Entidad Gestora del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, conforme a sus competencias, para permitir la realización de actividades con y sin motivación económica en el espacio público.

3.2. **Aprovechador.** Se refiere a la persona natural o jurídica, de cualquier tipo, autorizada por la entidad gestora del aprovechamiento económico del espacio público, para utilizar elementos del espacio público para actividades con motivación económica, conforme a lo definido en el presente decreto o en los actos que lo modifiquen o complementen.

3.3. **Área susceptible de aprovechamiento económico en el espacio público**. Corresponde al área física y delimitada de un espacio público que puede ser aprovechada económicamente en el Distrito Capital.

3.4. **Estrategia *"Hecho en Bogotá".*** Estrategia que busca crear una nueva forma de comprar y vender local e implementar acciones que propendan por el fortalecimiento de las competencias de las unidades productivas locales para la conexión de mercados y las operaciones de canales de comercialización que beneficien a los emprendimientos de la ciudad.

3.5. **Sostenibilidad del espacio público.** Se refiere a la capacidad de recuperar, mejorar, preservar o conservar las condiciones óptimas del espacio público, basado en instrumentos de gestión y gobernabilidad, y en sus necesidades presentes y futuras, para permitir su accesibilidad, goce, disfrute, uso y aprovechamiento económico, asegurando y velando por el correcto uso y cuidado del espacio público.

Las acciones de recuperación incluyen las técnicas de gestión y administración, así como las actividades orientadas a rehabilitar el espacio para los fines para los cuales fue establecido; el mejoramiento se refiere a la transformación o progreso del espacio público que está en condición precaria o deficiente hacia un mejor estado; y la conservación implica las acciones de protección o cuidado sobre el espacio público, de acuerdo con la gestión de las diferentes actividades de aprovechamiento económico del espacio público, para preservar su estado y evitar que sufra un daño o un peligro.

Capítulo II
De la administración del espacio público

Artículo 4. ***Administración del espacio público.*** Es el ejercicio de la gobernabilidad del espacio público por parte de la Administración Distrital, con el fin de preservarlo como un derecho colectivo y promover el desarrollo sostenible. Con este propósito, se busca la articulación y gestión interinstitucional, la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones y su vinculación en los procesos de transformación de sus comunidades. Además, se reconocen las competencias e intereses de los actores que convergen en la planeación y gestión del ordenamiento del territorio, para lo cual se promueve el correcto funcionamiento de las áreas y la oportuna respuesta a las necesidades de la población.

Parágrafo 1. Las entidades administradoras del espacio público, en el marco de sus competencias, ejercen las funciones establecidas en el artículo 2.2.3.3.2 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, o la norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones aplicables.

Parágrafo 2. Para la administración y el aprovechamiento económico de los elementos constitutivos y complementarios del espacio de uso público, no se requerirá entrega de éstos a las diferentes entidades definidas como administradoras en el presente decreto, salvo lo dispuesto en los numerales 46.7, 46.8 y 46.9 del artículo 46 del presente decreto.

Artículo 5. ***Supervisión, vigilancia y control del espacio público.*** Las autoridades

administrativas y/o con funciones especiales de policía, con competencia en materia de control urbano del espacio público, tendrán a su cargo su vigilancia y control, de acuerdo con la normativa vigente sobre protección de la integridad del espacio público. Las entidades gestoras del aprovechamiento económico del espacio público brindarán la colaboración necesaria para adelantar las acciones de protección de la ocupación indebida del espacio público.

Artículo 6. ***Coordinación de la administración del espacio público.*** La implementación y seguimiento de la administración y gestión del espacio público distrital, serán coordinadas por la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP o la instancia que asuma sus competencias, en el ámbito de sus funciones y conforme a la normativa que las regule. La entidad que ejerza la Secretaría Técnica de la instancia correspondiente, propenderá por la articulación entre las entidades encargadas de administrar el espacio público.

Además de las campañas que adelante el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, en cumplimiento del artículo 4 del Acuerdo Distrital 18 de 1999, las entidades administradoras del espacio público realizarán actividades de promoción de cultura ciudadana y respeto por el espacio público, en relación con los elementos a su cargo. Para lo anterior, podrán coordinar acciones en el marco de la Comisión Intersectorial de Espacio Público – CIEP, o la instancia que asuma sus competencias.

TÍTULO II
MARCO REGULATORIO DEL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO

Capítulo I
Del aprovechamiento económico del espacio público

Artículo 7. ***Aprovechamiento económico del espacio público.*** Es el desarrollo de actividades con motivación económica en los elementos constitutivos y complementarios del espacio público del Distrito Capital, previa autorización de la Entidad Gestora, conforme a la temporalidad prevista en el presente decreto. El aprovechamiento económico del espacio

público debe generar una retribución al Distrito Capital para contribuir a su sostenibilidad.

Las autorizaciones para el desarrollo de actividades con aprovechamiento económico del espacio público deben garantizar la integridad, uso común y libre acceso del espacio público cuando se realicen actividades de aprovechamiento económico, así como velar porque cada elemento del espacio público se utilice para los propósitos que fue destinado o los que le sean compatibles, en consonancia con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial y las normas que lo reglamenten, sin perjuicio de su multifuncionalidad y vitalidad para mejorar la experiencia de cada elemento.

Artículo 8. ***Actividades de aprovechamiento económico permitidas en el espacio público.*** Las siguientes actividades son objeto de aprovechamiento económico en el espacio público:

TIPO DE ACTIVIDAD	DEFINICIÓN
ACTIVIDADES ARTÍSTICAS REGULADAS	Ocupación temporal del espacio público para la realización de prácticas artísticas, cuya actividad principal es crear, recrear o impulsar manifestaciones artísticas, para generan un valor cultural agregado al espacio urbano, realizadas por personas naturales o grupos de hasta 3 personas o la cantidad que defina la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte. Esta actividad incluye artistas que trabajan con elementos de la música, el arte dramático, la literatura, la danza, las artes plásticas, visuales o audiovisuales y actividades interdisciplinarias, e incluye actividades que pueden recibir una retribución económica, sin que medie boletería, derechos de asistencia, ni publicidad. Cuando los artistas hagan uso de elementos para llevar a cabo la práctica artística, estos deberán ser retirados inmediatamente finalizada la labor.
ACTIVIDADES DE CONTEMPLACIÓN, OBSERVACIÓN Y CONSERVACIÓN	Actividades contemplativas dirigidas al disfrute escénico y la salud física y mental, que requieren para su ejercicio equipamientos de mínimo impacto ambiental y paisajístico, tales como senderos para bicicletas o peatonales, miradores, observatorios de aves y mobiliario propio de actividades contemplativas, entre otras. Para el caso del espacio público en la estructura ecológica principal, se deberá contemplar lo señalado en su régimen de usos y en lo dispuesto en su respectivo instrumento de planificación.
ACTIVIDADES DEPORTIVAS	Actividades físicas que implican el desarrollo motriz y/o la competitividad, como carreras, maratones u otro tipo de competencia que se llevan a cabo en vías, escenarios públicos y/o deportivos, entre otros.

TIPO DE ACTIVIDAD	DEFINICIÓN
ACTIVIDADES DE ECOTURISMO	Actividades que se desarrollan en áreas con atractivo natural, buscando la recreación, el esparcimiento y la educación del visitante a través de la observación, el estudio de los valores naturales y de los aspectos culturales relacionados con ellos, incluyendo turismo especializado y dirigido, siguiendo los parámetros establecidos en el numeral 4) del artículo 45 del Decreto 555 de 2021.
ACTIVIDADES DE APROVECHAMIENTO EN BIENES FISCALES	Actividades que se realizan en bienes inmuebles de propiedad de entidades públicas distritales, de acuerdo con los usos permitidos en el Plan de Ordenamiento Territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen y actividades complementarias o compatibles. Puede incluir la realización de actividades solicitadas por comunidades o particulares que involucren participación de personas, de acuerdo con las condiciones del respectivo bien.
ACTIVIDADES RECREATIVAS	Conjunto de actividades dirigidas al esparcimiento, la diversión, la relajación, el encuentro físico y la lúdica, orientadas a satisfacer las necesidades de las distintas poblaciones, tales como festivales, bazares, concursos, manifestaciones artísticas de carácter musical, entre otras. Incluye las actividades realizadas en los programas de ciclovía, conforme a la reglamentación aplicable y de eventos especiales como ciclovía nocturna, en las cuales se adelanta la promoción, recreación, deporte y aprovechamiento del tiempo libre y la práctica de actividad física en general.
AGRICULTURA URBANA Y PERIURBANA AGROECOLÓGICA	Actividades de producción de alimentos en espacios urbanos y periurbanos, que permiten la organización de comunidades aledañas para implementar sistemas agrícolas, mediante prácticas que aprovechan los residuos, optimizan los recursos y no interrumpen las interacciones con los ecosistemas. Estas prácticas utilizan una gama de tecnologías, para generar procesos de apropiación en el uso, goce y disfrute del espacio público, y permiten la producción de alimentos, la gestión ambiental, el uso sostenible de los recursos naturales y la construcción del tejido social, sin una motivación económica. Las actividades de agricultura urbana y periurbana para el presente decreto tienen como unidad de producción agrícola la huerta, que según su organización social puede ser comunitaria, escolar o institucional.
ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD	Alquiler, préstamo o uso compartido a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad ubicados en estaciones o en elementos del espacio público, el cual es permitido por un conjunto de tecnología, recursos, operaciones logísticas y otras actividades conexas o de apoyo a la operación.

TIPO DE ACTIVIDAD	DEFINICIÓN
	Los vehículos de micromovilidad, estaciones y demás recursos físicos podrán ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual según la normativa vigente. Las condiciones del aprovechamiento podrán ser definidas por la entidad gestora para un tipo específico de vehículos de micromovilidad o para conjuntos de estos.
COMERCIALIZACIÓN DE BIENES Y/O SERVICIOS	Actividades de comercialización de bienes y/o servicios para la oferta de productos y servicios relacionados con actividades públicas y/o con finalidad comercial, que pueden llevar a cabo en mobiliario temporal o por fuera de este, de acuerdo con la finalidad del respectivo espacio público.
COMERCIALIZACIÓN DE COMIDA EN VEHÍCULOS	Actividades de comercialización y venta de alimentos preparados en vehículos de comercialización de comida diseñados para tal fin y/o actividades complementarias que se adelantan en mobiliario itinerante, cumpliendo con los requisitos sanitarios que demande la normatividad vigente.
COMERCIO Y SERVICIOS GASTRONÓMICOS EN ANTEJARDINES	Actividades de comercialización de bienes y de servicios asociados al sector gastronómico, de acuerdo con las condiciones definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, cumpliendo con las autorizaciones y/o mobiliario autorizado por las entidades competentes.
ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA	Servicio de estacionamiento prestado en vías del Distrito Capital, como zonas habilitadas por la Administración Distrital a cambio del pago del valor autorizado.
ESTACIONAMIENTO EN ZONAS DE CESIÓN CON USO DE PARQUEADERO	Servicio de estacionamiento de vehículos en zonas o áreas de cesión, con uso de estacionamiento, entregadas a la Administración Distrital en el marco de proyectos urbanísticos. Estas zonas pueden corresponder a estacionamientos públicos de conexión al sistema de transporte; estacionamiento en parques con zonas de parqueadero o; estacionamiento en parqueaderos barriales con uso comunitario, de acuerdo con el inventario que se adopte en el marco de lo dispuesto en el presente decreto.
EVENTOS CON MEDIOS PROMOCIONALES O COMERCIALES TEMPORALES	Conjunto de canales destinados a divulgar, informar o llamar la atención del público en el ejercicio de una actividad comercial, industrial o profesional que no se localicen en mobiliario urbano y no sean perceptibles desde las vías de uso público, diferentes a los definidos para la actividad de publicidad exterior visual prevista en el artículo 2º del Decreto Distrital 959 de 2000 o la norma que lo modifique.

TIPO DE ACTIVIDAD	DEFINICIÓN
EXTENSIÓN COMERCIAL DE ACTIVIDADES GASTRONÓMICAS	Comercialización de bienes y de servicios asociados al sector gastronómico que, desde espacios privados se extienden sobre el espacio público, acorde con los usos del suelo permitidos en el predio desde el que se solicita la extensión.
FILMACIÓN DE OBRAS AUDIOVISUALES	Actividades dirigidas a la realización de trabajos de filmación de obras audiovisuales que incluyan imágenes con o sin sonidos, que impliquen el uso del espacio público y generen restricción o no al derecho colectivo, por cerramiento de vías, ubicación de elementos o vehículos de logística para la grabación, entre otros, bajo los parámetros del Plan de Manejo de Transito - PMT autorizado para tal fin.
INSTALACIÓN DE CAMPAMENTOS DE OBRA Y OCUPACIONES TEMPORALES DE OBRA	Construcciones provisionales en el espacio público para su utilización por parte de un aprovechador que facilite o permita durante un tiempo limitado la construcción de una obra pública o privada.
INSTALACIÓN DE CERRAMIENTOS TEMPORALES DE OBRA	Instalación de elementos de seguridad que delimitan el espacio público en el que las entidades públicas distritales ejecutan obras durante un periodo determinado, y en los que se permite adelantar aprovechamiento económico a través de actividades de publicidad exterior visual y servicios conexos, cumpliendo con las normas específicas para cada actividad.
INSTALACIÓN DE ESTACIONES RADIOELÉCTRICAS	Instalación de elementos para la transmisión de datos mediante ondas radioeléctricas que requieren de uno o más transmisores o receptores en el espacio público, o una combinación de transmisores y receptores, incluyendo las instalaciones accesorias, necesarios para asegurar un servicio de radiocomunicación. Las instalaciones accesorias incluyen, entre otros, elementos radiantes tales como antenas o arreglos de antenas, estructuras de soporte como torres, mástiles o espacios en azoteas, equipos de soporte de energía, equipos de acondicionamiento ambiental y de mimetización necesarios para la prestación del servicio o actividad de telecomunicaciones, cumpliendo con las autorizaciones y permisos aplicables.
MERCADOS CAMPESINOS	Actividades y esquemas de comercialización de bienes y servicios agropecuarios a nivel local caracterizados por presencia y gestión, de manera exclusiva o principal, de productores y organizaciones de agricultura campesina, familiar y comunitaria, con ausencia o mínima intermediación, limitada a algunos productos no disponibles localmente; venta de productos frescos, de temporada y procesados. Estas actividades buscan la promoción de alimentos y productos propios del territorio, de un precio justo para el

TIPO DE ACTIVIDAD	DEFINICIÓN
	productor y para el consumidor; y el fomento de la agricultura limpia o agroecológica.
MERCADOS TEMPORALES O POPULARES	Actividades de comercialización de bienes y servicios que se desarrollan en períodos cortos de tiempo y promueven la competitividad de actividades comerciales de agricultores, floricultores, fruticultores, libreros, anticuarios, ferias gastronómicas o de turismo, joyeros, productores de objetos artísticos, tecnológicos o literarios, mercados campesinos, artesanos.
OCUPACIONES TEMPORALES POR OBRA O EVENTO EN VÍA PÚBLICA	Actividades que, estando relacionadas con la ejecución de un proyecto constructivo de origen privado o eventos, requieren ocupar espacio público, parte de la malla vial para su realización, cierre y/o desvío, en concordancia con el Plan Manejo de Tránsito (PMT) presentado a la entidad correspondiente. Incluye, entre otras el estacionamiento de vehículos de obra para cargue y descargue, estacionamiento de equipos y maquinaria, acopio de materiales, ejecución de obras, entrada y salida de vehículos de obra. No incluye las obras adelantadas, diseñadas y/o ejecutadas por entidades nacionales o distritales, de manera directa o indirecta.
PUBLICIDAD EXTERIOR VISUAL EN MOBILIARIO URBANO	Actividades que utilizan medios masivos de comunicación, permanente o temporal, fijo o móvil, que se destine a llamar la atención del público a través de leyendas o elementos visuales en general, tales como dibujos, fotografías, letreros o cualquier otra forma de imagen que se haga visible desde las vías de uso público, bien sean peatonales, vehiculares, aéreas, terrestres o acuáticas, y cuyo fin sea comercial, cívico, cultural, político, institucional o informativo, contando con el registro otorgado por la autoridad competente. Tales medios pueden ser tableros electrónicos, pasacalles, pendones, colombinas, carteleras, mogadores, globos, y otros similares, acorde con el mobiliario aprobado en la Cartilla de Mobiliario Urbano, o la normativa que la modifique, y los demás que se autoricen en las reglamentaciones específicas, y demás normas que reglamenten la actividad.
RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	Ocupación del espacio público y/o predios fiscales, debidamente autorizados para la prestación del servicio de recarga de vehículos eléctricos, vehículos híbridos enchufables y vehículos eléctricos de micromovilidad, entre otras tipologías que sean eléctricas. Esta actividad se realiza por un conjunto de tecnologías, recursos, operaciones logísticas y otras actividades conexas o de apoyo a la operación.

TIPO DE ACTIVIDAD	DEFINICIÓN
	Las estaciones de recarga y demás recursos físicos pueden ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual, de acuerdo con la normativa vigente.
SERVICIO DE CICLOTALLERES	Servicios de reparación de bicicletas el cual puede ser prestado a través de mobiliario fijo o itinerante.
SERVICIO DE VALET PARKING	Servicio prestado por personas naturales o jurídicas, que reciben vehículos en vía pública y los ubican en un estacionamiento.
SERVICIOS EN ZONAS AMARILLAS	Servicio prestado en zonas habilitadas para el encuentro de taxis que pueden esperar detenidos y en espera de un servicio. Esta actividad puede incluir otras actividades conexas o de apoyo a la operación con o sin mobiliario que brinden servicios complementarios tanto a las personas que presten el servicio de taxis como a pasajeros. El mobiliario y demás recursos físicos pueden ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual, según la normativa vigente.
VENTAS INFORMALES	Actividades de comercialización de bienes y servicios en el espacio público, como medio básico de subsistencia, realizadas por vendedores informales ambulantes, semiestacionarios, estacionarios, periódicos, ocasionales o de temporada, utilizando las capacidades propias de los vendedores, elementos móviles portátiles o el propio cuerpo para transportar las mercancías, en el marco de los programas y/o proyectos que adelante el Instituto para la Economía Social- IPES. La actividad puede incluir la utilización o no de mobiliario urbano, conforme a la definición de las entidades competentes.

Parágrafo 1. La Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial de Espacio Público – CIEP, o la instancia que asuma sus competencias, previa solicitud de las entidades gestoras y con su concepto favorable, podrá mediante resolución motivada, incluir o excluir actividades susceptibles de aprovechamiento económico en espacio público, sus entidades gestoras, y las entidades administradoras de los elementos del espacio público. Se tendrán en cuenta el tipo de actividad, su impacto y los usos permitidos en el espacio público.

Parágrafo 2. Cuando el desarrollo de las actividades de aprovechamiento económico requiera mobiliario urbano, como campamentos de obra, cerramientos, baños públicos, puntos de información, puntos para ventas y demás, se debe dar cumplimiento a lo señalado en la Cartilla de Mobiliario Urbano, y demás disposiciones que la modifiquen, adicionen o

sustituyan, al mobiliario urbano aprobado para proyectos especiales o, al aprobado por la entidad administradora del espacio público, conforme a la normativa vigente.

El mobiliario urbano será administrado por la entidad encargada de su operación y mantenimiento, independientemente del espacio en el que se encuentre localizado.

Parágrafo 3. Cuando las actividades contempladas en el presente artículo, impliquen la utilización, aprovechamiento o afectación a los recursos naturales renovables, los responsables de dichas actividades deberán obtener los permisos, concesiones o autorizaciones de carácter ambiental correspondientes.

Parágrafo 4. La autorización de aprovechamiento económico para actividades de publicidad exterior visual en mobiliario urbano, se emitirá sin perjuicio de los permisos y derechos de registro definidos en la Ley 140 de 1994 y lo dispuesto en el Decreto Distrital 959 de 2000 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

Parágrafo 5. En las áreas de antejardín en que se permita su aprovechamiento económico, no se permite su uso para almacenaje, ni construcciones especializadas, así como ningún tipo de cerramiento fijo o móvil y en ningún caso el mobiliario autorizado podrá obstaculizar el libre tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 5 del artículo 146 del Decreto Distrital 555 de 2021 y las normas que lo desarrollen o complementen.

Parágrafo 6. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP adoptará el inventario de las zonas de cesión con uso de estacionamiento, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto y lo remitirá a las entidades administradoras de cada elemento.

Artículo 9. ***Régimen aplicable a la instalación de estaciones radioeléctricas.*** La retribución económica por la instalación de estaciones radioeléctricas se regirá por lo dispuesto en el Decreto Distrital 083 de 2023 o la norma que lo modifique o sustituya, y las demás normas distritales que regulen la materia, siguiendo las disposiciones allí previstas en relación con el procedimiento, autorización, vigencia y competencias para emitir la autorización,

retribución, recaudo, cobro y demás aspectos relacionados con la actividad de instalación de estaciones radioeléctricas en espacio público.

La entidad administradora del elemento del espacio público en donde se pretenda instalar una estación radioeléctrica, emitirá directamente la autorización correspondiente.

En lo no regulado en el Decreto Distrital 083 de 2023 se aplicará en lo pertinente, lo previsto en el presente decreto.

Artículo 10. ***Construcción y explotación económica de subestaciones eléctricas soterradas y demás componentes para la prestación de los servicios públicos y las TIC.*** La Secretaría Distrital del Hábitat brindará acompañamiento a las gestiones de las empresas de servicios públicos para la suscripción de contratos o convenios que se podrán celebrar entre éstas y las entidades administradoras del espacio público para la construcción y explotación económica de subestaciones eléctricas soterradas y demás componentes para la prestación de los servicios públicos y las TIC, localizadas en el subsuelo de los elementos de espacio público a su cargo.

En los contratos y/o convenios respectivos se establecerán las condiciones, plazos, requisitos, contraprestaciones y demás aspectos que se requieran para su operatividad, de acuerdo con las infraestructuras. Dentro de las contraprestaciones se incluirá la retribución económica por el uso del espacio público.

Capítulo II
Administración del aprovechamiento económico

Artículo 11. ***Administración del aprovechamiento económico.*** La administración del aprovechamiento económico del espacio público es el ejercicio de la gobernabilidad del espacio público por parte de la Administración Distrital para garantizar la adecuada gestión y control de las actividades autorizadas. A través de la administración, se otorga por parte de las entidades administradoras, la disponibilidad del espacio público a las entidades gestoras del aprovechamiento económico para que estas permitan la realización de actividades

temporales con y sin motivación económica en los elementos del espacio público y la obtención de la correspondiente retribución a favor del Distrito Capital.

Artículo 12. ***Entidades Administradoras de elementos del espacio público y actividades con aprovechamiento económico permitidas.*** Estas entidades son responsables de definir la disponibilidad de los espacios públicos a su cargo para la realización de actividades, de acuerdo con las solicitudes presentadas por las entidades gestoras.

Las entidades administradoras están facultadas para adelantar las actividades susceptibles de aprovechamiento económico permitidas en los elementos de espacio público bajo su administración, sin requerir autorización de otra entidad gestora, de conformidad con lo dispuesto en el presente decreto.

A continuación, se relacionan las entidades administradoras y los elementos del espacio público a su cargo:

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
Secretaría Distrital de Ambiente	Áreas protegidas del orden distrital localizadas en suelo urbano	Actividades de contemplación, observación y conservación. Actividades de ecoturismo. Agricultura urbana y periurbana agroecológica, salvo en las reservas distritales de humedal. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas, salvo en las reservas distritales de humedal. Las actividades que se desarrollen deberán estar acorde con lo definido en el Plan de Ordenamiento territorial y lo permitido en los planes de manejo y demás instrumentos de cada elemento de las áreas protegidas, siempre que apliquen y deberán contar con los permisos o autorizaciones correspondientes.
Secretaría Distrital de Movilidad	Bahías de estacionamiento	Estacionamientos en vías públicas. Ocupaciones temporales por obra o evento en vía pública.

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
		Recarga de vehículos eléctricos.
	Zonas de cesión con uso de estacionamiento que hagan parte de la red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte.	Estacionamientos en vías públicas. Ocupaciones temporales por obra o evento en vía pública. Recarga de vehículos eléctricos. Servicios en zonas amarillas.
	Malla vial	Actividades artísticas reguladas Actividades deportivas. Actividades recreativas. Alquiler de vehículos de micromovilidad. Comercialización de bienes y/o Servicios. Estacionamiento en vía pública. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Ocupaciones temporales por obra o evento en vía pública. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres. Servicio de valet parking. Servicios en zonas amarillas.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Alamedas, plazas y plazoletas	Actividades artísticas reguladas. Actividades deportivas. Actividades recreativas. Alquiler de vehículos de micromovilidad. Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas.

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
		Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Separadores Controles ambientales	Agricultura urbana y periurbana agroecológica. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Red de andenes, vías peatonales y pasos peatonales	Actividades artísticas reguladas. Actividades deportivas. Actividades recreativas. Alquiler de vehículos de micromovilidad Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales Extensión comercial de actividades gastronómicas. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Zonas bajas de los puentes vehiculares y peatonales	Actividades artísticas reguladas. Actividades deportivas. Actividades recreativas. Alquiler de vehículos de micromovilidad Comercialización de bienes y/o servicios. Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
		Eventos con medios promocionales o comerciales temporales Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Zonas de estacionamiento en subsuelo y sótanos asociados al sistema de movilidad	Actividades artísticas reguladas. Alquiler de vehículos de micromovilidad Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero. Filmación de obras audiovisuales. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos Servicio de ciclotalleres Servicios en zonas amarillas
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Puentes peatonales Enlaces peatonales Puentes vehiculares	Comercialización de bienes y/o servicios Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Predios remanentes de obra pública constituidos como espacio público, salvo los adquiridos para proyectos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público	Actividades artísticas reguladas Actividades deportivas. Actividades recreativas. Alquiler de vehículos de micromovilidad. Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales Extensión comercial de actividades gastronómicas. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos.

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
		Servicio de ciclotalleres. Servicio de valet parking.
Instituto de Desarrollo Urbano - IDU	Predios recibidos como obligaciones urbanísticas de carácter general para malla vial arterial.	Actividades artísticas reguladas Actividades deportivas. Actividades recreativas. Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres.
TRANSMILENIO S.A.	Infraestructura de transporte e infraestructura de soporte a la red de transporte de pasajeros asociada al funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público, con excepción del componente férreo.	Actividades artísticas reguladas Comercialización de bienes y/o servicios. Estacionamiento en vía pública. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales Filmación de obras audiovisuales. Instalación de cerramientos temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres.
Empresa Metro de Bogotá S.A.	Infraestructura de transporte e infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros asociada al funcionamiento del Sistema Metro de Bogotá, identificada en la cartografía que adopte la Empresa Metro.	
Instituto Distrital de las Artes -IDARTES	Bienes fiscales	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Filmación de obras audiovisuales.

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC	Bienes fiscales Bienes muebles de interés cultural en espacio público	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Filmación de obras audiovisuales.
Fundación Gilberto Alzate Avendaño - FUGA	Plaza permanente La Milla, identificada conforme al plano adoptado en el presente Decreto.	Actividades artísticas reguladas. Actividades deportivas. Actividades recreativas. Comercialización de bienes y/o servicios. Comercialización de comida en vehículos. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales Extensión comercial de actividades gastronómicas. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD	Parques de la Red Estructurante Parques de la Red de Proximidad	Actividades artísticas reguladas. Actividades deportivas. Actividades recreativas. Agricultura urbana y periurbana agroecológica. Comercialización de bienes y/o servicios. Comercialización de comida en vehículos. Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Extensión comercial de actividades gastronómicas. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Servicio de ciclotalleres.

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
	Áreas Complementarias para la Conservación: Parques contemplativos y de la red estructurante que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal en suelo urbano. Áreas Complementarias para la Conservación - Parques de Borde: Parque de borde de Cerro Seco.	Actividades artísticas reguladas. Actividades de contemplación, observación y conservación. Actividades de ecoturismo. Actividades deportivas. Actividades recreativas. Comercialización de bienes y/o servicios. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Instalación de estaciones radioeléctricas. Las actividades que se desarrollen deberán estar acorde con lo permitido en los planes de manejo y demás instrumentos de cada elemento de las áreas protegidas, siempre que apliquen. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Instituto para la Economía Social – IPES	Plazas de mercado Puntos de encuentro	Actividades artísticas reguladas Actividades recreativas. Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas. Mercados campesinos. Mercados temporales o populares. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP	Bienes fiscales del nivel central	Actividades artísticas reguladas Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Agricultura urbana y periurbana agroecológica Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas.
	Salones comunales ubicados en espacio público	Actividades artísticas reguladas. Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Filmación de obras audiovisuales.

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO
		Instalación de estaciones radioeléctricas.
Alcaldías Locales	Espacios públicos locales de conformidad con el inventario establecido por el DADEP, en cumplimiento del Acuerdo 9 de 1997 del Concejo de Bogotá o la norma que lo modifique, que incluye las zonas verdes menores de 400 m2 definidas en el Decreto 555 de 2021 y las zonas de cesión con uso de estacionamiento de carácter barrial con uso comunitario.	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero de carácter barrial con uso comunitario. Las demás permitidas de acuerdo con los espacios asignados.

Parágrafo 1. Las entidades administradoras podrán determinar las demás actividades que se puedan desarrollar en los elementos a su cargo conforme a lo dispuesto en el presente decreto, de acuerdo con sus competencias.

Parágrafo 2. TRANSMILENIO S.A., continuará otorgando las autorizaciones, permisos y contratos de explotación colateral que se puedan efectuar sobre las áreas y espacios susceptibles de explotación económica de conformidad con su naturaleza jurídica, según las condiciones establecidas por esta entidad distrital, o aquella que la modifique, sustituya o complemente, en cumplimiento de lo previsto por el Acuerdo 4 de 1999 del Concejo de Bogotá, o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

Parágrafo 3. La empresa Metro de Bogotá S.A., otorgará las autorizaciones, permisos y contratos de explotación colateral que se puedan efectuar sobre las áreas y espacios susceptibles de explotación económica de acuerdo con su naturaleza jurídica y bajo las condiciones que establezca esta entidad, o aquella que la modifique, sustituya o complemente, en cumplimiento de lo previsto por el Acuerdo Distrital 642 de 2016 del Concejo de Bogotá, y sus estatutos.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Artículo 13. ***Disposiciones complementarias para realización de actividades con aprovechamiento económico.*** Además del cumplimiento de las disposiciones sobre los espacios en los cuales se pueden llevar a cabo las actividades permitidas en el presente decreto, se establecen las siguientes condiciones para su adecuada ejecución:

13.1. Las entidades administradoras del espacio público, previa solicitud de la entidad correspondiente, podrán entregar mediante acto administrativo a otras entidades administradoras del espacio público, los elementos del espacio público a su cargo para que la entidad que recibe el elemento correspondiente, adelante y/o autorice la realización de los proyectos a su cargo y en caso de ser pertinente, suscriba los respectivos instrumentos de aprovechamiento económico. Al finalizar la autorización, el espacio público regresará a la administración de la entidad otorgante inicial. En este caso, la retribución que se perciba se destinará igualmente al espacio público objeto de administración o a otro que determine la entidad otorgante inicial, conforme a lo previsto en el presente Capítulo VI del presente decreto.

13.2. El Instituto de Patrimonio Cultural – IDPC - podrá asumir la administración del espacio público donde se localice un bien mueble de interés cultural, bajo planes específicos de manejo y gestión, de acuerdo con el estudio técnico que se presente ante la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP, o la instancia correspondiente, para su aprobación, mediante resolución motivada. En este caso, el IDPC podrá disponer de estos espacios para el aprovechamiento económico y determinará el porcentaje del recaudo por retribución económica del espacio público para la rehabilitación, conservación y mantenimiento del espacio objeto de aprovechamiento y de los bienes muebles de interés cultural allí localizados, para que la entidad gestora lo incluya en el acto que autorice las actividades.

13.3. Se podrán suscribir contratos de explotación económica, sobre los predios remanentes de obra pública constituidos como espacio público, de acuerdo con las funciones de las entidades competentes en el marco de lo dispuesto en el artículo 549 del Decreto Distrital 555 de 2021.

13.4. Los bienes inmuebles que sean intervenidos durante la construcción de la infraestructura de transporte público necesarios para el funcionamiento del metro de Bogotá, y que no estén directamente relacionados con la operación, explotación y mantenimiento de la infraestructura propia del proyecto, serán entregados a la empresa Metro de Bogotá S.A., para su administración y control. Durante este período, la entidad ejercerá su administración temporal. Una vez finalizada la intervención de la zona o finalizada la etapa constructiva del proyecto, los bienes serán devueltos a la correspondiente entidad administradora de esos espacios públicos.

Artículo 14. ***Actividades temporales sin motivación económica permitidas en el espacio público.*** Las actividades institucionales, de servicio a la ciudadanía y de promoción de actividades culturales, cívicas, institucionales y similares que no generan recursos por su desarrollo en el espacio público, estarán limitadas en el tiempo, no tendrán carácter permanente, ni generarán derechos adquiridos. Dichas actividades podrán desarrollarse en todos los elementos del espacio público donde esté permitido el desarrollo de las actividades con motivación económica, de acuerdo con las normas aplicables a cada uno de esos elementos y no serán objeto de retribución económica.

Las entidades responsables gestionarán directamente ante las entidades administradoras del aprovechamiento económico del espacio público los espacios correspondientes. Las autorizaciones para la realización de actividades o eventos temporales de ocupación del espacio público sin motivación económica, se expedirán teniendo en cuenta, al menos, las siguientes condiciones:

14.1. Proyecto de manejo que incluya las especificaciones del evento, la mitigación de impactos, los horarios, el mobiliario urbano, los compromisos y responsabilidades, así como los permisos sanitarios y demás que apliquen a la actividad, conforme con la normativa vigente.

14.2. Amparos, coberturas y demás requisitos que apliquen de acuerdo con la normativa vigente.

14.3. Definición de la duración de las actividades, acorde con los análisis que realice, producto de las solicitudes que se presenten en el marco de lo definido en el presente decreto.

Parágrafo. Las entidades administradoras del aprovechamiento económico del espacio público establecerán los procedimientos para analizar la disponibilidad de los espacios destinados al desarrollo de actividades sin motivación económica, pudiendo aplicar las mismas condiciones y plazos que se definan en los protocolos correspondientes para la realización de actividades con motivación económica.

Artículo 15. ***Lineamientos para el desarrollo de actividades con y sin motivación económica.*** Las actividades con y sin motivación económica que se permitan en el espacio público deberán garantizar que este cumpla con su función principal y esté disponible para el uso común y libre acceso de la ciudadanía.

Las actividades distintas a las obras autorizadas con cerramientos temporales, adelantadas por las entidades públicas o por terceros, deberán adelantarse sin generar cerramientos que obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, salvo que cuenten con la respectiva autorización de la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con los criterios de diseño para el sistema de espacio público peatonal y para el encuentro establecidos en el artículo 122 del Decreto Distrital 555 de 2021 y las normas que lo desarrollen.

Parágrafo. Las actividades con y sin motivación económica que se autoricen en el espacio público deberán garantizar su cuidado y protección y deberán mantenerse en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes de la autorización.

Artículo 16. ***Protección de la integridad del espacio público.*** Las actividades de aprovechamiento económico permitidas en el espacio público son aquellas expresamente contempladas en el presente decreto, o en cualquier acto que lo modifique o adicione, así como las que la entidad administradora haya definido como permitidas y que cuenten con la autorización correspondiente de la entidad gestora del aprovechamiento económico del espacio público. Las actividades que no cumplan con estos requisitos se considerarán una ocupación indebida del espacio público. En tales casos, las autoridades competentes deberán

proceder a garantizar la protección de la integridad del espacio público y su destinación al uso común, de acuerdo con lo establecido en los artículos 92 y 140 de la Ley 1801 de 2016 - Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, corregidos por los artículos 8 y 11 del Decreto Nacional 555 de 2017, respectivamente, o la norma que la modifique, complemente o sustituya y las actividades ilícitas.

Capítulo III
Gestión del Aprovechamiento Económico del Espacio Público

Artículo 17. ***Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público.*** Las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público son las encargadas de emitir las autorizaciones para el desarrollo de actividades con y sin aprovechamiento económico en el espacio público, de acuerdo con su misión y funciones, así:

ENTIDAD GESTORA	ACTIVIDADES
Secretaría Distrital de Ambiente	Actividades de ecoturismo. Actividades de contemplación, observación y conservación.
Jardín Botánico de Bogotá	Agricultura urbana y periurbana agroecológica.
Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	Actividades artísticas reguladas.
Instituto Distrital de las Artes – IDARTES	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Actividades artísticas reguladas. Filmación de obras audiovisuales.
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD	Actividades recreativas Actividades deportivas. Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Comercialización de bienes y/o servicios. Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero en la red de parques. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Fundación Gilberto Alzate Avendaño - FUGA	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.

ENTIDAD GESTORA	ACTIVIDADES
Secretaría Distrital de Movilidad	Alquiler de vehículos de micromovilidad. Estacionamiento en vía pública. Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero en la red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte. Ocupaciones temporales por obra o evento en vía pública. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres. Servicio de valet parking. Servicios en zonas amarillas.
Instituto de Desarrollo Urbano – IDU	Comercio y servicios gastronómicos en antejardines. Comercialización de bienes y/o servicios. Instalación de campamentos de obra y ocupaciones temporales de obra. Zonas de estacionamiento en subsuelo.
TRANSMILENIO S.A.	Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. La Empresa será entidad gestora de las anteriores actividades en la infraestructura de transporte y de soporte a su cargo. La Empresa será entidad gestora de las actividades de aprovechamiento y de servicios conexos y complementarios, que se desarrollen en infraestructura de transporte y de soporte a cargo de TRANSMILENIO S.A.
Empresa Metro de Bogotá S.A.	Comercialización de bienes y/o servicios. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Instalación de cerramientos temporales de obra. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. La Empresa será entidad gestora de las anteriores actividades en la infraestructura de transporte y de soporte a su cargo. La Empresa será entidad gestora de las actividades de aprovechamiento y de servicios conexos y complementarios, que se desarrollen en infraestructura de transporte y de soporte a cargo de la Empresa Metro de Bogotá S.A.

ENTIDAD GESTORA	ACTIVIDADES
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales. Actividades de aprovechamiento Económico en espacios delimitados para DEMOS. Comercialización de comida en vehículos Extensión comercial de actividades gastronómicas Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	Comercialización de comida en vehículos. Extensión comercial de actividades gastronómicas. Mercados campesinos
Instituto para la Economía Social - IPES	Comercialización de bienes y/o servicios. Mercados temporales o populares. Ventas informales.
Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal - IDPAC	Actividades de aprovechamiento en bienes fiscales y de carácter comunitario en salones comunales. Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueadero de carácter barrial con uso comunitario, que no hagan parte de la red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte.
Alcaldías Locales	Estacionamiento en zonas de cesión con uso de parqueaderos barriales. Actividades autorizadas de aprovechamiento económico en espacios públicos reglamentados en los respectivos Acuerdos Locales derivados del Acuerdo 9 de 1997 del Concejo de Bogotá.

Parágrafo 1. Las entidades gestoras podrán realizar y autorizar las actividades susceptibles de aprovechamiento económico reguladas en el presente decreto, previa definición de la disponibilidad del espacio público por parte de la Entidad Administradora del Aprovechamiento Económico del Espacio Público competente.

Parágrafo 2. Las entidades administradoras de los elementos del espacio público serán gestoras de la actividad de eventos con medios promocionales o comerciales temporales, en cada uno de los elementos de espacio público a su cargo. Las entidades gestoras de aprovechamiento económico podrán igualmente, autorizar la actividad de eventos con medios promocionales o comerciales temporales conjuntamente con las demás actividades que se permitan en cada elemento del espacio público. El Departamento Administrativo de

la Defensoría del Espacio Público DADEP, adoptará el protocolo de esta actividad dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto. En tanto este se adopta, su autorización corresponderá a las entidades administradoras y/o gestoras de acuerdo con los procedimientos y fórmulas que cada una establezca.

Parágrafo 3. El Instituto Distrital de las Artes – IDARTES, será la única entidad gestora de la actividad de Filmación de Obras Audiovisuales. La Comisión Fílmica de Bogotá continuará funcionando de acuerdo con su normativa vigente, en lo que resulte pertinente con el presente decreto y continuará, a través del Permiso Unificado de Filmaciones Audiovisuales - PUFA velando por la sostenibilidad del espacio público a través de procesos de monitoreo, seguimiento y control, establecidos en el Protocolo de aprovechamiento económico respectivo. El PUFA se aplicará de acuerdo con lo previsto en el Decreto Distrital 794 de 2018, o la norma que lo modifique o sustituya, en concordancia con el artículo 17 de la Ley 1556 de 2012.

Parágrafo 4. La autorización para la ocupación temporal del espacio público con la actividad de agricultura urbana y periurbana agroecológica, requerirá la viabilidad ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente, cuando se adelante en elementos de la Estructura Ecológica Principal y la viabilidad técnica, agrícola y social estará a cargo del Jardín Botánico de Bogotá - José Celestino Mutis en todos los casos.

Parágrafo 5. Para la intervención en predios declarados como suelo de protección por riesgo por condiciones de amenaza alta y/o alto riesgo no mitigable, se deben aplicar las recomendaciones de los conceptos técnicos que emita el Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER, en los que se soporte dicha declaratoria como suelo de protección, para el desarrollo la actividad de agricultura urbana y periurbana agroecológica, con el fin de realizar las intervenciones teniendo en cuenta el respectivo análisis de impacto y su mitigación.

Parágrafo 6. La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico será gestora de la estrategia *"Hecho en Bogotá"*, dentro de la actividad de Mercados Temporales. Para el desarrollo de esta estrategia, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico solicitará a las entidades

administradoras del respectivo espacio público, la disponibilidad correspondiente para llevar a cabo la actividad.

Parágrafo 7. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, adoptará el protocolo de la actividad de Publicidad exterior visual en mobiliario urbano, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto. En tanto se adopta este protocolo, las entidades gestoras de la actividad, aplicarán la siguiente fórmula, sin perjuicio de las autorizaciones y registro que deba emitir la Secretaría Distrital de Ambiente como autoridad ambiental competente, conforme al marco normativo aplicable:

VAPEV = $23.937* m2

VAPEV valor de aprovechamiento de publicidad exterior visual.

El valor contenido en el presente artículo se deberá indexar con el IPC vigente al momento de instalar la publicidad.

Artículo 18. ***Funciones de las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público.*** Son funciones de las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público:

18.1. Solicitar a las Entidades Administradoras del Espacio Público, la disponibilidad del espacio público que se pretende utilizar para realizar las actividades de aprovechamiento económico.

18.2. Recibir las solicitudes de aprovechamiento económico por parte de aprovechadores y adelantar el trámite de acuerdo con el protocolo establecido para tal fin.

18.3. Realizar el seguimiento a las autorizaciones expedidas.

18.4. Expedir o suscribir los instrumentos que autoricen el aprovechamiento del espacio público, de acuerdo con sus competencias.

18.5. Realizar el cobro por el aprovechamiento económico del espacio público, según el protocolo de aprovechamiento económico respectivo

18.6. Contribuir a que se garantice la destinación principal del espacio público por parte de la ciudadanía, sin que se impida su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito, impartiendo las órdenes e instrucciones que corresponda al autorizado.

18.7. Adelantar los trámites necesarios para la declaratoria de incumplimiento del instrumento de autorización, la pérdida de fuerza ejecutoria de la autorización y/o permiso y la solicitud de restitución del espacio público, cuando sea necesario.

18.8. Comunicar a las autoridades competentes de la vigilancia y control del espacio público de la expedición y terminación de las autorizaciones de aprovechamiento económico del espacio público.

18.9. Definir la temporalidad de las autorizaciones de aprovechamiento económico del espacio público dentro de los límites contemplados en el presente decreto y lo regulado en los respectivos protocolos.

18.10. Expedir el protocolo de aprovechamiento económico del espacio público para las actividades que gestiona.

18.11. Presentar los informes que les sean requeridos por la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP- o la instancia que haga sus veces.

Artículo 19. ***Protocolos de aprovechamiento económico.*** El Protocolo de aprovechamiento económico es el documento o acto administrativo expedido por las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico, en el cual se establecen los criterios, garantías, procedimientos, condiciones, fórmulas de retribución y duración, entre otros aspectos, aplicables a las autorizaciones de aprovechamiento económico, según cada una de las actividades en los distintos elementos y componentes del espacio público.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, dentro del marco de sus competencias, adoptarán y/o modificarán, mediante acto administrativo motivado, los respectivos protocolos de aprovechamiento económico, incluyendo la fórmula de retribución por el aprovechamiento económico del espacio público.

Los protocolos serán presentados ante la Comisión Intersectorial de Espacio Público o la instancia que haga sus veces, para que emita concepto previo a su adopción o modificación.

Únicamente se autorizarán actividades con motivación económica cuando se haya adoptado el respectivo protocolo o su modificación.

Parágrafo 1. Cuando en los protocolos respectivos se incluyan condiciones especiales para algún elemento del espacio público administrado por otra entidad, se deberá contar con el aval de la entidad administradora del respectivo elemento.

Parágrafo 2. Los protocolos deberán definir las reglas y condiciones para el establecimiento de las garantías y coberturas aplicables para la autorización y ejercicio de la actividad permitida, en concordancia con la Ley 1480 de 2011 *"Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones"* y demás disposiciones legales aplicables.

Parágrafo 3. Los protocolos de las actividades de comercialización de comida en vehículos y extensión comercial de actividades gastronómicas serán adoptados conjuntamente por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP. Estos protocolos incorporarán las condiciones y estrategias definidas en el artículo 118 del Decreto Distrital 555 de 2021 sobre "*Bogotá a Cielo Abierto"* para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, construcción y la adecuación de espacios públicos.

Capítulo IV
Temporalidad y autorizaciones para actividades con aprovechamiento económico

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Artículo 20. ***Temporalidad.*** Las actividades con o sin motivación económica en el espacio público están sujetas a una temporalidad definida, no tienen vocación de permanencia ni generan derechos adquiridos. Estas actividades deben cesar cuando acaezca el plazo o condición para su otorgamiento, desaparezcan los supuestos de hecho que dieron lugar a la autorización o cuando quede ejecutoriado el acto administrativo que declare incumplimiento del aprovechador, de las condiciones generales y especiales establecidas en los instrumentos.

Todo aprovechamiento económico deberá contar con la aprobación de la entidad gestora, en cumplimiento de lo dispuesto en el presente Decreto y, los permisos sanitarios, ambientales, urbanísticos y demás que resulten aplicables.

La temporalidad de la actividad será indicada en los instrumentos que asignen el espacio público para su aprovechamiento económico. Se podrán otorgar los siguientes plazos:

20.1. Entre un (1) día y un (1) año.

20.2. Mientras dure la ejecución de obras cuando la actividad se autorice con cerramientos temporales de obra, campamentos o edificaciones temporales para actividades complementarias.

20.3. Hasta cuando la administración distrital requiera el espacio público para desarrollos de mitigación o prevención de riesgo, de carácter institucional o de beneficio general.

Los protocolos respectivos podrán determinar, con base en los estudios previos pertinentes, los eventos en los cuales el aprovechamiento económico puede exceder la temporalidad definida en el presente artículo.

La temporalidad de la actividad de instalación de estaciones radioeléctricas se regirá por lo establecido en el Decreto Distrital 083 de 2023 o la norma que lo modifique o sustituya.

Parágrafo 1. En el respectivo instrumento se deberá precisar expresamente que el interesado en realizar las actividades de aprovechamiento económico del espacio público asumirá el riesgo de su interrupción por alguno de los eventos señalados en el presente artículo.

Parágrafo 2. Cuando el elemento del espacio público cuente con una autorización para aprovechamiento económico y sea requerido para desarrollar actividades de carácter institucional o de beneficio general, la entidad deberá informar al aprovechador por lo menos con un (1) mes de anticipación.

Artículo 21. ***Requisitos para el desarrollo de actividades con motivación económica.*** Para el desarrollo de actividades con motivación económica en el espacio público se deben cumplir, como mínimo, las siguientes condiciones:

21.1. Las actividades en los espacios públicos deberán contar con el respectivo proyecto de manejo que incluya las especificaciones y condiciones para el desarrollo de la actividad, las medidas de mitigación de impactos que deberán adoptarse, horarios, mobiliario urbano, compromisos, obligaciones y responsabilidades, así como los correspondientes permisos ambientales, culturales y/o sanitarios, según las normas aplicables.

21.2. Para el desarrollo de actividades con motivación económica se deberá obtener el respectivo permiso de la Entidad Gestora del Espacio Público competente. La Entidad Gestora determinará la exigencia o no de garantías aplicables, de acuerdo con lo establecido en los respectivos protocolos.

21.3. Las actividades con motivación económica tienen una duración limitada en el tiempo y por tanto, no son continuas ni permanentes. Las autorizaciones o permisos para actividades temporales con y sin motivación económica se otorgarán por el período que determine la Entidad Gestora del Espacio Público en el respectivo instrumento para el aprovechamiento económico del espacio público, conforme con lo definido en el presente decreto y en el respectivo protocolo.

21.4. Cuando el aprovechamiento económico implique afectación en vía pública, deberá contar con un Plan de Manejo de Tránsito - PMT, que incluya señalización y desvíos, previamente aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad. Esta condición no aplica cuando las vías sean exclusivamente de uso peatonal.

Artículo 22. ***Presentación de solicitudes para autorización de actividades con motivación económica.*** Los interesados en desarrollar actividades con motivación económica en los espacios públicos definidos en el presente decreto, o los actos que lo modifiquen o complementen, deberán presentar una solicitud ante la entidad gestora competente, cumpliendo además de los requisitos establecidos en los respectivos protocolos, las siguientes condiciones:

22.1. Solicitud escrita del proponente o grupo de interesados para el desarrollo de las actividades permitidas con motivación económica.

22.2. Copia del documento de identificación o documento que acredite la representación legal del/los solicitantes, según corresponda.

22.3. Registro fotográfico del espacio público que se solicita para el desarrollo de las actividades con motivación económica.

22.4. Delimitación del espacio solicitado para aprovechamiento económico. Se representará en un plano o ficha que mostrará las áreas del espacio público destinadas a su uso, goce y disfrute colectivo y las áreas que pueden ser objeto de aprovechamiento económico y que no afectan el destino urbanístico asignado al correspondiente espacio público. La delimitación deberá ser validada por la entidad administradora. En el protocolo de cada actividad se determinará la forma específica de presentar la delimitación gráfica del espacio solicitado.

Parágrafo 1. Cada entidad regulará en el protocolo correspondiente, los requisitos adicionales para las solicitudes de autorización de actividades con motivación económica y el procedimiento aplicable para su revisión y corrección en caso que aplique.

Parágrafo 2. Cuando el desarrollo de la actividad económica contemple el cierre parcial o total de vías, señalización, desvíos, pacificación u otras intervenciones que modifiquen los flujos de tráfico, se deberá incluir el Plan de Manejo de Tránsito – PMT, para trámite ante la Secretaría Distrital de Movilidad. En ningún caso se podrán iniciar las actividades o labores

sin cumplir con este requisito.

Parágrafo 3. Cualquier persona o entidad del Distrito Capital podrá proponer espacios públicos para que la entidad gestora correspondiente evalúe la viabilidad de localizar actividades con motivación económica y de considerarlos viable defina las condiciones para su uso, conforme a los protocolos correspondientes.

Capítulo V
De la autorización de espacios para el aprovechamiento económico y la realización de actividades con motivación económica

Artículo 23. ***Trámite para la autorización de actividades con motivación económica.*** Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, la entidad gestora solicitará a la entidad administradora que determine la existencia de disponibilidad del espacio público solicitado, validando que la actividad propuesta no interfiera con este.

En caso que la naturaleza de la actividad lo requiera, la entidad administradora podrá realizar visita técnica para validar las condiciones integrales de los espacios públicos objeto de estudio. La visita tendrá por finalidad verificar que el espacio público a utilizar, puede mantener el cumplimiento del uso y función urbanística para los que está destinado, cuando se realice la actividad de aprovechamiento económico. El resultado de la visita será informado a la entidad gestora para que dé trámite a la solicitud, cuando aplique.

Si la entidad gestora considera viable la solicitud, emitirá dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la respuesta dada por la entidad administradora, prorrogables hasta por quince (15) días hábiles más, conforme con lo establecido en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011, el correspondiente instrumento que autoriza el ejercicio de la actividad, incluyendo la representación gráfica de la ubicación de las actividades que se autorizan. En esta representación gráfica se verificará que la actividad no interfiera con otras actividades permitidas en el mismo espacio y que el espacio puede seguir siendo usado por la ciudadanía.

Si de la visita realizada se determina la inviabilidad de desarrollar las actividades con

aprovechamiento económico solicitadas, la entidad gestora denegará la solicitud respectiva mediante acto administrativo, donde se informará al solicitante las razones de dicha decisión.

Los actos administrativos de autorización serán publicados en la página web de la entidad gestora.

Parágrafo 1. El rechazo de la solicitud no impide que el interesado pueda volver a presentarla cumpliendo con los requisitos establecidos en el presente decreto y las normas que lo modifiquen o complementen.

Parágrafo 2. En caso de recibir pluralidad de solicitudes sobre un mismo espacio público, la entidad gestora realizará la respectiva evaluación teniendo en cuenta su orden de recepción.

Parágrafo 3. Cuando el espacio público se encuentre localizado en Bienes de Interés Cultural o Sectores de Interés Urbanístico, la entidad gestora remitirá la solicitud a la entidad que declaró los valores patrimoniales, para que desde el marco de sus competencias defina, si es el caso, el tipo de permisos y/o autorizaciones adicionales que deba emitir, bajo los procedimientos y términos establecidos para ese tipo de intervenciones.

Parágrafo 4. Cuando la administración y gestión del aprovechamiento económico concurran en la misma entidad, no se requerirá la solicitud de disponibilidad a que hace referencia el presente artículo.

Artículo 24. ***Horarios de actividades económicas en el espacio público.*** Los horarios de las actividades económicas en el espacio público serán determinados expresamente por las Entidades Gestoras del Espacio Público, de acuerdo con la actividad a desarrollar y el tipo de espacio público a ser ocupado. Estos horarios serán establecidos de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos protocolos y en las autorizaciones correspondientes.

Artículo 25. ***Autorización para varios espacios públicos.*** Cuando la solicitud de autorización para el desarrollo de actividades con motivación económica se presente para varios elementos del espacio público administrados por diferentes entidades, las entidades gestoras coordinarán sus actuaciones para resolver las solicitudes.

Capítulo VI
Retribución por aprovechamiento económico del espacio público

Artículo 26. ***Retribución por aprovechamiento económico del espacio público.*** La retribución por el aprovechamiento económico del espacio público corresponde a la contraprestación económica, en dinero, en especie o mixta, que tiene derecho a percibir el Distrito Capital por permitir la utilización o explotación temporal de un elemento del espacio público con fines económicos, acorde con lo dispuesto en el artículo 548 del Decreto Distrital 555 de 2021.

En todo caso, para todas las actividades que impliquen aprovechamiento económico del espacio público, deberá pactarse como mínimo el 70% de la retribución económica en dinero y el porcentaje restante podrá pactarse en especie. La retribución en especie sólo podrá destinarse al costo de las acciones que estén relacionadas con la generación y/o sostenibilidad del espacio público.

Artículo 27. ***Recaudo de la retribución por aprovechamiento económico del espacio público.*** El pago en dinero de la retribución económica por aprovechamiento económico del espacio público que corresponda a autorizaciones e instrumentos que expidan las entidades del Sector Central de la Administración Distrital, deberá realizarse de forma anticipada en las cuentas o mediante los mecanismos que establezca para tal fin la Dirección Distrital de Tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda o la dependencia que haga sus veces.

La Secretaría Distrital de Hacienda definirá los procedimientos para el recaudo de los recursos e inversiones en el espacio público de las entidades del Sector Central de la Administración y los asignará de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 555 de 2021 y en el presente decreto o los actos que los modifiquen.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Tratándose de la retribución económica en dinero por las autorizaciones e instrumentos que expidan las entidades descentralizadas del Distrito Capital, ésta será recaudada directamente por cada entidad y los recursos se invertirán, de acuerdo con lo definido en el Decreto Distrital 555 de 2021 y lo dispuesto en el presente decreto o los actos que los modifiquen.

Cuando la entidad gestora que emita la autorización sea del Sector Central de la Administración Distrital, ésta deberá especificar el concepto de recaudo, el espacio público que generó el aprovechamiento y la entidad administradora de dicho espacio público que será la entidad receptora del recurso para la ejecución de obras de construcción, mejoramiento, mantenimiento, preservación o sostenibilidad del espacio público correspondiente.

Parágrafo 1. Salvo las excepciones contempladas en el presente decreto, o normas de igual o superior jerarquía, todo contrato o acto administrativo que permita realizar actividades con motivación económica, implicará el pago de la retribución establecida en este decreto, o en las normas que lo modifiquen o sustituyan, conforme a los términos y trámites fijados para el efecto en el presente acto administrativo.

Parágrafo 2. La entidad gestora será competente para decidir sobre la procedencia de pagos, compensaciones y/o devoluciones, en los casos en los que el tercero objeto de autorización la requiera.

Parágrafo 3. La retribución económica por explotación económica de infraestructura pública se regirá por lo dispuesto en las normas distritales que regulen la materia, conforme a lo dispuesto en el artículo 549 del Decreto Distrital 555 de 2021, siguiendo el procedimiento de autorización y cobro que se defina en dichos actos o aquellos que lo modifiquen o sustituyan.

Artículo 28. ***Inversión de recursos por retribución obtenida por el aprovechamiento económico del espacio público.*** Los recursos provenientes de la retribución por aprovechamiento económico del espacio público se deberán invertir en la construcción, mejoramiento, mantenimiento o sostenibilidad del espacio público objeto de aprovechamiento económico, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 548 y 556 del Decreto Distrital 555 de 2021.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Si el espacio público objeto de aprovechamiento económico no requiere intervención, según lo determine la entidad administradora, los recursos obtenidos por retribución podrán ser invertidos en otros espacios públicos a su cargo, preferiblemente en Unidades de Planeamiento Local deficitarias. Para la asignación de los recursos a esos espacios se deberá obtener concepto previo favorable de la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP, o la instancia que haga sus veces. El concepto de la Comisión podrá otorgarse de forma global para los espacios públicos administrados por una misma entidad, cuando así se presente la solicitud.

Parágrafo. En el mes de diciembre de cada año, las entidades administradoras del espacio público presentarán a la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP o la instancia que haga sus veces, un informe sobre el recaudo e inversión de los recursos obtenidos por aprovechamiento económico del espacio público. Este reporte se deberá remitir a la Secretaría Distrital de Planeación – SDP – con el fin de alimentar el Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial de que trata el artículo 584 del Decreto Distrital 555 del 2021.

Artículo 29. ***Valor de la retribución.*** El valor de la retribución por aprovechamiento económico será calculado por la Entidad Gestora del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, de acuerdo con lo establecido en el respectivo protocolo de aprovechamiento económico. Para determinar la retribución, se podrán tener en cuenta las siguientes variables:

$$VR = VS * FIR * (A * T * Fr)$$

Donde:

VR: Valor de la retribución por el aprovechamiento económico del espacio público.

VS: Valor comercial y en caso de no existir, valor de referencia del suelo (Avalúo comercial - Fuente IDECA).

FIR: Factor inductivo de renta del suelo (% de renta/ Avalúo comercial).

A: Área de aprovechamiento específico del espacio público sobre la cual se realizará la actividad económica.

T: Tiempo de uso en la actividad de aprovechamiento económico.

Fr: Factor de restricción del Área (Nivel de restricción de uso general del espacio público).

Parágrafo 1. En los respectivos protocolos de aprovechamiento económico, se determinarán los elementos necesarios para calcular la retribución por las actividades respectivas, acorde con los espacios a utilizar, las actividades permitidas, los criterios de aplicación y las actividades exentas o sujetas a una retribución diferenciada por aprovechamiento económico. Si se utilizan las variables identificadas en el presente artículo, el protocolo deberá definir cómo se calcula el Factor de restricción del Área (fr).

Parágrafo 2. Cuando las actividades se autoricen por más de un (1) año, se deberá incluir la indexación de la retribución.

Parágrafo 3. En la liquidación y compensación parcial de la retribución del aprovechamiento económico del espacio público, se deberán tener en cuenta criterios y estímulos que favorezcan la inclusión social de población en condiciones de vulnerabilidad, que serán desarrollados en los protocolos correspondientes.

Parágrafo 4. La retribución económica para el desarrollo de actividades complementarias, se regirá por las normas y protocolos vigentes establecidos para tal fin.

Parágrafo 5. La entidad gestora de la actividad de comercio y servicios gastronómicos en antejardines definirá la fórmula aplicable a las actividades que se permiten en estos elementos, de acuerdo con sus características particulares y las condiciones para su aprobación.

Artículo 30. ***Actividades con motivación económica exentas y/o con retribución diferenciada por aprovechamiento económico.*** Cuando el recaudo por aprovechamiento

económico de una actividad sea inferior a la retribución determinada, ésta podrá estar exenta o tener una retribución diferenciada por aprovechamiento económico.

Para lo anterior, la Entidad Gestora del Aprovechamiento Económico del Espacio Público deberá presentar solicitud con al menos quince (15) días calendario de antelación al evento que se pretende realizar, incluyendo la valoración del cobro y las consideraciones que podrán dar lugar una retribución diferenciada o la exoneración de la retribución, ante la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP o la instancia correspondiente, para que emita su concepto.

La retribución económica de las actividades de aprovechamiento económico a cargo del Instituto Distrital para la Economía Social – IPES, será regulada en el protocolo de estas actividades, exclusivamente de acuerdo con los análisis que realice dicha entidad.

Parágrafo. Las actividades artísticas reguladas que sean desarrolladas por menos de tres (3) personas a la vez no serán objeto de retribución económica. Tampoco serán objeto de retribución las actividades que ejercen los voceadores de prensa, lustrabotas y vendedores de loterías.

Artículo 31. ***Pago de la retribución por aprovechamiento económico del espacio público.*** El pago en dinero de la retribución se establecerá en pesos colombianos, de acuerdo con el valor definido por los protocolos respectivos, conforme a las variables señaladas en el presente decreto y los que se determinen en dichos protocolos.

Capítulo VII
De las ventas informales

Artículo 32. ***Ejercicio de la actividad de ventas informales.*** La presente reglamentación define la actividad de ventas informales y establece al Instituto Distrital para la Economía Social – IPES como entidad gestora de la actividad. El ejercicio de esta actividad podrá realizarse en el espacio público conforme a lo dispuesto en el presente decreto, la Política Pública de Vendedores Informales y el protocolo correspondiente.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Con base en lo que disponga la Política Pública Distrital de Vendedores Informales, se determinarán los elementos para la aplicación del aprovechamiento económico para la actividad de ventas informales, y el Instituto para la Economía Social expedirá el correspondiente protocolo para el aprovechamiento, en el cual se establecerán las condiciones para la aplicación o no la retribución económica a favor del Distrito Capital, y los demás elementos necesarios para su implementación y funcionamiento.

Parágrafo. Instituto para la Economía Social – IPES como entidad gestora de la actividad de ventas informales hará seguimiento a la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.

Capítulo VIII
Instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público

Artículo 33. ***Instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público.*** Son instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público:

33.1. Los decretos expedidos por el/la Alcalde/sa Mayor de Bogotá relacionados con el aprovechamiento económico del espacio público.

33.2. Los actos administrativos que expidan las Entidades Administradoras del Espacio Público o las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público para autorizar las actividades con y sin motivación económica permitidas en el espacio público, en desarrollo de las competencias asignadas a cada entidad en relación con aprovechamiento económico del espacio público.

33.3. Los convenios o contratos que suscriban las entidades administradoras del espacio público o las entidades gestoras del aprovechamiento económico del espacio público, en desarrollo de las competencias asignadas en relación con aprovechamiento económico del espacio público.

33.4. Los demás instrumentos establecidos por la Ley, que permitan la administración y el aprovechamiento económico del espacio público.

Parágrafo 1. De conformidad con lo establecido en el artículo 40 de la Ley 2079 de 2021, las entidades administradoras y las entidades gestoras del aprovechamiento económico del espacio público, podrán entregar a particulares la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico, utilizando el mecanismo contenido en el Capítulo XVI de la Ley 489 de 1998 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Parágrafo 2. Las entidades que sean propietarias de bienes fiscales, de acuerdo con lo definido en el artículo 139 de la Ley 1801 de 2016, serán administradoras de su aprovechamiento económico, y podrán suscribir los mecanismos e instrumentos para su aprovechamiento, acorde con la reglamentación vigente sobre la materia, incluidos los instrumentos dispuestos en el presente decreto.

Artículo 34. ***Actos Administrativos.*** Las Entidades Administradoras y/o Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, expedirán actos administrativos motivados, que corresponden a permisos o autorizaciones, para desarrollar actividades con y sin aprovechamiento económico del espacio público. Los actos administrativos deberán contener, como mínimo, la duración de la actividad, la retribución, la condición resolutoria en caso de incumplimiento y demás requisitos establecidos en el respectivo protocolo de aprovechamiento económico.

Parágrafo. Las entidades gestoras, en el marco del aprovechamiento económico del espacio público, deberán regular los procedimientos y requisitos para suscribir los instrumentos para el respectivo aprovechamiento económico. Las entidades que cuenten con la regulación de estos instrumentos deberán actualizarlos de conformidad con las disposiciones del presente decreto.

Artículo 35. ***Entrega en administración de bienes fiscales del nivel central.*** El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP, podrá entregar la administración de los bienes fiscales del nivel central a su cargo a entidades públicas del

orden distrital o nacional, mediante actas de entrega, atendiendo para ello los procedimientos que establezca para su adecuada administración, sin perjuicio del uso de los demás instrumentos definidos en el presente decreto y la normativa aplicable.

Artículo 36. ***Contratos de Aprovechamiento Económico del Espacio Público.*** Las Entidades Administradoras del Espacio Público y las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público podrán suscribir contratos de aprovechamiento económico, con personas públicas o privadas, naturales o jurídicas, para autorizar la realización de actividades con motivación económica sobre los elementos del espacio público delimitados para tal fin, conforme a las normas vigentes, los cuales pueden o no involucrar acciones de administración y mantenimiento del espacio público en el desarrollo propio de la actividad. Sin perjuicio del cumplimiento de las normas vigentes en materia de contratación estatal, estos contratos deberán incluir como mínimo:

36.1. Identificación del responsable del desarrollo de la actividad y de los participantes en el evento con nombre, dirección, número de cédula de ciudadanía o NIT. En caso de que la solicitud la presente una persona jurídica se deberá anexar el certificado de existencia y representación legal.

36.2. Identificación y delimitación cartográfica de las zonas de uso público objeto de los contratos o los elementos que se pretenden aprovechar.

36.3. La determinación de las garantías, con los amparos, coberturas y demás requisitos que apliquen de acuerdo con la normativa vigente.

36.4. Estipulación del plazo por el cual se efectúa la entrega del espacio público indicando éste no implica transferencia de dominio, ni derecho adquisitivo alguno a favor del contratista. El Distrito Capital conservará en todo caso la titularidad y posesión efectiva sobre el espacio público.

36.5. Definición de que la entrega de las zonas de uso público que se hace no legaliza ningún tipo de uso, intervención, construcción, ocupación o cerramiento realizados

en contravención a las normas o sin la autorización de la autoridad competente según el componente del espacio público objeto de uso temporal.

36.6. Indicación de que se deben ajustar a los planes y programas adoptados por las normas vigentes y a las políticas de desarrollo urbano.

36.7. Estipular que no puede ser invocado como fuente de derechos adquiridos.

36.8. Estipular que el Distrito Capital no reconocerá el valor de mejoras o estructuras hechas por los particulares.

36.9. Indicar que el contratista o tercero será responsable de todos los componentes o bienes del espacio público que se entreguen, sin perjuicio de su facultad de exigir a los responsables, la reparación o indemnización de los daños causados, cuando a ello haya lugar.

36.10. La condición resolutoria en caso de incumplimiento y la forma de aplicarla.

36.11. Memoria explicativa del aprovechamiento que deberá contener:

a. Actividades a realizar, que incluyan la reinversión de los recursos en el espacio público.
b. Horario y calendario del evento.
c. Fechas de inicio y terminación.
d. Plan de ocupación del espacio público.
e. Plan de mitigación de posibles impactos negativos de acuerdo con la actividad que se va a realizar.
f. Propuesta de control y seguimiento del cumplimiento del proyecto de manejo.
g. Las demás solicitadas por el Decreto 599 de 2013, modificado por el Decreto 622 de 2016, o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

36.12. Planos:

a. Plano de localización del espacio público y del área donde se proyecta desarrollar el uso temporal.
b. Plano de planta donde se grafique la propuesta de ocupación del espacio público con los siguientes contenidos:

1. La ubicación del mobiliario a utilizar para desarrollar la actividad, que debe estar de acuerdo con la Cartilla de Mobiliario Urbano, o la normativa que la modifique.
2. La representación gráfica de las áreas de circulación peatonal existentes en el espacio público, particularizando para el caso de los parques, plazas y alamedas, el área de circulación que garantice que no se afecte la accesibilidad a través de estos.
3. Localización de la acometida y evacuación de agua
4. Cuando se requiera iluminación y energía, se deberá incluir la localización de la acometida de la fuente de energía y del permiso de conexión de la entidad prestadora del servicio, o del usuario que así lo autorice.

Parágrafo. El interesado en celebrar un contrato para desarrollar eventos temporales en espacio público deberá presentar un proyecto de manejo del espacio público respectivo.

Artículo 37. ***Incumplimiento de instrumentos suscritos.*** El incumplimiento de las obligaciones establecidas en los actos administrativos, en los contratos o convenios respectivos, dará lugar a la suspensión inmediata y preventiva de la actividad, previo el agotamiento del debido proceso. Además, de acuerdo con las condiciones establecidas en el respectivo instrumento de aprovechamiento podrá dar lugar a la aplicación de la condición resolutoria del mismo, y a las acciones administrativas o judiciales que se adelanten para establecer las responsabilidades pertinentes.

Sin perjuicio de las causales de pérdida de fuerza ejecutoria de los actos administrativos previstos en el artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, la cesación de efectos del acto administrativo de autorización de aprovechamiento procederá por:

37.1. Razones de interés público o social y en cualquier tiempo, mediante acto administrativo motivado;

37.2. Cuando la zona objeto de la autorización requiera ser intervenida por el Distrito Capital o por una entidad pública del orden nacional o departamental;

37.3. Por cesación de la actividad autorizada;

37.4. Por cumplimiento del plazo otorgado; y

37.5. Por el incumplimiento de cualquiera de las condiciones, obligaciones y/o deberes, establecidas en los actos administrativos, planes de manejo y/o protocolos correspondientes, previo agotamiento del procedimiento administrativo establecido en la Ley.

Artículo 38. ***Indemnidad***. En todos los actos o contratos que se suscriban se incluirán las cláusulas conforme a las cuales se precise que el/los autorizado/s mantendrá/n indemne a Bogotá D.C. y sus respectivas entidades, contra todo reclamo, demanda, acción legal, reparación, costos de indemnización o similares que puedan causarse o surgir por perjuicios, daños o lesiones a personas o propiedades de terceros, ocasionados por la realización de las actividades de qué trata el presente Decreto.

Artículo 39. ***Cumplimiento de normas relacionadas con aglomeraciones y movilidad vehicular.*** El desarrollo de actividades de aprovechamiento económico en el espacio público que impliquen aglomeraciones de público deberá contar con los requisitos y procedimientos exigidos por las normas vigentes, incluido el Decreto Distrital 599 de 2013 modificado por los Decretos 622 de 2016 y 470 de 2021 o la norma que los modifiquen o sustituyan.

Cuando el aprovechamiento económico involucre afectación en vías públicas deberá contar con Plan de Manejo de Tránsito - PMT, señalización y desvíos, aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad o la entidad que haga sus veces.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Capítulo IX
De los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS

Artículo 40. ***Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS.*** Los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS son un instrumento de iniciativa privada, que promueve acciones complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en áreas delimitadas de la ciudad, para promover la participación organizada de la comunidad en el mejoramiento, mantenimiento, preservación y conservación de las condiciones físicas del espacio público delimitado, que complementen las intervenciones que deben adelantar las entidades públicas.

Mediante este instrumento se promoverán sinergias con comunidades organizadas, asociaciones cívicas, gremiales y comerciales del área delimitada o su entorno, con el fin de mejorar, mantener, preservar y conservar las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas del área delimitada.

Los DEMOS serán gestionado por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público- DADEP quien expedirá el respectivo protocolo de aprovechamiento económico de la actividad en el cual se definirán conforme a lo dispuesto en el presente decreto, las condiciones específicas para su aprobación, operación, funcionamiento y seguimiento.

Parágrafo 1. El mejoramiento, mantenimiento y preservación del espacio público podrá ser financiado con aportes voluntarios; gestión con las entidades administradoras y recursos provenientes de actividades de aprovechamiento económico del espacio público, entre otros.

Cuando se financien las intervenciones con recursos de aprovechamiento económico del espacio público, la propuesta que se presente ante el DADEP deberá incluir las actividades a desarrollar, de acuerdo con lo definido para cada espacio público, garantizando que se respete su uso y deberá en todo caso plantear el desarrollo de al menos tres (3) actividades permitidas en el mismo.

Parágrafo 2. Los proyectos que desarrollen los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS deberán garantizar el uso común, propender por el libre acceso al espacio público y no generan derechos adquiridos.

Los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS no podrán hacer cobro alguno por la utilización de los espacios públicos autorizados para aprovechamiento económico cuando la Administración Distrital desarrolle actividades en cumplimiento de sus funciones.

Parágrafo 3. Si con posterioridad a la suscripción del DEMOS se solicita la aprobación de otras actividades de aprovechamiento económico en el mismo espacio público por el mismo u otro aprovechador, el DADEP revisará la solicitud y de considerarla viable emitirá la autorización correspondiente, verificando para ello que no interfiera con la propuesta de ocupación que le haya presentado previamente el DEMOS para el mismo espacio y le informará al representante del DEMOS para que se incluya de forma coordinada.

Artículo 41. ***Condiciones para la aprobación de Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS.*** El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público será la entidad gestora de las actividades que se desarrollen en los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS, para lo cual seguirá el procedimiento definido en el presente acto y los demás que reglamente para su adecuado funcionamiento.

Radicada la solicitud el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP la validará y la presentará a las Entidades Administradoras del Espacio Público con la documentación correspondiente conforme a lo determinado en el protocolo respectivo, indicando las actividades a desarrollar, conforme a lo señalado en el presente Decreto o las normas que lo modifiquen o complementen.

En caso de ser viable la solicitud, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, emitirá la respectiva autorización, de acuerdo con la disponibilidad emitida por las entidades administradoras de los espacios públicos involucrados. A este instrumento le aplican todas las disposiciones del presente decreto.

Una vez haya sido creado el Distrito Especial de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS, durante los primeros quince (15) días de cada semestre a partir de la fecha de creación, la persona jurídica deberá presentar para seguimiento del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP, el informe de las actividades realizadas y programadas en el área delimitada, de acuerdo con la información y documentación que regule la entidad.

Capítulo X
Sistema de Información de Aprovechamiento Económico del Espacio Público

Artículo 42. ***Sistema Único para el Manejo del Aprovechamiento Económico - SUMA.*** Las Entidades Administradoras del Espacio Público y de las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público deberán implementar el Sistema Único para el Manejo de Aprovechamiento Económico – SUMA – transaccional diseñado por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP con la finalidad de contar con un sistema único para el manejo del aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital de Bogotá y herramienta para adelantar la supervisión, vigilancia y control de las autorizaciones expedidas por las entidades gestoras, una vez entre en vigencia el presente decreto.

Capítulo XI
Control y articulación del aprovechamiento económico del espacio público

Artículo 43. ***Supervisión, vigilancia y control del aprovechamiento económico del espacio público.*** Sin perjuicio de las competencias de las autoridades en materia de control urbano, según las normas vigentes sobre protección de la integridad del espacio público, la supervisión, vigilancia y control del aprovechamiento económico del espacio público, será realizada por cada una de las entidades gestoras del aprovechamiento económico del espacio público, de conformidad con sus competencias.

Cuando la Entidad Gestora del Aprovechamiento Económico del Espacio Público verifique

que se esté realizando la actividad por fuera de lo autorizado, o evidencie cualquier acción que perturbe o afecte el espacio público, lo informará a la Alcaldía Local correspondiente y demás autoridades competentes para realizar control de las actividades autorizadas en los espacios públicos.

La Secretaría Distrital de Salud, de acuerdo con sus competencias, realizará la inspección, vigilancia y control sanitario a los establecimientos que hacen parte de la actividad de extensión de actividades gastronómicas en el marco de las autorizaciones de uso expedidas, y demás actividades que realicen la comercialización de alimentos, para verificar el cumplimiento de los parámetros establecidos en la normativa sanitaria y demás reglamentaciones aplicables.

Artículo 44. ***Coordinación del Aprovechamiento Económico del Espacio Público.*** La coordinación de la implementación y seguimiento de la reglamentación del aprovechamiento económico del espacio público estará a cargo de la entidad que ejerza como Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP – o la instancia que haga sus veces, quien propenderá por la articulación de los programas, proyectos y gestión de instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público que desarrolle la Administración Distrital.

Por medio de los programas de espacio público que adelante el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público se buscará apoyar a las entidades del Distrito Capital que tengan elementos a cargo para generar conciencia en la ciudadanía sobre el respeto al espacio público y de su uso cumpliendo con lo dispuesto en el presente decreto.

Capítulo XII
Disposiciones finales

Artículo 45. ***Intervenciones tácticas.*** A través de las entidades gestoras se podrá coordinar la realización de intervenciones tácticas de señalización, mobiliario y paisajismo, en los términos establecidos en la Resolución 289 de 2020 del DADEP sobre Proyectos Especiales de Intervención Táctica (PEIT) en el Distrito Capital o el instrumento que haga sus veces, o

la norma que lo adicione, modifique o sustituya, en aras de salvaguardar y proteger la salud de los ciudadanos, propender por un uso razonable, seguro y equitativo del espacio público, garantizar los derechos del peatón y de las personas con movilidad reducida, el derecho a la libre locomoción y los derechos de los residentes.

Parágrafo. En el marco de las autorizaciones de intervenciones tácticas, no se permitirá la instalación de elementos que impidan el libre tránsito, uso y goce del espacio público por parte de la ciudadanía, tales como, vallas, carpas, toldos, entre otros. La instalación de estos elementos en el marco de las autorizaciones de aprovechamiento económico del espacio público, se regirá por lo previsto en el presente decreto y las normas que lo modifiquen o complementen.

Artículo 46. ***Régimen de transición.*** Para lo dispuesto en el presente decreto aplica el siguiente régimen de transición:

46.1. Las autorizaciones otorgadas por medio de actos o contratos que se encuentren vigentes a la expedición del presente decreto seguirán aplicándose conforme a lo dispuesto en las mismas hasta el cumplimiento de la fecha de su autorización.

46.2. Las autorizaciones concedidas a través de actos o contratos, que estén vigentes a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, podrán ser prorrogadas o renovadas según corresponda, siempre que se cumpla con lo definido en la presente reglamentación y las demás disposiciones aplicables.

46.3. Los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS, creados a la entrada en vigencia de este Decreto, no podrán ser prorrogados ni renovados. Sin embargo, los interesados pueden solicitar una nueva aprobación, siempre que cumplan con lo definido en la presente reglamentación y demás disposiciones aplicables.

46.4. Los protocolos de aprovechamiento económico que hayan sido adoptados a la entrada en vigencia del presente decreto continuarán vigentes hasta tanto sean modificados

por las entidades competentes conforme a lo definido en el presente acto, para lo cual tendrán seis (6) meses a partir de la expedición del presente acto.

46.5. Los elementos de espacio público y planos aprobados por la Comisión Intersectorial de Espacio Público se mantendrán vigentes, sin perjuicio de las nuevas delimitaciones y/o autorizaciones que se soliciten, o que hagan parte del presente decreto.

46.6. En caso que la actividad de aprovechamiento económico cambie de entidad gestora, al terminar la vigencia de los instrumentos vigentes a la expedición del presente decreto, la suscripción del nuevo instrumento estará a cargo de la nueva entidad gestora, conforme a lo definido en la presente reglamentación.

46.7. Las funciones de administración de las zonas de cesión con uso de estacionamiento de carácter barrial con uso comunitario a cargo de las Alcaldías Locales, empezarán a regir a partir del 1° de enero de 2024, conforme al inventario que le entregue el DADEP a las Alcaldías Locales; entre tanto el DADEP continuará adelantando las actuaciones de entidad administradora.

46.8. El Instituto Distrital para la Acción Comunal – IDPAC – empezará a ejercer las actividades de entidad gestora de los salones comunales y de las zonas de cesión con uso de estacionamiento de carácter barrial con organizaciones comunales a partir del 1° de enero de 2024, conforme al inventario que le entregue el DADEP; entre tanto el DADEP continuará adelantando las actuaciones de entidad administradora.

46.9. Las funciones de administración de la red de estacionamientos públicos de conexión al sistema de transporte a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, empezarán a regir a partir del 31 de marzo de 2024, conforme al inventario que entregue el DADEP a la Secretaría Distrital de Movilidad, previo su recibo a satisfacción; entre tanto, el DADEP continuará adelantando las actuaciones de entidad administradora. De existir contratos y permisos vigentes suscritos por el DADEP para estos espacios, este Departamento seguirá siendo administrador en tanto se finalizan los citados contratos o permisos.

"Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Artículo 47. ***Vigencia y derogatorias.*** El presente Decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital y deroga los Decretos Distritales 540 y 552 de 2018, 200 de 2019, 070 y 112 de 2022, así como el artículo 99 del Decreto Distrital 192 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

JOSÉ DAVID RIVEROS NAMEN
Secretario Distrital de Gobierno

ARMANDO LOZANO REYES
Director (E)
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público

Proyectó: Ximena Aguillón Mayorga – Contratista- Subdirección de Gestión Inmobiliaria y EP –DADEP
Miller David Saavedra – Contratista - Subdirección de Gestión Inmobiliaria y EP –DAD DADEP
Revisó: Yohana Montaño Ríos – Asesora – DADEP
Israel Mauricio Llache Olaya –Contratista Oficina Jurídica – DADEP
Aprobó: Carlos Alfonso Quintero Mena - Jefe Oficina Asesora Jurídica
Armando Lozano Reyes - Subdirector de Gestión Inmobiliaria y EP – DADEP
Karina Paola Gómez Bernal - Directora Jurídica -Secretaría Distrital de Gobierno - SDG

DECRETO Nº 494
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010 y los numerales 1 y 4 del artículo 38 del Decreto 1421 de 1993 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.

Que el inciso segundo del artículo 2 ídem establece que *"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."*

Que el artículo 24 ibídem señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 ejusdem, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Que los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996, "*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*", disponen que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*", define el término accidente de tránsito como *"evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho".*

Que el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter Distrital, entre otros.

Que el parágrafo 1 del artículo 4 ibídem establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.

Que el artículo 7 ejusdem modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público; sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio; y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

Que mediante el artículo 1 de la Ley 1702 de 2013 "*Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones*", se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como unidad administrativa especial, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Que el artículo 5 ídem define la Seguridad Vial como "*el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas*".

Que el artículo 5 ibídem establece en la definición del Plan Nacional de Seguridad Vial que: "(…) *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial*".

Que en la Ley 2251 de 2022 "*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban*" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro.

Que el artículo 14 de la citada Ley contempla que las entidades territoriales incluidas las ciudades capitales deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria, en el marco de los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Que el Decreto Nacional 1430 de 2022 "*Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031"* entre sus considerandos indica que "*la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos*

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura".

Que en el artículo 4 ídem determina que "*Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.*"

Que el actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.

Que mediante Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023 *"Por el cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos"* expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se emiten los lineamientos para la construcción de planes de gestión de velocidad.

Que en virtud de lo consagrado en el artículo 1 del Decreto Distrital 185 de 2012 "*Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial*", dicha comisión es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

Que el Decreto Distrital 813 de 2017 "*Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026"*, en su artículo 3 establece que "*El Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital se estructura con base en las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial vigente (Resolución 2273 de 2014), del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias, así como en el presente acto administrativo.*"

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Que el artículo 8 ídem fundamenta los ejes estructurales del Plan Distrital de Seguridad Vial en el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente para ese momento, es decir, la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte.

Que igualmente el Plan Distrital de Seguridad Vial tendrá una vigencia 2023-2032 dado que el desarrollo de los ejes, programas y acciones están contemplados para desarrollarse en el corto, mediano, largo plazo, o implementación continua, cubriendo la vigencia del actual Plan Nacional de Seguridad Vial y extendiendo a un año más para facilitar procesos de continuidad en la ejecución de acciones, así como la transición, empalme y armonización con el nuevo Plan que la nación establezca en su momento.

Que de acuerdo con los reportes de la Policía de Tránsito a través del Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito (SIGAT) y el análisis realizado por la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad de la información referida en el numeral 2.2. de la exposición de motivos con las cifras preliminares de siniestralidad, para el año 2022 dentro del total de víctimas fatales, alrededor del 95 % corresponden a usuarios vulnerables, por lo que es necesario continuar con la implementación de acciones que vayan dirigidas a reducir estos indicadores y proteger a estos actores viales.

Que según las cifras preliminares de siniestralidad reportadas en el SIGAT en el año 2022, el 44 % de las fatalidades en siniestros viales fueron usuarios de motos, el 37 % peatones y el 15 % ciclistas.

Que de la caracterización preliminar de siniestralidad efectuada por la Secretaría Distrital de Movilidad con base en la información registrada en el SIGAT, se evidencia que los usuarios de motos ocupan el primer lugar de víctimas mortales. Además, se identificó que las motos participaron en el 64 % de los eventos en los que se presentaron fatalidades en la ciudad.

Que en línea con el Enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, así como con la perspectiva internacional y nacional, el Plan Distrital de Seguridad Vial implica corresponder hacia un objetivo común y al compromiso de reducir en un 50 % las víctimas fallecidas, en este caso en los próximos 10 años, de acuerdo con lo expresado tanto en la Declaración de Estocolmo (2020), como por parte de la Organización de las Naciones Unidas

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

para la segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, que también se recoge en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Que con respecto a las víctimas lesionadas graves, actualmente la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) no cuenta con información que permita determinar el nivel de gravedad de las lesiones, ni las herramientas y estándares para la caracterización y el seguimiento de estas víctimas. Por lo tanto, es necesario que dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Plan, la SDM en articulación con las entidades pertinentes, establezca la metodología para identificar la línea base de lesionados graves y proyectar la meta de reducción.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad en cumplimiento del Decreto 813 de 2017 - Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 y del Acuerdo 761 de 2020 - Plan Distrital de Desarrollo 2020 – 2024 "*Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI*", crea, implementa y opera el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales ORVI, en el que se informa y orienta de manera gratuita a las víctimas por siniestros viales y sus familiares, acerca de los procesos que pueden seguir en materia social, jurídica, psicológica y de formación tras un siniestro vial.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Oficina de Seguridad Vial elaboró el documento técnico de soporte denominado *"PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2023-2032"* con apoyo de la cooperación de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial, el cual se adopta con el presente decreto y hace parte integral del mismo.

Que el proyecto de Decreto y su correspondiente exposición de motivos fueron socializados con las entidades que integran la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, en la sesión No. 39 celebrada el día 20 de abril de 2023, como consta en el acta No 2 de 2023, en la cual no se presentaron objeciones respecto al contenido de los documentos, para avanzar en los trámites jurídicos necesarios para la adopción.

Que los programas y las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 del Decreto Nacional 1430 de 2022, se hace necesaria la actualización y ajuste armónico del actual Plan Distrital de Seguridad Vial, adoptado mediante Decreto Distrital 813 de 2017, de acuerdo con la gestión en las ocho áreas de acción estratégicas de la Seguridad Vial.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1
Ámbito de Aplicación, Régimen Aplicable, Objetivos y Definiciones

Artículo 1º.- Adopción. Adóptese el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá-PDSV, Distrito Capital, para la vigencia 2023 – 2032, contenido en el documento técnico de soporte *"Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032"* anexo, el cual hace parte integral del presente decreto.

Artículo 2º.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción de la ciudad de Bogotá, D.C., para todos los actores de carácter público y privado del ámbito distrital involucrados en el tema de seguridad vial.

Artículo 3º.- Régimen aplicable. El Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital se estructura con base en las disposiciones del Decreto Nacional 1430 de 2022 Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, del Plan Maestro de Movilidad o el instrumento de planeación de movilidad que haga sus veces y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias, así como lo dispuesto en el presente acto administrativo.

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Artículo 4º.- Objetivo general del Plan. Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.

Artículo 5º.- Meta estratégica. La meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

Dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Decreto, la Secretaría Distrital de Movilidad en articulación con las entidades que sean pertinentes, establecerá la metodología para identificar la línea base de lesionados graves en siniestros viales y proyectar la meta de reducción correspondiente.

Artículo 6º.- Objetivos específicos. Son objetivos específicos del Plan:

1. **Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad.** Fortalecer la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas.

2. **Objetivo de comportamiento.** Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.

3. **Objetivo de corresponsabilidad.** Fortalecer la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

Artículo 7º. Principios. El Plan Distrital de Seguridad Vial se estructura y se desarrolla con base en los principios del enfoque de sistema seguro y tomando como referencia los siguientes principios para la gestión de la seguridad vial: coordinación, cooperación, eficiencia, evidencia, suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información

TÍTULO II
EJES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL

Capítulo 1

Eje 1: Velocidades seguras

Artículo 8°.- Programas y acciones del Eje 1: Velocidades seguras. Implementar y promover acciones que eviten el tránsito a velocidades inseguras (excesivas o inadecuadas) en el sistema de movilidad, y así, mitigar sus efectos negativos mediante medidas de gestión, control y monitoreo.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
1.1 Gestión de velocidades más seguras	1.1.1 Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad
	1.1.2 Innovar para la gestión de velocidades más seguras
1.2 Control y monitoreo de velocidades	1.2.1 Ampliar el control automático de velocidad en la malla vial arterial con cámaras salvavidas - SAST- fijas y móviles
	1.2.2. Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 2

Eje 2: Vehículos seguros

Artículo 9°.- Programas y acciones del Eje 2: Vehículos seguros. Formular acciones para promover la transición gradual hacia vehículos seguros y elementos de protección personal con estándares internacionales en el Distrito, para la protección tanto de la vida e integridad de los usuarios de los vehículos, como de las personas con las que los conductores de los

vehículos interactúan en las vías, especialmente las más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de la micromovilidad).

Se hace énfasis en la promoción de mejoras en los vehículos de grandes dimensiones, los cuales en las interacciones con usuarios vulnerables (por diferencia de masas) tienen alta probabilidad de resultados fatales o lesiones permanentes; en coherencia con lo anterior, también se prioriza la promoción de mejoras en vehículos tipo motocicleta y el uso de elementos de protección personal.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección para la seguridad vial.	2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito
	2.1.2. Implementar incentivos y desincentivos a la circulación de vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito
2.2. Promoción de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación para la seguridad vial.	2.2.1. Dinamizar la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección personal en Bogotá D.C.
	2.2.2. Comunicar y visibilizar alternativas de mercado en materia de vehículos, tecnología e innovación para la seguridad vial en Bogotá D.C.

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 3

Eje 3: Infraestructura vial segura

Artículo 10º.- Programas y acciones del Eje 3: Infraestructura vial segura. Promover acciones para el desarrollo de espacios públicos seguros para la movilidad de los actores viales vulnerables. Se priorizará la intervención de aquellas intersecciones, corredores o sectores con alta concentración de siniestralidad vial con víctimas, soportado en información actualizada. Se aplicarán lineamientos técnicos para el diseño y ajustes sobre la infraestructura vial, haciendo de la seguridad vial, uno de los factores determinantes en la toma de decisiones en la materia a nivel distrital.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
3.1 Gestión de la seguridad vial en la infraestructura	3.1.1 Implementar un plan de articulación intersectorial para la gestión de tramos, puntos y/o sectores críticos (priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial)
	3.1.2 Desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seguimiento (incluido PMTs de alto impacto)
3.2 Innovación para la infraestructura vial segura	3.2.1 Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 4

Eje 4: Cultura de Movilidad Segura

Artículo 11º.- Programas y acciones del Eje 4: Cultura de Movilidad Segura. Adopción de medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
4.1 Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías	4.1.1 Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial
	4.1.2 Promover conocimientos prácticos en seguridad vial

PROGRAMA	ACCIÓN
4.2 Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial	4.2.1 Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial
	4.2.2 Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos

Fuente: Elaboración propia SDM

Capítulo 5

Eje 5: Cumplimiento de normas

Artículo 12°.- Programas y acciones del Eje 5: Cumplimiento de normas. Promover en la ciudad de Bogotá vías más seguras para todas las personas usuarias del Sistema de Movilidad, mediante el fortalecimiento del control sobre comportamientos de riesgo, como la conducción en embriaguez alcohólica y no alcohólica, cruce de semáforo en rojo, entre otros.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
5.1 Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados	5.1.1 Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá
	5.1.2 Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo
	5.1.3 Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)
5.2 Estrategia de control automático	5.2.1 Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST
5.3 Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica	5.3.1 Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez

Elaboración propia SDM

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Capítulo 6

Eje 6: Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales

Artículo 13°.- Programas y acciones del Eje 6: Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales. Mejorar la atención de siniestros viales tanto en la cadena de reacción del suceso como en la atención posterior a este. Los programas y acciones establecidos fortalecerán el seguimiento, control, mejoramiento y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de la ciudad, abarcando la asignación de ambulancias, los procesos de atención en salud a víctimas y los demás recursos de apoyo de las entidades competentes ante la ocurrencia de siniestros viales. En el ámbito ciudadano se continuará con la promoción en la formación de la población del Distrito en el programa del Primer Respondiente. Como nuevo objetivo se establecerán mecanismos para ampliar la información disponible de víctimas lesionadas y generar la clasificación de la gravedad de las lesiones por siniestros viales en Bogotá D.C. Finalmente, el plan garantiza la continua implementación y fortalecimiento de los lineamientos y servicios para la orientación a víctimas de siniestros viales.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
6.1 Fortalecimiento y control a la atención de siniestros viales.	6.1.1 Propender por mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales y los procesos de atención en salud a víctimas.
	6.1.2 Clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales para el Distrito y definir la línea base de víctimas lesionadas graves.
	6.1.3 Aumentar la población formada en Primer Respondiente.
	6.1.4 Armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales
6.2 Lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales en la Bogotá Cuidadora.	6.2.1 Implementar, retroalimentar y difundir los lineamientos para la orientación y servicios ofertados a víctimas de siniestros viales de la ciudad

Elaboración propia SDM

Capítulo 7

Eje 7: Gobernanza

Artículo 14°.- Programas y acciones del Eje 7: Gobernanza. Generar mecanismos que propicien el fortalecimiento de la institucionalidad y la gestión de la seguridad vial, la formulación de normativa e instrumentos de planeación de orden distrital bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero, y el aporte a un modelo de gobernanza a nivel distrital y en el marco de integración regional, a través de acciones que promuevan el desarrollo de herramientas que faciliten la toma de decisiones, así como mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos, para favorecer el trabajo conjunto en la revisión, formulación, o desarrollo de estrategias, iniciativas y normativa que incidan en la mejora de la seguridad vial.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
7.1 Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial.	7.1.1 Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial
	7.1.2 Promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital como a nivel nacional e internacional
7.2 Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero.	7.2.1 Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital
7.3 Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región.	7.3.1 Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito
	7.3.2 Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional

Fuente: Elaboración propia SDM

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Capítulo 8

Eje 8: Gestión del conocimiento

Artículo 15°.- Programas y acciones del Eje 8: Gestión del conocimiento. Incrementar la calidad del conocimiento en torno a la problemática de siniestralidad vial con la finalidad de diagnosticar, formular, hacer seguimiento e implementar estrategias que mitiguen el riesgo, así como, comunicar a la población la magnitud de la problemática y las consecuencias en la sociedad.

Los programas y sus respectivas acciones son:

PROGRAMA	ACCIÓN
8.1 Gestión y obtención de información para una Bogotá integrada.	8.1.1 Mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el Sistema de Movilidad
	8.1.2 Intercambiar datos y ampliar las fuentes de información
8.2 Uso y transferencia de información para una Bogotá cuidadora	8.2.1 Difundir información de Siniestralidad Vial
	8.2.2 Investigar los factores de riesgo asociados a la Seguridad Vial
	8.2.3 Crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial

Fuente: Elaboración propia SDM

TITULO III
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16°. Coordinación y seguimiento. La coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, estará a cargo de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021 o las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen".

"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"

Artículo 17°. Costos y fuentes de financiación. Los programas y las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.

Artículo 18º.Vigencia y derogatorias. - El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Distrital y deroga el Decreto Distrital 813 de 2017.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

Proyectó: Lissett Johana Arias Sosa- OSV
Andrea Viviana Zambrano Ávila - OSV
Claudia Lorena López Martínez - OSV
Juan Carlos Tovar Rincón - OSV
Olga Patricia Numpaque Gutiérrez - OSV
Andrés Mauricio Vargas -OSV-
Cesar Manuel Mariño Ávila - OSV
Alberto Alejandro Cárdenas Mateus - OSV
Marleny Torres Pérez - OSV

Revisó: Natalia Cogollo Uyabán - Directora de Normatividad y Conceptos
Susana Morales Pinilla – Directora de Planeación de la Movilidad
Yudesly Rodriguez Duitama -Dirección de Normatividad y Conceptos
Fernanda Bautista - Subsecretaria de Política para la Movilidad FB

Aprobó: Óscar Julián Gómez Cortés - Subsecretario de Política para la Movilidad
Paulo Andrés Rincón Garay - Subsecretario de Gestión Jurídica
Dilson Javier Romero - Jefe de la Oficina de Seguridad Vial

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
"PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2023-2032"
CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO
Bogotá protege la vida en las vías

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
AC 13 Nº. 37 - 35
Bogotá D.C., Colombia
www.movilidadbogota.gov.co

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

OSCAR JULIÁN GÓMEZ
Subsecretario de Política de Movilidad

DILSON JAVIER ROMERO
Jefe de Oficina de Seguridad Vial

Octubre de 2023

HOJA DE CONTROL DE REVISIONES Y MODIFICACIONES VERSIÓN 5

Responsabilidad	Nombres y Apellidos	Cargo y Dependencia	Firma en drive
Aprobó y Revisó	Dilson Javier Romero	Jefe Oficina de Seguridad vial	
Revisó	Giovanny Antonio Salcedo	Dirección de Planeación de la Movilidad	
Revisó	Fernanda Bautista	Subsecretaría de Política de Movilidad	
Elaboró	Andrea Viviana Zambrano Ávila	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Lissett Johana Arias Sosa	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Claudia Lorena López Martínez	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Juan Carlos Tovar Rincón	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Olga Patricia Numpaque Gutiérrez	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Andrés Mauricio Vargas Rincón	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	César Manuel Mariño Ávila	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Alberto Alejandro Cárdenas Mateus	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Marleny Torres Pérez	Profesional Especializado Oficina de Seguridad Vial	

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	7
1.1. Contexto de la Política Pública para el abordaje de la Seguridad Vial	7
1.2. Principales logros del PDSV 2017-2026	13
1.3. ¿Por qué es necesario actualizar el PDSV 2017-2026?	19
1.4. Metodología de armonización y actualización del PDSV	21
2. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO	22
2.1. Siniestralidad vial	22
2.1.1. Generalidades	22
2.1.2. Actores viales vulnerables	26
2.2. Efectos de la Pandemia	31
3. FORMULACIÓN PDSV 2023-2032	34
3.1. Aspectos fundamentales	34
3.2. Componente estratégico	37
3.2.1. Objetivos	37
3.2.2. Meta estratégica	37
3.2.3. Relación entre objetivos, meta estratégica y ejes estratégicos	38
3.3. Componente de ejecución	39
3.3.1. Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad	39
3.3.2. Objetivo de comportamiento	49
3.3.3. Objetivo de corresponsabilidad	55
3.4. Componente de seguimiento y evaluación	65
3.4.1. Indicadores transversales	66
3.4.2. Indicadores por eje estratégico	67
3.5. Plan de acción PDSV 2023-2032	73
3.6. Costos y fuentes de financiación	73
3.6.1. Estimación de costos	73
3.6.2. Fuentes de financiación	74
3.6.3. Otras fuentes de financiación	75
3.7. Coordinación y seguimiento al PDSV	75
4. ANEXOS	76
GLOSARIO	77

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. El enfoque Sistema Seguro y las perspectivas tradicionales sobre la Seguridad Vial 10
Tabla 2. Fallecidos en siniestros viales 2022 por hora y día de la semana. 25
Tabla 3. Programas y acciones del Eje 1 - Velocidades Seguras 39
Tabla 4. Programas y acciones del Eje 2 - Vehículos seguros 43
Tabla 5. Programas y acciones del Eje 3 - Infraestructura Segura 47
Tabla 6. Programas y acciones del Eje 4 - Cultura de Movilidad Segura 48
Tabla 7. Programas y acciones del Eje 5 - Cumplimiento de Normas 52
Tabla 8. Programas y acciones del Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales 56
Tabla 9. Programas y acciones del Eje 7 - Gobernanza 59
Tabla 10. Programas y acciones del Eje 8 - Gestión del conocimiento 63
Tabla 11. Indicadores de resultado general del PDSV 2023-2032 67
Tabla 12. Indicadores por cada Eje del PDSV 2023-2032 68

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Áreas de intervención del Plan Nacional de Seguridad Vial 10
Figura 2. Principios de la Visión Cero PDSV 2017-2026 12
Figura 3. Ejes del PDSV 2017-2026 12
Figura 4. Principales logros de la política de Visión Cero 2017-2026 14
Figura 5. Evolución de víctimas fatales por siniestros viales en Bogotá (2016-2022) 15
Figura 6. Histórico de fallecidos por siniestros viales en Bogotá 23
Figura 7. Distribución de víctimas en siniestros viales. 23
Figura 8. Distribución de víctimas en siniestros viales por actor vial. 24
Figura 9. Fallecidos en siniestros viales por rango etario y sexo. 25
Figura 10. Matriz de interacción de víctimas fatales en siniestros viales. 26
Figura 11. Principales datos asociados a la mortalidad de usuarios de motocicleta en siniestros viales 27
Figura 12. Principales datos asociados a la mortalidad de peatones en siniestros viales 28
Figura 13. Principales datos asociados a la mortalidad de ciclistas en siniestros viales 29
Figura 14. Principales datos asociados a la mortalidad de niñas, niños y adolescentes en siniestros viales 30
Figura 15. Principales datos asociados a la mortalidad de adultos mayores en siniestros viales 31
Figura 16. Registro de motocicletas nuevas en Bogotá y municipios* 32
Figura 17. Componentes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 36
Figura 18. Relación de objetivos con ejes estratégicos de acción 38
Figura 19. Estructura de componente de seguimiento y evaluación 66
Figura 20. Estructura de componente de seguimiento y evaluación (COP millones) 74

INTRODUCCIÓN

La siniestralidad vial en Bogotá D.C. ha dejado más de 11 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI. Aunque entre el 2000 y 2006 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2006 hasta 2018 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito ha tenido un comportamiento relativamente estable entre los 500 y los 614 muertos por año.

Entre 2016 y 2019 el total de muertes por siniestros viales disminuyó de forma sostenida hasta registrar por primera vez un número de fatalidades por debajo de 500 muertes anuales, sin embargo, una vez se superó la situación de pandemia[1], en 2022 el número de fatalidades sobrepasó nuevamente esta cifra con 536 muertes, exhibiendo un crecimiento sostenido que se concentró en los usuarios de motocicleta; lo anterior, asociado a la nueva dinámica de la movilidad post-pandemia, en la que hubo un incremento en el uso de la motocicleta como vehículo de transporte cotidiano y de mensajería.

Con el fin de afrontar los nuevos retos que se imponen en materia de siniestralidad vial en el Distrito y teniendo en cuenta que los instrumentos de política pública global y nacional se han actualizado para esta segunda década del siglo XXI, la Secretaría Distrital de Movilidad presenta en este documento las bases técnicas del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial *PDSV 2023-2032:*

CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO
Bogotá protege la vida en las vías

El PDSV 2023-2032 contiene los lineamientos y enmarca la hoja de ruta de la política pública de seguridad vial de Bogotá D.C., para orientar las acciones en los próximos 10 años, alineándose con las mejores prácticas internacionales contenidas en el *Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030*, así como con los preceptos del Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031.

- En el primer capítulo se presentan los antecedentes y justificación relacionados con el contexto de la gestión de la seguridad vial a nivel mundial, nacional y distrital, la síntesis de los principales logros, retos y oportunidades de mejora del PDSV 2017-2026, el marco conceptual del nuevo PDSV y la metodología de armonización y actualización que en conjunto ambientan el ejercicio de armonización y actualización del presente PDSV 2023-2032.

- En el segundo capítulo se presenta el diagnóstico de la seguridad vial en el Distrito, desde el punto de vista de las fatalidades por siniestros viales, con el fin de

[1] El comportamiento de la mortalidad decrece drásticamente en 2020 y se mantiene con cifras por debajo de los 500 fallecidos anuales hasta 2021, debido a comportamientos atípicos en la movilidad (decrecimiento de viajes y por ende menos exposición)

contextualizar la magnitud y características de la problemática. Así mismo, se describen los efectos que la post-pandemia ha tenido en la criticidad de la situación.

- En el tercer capítulo, se presenta la formulación del presente PDSV 2023-2032, los principios, objetivos, metas, ejes estratégicos, programas y acciones, así como los indicadores, costos de implementación y fuentes de financiación, el plan de trabajo y las instancias de coordinación y seguimiento.

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

1.1. Contexto de la Política Pública para el abordaje de la Seguridad Vial

- **Directrices mundiales[2]**

La siniestralidad vial es un asunto de salud pública que cobra la vida de cerca de 1,35 millones de personas cada año, cifra que representa una fatalidad cada 23 segundos, convirtiéndose en la octava causa de muerte en el mundo y en la primera causa de muerte para niñas, niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años[3]. Esta situación ha generado alertas a nivel mundial sobre la necesidad de implementar acciones efectivas en la reducción de fallecimientos y lesiones graves por siniestros viales en las distintas regiones.

En el contexto internacional, la seguridad vial ha sido una prioridad en la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, lo cual se refleja con los objetivos 3 y 11, en particular, las metas 3.6, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, y 11.2, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.

El compromiso a nivel mundial con la seguridad vial se reafirmó en la Declaración de la tercera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, organizada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en Estocolmo en febrero de 2020. En este último escenario se expresó la preocupación por la cifra de muertes y lesiones por siniestros viales que se consideran son prevenibles, se resaltó la responsabilidad compartida en la materia y, entre otras conclusiones, se reconocieron las lecciones aprendidas de la primera Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020:

Es necesario "(...) *promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de sistema seguro y Visión Cero, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil, así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países (…)*"[4]

Como resultado de esta conferencia los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, mediante la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, con el objetivo de

[2] Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial- 2021-2030
[3] Global Status Report on Road Safety, World Health Organization, 2018
[4] https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf

reducir, en al menos un 50%, las muertes y traumatismos derivados del tránsito en este periodo. Este Segundo Decenio de Acción está concebido como un nuevo Plan Mundial con medidas orientadoras que permitan alcanzar el objetivo trazado, y por ende es un modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales.

El Plan Mundial señala que es deber, tanto de los gobiernos, como del sector privado, las instituciones académicas, la sociedad civil, los donantes, las entidades de financiación y los Organismos de las Naciones Unidas, entre otros actores clave, ubicar a la seguridad vial como un propulsor decisivo del desarrollo sostenible y aplicar un Enfoque de Sistema Seguro, con el cual el acceso al transporte en sus distintas formas sea sostenible y seguro para todas las personas. Además, es necesario también que la seguridad vial se aborde como un componente integrado y no aislado de otros programas políticos, incluidos los que tienen que ver con la salud infantil, la acción climática, el género y la equidad.

De acuerdo con el Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2020-2030, un Sistema Seguro:
“

- *Anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;*
- *Incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;*
- *Alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad, a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;*
- *Persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones; y*
- *Actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.”*

Así mismo, el Plan Mundial propone medidas integrales para lograr un sistema seguro, las cuales están enfocadas en fomentar el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio, mejorar la seguridad de la infraestructura vial, garantizar la seguridad del vehículo, velar por el uso seguro de las vías y mejorar la respuesta tras las colisiones. De acuerdo con el Plan Mundial, la mejora de la seguridad vial requiere la aplicación eficaz del sistema de seguridad, para lo cual considera los siguientes requisitos:

- Financiación sostenible a largo plazo
- Marcos jurídicos que contribuyan a la seguridad vial
- Control adecuado de la velocidad

- Capacidades de los actores corresponsables de la seguridad vial
- Perspectiva de género en la planificación del transporte
- Adaptación de las tecnologías al sistema de seguridad.

- **Política de Seguridad Vial en Colombia[5]**

En Colombia desde 1993 la seguridad se instauró como una prioridad esencial del sector transporte a través de su especial consideración en leyes orientadoras de transporte[6]. Más adelante, en el 2002 la Ley 769 demandó la elaboración de un Plan Nacional de Seguridad Vial para formular acciones encaminadas a reducir la siniestralidad y ofrecer lineamientos para la elaboración de planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.

En el 2013 con la Ley 1702 se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial como organismo responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial y se construyó la primera versión de este instrumento con vigencia 2011-2016, que posteriormente en 2015 se actualizó en la versión 2011-2021. En línea con la política internacional en su momento, el PNSV 2011-2021 se concibió a través de 5 pilares estratégicos de actuación: Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Atención y Rehabilitación de Víctimas, Infraestructura Segura y Vehículos Seguros.

Una vez se cumple su vigencia, se observa que en este primer decenio de acción a nivel nacional no se alcanzaron las metas de reducción planteadas y se inicia la actualización del Plan, atendiendo a los consensos y orientaciones globales para fortalecer el marco de acción de la Política de Seguridad Vial del País. Por lo tanto, se elabora el PNSV 2022-2031, el cual incorpora por primera vez el Enfoque del Sistema Seguro y el Objetivo de Desarrollo Sostenible de reducir en un 50 % los fallecimientos derivados de la siniestralidad vial.

En el mismo año, el enfoque de Sistema Seguro se adopta en Colombia con la Ley 2251 de 2022, *"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban"*. La adopción del enfoque de Sistema Seguro con el PNSV 2022 - 2031 y con la citada Ley representa un cambio frente al abordaje tradicional de la seguridad vial en la Política Nacional de Seguridad Vial.

Las principales diferencias entre el abordaje tradicional de la seguridad vial y el enfoque de Sistema Seguro se relacionan en la siguiente tabla:

[5] Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031

[6] Artículo 2 Ley 105 de 1993 «Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones»; Artículo 2 Ley 336 de 1996 «Estatuto general del transporte»; Artículos 1 y 7 Ley 769 de 2002 «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones»; Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. Prosperidad para todos.

Tabla 1. El enfoque Sistema Seguro y las perspectivas tradicionales sobre la Seguridad Vial

Aspecto	Enfoque tradicional	Enfoque Sistema Seguro
El problema	Los siniestros viales	Víctimas fatales y heridos graves
El enfoque	Reactivo ante los siniestros	Proactivo y sistemático que identifica y gestiona los factores de riesgo o circunstancias determinantes de las lesiones.
La causa del problema	Comportamiento de los actores viales	La fragilidad y vulnerabilidad de los actores viales. La gestión de los riesgos y determinantes sociales. La falibilidad del ser humano.
El responsable del problema	El actor vial	Responsabilidad compartida entre diseñadores, implementadores del sistema, sector privado y actores viales
El objetivo	Prevenir y atender los siniestros viales	Cero víctimas fatales y cero heridos graves

Fuente: Tomado del PNSV 2022-2031 (con base en WRI, Sostenibilidad y Seguridad, p. 18, 2018)

Teniendo como referente este enfoque y las orientaciones del Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, el actual PNSV 2022-2031 orienta la reducción del número de víctimas fallecidas y lesionadas graves en siniestros viales a través de ocho áreas de acción, que se esquematizan y describen enseguida:

Figura 1. Áreas de intervención del Plan Nacional de Seguridad Vial

Fuente: Tomado del PNSV 2022-2031

- Las **velocidades seguras** se determinan y gestionan en función de las vías y las dinámicas de movilidad asociadas a estas, para evitar el tránsito de personas a velocidades excesivas (por encima de los límites establecidos) o inadecuadas (aquellas que, aunque dentro de los límites definidos son inseguras por las condiciones de movilidad imperantes en el entorno).
- Los **vehículos seguros** son aquellos equipados con condiciones de seguridad que reducen la probabilidad de ocurrencia de un siniestro (seguridad activa) o la gravedad de las consecuencias si este ocurre, tanto a sus ocupantes como a las personas fuera del vehículo (seguridad pasiva). Así mismo, son vehículos a los cuales se les aplican

pruebas integrales para verificar y garantizar el cumplimiento de las condiciones de seguridad a lo largo de su vida operativa.

- La **infraestructura vial segura** es la que proporciona a través de su diseño (geométrico y de señalización), orientaciones a las personas usuarias para tomar decisiones adecuadas. Favorece la visibilidad, ofrece indicaciones claras, evita cambios significativos en la velocidad y en las direcciones de conducción, son indulgentes con el error humano, es decir que sus características o elementos previenen los siniestros viales o mitigan las lesiones graves cuando estos ocurren. Además, favorecen el desempeño de tecnologías en la vía, en los vehículos y su intercomunicación.
- El **comportamiento seguro**, se refiere a la responsabilidad del ejercicio de la movilidad de las personas en las vías; está basado en el autocuidado, la conciencia social, el acato de las normas, el reconocimiento de la vulnerabilidad propia y de las personas que nos rodean en el contexto de la movilidad, especialmente de peatones, ciclistas y motociclistas. Requiere actitudes físicas y psicológicas adecuadas, habilidades en el ejercicio de la conducción, entre otras.
- El **cumplimiento de las normas de seguridad vial** para una movilidad segura incluye el conocimiento de los actores sobre las normas, una estructura organizacional con capacidad de vigilancia y control y la aplicación de sanciones efectivas frente al desacato.
- La **atención integral a víctimas** está orientada a reducir los impactos que genera la siniestralidad vial en las personas implicadas y en su núcleo familiar. Incluye la identificación y caracterización de víctimas, el establecimiento de protocolos de atención hospitalaria y psicológica, la gestión para el desarrollo de centros de acompañamiento, sistemas de monitoreo, programas de rehabilitación y reincorporación social y económica, el reconocimiento y en general la integralidad en la atención post siniestro.
- La **gobernanza** contempla el ejercicio del fortalecimiento institucional y la construcción de capacidad técnica, para la formulación, implementación y evaluación de acciones articuladas con todos los actores estratégicos y con el enfoque del sistema seguro, asignación, priorización y uso de los recursos públicos de forma efectiva, y expedición de reglamentación que provea marco a dichas acciones.
- Por último, la **gestión de conocimiento** tiene como fin crear y difundir datos e información que promueva la comprensión de la problemática, y movilice a los actores sociales al ejercicio de la corresponsabilidad. Incluye estándares de calidad de los datos para la toma de decisiones, análisis y visibilización de factores de riesgos, causas e impactos de la siniestralidad vial, vinculación de la academia en la investigación y formación de profesionales para el ejercicio de la seguridad vial, y evaluación de las acciones en torno a la mitigación de la problemática.[7]

[7] Agencia Nacional de Seguridad Vial. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031. 2022.

- **Seguridad Vial en el Distrito**

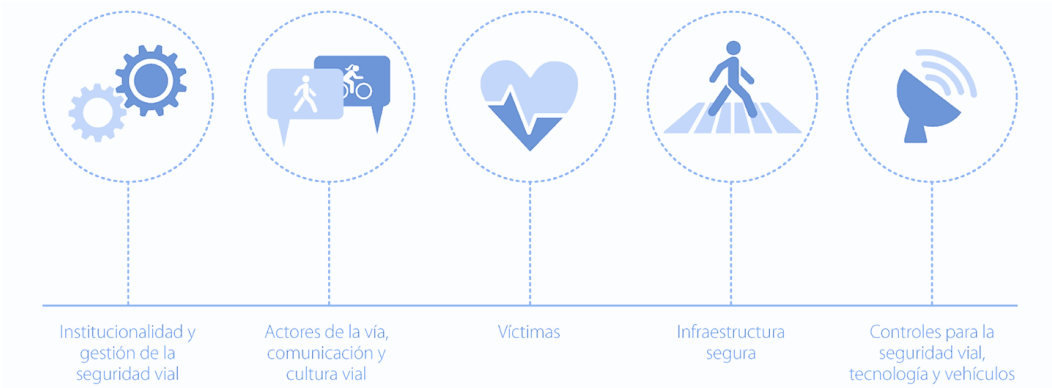
Como pionera en la lucha contra los fallecimientos y las lesiones ocasionadas por el tránsito, mediante Decreto Distrital 813 de 2017, Bogotá adopta la Visión Cero con el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, en adelante PDSV 2017-2026, con el objetivo de disminuir drásticamente las muertes en las vías mediante acciones integrales de prevención, considerando los siguientes cuatro principios:

Figura 2. Principios de la Visión Cero PDSV 2017-2026

Fuente: Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026

El PDSV 2017-2026 establece 5 ejes de acción para lograr la meta de disminuir en un 35% el número de víctimas fallecidas y lesionados graves por siniestros viales en la vigencia del mismo. Estos ejes de acción se representan en la Figura 3 y se describen enseguida.

Figura 3. Ejes del PDSV 2017-2026



Fuente: Tomado del PDSV 2017-2026, Resumen Ejecutivo

- **Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial:** El objetivo de este eje es fortalecer las instituciones distritales y generar acciones conjuntas con las instituciones privadas, la academia, las empresas y la sociedad civil.

- **Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial:** Busca informar y formar a la ciudadanía en seguridad vial y movilidad, brindar conocimiento de factores de riesgo, respeto a las normas y sus acciones tienen como finalidad el cuidado de la vida.
- **Eje 3: Víctimas:** tiene como finalidad salvar vidas desde la agilidad en la atención de las víctimas.
- **Eje 4: Infraestructura segura:** Buscar la gestión de velocidades de circulación a través de intervenciones en la infraestructura es su principal objetivo.
- **Eje 5. Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos:** Sus objetivos incluyen el fortalecimiento del control en materia de seguridad vial, aumentar la información e investigación de siniestros viales, y fomentar la tecnología e innovación.

Adicionalmente, el PDSV 2017-2026 desarrolló un Plan de Seguridad Vial del Motociclista PDSVM, el cual se estructuró en concordancia con los ejes del Plan general del que se deriva.

Por otra parte, el Plan de Ordenamiento Territorial - POT (Decreto 555 de 2021) y la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, incorporan criterios de seguridad vial orientados a la consolidación de un Sistema de Movilidad Seguro, que preserve la vida de las personas usuarias.

1.2. Principales logros del PDSV 2017-2026

Con base en el seguimiento realizado en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial al PDSV 2017-2026, con corte del cuarto trimestre de 2022 se avanzó con un 55 % acumulado de implementación. Los registros de la gestión y seguimiento frente al PDSV están a disposición de todos los interesados en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad en el enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion. Los principales logros de la implementación del PDSV 2017-2026 se describen a continuación:

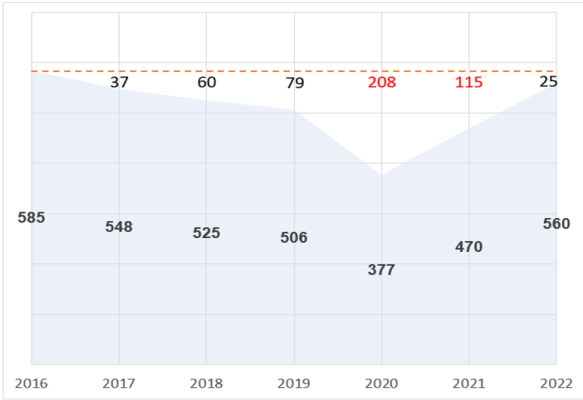
Figura 4. Principales logros de la política de Visión Cero 2017-2026

Fuente: Elaboración SDM

- **Reducción de fallecidos por siniestros viales**

Como resultado de la implementación del PDSV, desde el año 2017 al 2022 se salvaron 201 vidas. Como se puede observar en la Figura 5, el comportamiento anual de fallecidos en siniestros viales desde el año 2017 ha tenido una tendencia decreciente que ha logrado mantenerse hasta 2022, exceptuando en el análisis el 2020 y 2021 dadas las condiciones de movilidad atípicas que se presentaron en Bogotá producto de la pandemia. En 2022 aún con los cambios en las condiciones de movilidad que ha tenido la ciudad se salvaron 25 vidas en comparación con el año 2016, antes de la adopción de la política de Visión Cero en Bogotá. En 2022 la tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes fue de 6.79. Al comparar esta cifra con la tasa nacional de mortalidad para 2022 se tiene que el indicador de Bogotá es 56% menor al promedio nacional.

Figura 5. Evolución de víctimas fatales por siniestros viales en Bogotá (2016-2022)



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023 (Indicador tradicional)[8]

- **Creación e Implementación del Programa de Gestión de Velocidad**

A través del PDSV 2017-2026 se creó e implementó el Programa de Gestión de la Velocidad en el Distrito, como una apuesta pionera y ambiciosa en el abordaje multivariable de este factor de riesgo. Este comprende la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de las vías, incluyendo la presencia y densidad de actores viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para su cumplimiento.

La gestión de velocidad en la ciudad de Bogotá comenzó su implementación en el 2018, con la determinación del límite de velocidad de 50 km/h, inicialmente en 5 corredores principales de la ciudad y en forma gradual hasta extenderse a toda la ciudad, a través del Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021, convirtiéndo a Bogotá en la primera ciudad del país en adoptar el límite de velocidad vehicular recomendado por la Organización Mundial de la Salud para zonas urbanas.

Desde el inicio de su implementación en octubre de 2018 hasta el 31 de marzo de 2023 se han logrado salvar 201 vidas en los corredores donde ha sido implementada la medida de reducción de límites de velocidad a 50km/hora, en comparación con el promedio de fallecidos que ocurrían cuando aún no se había implementado el Programa de Gestión de Velocidad.

- **Creación e Implementación de la Red de Seguridad Vial**

La Red de Seguridad Vial tiene como objetivo promover la colaboración interinstitucional mediante el intercambio, la visibilidad y la divulgación de las prácticas empresariales enfocadas en preservar la vida en las vías. Como uno de los principales logros, se destaca la participación de 1.673 empresas inscritas hasta el 31 de marzo de 2023 en la promoción de la seguridad vial en la ciudad.

[8] Indicador tradicional: Todos los fallecimientos incluso los que ocurren después del estándar de conteo a 30 días

Otros logros destacados son los diferentes reconocimientos que se otorgan a las organizaciones que realizan buenas prácticas en seguridad vial. Entre estos, se encuentran:

- Los sellos de buenas prácticas reconocen a las empresas que llevan a cabo acciones en los diferentes enfoques de riesgo vial. Hasta la fecha, se han otorgado sellos a 209 empresas, de las cuales 44 tienen sello de oro, 146 tienen sello de plata y 19 tienen sello de bronce. En este sentido, las organizaciones han invertido más de $25.000 millones y se han beneficiado más de 368.000 personas en este ámbito.
- Desde el 2019 se tiene el reconocimiento de Empresas Salvavidas en Moto, en el que se destaca aquellas que dentro de sus estrategias dotan de elementos de protección personal certificados a sus motorizados, realizan procesos de selección rigurosos para captar el mejor talento humano, establecer programas de formación en seguridad vial, eco conducción y primer respondiente, entre otros. Esto se hace para garantizar recorridos seguros en todas las modalidades ya sea misional, in itinere o deportivo, y durante estos años se han beneficiado más de 4.700 motociclistas.
- Finalmente, desde el 2022 se comenzó a reconocer a las organizaciones con operación en la ciudad de Bogotá que cumplen con más del 75 % del Plan Estratégico de Seguridad Vial. En total, 30 organizaciones han cumplido con este parámetro.

- **Creación e implementación del Programa Plazoletas Bogotá**

Desde 2019 la Secretaría Distrital de Movilidad con el apoyo de GDCI, aliado de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), lidera el diseño e implementación de proyectos integrales de movilidad y seguridad vial, a través de los cuales, haciendo uso de elementos de urbanismo táctico, se transforman espacios públicos para la generación de espacios de encuentro y permanencia, entornos seguros para la caminata y el uso de la bicicleta y otros que no requieran el uso de motor, mejorando así la conectividad de los modos activos, regulando el tránsito de vehículos y su operación a velocidades seguras.

Con estos proyectos, Bogotá suma 118 intersecciones mejoradas y 264 pasos peatonales con cebras, así como un total de 24.848 m2 y 22.394 ml ejecutados de espacios públicos transformados, en las localidades de Usaquén, Chapinero, Kennedy, Rafael Uribe, Usme, Ciudad Bolívar y Barrios Unidos. El análisis de impacto en materia de mortalidad y morbilidad por siniestros viales refleja que en dichas plazoletas antes disminuyó un 69 % en la cantidad de personas lesionadas (pasó de 68 antes a 21 después de la intervención) lesionados menos) y en 50 % menos fallecidos (de 2 a 1 fallecido después de la intervención)[9]

- **Elaboración de la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas**

La SDM elaboró y publicó en 2018 esta Guía como un documento orientador para la evaluación de la seguridad de las vías urbanas e infraestructuras de transporte nuevas y

[9] Para el monitoreo/seguimiento posterior a la intervención; se tuvo en cuenta el promedio de los dos años (completos) anteriores considerando que cada plazoleta tiene diferente año de implementación versus el promedio de los años completos después (excepto 2020).

existentes, para mitigar y resolver riesgos de ocurrencia de siniestros viales, proporcionando procedimientos técnicos para identificar, eliminar y mitiguen los riesgos de siniestralidad identificados en cada una de las etapas de un proyecto.

Está enfocada en el ámbito urbano de la ciudad de Bogotá, al servicio de las diferentes entidades del Distrito y organismos encargados del diseño, construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial de Bogotá D.C.; sus lineamientos son generales y están estructurados a partir de referencias internacionales avaladas en este tema.

- **Cámaras de fotodetección**

Para fortalecer los mecanismos de control como herramientas de disuasión y mitigación de factores de riesgo, además de propender por la seguridad vial de los diferentes actores viales, la eficiencia del tráfico y la prevención de siniestros, se promovió la adopción de acciones automatizadas hacia la seguridad vial mediante la detección electrónica de infracciones.

Estos dispositivos identifican de forma automática comportamientos prohibidos y detectan la placa trasera de los vehículos ante la comisión de infracciones como exceso de velocidad, cruce de semáforo en rojo, no contar con revisión técnico mecánica y SOAT, entre otras. Además, tienen la capacidad de clasificar los vehículos de acuerdo con su dimensión (motocicletas, automóviles y camiones), de realizar mediciones de volúmenes y velocidades promedio, lo cual es información empleada para la toma de decisiones enfocadas a preservar la vida de actores viales, como por ejemplo acciones de control en vía.

Actualmente, la ciudad cuenta con 93 puntos autorizados por el Ministerio de Transporte y 72 cámaras de fotodetección; teniendo en cuenta la disponibilidad de este tipo de cámaras, se realizó la instalación en puntos que se priorizaron por los niveles de siniestralidad y siguiendo los lineamientos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El 24 de julio de 2023, se publicó un artículo académico por parte de la Junta de Investigación de Transporte de la Academia Nacional de Ciencias. En este artículo se determinó que las cámaras de fotodetección se consideran una tecnología altamente confiable que aporta en la reducción de los costos sociales y económicos asociados con los siniestros de tránsito. El análisis hecho para Bogotá determinó que, la implementación de las cámaras de fotodetección han tenido un mayor efecto en evitar siniestros con víctimas fatales, por lo que en 2021 se redujo en un 0,12 personas fallecidas por kilómetro en corredores con límite de velocidad de 50 km/h y con cámaras de fotodetección. Entre las recomendaciones de la publicación académica, se resalta la importancia de hacer cumplir los límites de velocidad promedio a nivel de corredor usando tecnología automatizada de detección de velocidad en corredores arteriales, donde la pacificación del tráfico o la intervención policial a menudo no es viable. Adicionalmente, la publicación resalta que la importancia del cumplimiento de la velocidad media implica la instalación de cámaras en dos o más lugares a lo largo de un tramo vial, y no solo un dispositivo, ya que esto permite solo el control de la velocidad en un punto específico de la malla vial.

- **Transversalización de la visión cero en instrumentos de planeación**

Si bien desde la perspectiva de seguridad vial se cuenta con el PDSV como principal instrumento para la planeación de las acciones de seguridad vial, dada la necesidad de plantear estrategias para mitigar los efectos negativos de la siniestralidad de diferente naturaleza, se requiere que los criterios de seguridad vial se incorporen de forma integral en los instrumentos de planeación del Distrito para preservar vidas en la vía.

Uno de los principales logros del actual PDSV corresponde a la incorporación de criterios de seguridad vial en el Plan de Ordenamiento Territorial POT, especialmente en los sistemas estructurantes 1) Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro y 2) Sistema de Movilidad, desde donde se plantea la importancia tanto de transversalizar la seguridad vial en todos los instrumentos de planeación que se deriven, como de tener en cuenta los lineamientos técnicos de seguridad vial que se desarrollan desde la Secretaría Distrital de Movilidad.

En consecuencia y a partir de los lineamientos del POT y debido a los esfuerzos por potencializar y transversalizar la seguridad vial como criterio fundamental en la construcción de instrumentos de planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y el sector movilidad está impulsando la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, que corresponde a la actualización del Plan Maestro de Movilidad expedido en el año 2006.

- **Lineamientos técnicos de seguridad vial**

Desde la SDM se han definido 15 lineamientos técnicos en materia de seguridad vial (internos y externos), los cuales establecen los conceptos y recomendaciones que deben garantizarse en las acciones y proyectos que tengan relación con la seguridad vial en el Distrito, así:

- Lineamiento general de seguridad vial
- Lineamiento para la ejecución de auditorías e inspecciones de seguridad vial
- Lineamiento para la revisión, aprobación y seguimiento de PMTs
- Lineamiento para la estructuración de proyectos de infraestructura para ciclistas
- Lineamiento para el componente peatonal en los proyectos de infraestructura
- Lineamiento en materia de sistemas de contención vehicular
- Lineamiento para la ejecución de pruebas piloto
- Lineamiento para la regulación semafórica en intersecciones viales
- Lineamiento para el diseño e implementación de medidas de pacificación
- Lineamiento para la selección, evaluación y operación de rutas del sistema de transporte público (SITP) y para la ubicación y operación de paraderos del SITP
- Lineamiento para la circulación de los vehículos de transporte de carga y para la operación de las zonas de cargue y descargue de mercancías
- Lineamiento para la determinación de zonas prioritarias de intervención
- Lineamiento para el desarrollo de actividades requeridas para la mitigación/eliminación de problemáticas de seguridad vial localizadas

- Lineamiento para el seguimiento de las intervenciones a través del análisis de indicadores que permitan establecer su efectividad
- Lineamiento para el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana

- **Centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI**

Bogotá D.C. se convirtió en la primera ciudad de Colombia y la segunda en América Latina, en contar con un Centro de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales. En ORVI, se informa y orienta de manera gratuita a las víctimas por siniestros viales y sus familiares, acerca de los procesos que pueden seguir en materia social, jurídica, psicológica y de formación tras un incidente de tránsito. Este centro dispone de medios presenciales y virtuales para que las víctimas de siniestros viales y/o sus familiares puedan acceder al servicio.

Entre diciembre de 2020 y febrero de 2023, el centro de orientación a víctimas ha realizado 3.429 orientaciones a víctimas de siniestros viales en el distrito. También ha contribuido a visibilizar a las víctimas aunando esfuerzos con las asociaciones de víctimas, y a articular el trabajo del Distrito con otras entidades y organismos para enriquecer los conocimientos sobre las víctimas de siniestros viales y posibilidades de acción.

- **Análisis detallados de siniestros viales**

La Secretaría Distrital de Movilidad a través del proceso contractual concurso de méritos SDM-CMA-28-2022, adjudicó en el año 2022 el Contrato 20221460 de 2022. El objeto del contrato es analizar en detalle siniestros viales con fatalidades para identificar factores de riesgos involucrados en la siniestralidad vial de Bogotá.

El desarrollo de esta consultoría es pionera en el campo de la seguridad vial, debido a que es el primer contrato de carácter técnico que se realiza en Colombia que contempla análisis detallados de siniestros que permitirá tomar decisiones de intervención es aspectos de infraestructura, pedagogía y control, basados en los factores de riesgo identificados en cada análisis. A través de esta consultoría se realizaron 100 análisis detallados de siniestros viales con fatalidades.

1.3. ¿Por qué es necesario actualizar el PDSV 2017-2026?

Considerando la reciente elaboración y adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (en proceso), así como los nuevos retos en materia de movilidad y seguridad vial que se han impuesto tras la pandemia, desde el punto de vista técnico, este escenario ofrece la oportunidad de ampliar, actualizar y fortalecer actuaciones estratégicas que aporten a la Seguridad Vial a nivel Local, Distrital y Regional; al mismo tiempo, permite contribuir paralelamente a las metas y ambiciones de la escala nacional, con base en la nueva vigencia, estructura y enfoque del PNSV 2022-2031,

en observancia de las mejores prácticas y lineamientos globales plasmados en el Plan Mundial - Decenio de Acción para la seguridad vial 2020-2030.

A partir de un proceso de revisión adelantado por la Oficina de Seguridad Vial frente a las acciones e indicadores contemplados en el PDSV 2017-2026, como parte de los insumos iniciales por tener en cuenta para la construcción de la estructura del nuevo PDSV se identificaron las siguientes oportunidades de mejora:

En cuanto a las acciones se identificó que es necesario:

- Replantear o reformular acciones por dificultades en su implementación debido a cambios normativos, acceso a información y especificidad en su alcance.
- Eliminar o actualizar acciones que se completaron o que pueden ser actualizadas con acciones más eficientes.
- Unificar acciones afines para facilitar el proceso de seguimiento y focalizar esfuerzos.
- Integrar acciones del PDSV del motociclista para brindar un tratamiento transversal a todos los actores viales vulnerables que también requieren intervenciones integrales, incluyendo aquellos actores viales que tienen interacción con estos.

Con respecto al indicador meta “Disminuir los heridos graves y muertes en un 35% en los próximos 10 años, tomando como base el año 2015” surgen como necesidades o planteamientos:

- Actualizar metas de fallecidos teniendo en cuenta el contexto local y considerando los cambios que se generaron a nivel mundial por cuenta de la pandemia COVID-19.
- Revisar y modificar lo relacionado con la meta de lesionados graves, considerando que a la fecha en el país no se cuenta con una definición y con un establecimiento de este dato.
- Revisar y ajustar las metas planteadas en Bogotá, considerando el nuevo PNSV 2022-2031 y el contexto internacional de seguridad vial a raíz de la nueva década de acción.

Surgen también necesidades de ajuste de los indicadores de gestión, entre estos:

- Número de colegios con Planes de Movilidad Escolar avalado y con una visita de seguimiento: en 2017 se formuló la meta debido a que en ese momento existía la figura de aval para los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, sin embargo, hoy dicha figura de aval se derogó mediante el artículo 110 del Decreto con fuerza de ley 2106 de noviembre 22 de 2019. Actualmente se relaciona el número de Instituciones Educativas Distritales (IED) que aceptan el acompañamiento y seguimiento por parte de la SED y la SDM para que cada IED formule su PME.
- Porcentaje de avance del Programa de Gestión de la Velocidad (en adelante PGV): es clave su fortalecimiento considerando las lecciones aprendidas como pionera del diseño e implementación del mismo. Por otra parte, considerando la mención en la Ley 2251 de 2022, artículo 14 parágrafo 2, sobre tiempos de actualización de este tipo de instrumentos (2 años), debe integrarse este enfoque en su ejecución.

- Número de empresas con PESV avalado y con una visita de seguimiento: Actualmente según normatividad en ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Por lo anterior, solo se programa el seguimiento a la implementación de PESV a empresas u organizaciones.
- Política de eco-conducción: actualmente se encuentra definida como Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y buenas prácticas de mantenimiento – ECOS, la cual no está definida según cobertura a empresas que operan en Bogotá sino por acciones implementadas vs proyectadas. Por lo anterior, se identifica como una oportunidad para definir si se mantiene, se ajusta, o se elimina.
- Tiempos promedio de llegada de ambulancias a auxiliar las víctimas de siniestros viales y de traslado de ambulancias con víctimas al centro de salud: no se viene calculando; la información aportada a manera de reporte corresponde a los vehículos de emergencias que hacen parte del programa de atención prehospitalaria que pertenecen a las subredes integradas de servicios de salud, más no al total de ambulancias que prestan el servicio para la atención de las víctimas.
- Tiempo promedio de atención de la víctima a partir del momento de llegada al centro de salud, por centro de salud: desde el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias - CRUE de la Secretaría Distrital de Salud no se cuenta con la información para el cálculo del indicador, dado que sólo se cuenta con información hasta la recepción del paciente en la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS; el conocimiento del manejo y tiempos de atención de la víctima son propios de la IPS.

1.4. Metodología de armonización y actualización del PDSV

La metodología desarrollada para la armonización del PDSV 2017-2026 con el PNSV 2022-2031 consideró cuatro fases, las cuales se sintetizan a continuación.

- Fase 1. Identificación y convocatoria de actores relevantes, con el fin de adelantar un proceso estratégico, participativo, plural y abierto a diferentes voces y perspectivas.
- Fase 2. Análisis del actual PDSV en contraste con el nuevo PNSV, cuyo objetivo fue hacer un balance y revisión de la actual estructura del PDSV 2017-2026 en contraste con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 que proporciona el nuevo marco de la política pública de Colombia en la materia.
- Fase 3. Ideación y concertación de acciones del nuevo PDSV 2023-2032.
- Fase 4. Consolidación de resultados, socialización y aprobación.

La planeación y desarrollo de estas fases se presentan con detalle en el Anexo 1 Matriz de comparación PDSV 2017-2026 - PNSV 2022-2031, el Anexo 2 Metodología de armonización y memorias de talleres PDSV 2023-2032, y en los soportes y memorias de Socialización y aprobaciones PDSV 2023-2032: Anexo 3 - A Correos de socialización, Anexo 3 - B Acta No. 2 de 2023 - CISV y Anexo 3 - C Mesas de validación y aprobación SDM.

2. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO

2.1. Siniestralidad vial

2.1.1. Generalidades

El fenómeno de la siniestralidad vial ha dejado más de 11 mil víctimas fallecidas en lo que va del siglo XXI en el Distrito; si bien es destacable que entre el 2000 y 2006 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2006 hasta 2018 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito se ha mantenido entre los 500 y los 614 muertos.

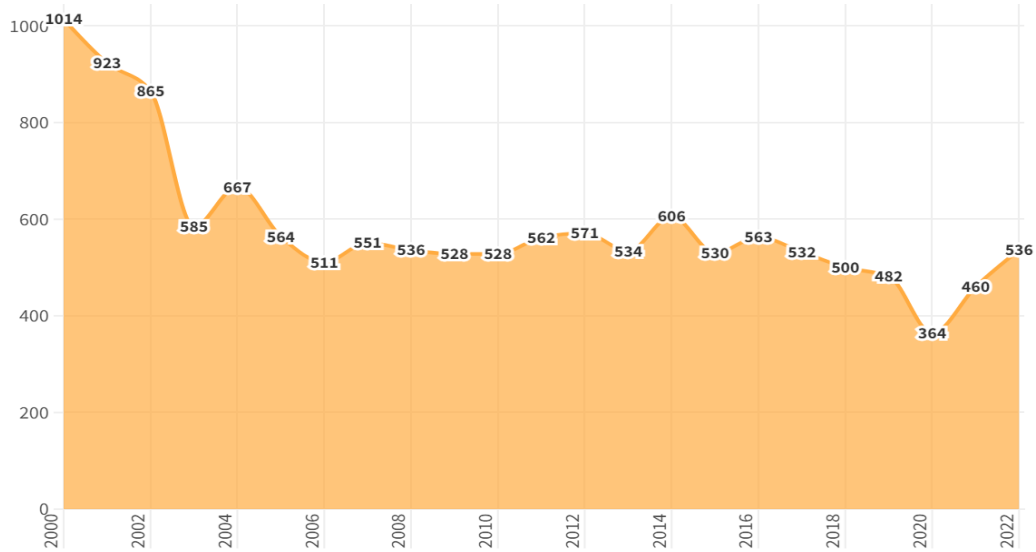
Cabe resaltar que Bogotá, entre 2016 y 2019, tuvo tres años consecutivos en los cuales se disminuyó el total de muertes por siniestros viales. En el 2019, se registró por primera vez un número de fatalidades inferior a 500.

Para 2020, y en el punto más fuerte de la pandemia del COVID-19, el número de fatalidades estuvo por debajo de las 400 muertes, lo cual puede ser explicado por las restricciones de movilidad en la ciudad. Para 2021 hubo un incremento en las fatalidades en comparación con 2020, no obstante, se sostuvo el logro del año 2019 al mantener la cifra de muertes por debajo de 500 víctimas.

En el año 2022 el número de fatalidades incrementó a 536, lo cual significó el regreso al escenario que se tenía en Bogotá antes de 2018, esta vez con una afectación predominante en los usuarios de motocicleta, lo cual coincide con el aumento de la movilización en esta tipología de vehículos y el uso de mensajería a causa de las restricciones durante los aislamientos preventivos.

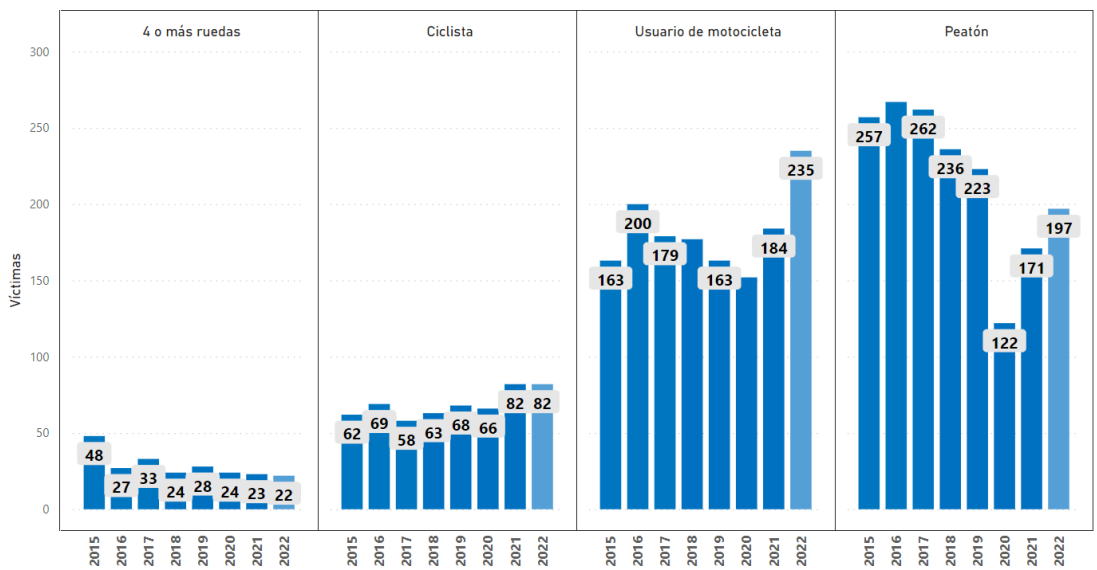
Mientras que en la Figura 6 se observa la evolución histórica de la siniestralidad vial previamente descrita en Bogotá, en la Figura 7 se evidencia cómo las dinámicas de movilidad que surgieron con ocasión de la pandemia pudieron haber impactado el cambio del peatón como principal afectado de fatalidades por siniestros viales hasta 2019 a los usuarios de motocicleta como los más afectados entre 2020 y 2022.

Figura 6. Histórico de fallecidos por siniestros viales en Bogotá



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT para los años 2015 a 2022 con estándar de muertes de 30 días, datos del Observatorio Nacional de Seguridad vial para los años 2009 a 2014 con estándar de muertes a 30 días y publicación Forensis de Medicina Legal para los años 2000 a 2008.

Figura 7. Distribución de víctimas en siniestros viales.

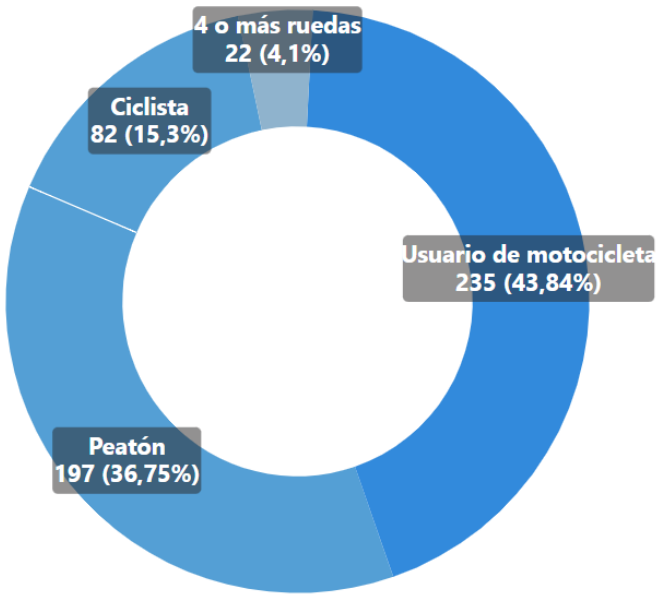


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

De esta forma, para el año 2022, en comparación con el 2019, Bogotá presentó un incremento de alrededor del 11% en el número de fatalidades, explicado fundamentalmente por dos

actores viales: los usuarios de motocicleta con un aumento del 44% de las fatalidades y los ciclistas con un incremento del 21%. Así las cosas, en el año 2022 dentro del total de víctimas fatales, alrededor del 95% corresponden a actores vulnerables distribuidos de la siguiente manera: el 44% ocupantes de motos, 37% peatones y el 15% ciclistas acorde a la Figura 8 Distribución de víctimas en siniestros viales por actor vial.

Figura 8. Distribución de víctimas en siniestros viales por actor vial.



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

En la Tabla 2. Fallecidos en siniestros viales 2022 por hora y día de la semana, se evidencia la distribución según el rango horario y el día de la semana. Al respecto, los sábados son los días con el mayor número de víctimas, seguido de los viernes y miércoles. Del mismo modo, los horarios con mayor número de víctimas son entre las 22:00 a 00:00 seguido de 06:00 a 08:00. El horario nocturno concentró el 53% de las fatalidades en especial las noches del viernes y sábado.

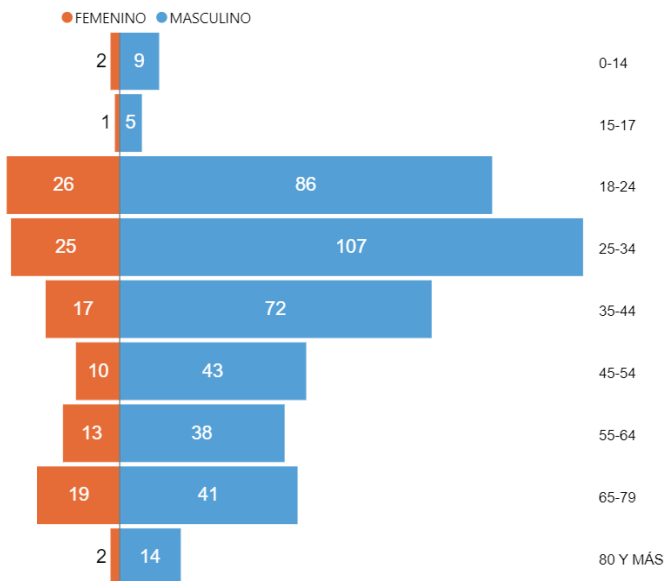
Tabla 2. Fallecidos en siniestros viales 2022 por hora y día de la semana.

Hora	1. Lunes	2. Martes	3. Miércoles	4. Jueves	5. Viernes	6. Sábado	7. Domingo	**Total**
00-02	5		4	7	3	9	4	**32**
02-04	1	3	1	2	6	15	9	**37**
04-06	4	5	7	10	8	8	11	**53**
06-08	10	8	9	8	11	7	5	**58**
08-10	5	8	5	6	5	7		**36**
10-12	3	8	7	2	8	3	5	**36**
12-14	8	7	8	9	5	12	2	**51**
14-16	2	8	6	6	4	2	4	**32**
16-18	10	3	8	3	7	2	5	**38**
18-20	12	6	6	4	10	12	6	**56**
20-22	4	7	10	6	5	12	4	**48**
22-00	6	6	8	11	13	11	4	**59**
Total	**70**	**69**	**79**	**74**	**85**	**100**	**59**	**536**

Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

Realizando la desagregación por grupo etario y sexo, se evidencia que la mayoría de las víctimas son de sexo masculino entre las edades de 18 a 44, que corresponden al 49% de las observaciones totales para el año 2022. Así mismo, la incidencia del sexo masculino como víctimas de siniestros viales es del 79% del total de las observaciones, cifra que genera alertas de intervención enfocadas en este grupo (Figura 9).

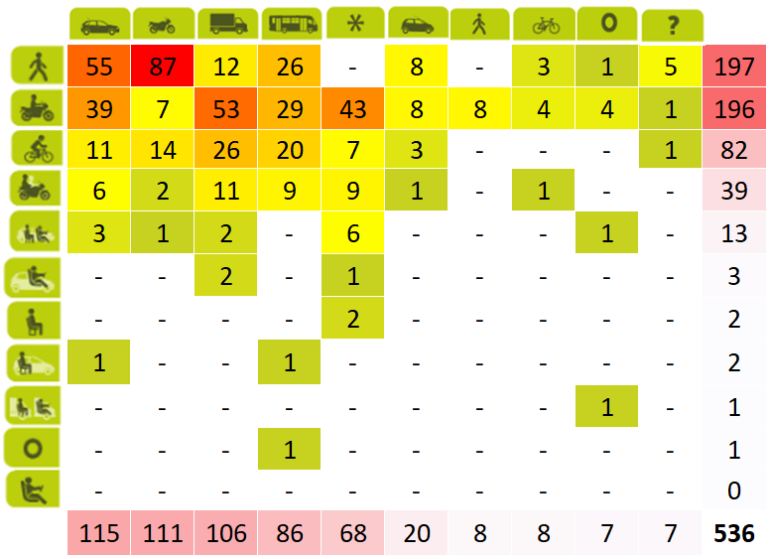
Figura 9. Fallecidos en siniestros viales por rango etario y sexo.



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

Finalmente, en la Figura 10. Matriz de interacción de víctimas fatales en siniestros viales, se muestran los actores que fallecieron y el actor contra el cual se dio la interacción que derivó en el suceso. En dicha matriz se observa que la interacción más riesgosa es la de un peatón con una motocicleta, seguida de los usuarios de motocicleta con vehículos de transporte de carga.

Figura 10. Matriz de interacción de víctimas fatales en siniestros viales.



					*				0	?	
	55	87	12	26	-	8	-	3	1	5	197
	39	7	53	29	43	8	8	4	4	1	196
	11	14	26	20	7	3	-	-	-	1	82
	6	2	11	9	9	1	-	1	-	-	39
	3	1	2	-	6	-	-	-	1	-	13
	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	3
	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
0	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	115	111	106	86	68	20	8	8	7	7	**536**

Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

En indicadores generales de siniestros viales, la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes para 2022 es de 6,79; de forma específica para actores viales vulnerables, peatón, usuarios de motocicletas y ciclistas, es de 6,48. En comparación con la tasa nacional de mortalidad para 2022, el indicador de Bogotá es 56% menor al promedio nacional, lo cual permite evidenciar resultados positivos y evaluar los esfuerzos de Bogotá en el contexto de una creciente problemática a nivel nacional.

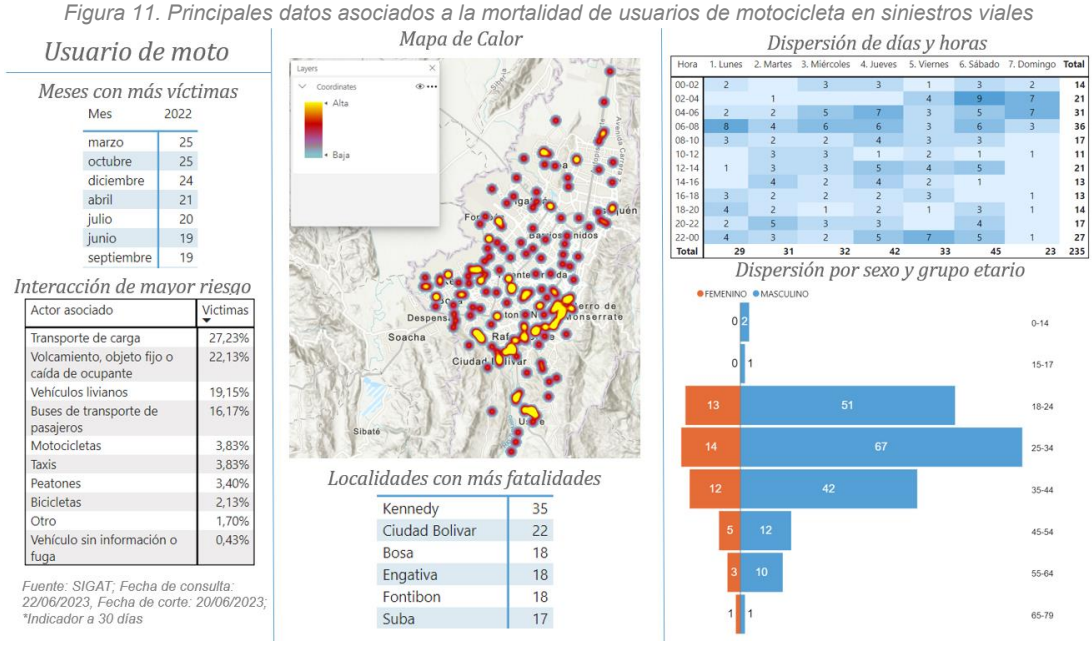
2.1.2. Actores viales vulnerables

A continuación se presentan las principales características de la mortalidad en siniestros viales de actores vulnerables de la movilidad en Bogotá D.C.

- **Usuarios de motocicleta (conductor y pasajero)**

Desde el año 2020 los usuarios de motocicleta son los que más mueren en siniestros viales en Bogotá D.C. Lo anterior en parte se debe al aumento acelerado en el uso de motocicletas, el cual se refleja en un incremento del 65% del registro de este tipo de vehículos en Bogotá y los municipios aledaños, y un 113% de expedición de licencias en el Distrito entre 2019 y 2022. Frente a esta problemática se observa la concentración de víctimas debido a interacciones de motocicletas con vehículos de mayor volumen y a volcamientos. Las víctimas se presentan en mayor medida en la localidad de Kennedy y la parte suroriental de Bogotá.

Figura 11. Principales datos asociados a la mortalidad de usuarios de motocicleta en siniestros viales

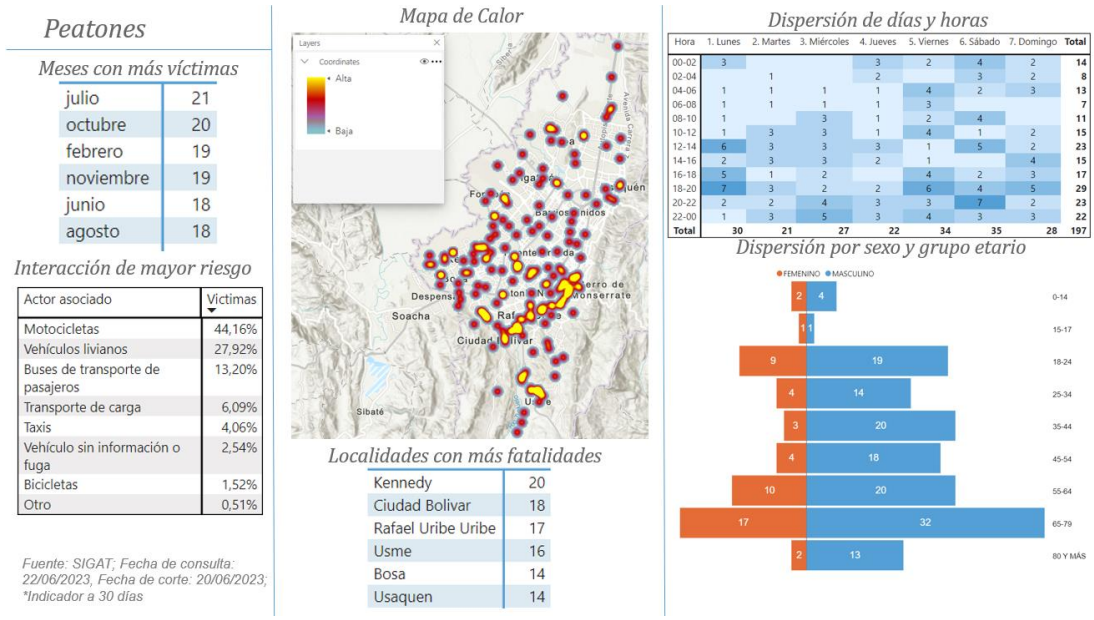


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

- **Peatones**

Los peatones tienen mayor exposición a participar en siniestros viales por ser el actor vial más predominante en Bogotá, lo cual, sumado a que en caso de un siniestro, sus cuerpos reciben de forma directa la energía liberada, hace que estos actores viales hagan parte de los más vulnerables. El análisis de las cifras evidencia que la materialización de siniestros que derivan en peatones fallecidos ocurre en mayor medida entre viernes y sábado en horario nocturno; la ubicación predominante de estos eventos se da en la zona suroriental de Bogotá y las interacciones fatales más frecuentes se presentan con motocicletas. Los peatones que más mueren en siniestros viales se ubican en edades de 65 a 79 años, lo cual genera una alerta frente a esta población.

Figura 12. Principales datos asociados a la mortalidad de peatones en siniestros viales

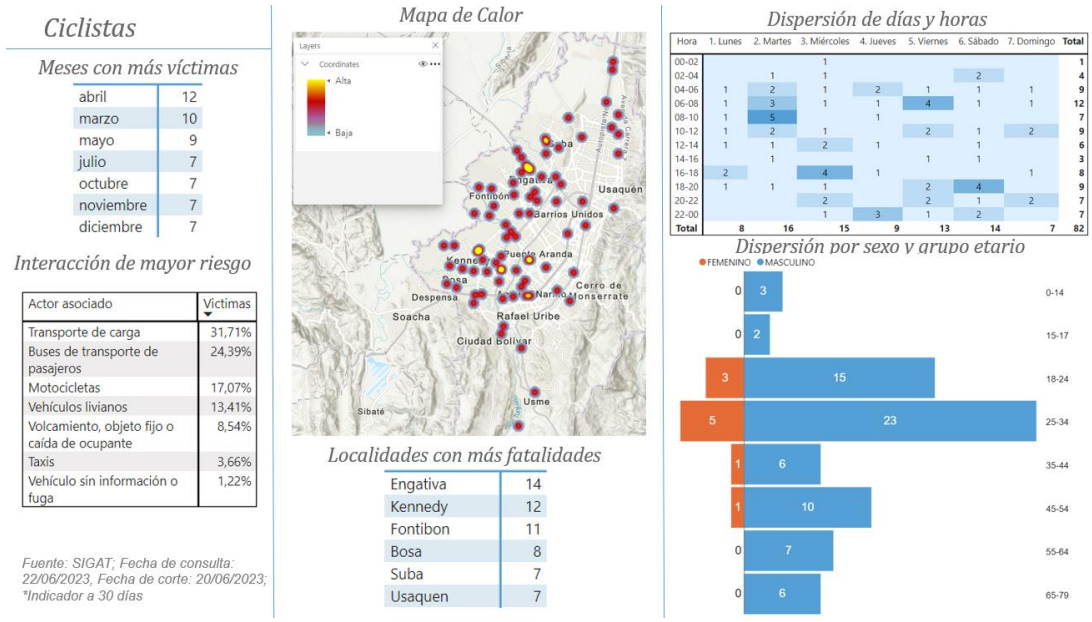


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 22/06/2023, Fecha de corte: 20/06/2023; *Indicador a 30 días

- **Ciclistas**

Como modo de transporte sostenible impulsado por la administración distrital a través del mejoramiento de la infraestructura para su operación, el uso de la bicicleta y por ende sus usuarios han aumentado. De ahí que exista un mayor nivel de exposición al riesgo, que se materializa especialmente en días y horarios asociados a la llegada y salida a lugares de trabajo, en particular martes y miércoles entre las 6 y 10 de la mañana y 4 a 8 de la noche. El grupo etario más afectado se ubica en edades entre 18 y 34 años y la interacción con vehículos de carga es la que más vidas de ciclistas cobra en siniestros vial en Bogotá.

Figura 13. Principales datos asociados a la mortalidad de ciclistas en siniestros viales

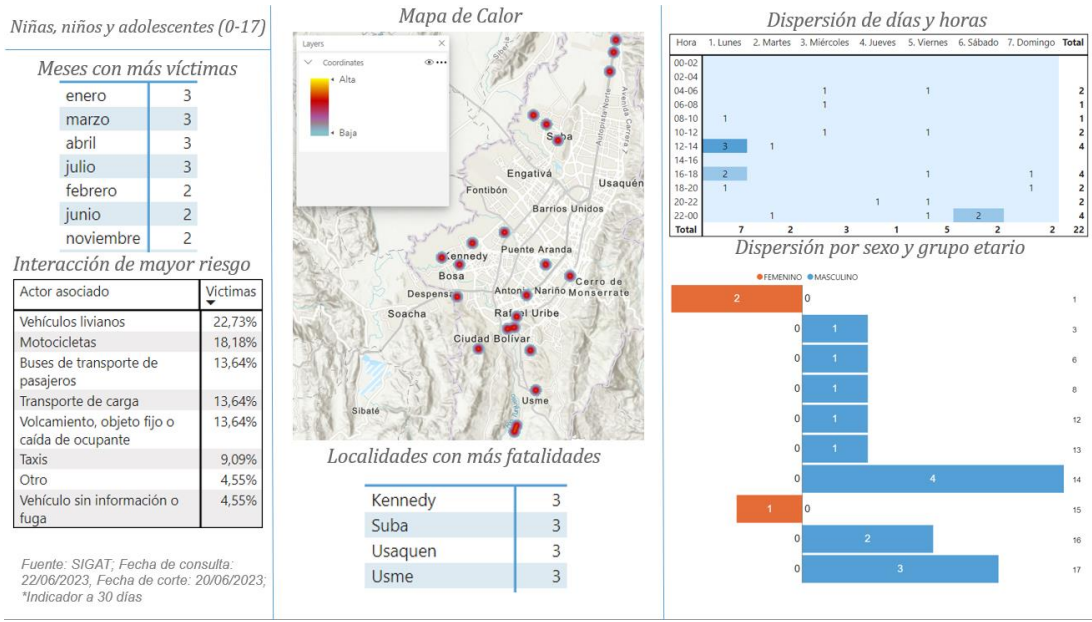


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 4/04/2023, Fecha de corte: 22/03/2023; *Indicador a 30 días

- **Niñas, niños y adolescentes (0-17)**

En el grupo de niñas, niños y adolescentes, se presenta una dispersión de las víctimas hacia las vías principales de la ciudad, y mayor número de víctimas en interacciones con vehículos livianos y motocicletas. El mayor número de víctimas se concentran entre los 14 a 17 años, edades en las cuales inician desplazamientos más independientes.

Figura 14. Principales datos asociados a la mortalidad de niñas, niños y adolescentes en siniestros viales

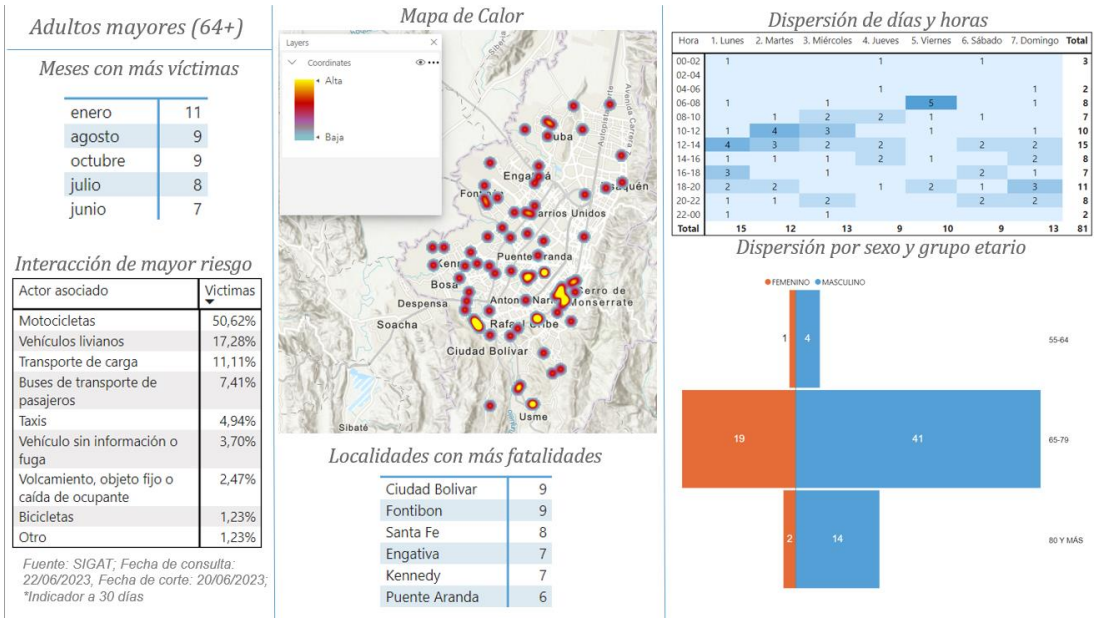


Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 4/04/2023, Fecha de corte: 22/03/2023; *Indicador a 30 días

- **Adultos mayores (64+)**

La población mayor es un actor vulnerable de especial atención, dado que hay una reducción en la motricidad y capacidad de reacción. Su mayor interacción fatal es con motociclistas en horarios de 10 am a 2 pm los días lunes, en los sectores centro y surorientales de Bogotá.

Figura 15. Principales datos asociados a la mortalidad de adultos mayores en siniestros viales



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta: 4/04/2023, Fecha de corte: 22/03/2023; *Indicador a 30 días

2.2. Efectos de la Pandemia

El comportamiento de la siniestralidad en 2019 (prepandemia) presentaba al peatón como el actor vial más vulnerable con una cifra de 223 peatones fallecidos en siniestros viales, por su parte los motociclistas presentaban 163 fallecidos; para 2022 este comportamiento se modificó ya que la población motociclista pasó a ser el actor vial más vulnerable, con un aumento en los fallecidos por siniestros viales del 44% en relación a la cifra presentada en 2019 (prepandemia).

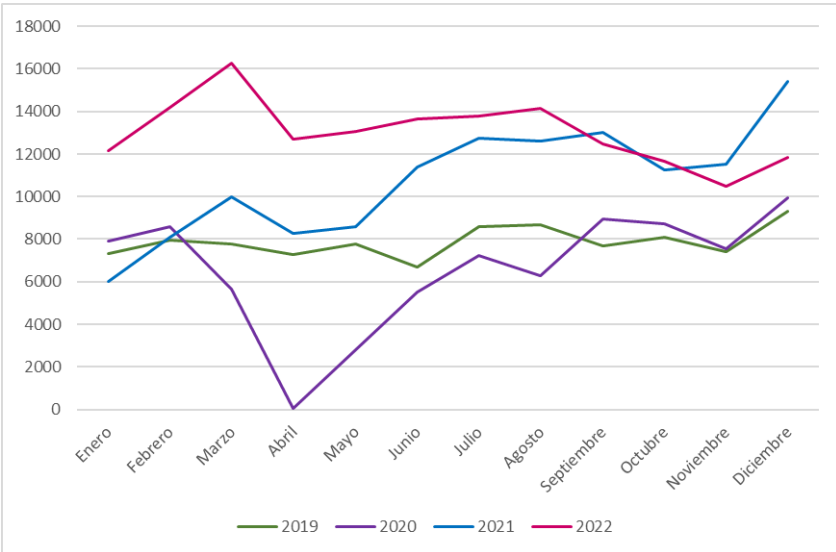
Aunque los peatones fallecidos se redujeron en 12%, 5 de cada 10 peatones fallecieron en interacción con un motociclista. La siniestralidad y los fallecimientos de los usuarios de motocicleta obedece, entre otros, a casos de autolesión, volcamiento o caída del ocupante, pero especialmente en 2022 se presentó un incremento significativo de los casos de interacción con vehículos de gran tamaño como vehículos de carga y buses.

Estos acontecimientos pueden explicarse por movilizarse en exceso de velocidad, falta de experiencia en el manejo de la motocicleta, maniobras indebidas, como por ejemplo adelantar por derecha o maniobrar con zigzagueo, incremento de viajes de motocicletas en Bogotá, un mayor número de matrículas de motocicletas nuevas en los municipios aledaños, incremento de obras en la ciudad lo que implica mayor tránsito de vehículos de carga, entre otros.

- **Aumento exceso velocidad:** Con el apoyo de la cooperación Bloomberg, y de acuerdo con estudios observacionales de la Universidad Johns Hopkins, se evidencia que hay un mayor porcentaje de personas que exceden el límite de velocidad. La última medición realizada en 2022, determinó que el 39% de los vehículos excedían la velocidad; la situación resulta ser más preocupante en el caso de la población motociclista, ya que en la medición se identificó que el 57% de estos circulaban por encima de los límites de velocidad reglamentados, si lo comparamos con los registros pre-pandemia promedio 2017-2019, este valor se encontraba en 35%. Producto de los estudios observacionales, se emitieron una serie de recomendaciones para el Distrito, entre las que se incluyen el fortalecimiento del sistema de detección electrónica de exceso de velocidad e incrementar la fiscalización en corredores con límite de velocidad de 50 km/h y 30 km/h.

- **Incremento en el uso de motocicletas**: Según la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - Andemos Colombia, en Bogotá y sus 12 municipios vecinos, se ha incrementado en un 65% el número de registros de motocicletas nuevas entre enero y diciembre de 2022 (156.401) en comparación con el mismo periodo de 2019 (94.546). Siendo los municipios de Funza, Soacha, Madrid y Mosquera, donde se están presentando los mayores registros en la región.

*Figura 16. Registro de motocicletas nuevas en Bogotá y municipios**



Fuente: Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - Andemos Colombia; Fecha consulta:28/03/2023
**Incluye municipios vecinos: Cajicá, Chía, Facatativá, Zipaquirá, Mosquera, Madrid, Calera, El Rosal, Funza, Cota, Soacha, Sibaté.*

Por otra parte, el registro de matrículas de motocicletas para los dos primeros meses del año 2023 respecto al mismo período de 2022 se redujo en 23%. Según cifras del

RUNT con corte a 31 de diciembre de 2022 Bogotá es la ciudad con el mayor número de motocicletas en el país (511.013).

Así mismo, según el Registro Distrital de Conductores (RDC) el número de expediciones de licencias de conducción para motos (A1/A2) en la ciudad, comparando el año 2022 Vs. 2019 (prepandemia), tuvo un incremento del 113%. Si se compara el año 2022 con el 2021 el incremento es del 27%.

De acuerdo con la información disponible por parte de esta Entidad, con corte de agosto de 2022, se ha recuperado el 92% de los viajes diarios en Bogotá, con respecto a febrero de 2020 (aún no se había declarado la emergencia sanitaria por Covid-19 en Colombia, la cual fue declarada en marzo 2020). Con base en lo anterior, se ha encontrado que la distribución modal en la ciudad ha cambiado: el transporte público redujo 24% de viajes BRT y los viajes en moto han aumentado aproximadamente en un 15%, lo anterior entre febrero de 2020 y agosto de 2022, siendo febrero 2020 el mes base para las estimaciones.

- **Mayor número de motociclistas noveles o sin experiencia:** Dentro de los análisis que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad, se encuentra la revisión de experticia de los motociclistas fallecidos, revisando la fecha de expedición de licencia de conducción de motocicleta por primera vez frente a la fecha de siniestro vial. Se encontró que en 2022 y 2023, 4 de cada 10 motociclistas fallecidos tenían menos de 2 años de haber expedido su licencia o no contaban con la licencia (no había expedido licencia de motocicleta). El 46% de los motociclistas fallecidos tenían entre 20 a 30 años de edad, de estos el 53% no tenían licencia de conducción o tenían menos de 2 años de haberla adquirido.

- **Frentes de Obras mediano y gran impacto:** Los frentes de obra han aumentado debido a la construcción de la Primera Línea Metro y otros proyectos estratégicos. Solo en 2023 se estima alcanzar 630 frentes de obra en toda Bogotá, los cuales generan un aumento en el número de vehículos de grandes dimensiones que circulan por la ciudad, en razón a la necesidad de transporte de materiales de construcción, equipos y maquinaria de obras y traslado de escombros, así como, alteraciones de las trayectorias habituales de las personas por los desvíos de los Planes de Manejo de Tránsito – PMTs. Esta situación, actualmente se relaciona con el fallecimiento de actores viales vulnerables en mayor medida con vehículos de gran tamaño.

3. FORMULACIÓN PDSV 2023-2032

CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO

Bogotá protege la vida en las vías

3.1. Aspectos fundamentales

El presente PDSV adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro[10] dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística. Los principios que constituyen la base sobre la cual se diseña la política de Seguridad Vial adaptada al contexto Distrital[11] y sus acciones derivadas son los siguientes:

Principio 1. Los seres humanos cometen errores en el sistema de movilidad que no deben derivar en la pérdida de vida o la salud de las personas. La planeación, diseño, construcción, mantenimiento y operación de un sistema de transporte debe ser indulgente, buscando mitigar riesgos de siniestralidad vial, evitar interacciones peligrosas, influenciar decisiones seguras y proteger a las personas ante una equivocación. Bajo esta premisa, Bogotá mantiene su consideración en cuanto a que estos eventos se pueden prevenir y las consecuencias graves se pueden evitar, por lo cual las colisiones en el tránsito son consideradas “siniestros viales”.

Principio 2. El cuerpo humano es vulnerable, es decir que tiene capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial, razón por la cual la gestión de la velocidad se convierte en una herramienta clave para evitar estas circunstancias (a mayor velocidad, mayor posibilidad de ocurrencia de un siniestro y de la gravedad de las lesiones). Bogotá también considera la diferencia de masas como un factor de riesgo prioritario que requiere ser tratado para proteger a las personas usuarias del Sistema de Movilidad, en especial a las más vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de motocicleta, incluyendo modos emergentes como la micro-movilidad, con enfoque diferencial y énfasis en las niñas, niños, adolescentes, mujeres y adultos mayores.

---

[10] El Enfoque del Sistema Seguro, que surge inicialmente en Suecia y los Países Bajos en la década de los 90 (Vision Zero - Visión Cero en Suecia, Sustainable Safety - Seguridad Sostenible en Países Bajos), ha aportado una forma integral de abordar la Seguridad Vial. Esto se ve reflejado en la posterior adaptación y/o adopción de sus preceptos en varios países y ciudades del mundo (Australia y Nueva Zelanda, los países de la Unión Europea y algunas ciudades de Estados Unidos); no obstante, aunque todos comparten la idea de que no es aceptable que las personas mueran o resulten gravemente lesionadas en los siniestros de tránsito, cada interpretación de lo que es un Sistema Seguro puede variar.

[11] Adaptado para Bogotá D.C a partir de diferentes fuentes: The Safe System Approach in action, OECD/ITF 2022; Australasian College of Road Safety Conference, 2011; The Worldwide Approach to Vision Zero, 2017 (Mendoza A, Wybourn C, Mendoza M, Cruz M, Juillard C & Dicker R, 2017); Sostenibilidad y seguridad WRI, 2018.

Principio 3. La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, la academia, los financiadores, la sociedad civil, entre otros actores, y sus políticas deben estar integradas y ser transversales a otros objetivos de sostenibilidad ambiental, social, económica, de salud pública y calidad de vida. Las personas que diseñan, construyen, mantienen, operan y usan las vías y los vehículos, así como aquellas que brindan cuidados después de los siniestros, entre otros, comparten la responsabilidad de actuar de tal forma que se eviten las lesiones graves o muertes derivadas de siniestros viales.

Principio 4. La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva, lo que implica evitar la adopción de una actitud reactiva basada en la acción postsiniestro, y por el contrario, identificar los factores de riesgo detonantes y contribuyentes a lesiones graves o fatalidades para tomar acciones preventivas enfocadas en su eliminación o mitigación, así como generar y mantener un compromiso de mejora continua con la finalidad de elevar la seguridad vial como un valor fundamental en la movilidad.

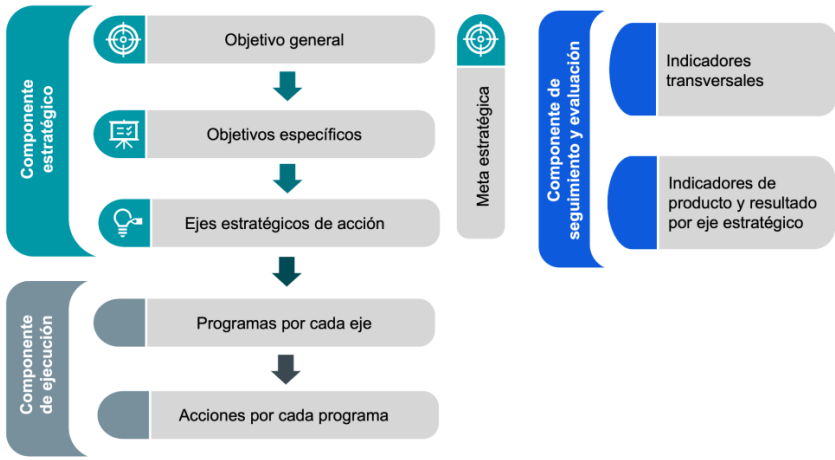
Principio 5. La seguridad vial requiere medidas integrales para ofrecer una protección efectiva de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial, dado que es el resultado de la interacción de muchos componentes dinámicos que influyen en la forma en la que las personas se desplazan y se comportan en las vías. Por lo tanto, es necesario fortalecer todas las partes del sistema para multiplicar sus efectos, para que en caso de que alguna parte falle, los actores viales aún estén protegidos.

Adicionalmente, es importante mencionar que el PDSV 2023-2032 se estructura y desarrolla tomando como referencia los siguientes principios para la gestión de la seguridad vial: coordinación, cooperación, eficiencia, evidencia, suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información.[12]

[12] Se toma como referencia estos principios de gestión para la seguridad vial definidos en el numeral 3.3 del documento técnico de soporte del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2031

Bajo estos principios, el PDSV 2023-2032 se abordará en los siguientes componentes:

Figura 17. Componentes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032



Fuente: Elaboración SDM

- El **componente estratégico** establece la línea orientadora de la política y corresponde a los efectos que se esperan obtener por la ejecución del PDSV 2023-2032. Este componente está integrado por el objetivo general, los objetivos específicos y los ejes estratégicos de acción de los que se desprende la formulación del componente de ejecución. Además de ellos, también está integrado por la meta estratégica que evidencia la ambición para la vigencia del Plan. Este componente se aborda en la sección 3.2 del documento

- El **componente de ejecución** es el conjunto de programas y acciones mediante los que se materializará el PDSV. Es así como, para dar continuidad a la línea secuencial de la cadena de valor, de los ejes estratégicos se desprenden sus respectivos programas, que a su vez, están conformados por un conjunto de acciones, orientadas a la consecución de los objetivos y la meta estratégica del PDSV. La sección 3.3 aborda el componente de ejecución del PDSV.

- El **componente de seguimiento y de evaluación** corresponde al conjunto de indicadores que permitirá evaluar y obtener retroalimentación sobre el impacto y los resultados del PDSV. Este componente está conformado por los indicadores transversales e indicadores asociados a cada eje estratégico. En el numeral 3.4 se encuentra descrito el componente de seguimiento y evaluación del PDSV.

3.2. Componente estratégico

3.2.1. Objetivos

El objetivo general del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 es:

Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.

De manera complementaria, se mencionan los objetivos específicos que se busca abarcar desde el Plan:

- **Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad**

Fortalecer la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas.

- **Objetivo de comportamiento**

Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.

- **Objetivo de corresponsabilidad**

Fomentar la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

3.2.2. Meta estratégica

La definición de la meta del PDSV 2023-2032 busca elevar la ambición de la actual hoja de ruta, así como alinearse con la perspectiva internacional y nacional. Considerando esto, **Bogotá trabajará de manera conjunta para reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas por siniestralidad vial para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022**[13], siguiendo la línea establecida por la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial y alineándose con la meta del PNSV 2022-2031. El detalle de la estimación de la meta se presenta en el Anexo 4.

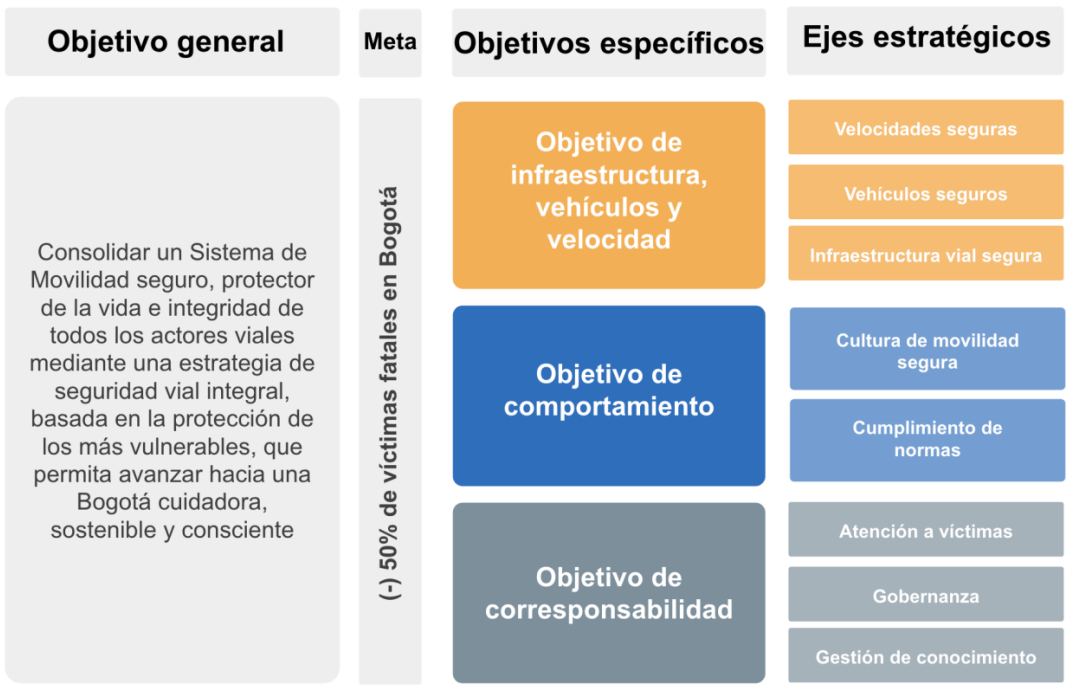
[13] Fuente SIGAT con indicador de fallecidos a 30 días.

Con respecto a las víctimas lesionadas graves, actualmente la SDM no cuenta con información que permita determinar el nivel de gravedad de las lesiones, ni las herramientas y estándares para la caracterización y el seguimiento de estas víctimas. Por lo tanto, bajo el desarrollo de la acción 6.1.2 del PDSV 2023-2032, dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Plan, la SDM en articulación con las Entidades pertinentes, establecerá la metodología para identificar la línea base de lesionados graves y proyectar la meta de reducción.

3.2.3. Relación entre objetivos, meta estratégica y ejes estratégicos

Para dar continuidad al orden secuencial en la estructura del PDSV 2023-2032, se establecen los ejes articulados a los objetivos formulados para este Plan. Cabe mencionar que los ejes estratégicos de acción se formularon en armonía con las áreas de intervención contempladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Adicionalmente, la meta estratégica establece el nivel de ambición del PDSV 2023-2032, la cual se articula con el conjunto de objetivos propuestos. A continuación, se muestra la relación entre los objetivos y los ejes formulados para el Plan.

Figura 18. Relación de objetivos con ejes estratégicos de acción



Fuente: Elaboración SDM

3.3. Componente de ejecución

Este numeral presenta el componente que permitirá la materialización del PDSV 2023-2032, el cual se orienta al cumplimiento de los objetivos formulados para este Plan. Para cada objetivo específico se describen los ejes estratégicos, los programas y sus acciones correspondientes.

3.3.1. Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad

Eje 1 - Velocidades seguras

Teniendo en cuenta que la velocidad es el factor de riesgo con más incidencia en la probabilidad de ocurrencia y en la gravedad de las consecuencias de los siniestros viales, este eje tiene como función avanzar en acciones que promuevan el tránsito a velocidades seguras en el sistema de movilidad, y así, mitigar sus efectos negativos mediante medidas de gestión, control y monitoreo.

Bogotá ha promovido el desarrollo de acciones encaminadas a la gestión de velocidades seguras, mediante la implementación del Plan de Gestión de Velocidad vigente (en adelante PGV), que ha incluido la puesta en marcha de intervenciones físicas en el entorno del sistema de movilidad y de un sistema de fotodetección para el control de este factor de riesgo. Si bien esto ha traído consigo resultados positivos, el aumento de cifras de fatalidades en el tránsito y de porcentaje de vehículos con exceso de velocidad[14] configuran un reto superior que requiere fortalecer esta senda de trabajo y promover nuevas estrategias que potencien su disuasión y/o mitiguen sus potenciales efectos.

Este eje contiene los programas y acciones que se señalan a continuación (Tabla 3), cuya codificación consecutiva está asignada a partir del número del eje.

Tabla 3. Programas y acciones del Eje 1 - Velocidades Seguras

PROGRAMA	**ACCIÓN**	RESPONSABLES
1.1 Gestión de velocidades más seguras	1.1.1 Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad	Secretaria Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subsecretaría de Gestión de Movilidad Subdirección de Señalización Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte Subdirección de Infraestructura Subdirección de Gestión en Vía

[14] De acuerdo con los estudios de Johns Hopkins University en 2022 se registró un 39% conductores de vehículos que exceden la velocidad. Para el caso particular de motociclistas este porcentaje se estimó en 57%.

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Subdirección de semaforización Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UMV Otras entidades que con capacidad de intervención de infraestructura y que se definan dentro del Plan de Movilidad Sostenible y Segura
	1.1.2. Innovar para la gestión de velocidades más seguras	Secretaria Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Dirección de Ingeniería de Tránsito Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte
1.2 Control y monitoreo de velocidades	1.2.1. Ampliar el control automático de velocidad en la malla vial arterial con cámaras salvavidas - SAST- fijas y móviles	Secretaria Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte Dirección de Planeación de la Movilidad Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
	1.2.2. Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B	Secretaria Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subsecretaría de Gestión de Movilidad Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones TRANSMILENIO S.A.

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 1.1. Gestión de velocidades más seguras

Este programa está compuesto por acciones orientadas a fortalecer la gestión de la velocidad en la infraestructura de transporte de Bogotá. Actualmente, la ciudad cuenta con un Programa de Gestión de Velocidad que ha permitido priorizar estrategias e intervenciones dentro del

perímetro del Distrito Capital; siendo ahora uno de los retos potenciar su accionar mediante la formulación e implementación del Plan de Gestión de Velocidad bajo los lineamientos dados por la normatividad nacional, dados por la Resolución 20233040025895 o el que haga sus veces. De cara al nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial, es importante dar continuidad a estas intervenciones y extenderlas a los sectores o proyectos que se requieran, como por ejemplo, a los proyectos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial o vías de conexión regional, así como atender la problemática de tránsito de vehículos, especialmente motocicletas, a velocidad que generan riesgo a los demás usuarios viales. Este programa también contempla la exploración de nuevas alternativas para la gestión de velocidad, en coordinación con actuaciones sobre la infraestructura y en materia de control.

- *Acción 1.1.1. Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad*

El objetivo de esta acción es implementar medidas de gestión de velocidad que afronten los retos frente al aumento del porcentaje de vehículos que excedan la velocidad permitida.

En ese sentido es necesario formular y poner en marcha el Plan de Gestión de Velocidad en el marco de la Resolución 20233040025895 o normatividad nacional vigente en la materia, promoviendo la puesta en marcha de medidas de gestión de velocidad, enfocadas principalmente en fortalecer el control y hacer uso de intervenciones físicas. Las intervenciones se priorizarán en puntos críticos de siniestros viales con víctimas y en proyectos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial (Corredores verdes, Sistema de cuidado, actuaciones estratégicas, entre otros) para priorizar el cuidado de la vida de actores viales vulnerables.

Esta acción debe tener en cuenta el esquema de gobernanza que se plantee desde el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, buscando articulación con aquellas entidades con capacidad de ejecución de medidas de gestión de velocidad en la infraestructura. De igual forma, esto deberá articularse con lo planteado en los ejes de Infraestructura y de cumplimiento de normas del presente plan.

- *Acción 1.1.2. Innovar para la gestión de velocidad*

Esta acción es impulsar el desarrollo de estrategias o medidas que promuevan la gestión de velocidades seguras que no se hayan explorado en Bogotá. La presente acción se articulará con la acción 1.1.1. y con la correspondiente actualización del PGV.

Al respecto, se analizará la pertinencia de implementar medidas como la promoción del uso de dispositivos de retroalimentación positiva o negativa a las y los conductores con relación al cumplimiento o no de los límites de velocidad; el uso de dispositivos de monitoreo y/o control de la velocidad en vehículos; la implementación de reductores de velocidad automatizados que se activan con el paso de vehículos incumpliendo los límites de velocidad; la instalación de geocercas para delimitar y generar alertas en las zonas en las que se establezcan ciertos límites de velocidad; así como otro tipos de alternativas que permita la norma.

Programa 1.2. Control y monitoreo de velocidades

Este programa aborda la ampliación de la red de cámaras para el desarrollo de un sistema de medición y reporte de excesos de velocidad, con el fin de fortalecer la toma de decisiones, por ejemplo, la focalización de jornadas de control en lugares en los que se identifiquen estas prácticas.

- *Acción 1.2.1. Ampliar el control automático de velocidad en la malla vial arterial con cámaras salvavidas - SAST- fijas y móviles*

Esta acción busca aumentar el número de puntos de control automático de exceso de velocidad dentro del perímetro del Distrito, especialmente en la malla vial arterial. Esto tiene como fin fortalecer la capacidad de detección de la infracción relacionada con exceso de velocidad (C29), mediante el aumento del número de puntos y cámaras dispuestas para fotodetección. Así mismo, a través de esta acción se avanzará en el diseño e implementación de una metodología para ubicación de cámaras en Bogotá D.C, y en el desarrollo de mejoras para la detección de exceso de velocidad en horario nocturno.

- *Acción 1.2.2. Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B*

Con esta acción se propende por robustecer el sistema de registro de velocidades y excesos de velocidad en la malla vial de Bogotá, integrando diversas fuentes de información y tecnologías para su monitoreo permanente, especialmente en lo relacionado con el registro de exceso de velocidad en la malla vial de la ciudad.

Con esto, se busca que, a través del Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá SIT-B, se fortalezca la generación de alertas en segmentos de malla vial donde se registre mayor cantidad de vehículos transitando a una velocidad por encima de la reglamentaria, para efectuar actuaciones rápidas que permitan disuadir esta conducta de riesgo. Así mismo, se aumentará la capacidad tecnológica para la medición de exceso de velocidad, bien sea mediante las cámaras de fotodetección, disposición de sensores para detección de exceso de velocidad u otra tecnología que alimente la información para el SIT-B.

En el marco de esta acción, es importante tener en cuenta que, una vez se implemente el servicio, a través de la Autoridad Regional de Transporte se deberá evaluar y realizar las gestiones pertinentes para extrapolar la medida a nivel regional, en coordinación con los demás municipios.

Eje 2 - Vehículos seguros

En este eje se formulan programas y acciones para promover en el Distrito la transición gradual hacia vehículos seguros y elementos de protección personal con estándares internacionales, para la protección tanto de la vida e integridad de los usuarios de los vehículos, como de las personas con las que las y los conductores de los vehículos interactúan

en las vías, especialmente de las más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de la micromovilidad).

Se hace énfasis en la promoción de mejoras en los vehículos de grandes dimensiones, los cuales en las interacciones con actores viales vulnerables tienen alta probabilidad de resultados fatales o lesiones permanentes (por diferencia de masas); también se prioriza la promoción de mejoras en vehículos tipo motocicleta y el uso de elementos de protección personal.

Entre otras mejoras se proyecta que los vehículos, según aplique, cuenten con señalética de puntos ciegos, espejos complementarios y/o sistema de alertas de puntos ciegos y tránsito cruzado y/o sistemas de visión directa (cámaras auxiliares o de visión 360), sistemas de protección lateral y de antiempotramiento, sistema antibloqueo de frenos (ABS), sistema de asistencia en el frenado y/o sistema avanzado de frenado de emergencia, control electrónico de estabilidad, llantas neumáticas que acrediten el cumplimiento de la totalidad de requisitos técnicos y ensayos referidos en la normatividad, acristalamientos de seguridad, sistema de encendido automático de luces, sistemas de retención, sistemas gestión de velocidad, sistemas de gestión de fatiga y distracciones al volante, sistemas de telemática sobre prácticas en la conducción, sistemas de protección a ocupantes ante colisión, entre otros.

En materia de elementos de protección personal se promueve el uso de elementos certificados con estándares internacionales, entre otros: cascos, airbags integrados en las prendas y/o chalecos y/o chaquetas reflectivas, botas, rodilleras, coderas.

Lo anterior se adelantará teniendo en cuenta la reglamentación existente y que se expida en la materia, así como la hoja de ruta de la política pública nacional enmarcada en las prioridades que al respecto señala el PNSV 2022-2031, a través del impulso de los siguientes programas y sus respectivas acciones (Tabla 4) bajo codificación consecutiva asignada a partir del número del eje.

Tabla 4. Programas y acciones del Eje 2 - Vehículos seguros

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección para la seguridad vial.	2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado TRANSMILENIO S.A. Terminal de Transporte de Bogotá Policía Metropolitana de Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano – IDU Secretaría de Educación del Distrito - SED

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UMV Empresa Metro de Bogotá - EMB Secretaría Distrital de Salud - SDS Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático-IDIGER Con el apoyo de: Unidad Administrativa Especial Servicios Públicos – UAESP Agencia Regional Metropolitana Operadora Distrital de Transporte la Rolita
	2.1.2. Implementar incentivos y desincentivos a la circulación de vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Transporte Público Policía Metropolitana de Bogotá Terminal de Transporte de Bogotá
2.2. Promoción de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación para la seguridad vial.	2.2.1. Dinamizar la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección personal en Bogotá D.C.	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte privado Subdirección de Transporte Público TRANSMILENIO S.A. Con el apoyo de: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE
	2.2.2. Comunicar y visibilizar alternativas de mercado en materia de vehículos, tecnología e innovación para la seguridad vial en Bogotá D.C.	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Privado Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección para la seguridad vial

Este programa está compuesto por acciones orientadas a establecer requerimientos mínimos de seguridad vial vehicular, así como de los elementos de protección personal que apliquen, para la contratación de flota de las entidades del Distrito, y para la circulación de vehículos en la malla vial, de acuerdo con las competencias de las entidades y de las autoridades de tránsito respectivamente.

- *Acción 2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito*

Esta acción consiste en la definición e incorporación de requerimientos de seguridad vehicular en los contratos de alquiler, prestación de servicios, concesión o compra de vehículos por parte de las entidades del Distrito. Estos requerimientos incluyen sistemas o componentes que previenen la ocurrencia de un siniestro o reducen la probabilidad de lesiones graves o fatales según estándares de seguridad vehicular internacionales, así como la definición de requerimientos acerca de elementos mínimos de protección personal (seguridad activa y pasiva). Lo anterior considerando, pero sin limitarse a la normatividad sobre seguridad vehicular vigente o que llegue a emitir el Gobierno nacional.

- *Acción 2.1.2. Implementar incentivos y desincentivos a la circulación a vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito.*

Esta acción consiste en la implementación gradual de mecanismos de gestión de la demanda basados en incentivos y desincentivos ("*push and pull*"); entre estos, restricciones a la circulación y exenciones para motivar un cambio en la elección de compra de vehículos más seguros o implementación de mejoras estratégicas para la seguridad vehicular y para la elección de elementos de protección personal. Esta acción es aplicable a todos los vehículos que ingresen y circulen por las vías del Distrito, priorizando los vehículos de carga, sin que esto restrinja su expansión a otras tipologías.

Programa 2.2. Promoción de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación para la seguridad vial

Este programa está compuesto por las acciones orientadas a la promoción voluntaria del uso de vehículos seguros y elementos de protección a través de acciones informativas y pedagógicas, así como a la articulación estratégica de actores para generar y visibilizar soluciones, superar barreras de acceso y democratizar las soluciones en el mercado de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca.

- *Acción 2.2.1. Dinamizar la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección personal en Bogotá D.C*

Esta acción consiste en la articulación de actores claves, ideación e implementación de tareas conjuntas que fomenten la comercialización de vehículos seguros y elementos de protección

personal en Bogotá D.C. y se democratice su acceso en la Ciudad y la Región. Esto implica una combinación de enfoques, que incluyen regulación, incentivos y desincentivos, información al consumidor, visibilización de los nuevos desarrollos y promoción de la innovación, entre otros.

Todo lo anterior genera un círculo virtuoso, ya que a medida que se exigen mejores estándares, se alienta a la industria a poner en el mercado mejores y más disruptivos desarrollos y a los consumidores a exigir más calidad en los productos; al mismo tiempo, a mayor permeabilidad de la tecnología en el mercado, se logran economías de escala para la industria y se hace más asequible la adquisición de vehículos seguros y otros dispositivos para los consumidores.

- *Acción 2.2.2. Comunicar y visibilizar alternativas de mercado en materia de vehículos, tecnología e innovación para la seguridad vial en Bogotá D.C.*

Esta acción consiste en la difusión de conocimiento acerca de vehículos seguros, elementos de protección, tecnología e innovación, con el fin de repercutir positivamente en la toma de decisiones individuales, institucionales o empresariales sobre su adquisición, mantenimiento y correcto uso. Lo anterior a través de diferentes escenarios en los que se destaquen los beneficios y se visibilice cómo estas alternativas pueden marcar la diferencia en términos de seguridad vial y bienestar de las personas.

Eje 3 - Infraestructura vial segura

Este eje busca promover acciones para el desarrollo de espacios públicos seguros para la movilidad de los actores viales, especialmente para aquellas personas que se desplazan en modos activos o en vehículos en los que aumenta su vulnerabilidad. Se priorizará la intervención de aquellas intersecciones, corredores o sectores con alta concentración de siniestralidad vial con víctimas, con base en información actualizada. Se aplicarán lineamientos técnicos para el diseño y ajustes sobre la infraestructura vial, haciendo de la seguridad vial uno de los factores determinantes en la toma de decisiones a nivel distrital.

El propósito principal de este eje es la intervención sobre la infraestructura asociada a la movilidad, partiendo de que las falencias sobre la misma o la corrección tardía sobre esta, es uno de los principales factores que inciden en la ocurrencia de siniestros; de ahí la importancia de dar la relevancia a los diferentes componentes que intervienen en las diferentes formas de transporte acorde a las nuevas dinámicas de movilidad en Bogotá, de tal modo que todos los proyectos nuevos, de rehabilitación o mantenimiento, cumplan con criterios de seguridad vial. En este sentido, se requiere que las entidades planeadoras y ejecutoras incluyan en las diferentes etapas de los proyectos el componente de seguridad vial para que en la operación de los proyectos a futuro se reduzca al máximo la ocurrencia de siniestros atribuidos a este componente.

Para el logro de la visión del eje de infraestructura, también se requiere de acciones integrales que involucren información precisa, seguimiento permanente y eficaz, haciendo de la seguridad vial uno de los factores preponderantes en la toma de decisiones a nivel distrital, y considerando además la inclusión de las nuevas tecnologías que contribuyan a la reducción de la siniestralidad vial.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 5. Programas y acciones del Eje 3 - Infraestructura Segura

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
3.1 Gestión de la seguridad vial en la infraestructura	3.1.1 Implementar un plan de articulación intersectorial para la gestión de tramos, puntos y/o sectores críticos (priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial)	Secretaria Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en vía Subdirección de Infraestructura Dirección de Ingeniería de Tránsito Subdirección de Señalización Subdirección de Semaforización Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Bici y Peatón Subdirección de Gestión en vía Dirección de Planeación de la Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial - UMV Empresa Metro de Bogotá - EMB TRANSMILENIO S.A
	3.1.2 Desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seguimiento (incluido PMTs de alto impacto)	Secretaria Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en vía Subdirección de Infraestructura Subdirección de Transporte Público Dirección de Gestión del Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial Subdirección de PMT Instituto de Desarrollo Urbano - IDU TRANSMILENIO S.A Empresa Metro de Bogotá EMB
3.2 Innovación para la infraestructura vial segura	3.2.1 Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización	Secretaria Distrital de Movilidad: Dirección de Ingeniería de Tránsito Subdirección de Infraestructura Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial - UMV

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 3.1. Gestión de la seguridad vial en la infraestructura

Este programa busca la oportuna intervención sobre la infraestructura asociada a la movilidad, dando relevancia a una articulación interinstitucional que involucre información precisa y seguimiento permanente y eficaz, así como la inclusión en las diferentes etapas de los proyectos, por parte de las entidades planeadoras y ejecutoras, de los componentes de seguridad vial, de tal forma que se reduzca la ocurrencia de siniestros atribuidos a este componente.

- *Acción 3.1.1. Implementar un plan de articulación intersectorial de puntos, tramos y/o sectores críticos (priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial)*

Esta acción se enfoca en el logro de acciones oportunas, integrales e intersectoriales sobre puntos, tramos y/o sectores críticos de seguridad vial para actores vulnerables, enfocados tanto en infraestructura existente como en proyectos nuevos, dando prevalencia al parámetro de seguridad vial en los modelos de priorización, de tal forma que se reduzca el número de siniestros y su gravedad en todos los modos, incluyendo los férreos y cables previstos para la ciudad en el POT, y teniendo en cuenta que las medidas en torno a la infraestructura son estratégicas para lograr mejoras significativas en la seguridad vial y generan un impacto en el Sistema de Movilidad.

- *Acción 3.1.2. Desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seguimiento (incluido PMTs de alto impacto)*

Esta acción consiste en la ejecución y seguimiento de las recomendaciones de las Auditorías de Seguridad Vial (ASV), en todas las etapas de los proyectos (planeación, diseño, construcción y operación), teniendo en cuenta que las ASV corresponden a una estrategia preventiva que apunta a identificar problemas (hallazgos) potenciales de seguridad vial que pueden afectar a distintas poblaciones especialmente vulnerables.

Bajo esta acción se busca fortalecer el equipo de trabajo para el desarrollo efectivo de estas actividades, así como fortalecer los procesos de inclusión de la perspectiva de seguridad vial en los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) de alto impacto que se desarrollan en el distrito, considerando especialmente el escenario de grandes obras que enfrenta Bogotá durante los próximos años.

Programa 3.2. Innovación para la infraestructura vial segura

Este programa contempla la evaluación, definición y viabilización de elementos innovadores y nuevas tecnologías, que contribuyan a la reducción de la siniestralidad vial en Bogotá. Se

desarrolla en el marco de una única acción, que permita con flexibilidad adelantar actividades específicas en la materia, según la normatividad lo permita.

- *Acción 3.2.1. Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización*

Esta acción consiste en fortalecer el proceso de gestión con las autoridades nacionales para lograr la incorporación de materiales y dispositivos de señalización e infraestructura innovadores, que puedan mejorar las condiciones de seguridad vial de los actores más vulnerables. Lo anterior considerando los procesos complejos de gestión que se deben desarrollar ante las autoridades nacionales para poder homologar e implementar dichos materiales y dispositivos en los proyectos de infraestructura de carácter público. Bajo esta acción se podrían incluir elementos como nuevos sistemas de contención vehicular, objetivos fijos colapsables, entre otros.

3.3.2. Objetivo de comportamiento

Eje 4 - Cultura de Movilidad Segura

Este eje comprende medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanìa.

En síntesis, este eje aborda programas y acciones encaminadas al fomento, promoción, divulgación de comportamientos, hábitos, prácticas seguras y corresponsables respecto de la gestión del riesgo en la vía entre los actores viales del Sistema de Movilidad, especialmente en el marco de sus interacciones, preferencias modales, adopción y uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, atendiendo a las premisas de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro.

La formulación del eje 4 acoge e integra en su estructura el enfoque diferencial y de género en sus estrategias y campañas con lo cual se propone mejorar las condiciones de movilidad y de seguridad vial de todas y todos los actores viales de la ciudad.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 6. Programas y acciones del Eje 4 - Cultura de Movilidad Segura

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
4.1 Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías.	4.1.1 Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial	TRANSMILENIO S.A Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
	4.1.2 Promover conocimientos prácticos en seguridad vial	TRANSMILENIO S.A Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
4.2 Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial.	4.2.1 Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial	Secretaría de Educación del Distrito TRANSMILENIO S.A Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
	4.2.2 Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos	Secretaría de Educación del Distrito TRANSMILENIO S.A Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD Secretaría de Movilidad: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 4.1. Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías

Este programa busca informar a la ciudadanía las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial, con el fin de promover comportamientos, hábitos, prácticas seguras y corresponsables respecto de la gestión del riesgo en la vía entre los diferentes actores viales.

- *Acción 4.1.1. Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial*

Esta acción consiste en actualizar y consolidar el proceso de diseño, implementación y seguimiento de campañas masivas en seguridad vial con alcance institucional e interinstitucional a nivel local, distrital y regional, que promuevan la adopción de hábitos, comportamientos y prácticas corresponsables dirigidas hacia la mitigación de factores de riesgo en el conjunto de los actores viales, especialmente entre los más vulnerables, tanto por su elección y necesidad modal, como por su condición socio-económica, en consonancia con los enfoques territorial, diferencial, de sostenibilidad ambiental, cultura ciudadana y enfoque de género. En el marco de esta acción, también se promoverán acciones tendientes a fomentar la confianza y el respaldo a las instituciones involucradas en la prevención y atención de siniestros viales, como son el Cuerpo de Agentes de Tránsito, Seccional de Tránsito de la Policía de Bogotá, Grupo Guía de la Secretaría Distrital de Movilidad, vehículos de emergencias y sus tripulaciones, entre otros.

- *Acción 4.1.2. Promover conocimientos prácticos en seguridad vial*

Esta acción apunta a la aplicación de acciones comunicativas que promuevan conocimientos prácticos que incentiven el uso y apropiación de herramientas tecnológicas e implementación de elementos de seguridad de uso diario, útiles al fortalecimiento de la seguridad y la mitigación de los riesgos viales, así como su revisión y aplicación en las modalidades alternativas y emergentes de movilidad existentes en Bogotá. Bajo esta acción se incluyen conocimientos en el uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, elementos retro reflectivos, adaptación a modalidades alternativas de movilidad, mecánica de vehículos, entre otros temas.

Programa 4.2. Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial

Este programa busca formar y apropiar a los diferentes actores viales, organizaciones y demás entes involucrados en la seguridad vial, en las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura y sus efectos en la seguridad vial, en el marco de sus interacciones, preferencias modales, adopción y uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, en un marco estandarizado a las premisas de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro.

- *Acción 4.2.1. Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial*

A través de esta acción se plantea diseñar, implementar y evaluar estrategias pedagógicas de alcance local, distrital y regional en seguridad vial que redunden en acciones de capacitación, orientación, asesoría, actualización de conocimientos y contenidos relativos a la seguridad vial de conformidad con las transformaciones del contexto de la movilidad de Bogotá, a nivel de empresas, instituciones públicas y privadas, industria automotriz, instituciones educativas, incluidas aquellas cuya dedicación se concentre en la formación a conductoras y conductores, colectivos y ciudadanía en general en temas relativos a la seguridad vial.

- *Acción 4.2.2. Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos*

Esta acción consiste en generar y actualizar lineamientos técnicos con alcance formativo para ambientes educativos abiertos en y para la seguridad vial en las que se haga visible el carácter dinámico y multimodal de la movilidad en Bogotá, su relación con un modelo sostenible y ecoeficiente, los factores de riesgo, la relación con la vulnerabilidad y sus estrategias para la mitigación, uso y apropiación de herramientas tecnológicas e innovadoras para la seguridad vial y la atención a víctimas.

Eje 5 - Cumplimiento de normas

Este eje está orientado a promover vías de la ciudad de Bogotá más seguras para todas las personas usuarias del Sistema de Movilidad, mediante el fortalecimiento del control sobre comportamientos de riesgo, como la conducción en embriaguez alcohólica y no alcohólica, cruce de semáforo en rojo, entre otros.

Las acciones del eje se establecen siguiendo un desarrollo lógico que permite abordar los problemas de control en las vías, desde una perspectiva estratégica en la coordinación de los cuerpos de Agentes de Tránsito, innovando con el uso de tecnología para mejorar las acciones de vigilancia de los factores de riesgo y la efectiva imposición de sanciones a los infractores.

Como resultado final los programas y acciones del eje “Cumplimiento de Normas”, juegan un papel importante en la tarea de reducir la siniestralidad vial a través de:

- Disminuir comportamientos de riesgo en las vías de Bogotá a través de la promoción del cumplimiento de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.
- Favorecer el cierre del ciclo de fiscalización para cambiar comportamientos de riesgo, mediante el desarrollo de un proceso sancionatorio efectivo para los ciudadanos infractores que ponen en riesgo sus vidas y las de los demás actores viales.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 7. Programas y acciones del Eje 5 - Cumplimiento de Normas

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
5.1 Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados	5.1.1 Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Dirección de Inteligencia para la Movilidad Oficina de Seguridad Vial
	5.1.2 Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
	5.1.3 Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Inteligencia para la Movilidad
5.2 Estrategia de control de automático	5.2.1 Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial Dirección de Inteligencia para la Movilidad
5.3 Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica	5.3.1 Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle el Anexo 6 Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 5.1. Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados

Este programa enmarca las acciones que permiten realizar las actividades de control en vía, incrementando aquellas de carácter disuasorio y/o sancionatorio para los actores viales que infringen las normas que afectan la seguridad vial. Con las acciones planteadas se aspira a incrementar los niveles de vigilancia en vía para garantizar que la percepción del riesgo de detención sea alto. Las acciones son complementarias y obedecen a un esquema lógico de actuación basados en la planificación, utilización eficiente de los recursos humanos, físicos, de información, y el uso de la tecnología como aspecto innovador.

- *Acción 5.1.1. Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá*

Esta acción busca incrementar el uso de Sistemas de Información Geográfica como la estadística espacial para realizar análisis que permitan resolver problemas de localización de las jornadas de control y así, maximizar la eficiencia del recurso humano. A través de esta acción se promocionará el desarrollo de tableros de control para automatizar la priorización de los sitios de intervención en vía.

- *Acción 5.1.2. Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo*

Con esta acción la SDM se enfocará en implementar controles operativos en sitios críticos de siniestralidad para desalentar los comportamientos inseguros relacionados con exceso de velocidad, conducción agresiva y conducir en estado de embriaguez. El desarrollo de esta acción promoverá el trabajo conjunto entre la Policía de Tránsito y los Agentes Civiles y la capacitación constante de las autoridades de tránsito para mejorar los procedimientos de control en vía.

- *Acción 5.1.3. Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)*

Con esta acción la SDM propone implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales, tal que se haga las veces del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) electrónico, con el fin de mitigar el error humano y mejorar calidad en la captura, diligenciamiento y almacenamiento de los datos que es preciso recopilar para la caracterización de estos eventos[15].

Programa 5.2. Estrategia de control automático

Este programa se concentra en el uso de sistemas automatizados para fortalecer las acciones de control en vía. Con esto busca potenciar la vigilancia de factores de riesgo como: exceso de velocidad, semáforo en rojo, circulación sin los seguros de ley requeridos, entre otros.

Con el incremento de vigilancia en los corredores arteriales con los dispositivos automatizados se busca mejorar la eficiencia de los esfuerzos de los cuerpos de agentes de tránsito al aumentar la probabilidad de detección de infracciones y al mismo tiempo simplificar los procedimientos de control en vía.

- *Acción 5.2.1. Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST*

Con esta acción la SDM seguirá incrementando las acciones de vigilancia en los corredores principales de Bogotá a través del uso de los Sistemas Automáticos Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. Desde esta perspectiva se busca disuadir la circulación de los vehículos que generan conductas de riesgo como: cruzar semáforo en rojo, conducir sin el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y circular sin la revisión técnico mecánica.

[15] De acuerdo con la Resolución 20223040045295 de 2022, Artículo 8.6.1.3. Nuevas tecnologías. *"Las autoridades de tránsito podrán implementar nuevas tecnologías que permitan la captura, diligenciamiento, almacenamiento y lectura de la información contenida en el IPAT. El formato elaborado en medios electrónicos sólo contendrá la información de los campos diligenciados por el funcionario que levante el IPAT y que describan lo ocurrido en el accidente, este será impreso de acuerdo a la tecnología adoptada."*

Desde esta acción se cubrirán aquellos comportamientos de riesgo que afectan la seguridad vial, sin incluir el exceso de velocidad, teniendo en cuenta que lo ligado a este factor de riesgo se encuentra inmerso en el eje 1.

Programa 5.3. Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica

Programa dirigido a controlar el factor de riesgo de conducir en estado de embriaguez. La acción incluida en este programa busca complementar y fortalecer las acciones de control en materia de embriaguez que realiza la SDM. Este programa busca incluir en la acción principal, el elemento de aleatoriedad e integralidad en cada uno de los puestos de control de embriaguez que se efectúen en la ciudad.

- *Acción 5.3.1. Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez.*

En esta acción la SDM busca aumentar el número de personas controladas para evitar que conduzcan en estado de embriaguez, a través de pruebas aleatorias con alcohosensor de tamizaje, para disuadir a los conductores de conducir bajo los efectos del alcohol. El desarrollo de esta acción debe tener en cuenta que debe ejecutarse regularmente, como parte de un programa integral para reducir los siniestros viales por los factores de riesgo en cuestión.

3.3.3. Objetivo de corresponsabilidad

Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales

El desarrollo de este eje mejorará la atención de siniestros viales tanto en la cadena de reacción del suceso como en la atención posterior a este. Los programas y acciones establecidos fortalecerán el seguimiento, control, mejoramiento y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de la ciudad, abarcando la asignación de ambulancias, los procesos de atención en salud a víctimas y los demás recursos de apoyo de las entidades competentes ante la ocurrencia de siniestros viales. En el ámbito ciudadano se continuará con la promoción en la formación de la población del Distrito como *Primer Respondiente*. Como nuevo objetivo se establecerán mecanismos para ampliar la información disponible de víctimas lesionadas y generar la clasificación de la gravedad de las lesiones por siniestros viales en Bogotá D.C. Finalmente, el plan garantiza la contínua implementación y fortalecimiento de los lineamientos y servicios para la orientación a víctimas de siniestros viales.

Este eje cobra vital importancia dado que en las ocasiones en que las medidas de prevención no resultan efectivas y una vez que sucede un siniestro vial, el imperativo ético que debe primar es la reducción de los efectos del siniestro en las víctimas.

Para lograr que la gravedad de un siniestro no aumente es necesario, por un lado, mejorar y armonizar el proceso de asignación de ambulancias, procesos de atención en salud y demás recursos de apoyo de las entidades competentes ante la ocurrencia de siniestros viales. Por

otro lado se realizará la revisión y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de Bogotá D.C, buscando un engranaje y procedimiento unificado de la actuación distrital. También se debe aumentar la red de primeros respondientes que pueden apoyar la atención temprana de los siniestros viales cercanos.

Por otro lado, el Plan busca recopilar y analizar la información de las víctimas lesionadas por siniestros viales de la ciudad, teniendo en cuenta las carencias de este tipo de información identificadas en el PDSV 2017-2026, con el fin de clasificar la gravedad de las lesiones y mejorar la respuesta en términos de seguridad vial para la reducción de estas víctimas y su atención.

Finalmente, para las víctimas por los siniestros viales, se dará continuidad a los programas que propenden por minimizar los impactos que puedan sufrir, para lo cual el Distrito continuará fortaleciendo el centro de orientación a víctimas de siniestros viales y la difusión de sus servicios.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 8. Programas y acciones del Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
6.1 Fortalecimiento y control a la atención de siniestros viales	6.1.1 Propender por mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales y los procesos de atención en salud a víctimas.	Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en Vía
	6.1.2 Clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales para el Distrito y definir la línea base de víctimas lesionadas graves.	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Inteligencia para la Movilidad Oficina de Seguridad Vial
	6.1.3 Aumentar la población formada en Primer Respondiente.	Secretaría Distrital de Salud
	6.1.4 Armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales	Secretaría Distrital de Salud Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos - UAECOB TRANSMILENIO S.A. Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Gestión en Vía Oficina de Seguridad Vial
6. 2. Lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales en la Bogotá Cuidadora.	6.2.1 Implementar, retroalimentar y difundir los lineamientos para la orientación y servicios ofertados a víctimas de siniestros viales de la ciudad	Secretaría Distrital de Movilidad: Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía Oficina de Seguridad Vial

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle en el Anexo 6 Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 6.1. Fortalecimiento y control a la atención de siniestros viales

La coordinación interinstitucional en la cadena de reacción de siniestros viales se vuelve fundamental para salvaguardar la vida de las víctimas lesionadas y reducir los efectos que pueden llegar a generarse por la gravedad de sus lesiones. Por lo tanto, dentro de este programa, se busca llevar a cabo el fortalecimiento y control de los protocolos, procedimientos, y demás acciones que dentro del Distrito se llevan a cabo en la cadena de reacción de emergencias cuando suceden siniestros viales, así como su mejoramiento en caso de ver oportunidades de mejora.

Para lograr los objetivos trazados, relacionados con la disminución del tiempo de atención de las ambulancias a siniestros viales, se armonizarán los protocolos distritales de reacción, se promoverá la formación contínua de la población como primer respondiente y se clasificará la gravedad de las lesiones causadas por siniestros viales.

- *Acción 6.1.1. Propender por mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales y los procesos de atención en salud a víctimas. .*

El seguimiento a la asignación de ambulancias para la atención de siniestros viales permite que se brinde un servicio en condiciones de calidad y oportunidad con la finalidad de salvaguardar la integridad de las víctimas. El protocolo mediante el cual se establece dicha asignación requiere de una evaluación y mejora continua de acuerdo con los cambios en el sistema de atención de emergencias y las entidades involucradas. Así mismo, es necesario medir los tiempos en las diferentes etapas de atención de la víctima que sean insumo para implementar actividades de mejora en la atención de las víctimas de siniestros viales.

Un tiempo oportuno de reacción en la atención de siniestros viales es vital para prevenir que las lesiones simples no se conviertan en lesiones graves, que cualquier tipo de lesión no se convierta en discapacidad permanente y/o que víctimas con lesiones graves tengan una atención y traslado oportuno para evitar que se conviertan en víctimas fatales.

- *Acción 6.1.2. Clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales para el Distrito y definir la línea base de víctimas lesionadas graves.*

Bogotá requiere clasificar la gravedad de las lesiones por siniestros viales y definir la línea base de víctimas lesionadas graves. Esta clasificación actualmente cuenta con variables establecidas por la Mesa de Datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV, como son el periodo de estancia en hospitalización, incapacidades laborales y discapacidades relacionadas con los siniestros, entre otras; sin embargo, actualmente esto no hace parte de la cadena de información de los siniestros viales, dado que una vez la víctima es trasladada al sistema de atención de salud, ingresa a una nueva cadena de custodia de información con

criterios de privacidad adicionales y en potestad de las entidades administradoras de salud con las que no hay acuerdos de intercambio establecidos.

Por lo anterior se busca crear acuerdos y mecanismos para compartir información entre los organismos, entidades y/o protocolos como el SIRAS, RIPS, FURIPS, entre otros, que recopilen reportes de salud de las víctimas de siniestros viales para nutrir las bases de datos con información que permita establecer la gravedad. Esto con el fin de formular estrategias para reducir las lesiones graves e identificar acciones de mejora en la atención de las víctimas al momento del siniestro y en su orientación en una instancia posterior.

- *Acción 6.1.3. Aumentar la población formada en Primer Respondiente*

El curso de primer respondiente da la posibilidad a la ciudadanía de aprender a actuar de manera acertada ante la ocurrencia de una emergencia, entre estas un siniestro vial, con el fin de salvaguardar la vida de las víctimas mientras son atendidas por las entidades correspondientes. En razón de lo anterior, la función del primer respondiente es fundamental en los primeros momentos de la ocurrencia de un accidente (siniestro) de tránsito, por ende se considera necesario que el mayor número de personas sean partícipes del programa de primer respondiente. Por parte de las entidades distritales se deberá garantizar que sus funcionarios, en especial aquellos que cuentan con personal en vía, realicen este curso dada su mayor probabilidad de presenciar un siniestro vial y estar expuesto eventualmente a actuar como primer respondiente. Todo el personal de Agentes y Policías de Tránsito deberán certificarse como primeros respondientes. Actualmente, la Secretaría Distrital de Salud ofrece cursos de primer respondiente gratuitamente a cualquier interesado.

- *Acción 6.1.4. Armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales*

Esta acción consiste en identificar y socializar el alcance y responsabilidad específicas de cada entidad que hace parte de la cadena de atención de emergencias, con el fin de coordinar adecuadamente los recursos que requiere cada tipo de siniestro vial y que tanto los protocolos internos como transversales tengan congruencia entre ellos. La armonización de los protocolos definidos en la cadena de reacción para la atención de siniestros viales y su amplia socialización, permite mayor eficiencia en la atención de estos eventos, en la cual se optimizan los recursos, se da una atención integral, eficiente y oportuna, donde además de salvaguardar la vida de la víctima, se controla el riesgo generado a los demás actores viales y se propende por la recuperación efectiva de la movilidad.

Programa 6.2. Lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales en la Bogotá Cuidadora

Como parte de los programas que ha desarrollado el Distrito en el marco del enfoque de Bogotá Cuidadora, se creó el centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI. Este programa propende por el fortalecimiento de este centro, que en su desarrollo ampliará su red de aliados, retroalimentará los lineamientos para que el servicio cuente con estándares de satisfacción sobresalientes y ampliará la difusión de sus servicios.

- *Acción 6.2.1. Implementar, retroalimentar y difundir los lineamientos para la orientación y servicios ofertados a víctimas de siniestros viales de la ciudad*

Esta acción está enfocada en garantizar la continuidad de la operación del centro de orientación a víctimas de siniestros viales, y la identificación de oportunidades de mejora continua, fortalecimiento y difusión de lineamientos para ampliar la capacidad, pertinencia y calidad de orientar a las víctimas de siniestros viales y sus familiares acerca de los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un siniestro vial, con el fin de brindarles herramientas para adaptarse adecuadamente a sus nuevas condiciones en la vida.

Eje 7 - Gobernanza

El eje tiene por objeto generar mecanismos que propicien el fortalecimiento de la institucionalidad y la gestión de la seguridad vial, la formulación de normativa e instrumentos de planeación de orden distrital bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero. Busca aportar a un modelo de gobernanza a nivel distrital y en el marco de la integración regional, a través de acciones que promuevan el desarrollo de herramientas que faciliten la toma de decisiones, así como con la disposición de mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos, para favorecer el trabajo conjunto en la revisión, formulación, o desarrollo de estrategias, iniciativas y normativa que incidan en el mejoramiento de la seguridad vial.

A través de este eje, no solo se busca continuar con una gestión institucional y articulación a nivel distrital, sino aportar en un modelo de gobernanza donde se genere mayor interacción con entidades a nivel regional y nacional a través de espacios colaborativos y de discusión técnica, a fin de promover el intercambio de información que contribuya en el proceso de análisis, participar en la implementación concertada de medidas, iniciativas y estrategias que aporten en la reducción de víctimas de siniestros viales optimizando los recursos disponibles.

Bajo esta perspectiva se ejerce gobernanza desde el territorio, en articulación con la región y la nación, promoviendo los aportes de cada actor desde sus respectivas competencias en un marco de trabajo conjunto para la construcción y aplicabilidad del PDSV.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 9. Programas y acciones del Eje 7 - Gobernanza

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
7.1 Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial.	7.1.1 Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la toma de decisiones en materia de Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Planeación de la Movilidad Oficina de Seguridad Vial Dirección de Inteligencia de la Movilidad Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bicicleta y Peatón.

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Dirección de Normatividad y Conceptos Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
	7.1.2 Promover mecanismos de articulación y coordinación con el sector público, actores privados, sociales y académicos	Secretaría Distrital de Movilidad: Subsecretaría de Política de la Movilidad Dirección de Planeación de la Movilidad Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bicicleta y Peatón Dirección de Inteligencia para la Movilidad Oficina de Seguridad Vial y demás entidades que conforman la CISV
7.2 Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero.	7.2.1 Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial Dirección de Normatividad y Conceptos Dirección de Inteligencia para la Movilidad Dirección de Planeación de la Movilidad Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bicicleta y Peatón. Secretaría Distrital de Planeación.
7.3 Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región.	7.3.1 Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de entidades distritales
	7.3.2 Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional	Secretaria Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Infraestructura Dirección de Ingeniería de Tránsito Oficina de Seguridad Vial Subdirección de Transporte Público Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bici y Peatón Dirección de Planeación de la Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial - UMV Empresa Metro de Bogotá - EMB TRANSMILENIO S.A

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle el Anexo 6 Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 7.1. Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial

El programa busca fortalecer la gestión institucional en materia de seguridad vial a través del desarrollo de acciones concretas que contribuyan en la toma de decisiones con base en información oportuna, en este caso, a través del diseño e implementación de un Sistema de Alerta Temprana para toma de decisiones en materia de seguridad vial, así como con la promoción de mecanismos que involucran coordinación intersectorial y articulación con el sector público, actores privados, sociales y académicos.

- *Acción 7.1.1. Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial*

El objetivo de la acción es diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial, el cual es una herramienta que le permitirá al Distrito tomar decisiones ante un incremento, amenaza o riesgo de siniestros viales graves en una intersección, tramos, zona o en general en Bogotá D.C, gestionando medidas transitorias de emergencia para su mitigación en respuesta al nivel de alerta establecido, garantizando la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.

- *Acción 7.1.2. Promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital como a nivel nacional e internacional.*

El objetivo de esta acción es impulsar desde el Distrito la articulación y cooperación entre entidades del sector público, así como con actores privados, académicos, de la sociedad civil, organizaciones sin ánimo de lucro, organismos de cooperación, entre otros, con el fin de aunar esfuerzos en el fortalecimiento de la capacidad técnica y en la generación conjuntas de propuestas para la mitigación de factores de riesgo de siniestralidad vial, con énfasis en la protección de los actores viales vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, fomentando el intercambio de información y conocimiento, la visibilización, reconocimiento y adaptación de buenas prácticas.

Programa 7.2. Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero

El programa busca dar continuidad a la incorporación de lineamientos técnicos, criterios o conceptos relacionados con la seguridad vial en los instrumentos de planeación de orden distrital según se requiera y bajo procesos de articulación desde la gobernanza. Esto conlleva a que desde la planificación y gestión territorial se logre posicionar la seguridad vial como factor relevante en la creación de políticas públicas, reglamentaciones y desarrollo de proyectos integrales que contribuyan en la reducción de siniestros viales y la protección de la población vulnerable, en especial peatones, ciclistas y motociclistas.

- *Acción 7.2.1. Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital*

Con esta acción se busca incorporar lineamientos y criterios relacionados con la seguridad vial en los instrumentos de planificación que el Distrito establezca, aportando así a la apropiación y al fortalecimiento del principio de responsabilidad compartida que se concibe en un Sistema Seguro. Lo anterior, a través de la formulación, evaluación o conceptualización de proyectos o modificaciones normativas, tal que se promueva infraestructura vial segura, comportamientos y conductas seguras en la vía, entre otros aspectos, para incidir en la mejora de la seguridad vial dando prioridad a quienes cuentan con mayor vulnerabilidad.

Programa 7.3. Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región

Este programa se enmarca en acciones que consolidan un modelo de gobernanza en el Distrito y que aportan en un esquema de fortalecimiento interinstitucional con la Región., a partir del fortalecimiento de competencias y mecanismos que contribuyan en el seguimiento e implementación del PDSV 2023-2032 y en el trabajo conjunto con las entidades competentes de orden regional se busca que proyectos estratégicos de movilidad de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca incorporen el enfoque de sistema seguro y los criterios de seguridad vial como base fundamental de su estructuración, implementación y operación..

- *Acción 7.3.1. Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito*

Esta acción propende por el fortalecimiento de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV), instancia encargada de articular y coordinar con las entidades responsables de la implementación del PDSV, a través de la revisión de mecanismos efectivos de seguimiento a los compromisos por parte de los actores involucrados. En paralelo, busca que otras entidades de orden distrital, en línea con su misionalidad, funciones y ámbitos de acción correspondientes, de manera corresponsable identifiquen, señalen y comprometan sus gestiones y aportes necesarios para mejorar la seguridad vial en Bogotá.

- *Acción 7.3.2. Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional*

Esta acción busca en el marco de la corresponsabilidad aportar al esquema de gobernanza a nivel regional, a través de la coordinación de estrategias conjuntas que contribuyan a reducir riesgos de siniestralidad vial durante el diseño, implementación y operación de proyectos de movilidad en la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, contribuyendo a establecer un marco de la solidaridad y confianza entre los territorios.

Eje 8 - Gestión del conocimiento

Como ciudad se puede aprender mucho de los eventos pasados que lleven a una mejor planeación para poner en práctica acciones de mejora. Es así que, mediante el aprendizaje

sistémico, este eje busca perfilar, enfocar y mejorar la captura, publicación y análisis de datos e información para crear conocimiento colectivo de uso público.

La siniestralidad vial se presenta por múltiples causas y es deber de la Secretaría Distrital de Movilidad, identificar los posibles factores de riesgo asociados para tomar decisiones informadas para su prevención y mitigación. Adicionalmente, la relevancia de comunicar todos estos hallazgos y acciones a la población, entran como la primera línea de acción para informar y visibilizar la problemática apremiante de Bogotá frente a los fallecidos y lesionados graves en siniestros viales.

En resumen, este eje tiene por objeto incrementar la calidad del conocimiento en torno a la problemática de siniestralidad vial con la finalidad de diagnosticar, formular, hacer seguimiento e implementar estrategias que mitiguen el riesgo, así como, comunicar a la población la magnitud de la problemática y las consecuencias para la sociedad.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

Tabla 10. Programas y acciones del Eje 8 - Gestión del conocimiento

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
8.1 Gestión y obtención de información para una Bogotá integrada.	8.1.1 Mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el Sistema de Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Normatividad y Conceptos. Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Oficina de Seguridad Vial Dirección de Planeación para la Movilidad. Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bici y Peatón Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Gestión en Vía Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Policía Metropolitana de Bogotá
	8.1.2 Intercambiar datos y ampliar las fuentes de información	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Salud - SDS TRANSMILENIO S.A.
8.2 Uso y transferencia de información para una Bogotá cuidadora	8.2.1 Difundir información de Siniestralidad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Seguridad Vial. Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad TRANSMILENIO S.A

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
	8.2.2 Investigar los factores de riesgo asociados a la Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Normatividad y Conceptos. Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Oficina de Seguridad Vial Dirección de Planeación para la Movilidad. Subdirección de Transporte Privado Subdirección de Bici y Peatón Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Gestión en Vía Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Policía Metropolitana de Bogotá
	8.2.3 Crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad: Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Oficina de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Salud - SDS TRANSMILENIO S.A.

Fuente: Elaboración SDM

A continuación se presenta una breve descripción de los programas y las acciones de este eje estratégico, las cuales se pueden consultar con mayor detalle el Anexo 6 - Plan de acción PDSV 2023-2032.

Programa 8.1. Gestión y obtención de información para una Bogotá integrada

Dentro de este programa, se busca crear los vínculos y accesos a nivel interinstitucional que permitan integrar información relevante para la seguridad vial, con el fin de garantizar su correcto almacenamiento y aprovechamiento. Esto incluye acceso a información primaria, secundaria y análisis existentes, lo cual permite a su vez la formulación y transferencia de nuevos análisis, que permitan en conjunto el entendimiento constante de las dinámicas de movilidad de la población y de las situaciones que se presentan en la cotidianidad e influyen en la seguridad vial.

- *Acción 8.1.1. Mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el sistema de movilidad.*

Esta acción consiste en establecer parámetros de captura de datos para mejorar la caracterización de la siniestralidad vial y sus víctimas en Bogotá, incluyendo nuevas formas de movilidad identificadas en la actualidad o que se desarrollen en los próximos 10 años; lo anterior,, garantizando la integralidad del conjunto de datos que se recaben para un mejor análisis de las circunstancias y los factores de riesgo desencadenantes y/o contribuyentes, y de su procesamiento a través de la tecnología, manteniendo la compatibilidad con el sistema nacional de datos.

- *Acción 8.1.2. Intercambiar datos y ampliar las fuentes de información*

Esta acción consiste en promover el intercambio y aprovechamiento de datos para la seguridad vial entre las plataformas colaborativas, entidades y empresas con el fin de identificar factores de riesgo y visibilizar vulnerabilidades en la vía, así como, estandarizar los procesos y documentación de dicho intercambio, para permitir el flujo permanente de la información a través de las administraciones.

Programa 8.2. Uso y transferencia de información para una Bogotá cuidadora

Con las acciones de este programa se busca utilizar diversas bases de información para la identificación de patrones, factores y situaciones en la movilidad, que permitirán formular estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial, así como para difundir las gestiones en la materia, visibilizando con esto, tanto la problemática como los esfuerzos y buenas prácticas de diferentes actores para evitar las fatalidades y las lesiones en las vías.

- *Acción 8.2.1. Difundir información de Siniestralidad Vial*

Consiste en diseñar estrategias de gestión, uso y transferencia de la información de manera periódica para visibilizar los efectos de la siniestralidad vial en Bogotá hacia el conjunto de la sociedad, abriendo canales digitales de información que permitan dar a conocer la problemática. Así las cosas, se pueda crear conciencia en los diferentes actores viales y otros que inciden en la seguridad vial, mediante la divulgación constante de la problemática de la siniestralidad vial en Bogotá y de los factores de riesgo que influyen.

- *Acción 8.2.2. Investigar los factores de riesgo asociados a la Seguridad Vial*

Se busca generar investigaciones a profundidad que permitan identificar, entender y priorizar la atención de los factores de riesgo de siniestralidad vial en Bogotá, por parte de un equipo propio de la entidad que realice análisis en sitio y posterior a los siniestros viales. Esto permite tomar decisiones basados en la recopilación de evidencias para la formulación de estrategias efectivas y focalizadas que mitiguen los riesgos que se encuentren como los más representativos.

- *Acción 8.2.3. Crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial*

Su objetivo es crear un repositorio público de información de fácil acceso a la ciudadanía, para crear conocimiento adicional sobre seguridad vial, a partir de diversos estudios realizados. Así, crear documentación y permitir una comunicación entre la entidad y los diferentes actores interesados, permitiendo un uso y transferencia documental en el desarrollo de investigaciones enfocadas en la materia.

3.4. Componente de seguimiento y evaluación

Para el control y seguimiento del PDSV ha sido definida una meta estratégica (Ver 3.2.2), así como indicadores transversales e indicadores de seguimiento en cada uno de los ocho (8)

ejes en los que se encuentra estructurado el Plan, los cuales pueden ser de resultado intermedio y/o de producto[16].

Figura 19. Estructura de componente de seguimiento y evaluación

Fuente: Elaboración SDM

3.4.1. Indicadores transversales

Los indicadores de resultado transversales están asociados con el logro de la meta general del Plan. En la siguiente tabla se hace relación de sus correspondientes líneas base y metas que se espera alcanzar hacia el año 2032.

[16] Los indicadores, líneas base y metas relacionados son susceptibles de ajustes y precisiones en función de la disponibilidad y/o actualización de información.

Tabla 11. Indicadores de resultado general del PDSV 2023-2032

Nombre del indicador	Unidad de Medida	Línea Base 2022	Meta 2032	Periodo
Fallecidos en siniestros viales	Personas	536	268	-50%
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa	6,8	3,4	-50%
Motociclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	235	118	-50%
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	197	99	-50%
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	82	41	-50%

Fuente: Elaboración SDM

El detalle de cada uno de los indicadores se encuentra dispuesto en el Anexo 5 del presente documento y corresponde al insumo para su seguimiento periódico.

3.4.2. Indicadores por eje estratégico

A continuación se señalan de manera resumida los indicadores por eje del PDSV 2023-2032, con los cuales se realizará seguimiento periódico para conocer el avance en los criterios seleccionados para medición del grado de implementación del presente instrumento.

En este caso y de manera concreta, los indicadores de resultado intermedio corresponden a un paso previo para alcanzar los resultados finales, mientras los indicadores de producto permiten alcanzar los resultados intermedios y de esta forma contribuyen al logro de los resultados finales[17].

El detalle de cada uno de los indicadores se encuentra dispuesto en el Anexo 5 del presente documento y corresponde al insumo para su seguimiento periódico.

[17] A partir de conceptos generales planteados desde el PNSV 2022-2031 (pág.197-198)

Tabla 12. Indicadores por cada Eje del PDSV 2023-2032

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
Eje 1: Velocidades seguras	Proporción de vehículos que transitan cumpliendo los límites de velocidad según normas distritales.	Resultado intermedio	Porcentaje	61%	80%	Este indicador corresponde a la proporción de los vehículos que transitan en cumplimiento a los límites de velocidad; considera todas las tipologías vehiculares: motocicletas (L1,L3), automóvil (sedan, SUV), camioneta, buses, busetas y microbuses (M1, M2, M3, N1) camiones, volquetas (N2, N3). La línea base se estimó en un estudio observacional de medición realizado por Johns Hopkins, a través de la Cooperación Bloomberg. El tamaño de la muestra de la medición de velocidades fue de 142.713 vehículos y se efectuó en el año 2022.
	Proporción de motocicletas que transitan cumpliendo los límites de velocidad según normas distritales.	Resultado intermedio	Porcentaje	43%	72%	Al igual que el indicador anterior, este indicador busca medir la proporción de motocicletas que transitan cumpliendo los límites de velocidad. Se basa en el mismo estudio observacional señalado en el indicador anterior. Para el caso de motocicletas, el tamaño muestral es de 23.543 motocicletas en la medición de 2022.
Eje 2: Vehículos seguros	Proporción de vehículos de transporte público urbano de pasajeros del SITP con mejoras en seguridad vial vehicular	Resultado intermedio	Porcentaje	0%	34%	La flota TMSA susceptible de mejoras es 13.605 vehículos, los cuales no cuentan con elementos y/o tecnologías para la mitigación de interacciones de riesgo con actores viales vulnerables (además de señalética preventiva de puntos ciegos en vehículos, también: espejos auxiliares y/o sistemas de sensores y alertas de puntos ciegos y tránsito cruzado, y/ó cámaras auxiliares ó sistemas visión 360 y sistema automático de frenado de emergencia, entre otros). Según TMSA, 34% de esta flota (4206 buses) será renovada gradualmente los próximos 10 años, momento en el que se incluirá en los requerimientos técnicos y tecnológicos la incorporación de estas mejoras. La meta corresponde al porcentaje acumulado.

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
	Escenarios de visibilización y reconocimiento de soluciones vehiculares, tecnología e innovación para la SV	Producto	Número	1	10	Corresponde al número de jornadas de intercambio de conocimiento y espacios de discusión y consenso, como talleres, conversatorios, foros, ferias, seminarios enfocados en la visibilización de dispositivos innovadores y herramientas tecnológicas que mejoran la seguridad vehicular y la protección personal de los usuarios viales. A la fecha se realizó el Road Safety Lab 2022: La primera convocatoria Internacional de desarrollos tecnológicos e innovación para la seguridad vial. La meta es el número acumulado de escenarios.
Eje 3: Infraestructura vial segura	Intersecciones semaforizadas seguras y accesibles que ingresan al sistema de semaforización	Producto	Porcentaje	97.2%	100%	Este indicador mide el porcentaje de cumplimiento en términos de implementación de infraestructura segura y accesible en intersecciones nuevas al año que ingresan al sistema de semaforización (en donde sea permitido el paso peatonal). Se excluyen intersecciones semaforizadas por donde el paso peatonal no tenga razón de ser (por ejemplo conexiones operacionales para el transporte público). Este indicador mide el porcentaje de intersecciones que cumple con los requerimientos de infraestructura segura y accesible. La línea base de este indicador corresponde a la implementación en 2022 de 36 intersecciones, de las cuales 1 no cuenta con pasos peatonales. Se estima que en adelante el 100% de todas las intersecciones que entren al sistema semafórico cuenten con accesibilidad para la demanda peatonal existente.
	Medidas integrales de gestión para la seguridad de la infraestructura vial	Producto	Número	400	4000	Corresponde al número de medidas integrales de gestión de lugares críticos o de concentración de siniestros viales, puntos conéctate (demarcación de ciclorrutas en bocacalles) y sistemas de contención implementadas por año.
	Auditorías de seguridad vial en las diferentes etapas del proyecto	Producto	Unidad	15	150	Se refiere al número de Auditorías e Inspecciones de seguridad vial realizadas a proyectos de ciudad y/o corredores existentes.

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
Eje 4: Cultura de movilidad segura	Porcentaje de personas evaluadas en acciones pedagógicas en Seg Vial y cultura para la movilidad	Resultado intermedio	Porcentaje	30%	50%	Este indicador hace referencia a la medición de resultados frente a la percepción de factores de riesgo, disposición a comportamientos protectores y conocimiento en seguridad vial y cultura para la movilidad en escenarios como empresas, entidades, instituciones educativas y en vía. La línea base de este indicador corresponde al 30% del total de personas sensibilizadas/informadas en jornadas pedagógicas que se adelantan durante el año (al año, en promedio 120 mil personas se abordan en estas jornadas).
	Campañas masivas, comunicación digital, acciones comunicativas focalizadas	Producto /Resultado intermedio	Número	8	88	Consiste en acciones de tipo comunicativa agrupadas en tres categorías: acciones de alcance masivo en las que se consideran modalidades digitales, redes sociales y similares, medios masivos de comunicación como prensa, noticieros, programas radiales y similares, acciones de alcance presencial jornadas de sensibilización en la que se requiera atender a situaciones o actores viales específicos.
Eje 5: Cumplimiento de normas	Porcentaje de siniestros viales cuyo levantamiento se efectúa con el apoyo de medios electrónicos	Resultado intermedio	Porcentaje	0%	100%	Este indicador corresponde a la proporción del número de siniestros viales que se levantan a través de medios electrónicos para hacer más eficiente y eficaz la captura, diligenciamiento y almacenamiento de estos datos, versus los que se levantan mediante recolección manual en formato físico. En 2022 todos los 25.450 informes de siniestros viales se levantaron de forma convencional, por lo que ningún informe actualmente se levanta con el apoyo de medios electrónicos. Por lo anterior la línea base es 0%. Lo anterior en conformidad con la Resolución 20223040045295 de 04-08-2022, *"Artículo 8.6.1.3. Nuevas tecnologías…"* para el levantamiento de la información de los siniestros viales.
	Porcentaje de conductores que resultan positivos en las pruebas de tamizaje por embriaguez	Resultado intermedio	Porcentaje	13%	10%	Este indicador corresponde al porcentaje de conductores que resultan con prueba de embriaguez positiva e imposición de comparendos del total de conductores controlados en los operativos de embriaguez. En 2022 se efectuaron 14.885 de pruebas de tamizaje por embriaguez, de las cuales, el 13% que equivale a 1935 pruebas resultaron positivas. La

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
						meta consiste en disminuir para el año 2032 en un 3% la cantidad de conductores que se encuentran bajo efectos del alcohol en el total de las pruebas que se efectúen.
Eje 6: Atención a víctimas	Mediana de tiempo de llegada de la ambulancia al lugar de ocurrencia de siniestros de tránsito desde la solicitud del servicio hasta la llegada al lugar del siniestro, por localidad y por (ciudad) y de acuerdo a la prioridad para la asignación de los recursos.	Resultado intermedio	HH:MM:SS	00:15:13	00:15:13	Este indicador mide el tiempo de llegada de la ambulancia desde la solicitud del servicio hasta la llegada al lugar del siniestro, por localidad, por ciudad y de acuerdo con la prioridad para la asignación de los recursos. Dado que el tiempo transcurrido desde la solicitud del servicio hasta la llegada al lugar del siniestro, se calcula para los incidentes que ingresan a demanda al Distrito Capital no es posible estimar una meta de reducción.
	Mediana de tiempo de desplazamiento y atención desde que la ambulancia llega al punto de ocurrencia del siniestro hasta el momento en que llega a la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS, tanto para cada localidad como para la ciudad en total.	Resultado intermedio	HH:MM:SS	00:55:10	00:55:10	Este indicador mide tiempo de desplazamiento y atención desde que la ambulancia llega al punto de ocurrencia del siniestro hasta el momento en que llega a la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS, tanto para cada localidad como para la ciudad en total. Dado que el tiempo de desplazamiento y atención desde que la ambulancia llega al punto de ocurrencia del siniestro hasta el momento en que llega a la Institución Prestadora de Servicios de Salud-IPS, se calcula para los incidentes que ingresan a demanda al Distrito Capital no es posible estimar una meta de reducción.
	Número de personas capacitadas año en Curso Primer Respondiente y otros cursos y jornadas relacionadas con la urgencia, emergencia y desastre.	Resultado intermedio	Recuento	6000	86800	Este indicador evidencia el recuento de personas capacitadas en el curso de Primer Respondiente anualmente y el acumulado durante el periodo de 10 años de vigencia del plan.
	Índice de satisfacción de atención a víctimas	Resultado intermedio	Índice	4,5	4,70	Este indicador mide el grado de satisfacción del servicio recibido en el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros viales por las víctimas de siniestros viales que acuden a este, el cual se determina a través de una escala tipo Likerty los resultados de la encuesta se obtienen promediando

EJE	Nombre del indicador	Tipo de indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2032	Observaciones
						la puntuación de los ítems aplicados para cada variable: calidad del servicio, instalaciones y efectividad del servicio.
Eje 7: Gobernanza	Sistema de Alertas Tempranas implementado para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial	Producto	Porcentaje	0%	100%	El indicador implica el desarrollo de etapas tales como: planeación del diseño, diseño metodológico, e implementación del SATTD en materia de Seguridad Vial, siendo representado el avance en peso porcentual. Se estima que la planeación para poder contar con el diseño, iniciaría a partir del año 2025 y su implementación se daría para el año 2027.
	Porcentaje de cumplimiento del plan de acción anual del PDSV 2023-2032	Resultado intermedio	Porcentaje	0%	100%	Representa en porcentaje las actividades ejecutadas frente a las actividades programadas a desarrollar que sean concertadas y aprobadas a través de planes de acción anual del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.
Eje 8: Gestión del conocimiento	Número de documentos técnicos desarrollados con énfasis en seguridad vial de carácter divulgativo o disponibles para consulta	Producto	Número	0	4	El indicador propende por la creación de conocimiento divulgable. Tiene como objetivo impulsar el desarrollo de documentación sobre la seguridad vial en la Entidad.
	Porcentaje de representatividad estadística de investigaciones detalladas de siniestros viales frente a factores de riesgo en siniestralidad vial.	Producto	Porcentaje	18%	50%	El indicador busca mejorar la recopilación de información mediante análisis detallados de los siniestros viales para detectar los factores de riesgo asociados y así buscar mitigar sus efectos. El 18% inicial corresponde a 100 casos de los 536 siniestros con fallecidos ocurridos en 2022, los cuales fueron objeto de investigación técnica a través del Contrato de Consultoría SDM 2022-1460 cuyo objeto fue *"Analizar en detalle los siniestros viales con fatalidades para identificar factores de riesgos involucrados en la siniestralidad vial de Bogotá D.C."*.

Fuente: Elaboración SDM a partir de fichas técnicas de indicadores construidos

3.5. Plan de acción PDSV 2023-2032

El plan de acción del PDSV 2023-2032 se relaciona en el Anexo 6. Es importante precisar que las actividades por realizar de manera específica por parte de cada dependencia y/o entidad responsable y que aportan al desarrollo e implementación de cada acción serán concertadas y aprobadas a través de planes de acción anual del PDSV, tomando como referencia la descripción general de cada acción dispuesta en la correspondiente ficha técnica, las cuales estarán acordes con las competencias, funciones, estrategias o proyectos que se desarrollen en la respectiva vigencia.

Así mismo, las dependencias de la SDM y las demás entidades que conforman la CISV, podrán participar y aportar de manera voluntaria en el desarrollo de acciones en las que no necesariamente son responsables de su implementación de acuerdo con la asignación relacionada en el plan de acción.

3.6. Costos y fuentes de financiación

3.6.1. Estimación de costos

Este capítulo plasma la estimación de los costos para el PDSV en la vigencia 2023-2032. Es por ello, que en primer lugar se presentan los supuestos y fuentes de información para su estimación; posteriormente, se presenta una síntesis de los costos estimados.

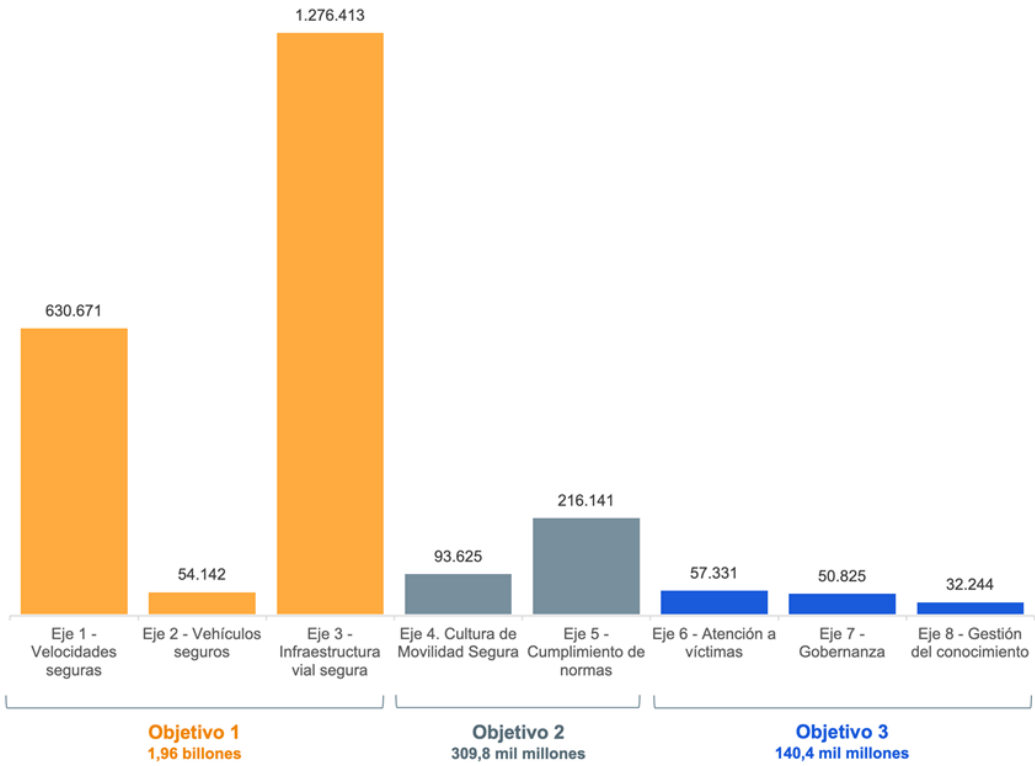
Es así como, los supuestos y fuentes de información para la aproximación realizada son:

- Para la estimación de costos se toma como fuente principal de información los proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad y tomando como referencia los Planes Operativos Anuales - POAS y el presupuesto asignado 2023 en cada una de sus metas, a fin de identificar aquellas actividades y tareas que puedan tener relación o injerencia en el desarrollo e implementación de acciones o programas de cada uno de los ejes estructurales del PDSV 2023-2032.
- Se recopilaron los costos de aquellas entidades distritales que aportaron datos concretos y que se encuentran implicadas en la ejecución del Plan, considerando la actual gestión presupuestal.
- Para la estimación de costos, se consideraron los horizontes de gestión y ejecución de las acciones.
- En el caso de acciones nuevas, se realizó aproximación a través de estimación de costos.
- La estimación de costos se hizo con base en valores del año 2023.

- Se presentará la estimación de costos en precios constantes considerando el año base de estimación el 2023.

Bajo estas premisas, en la Figura 20 se plasma la estimación de recursos por cada objetivo específico y sus respectivos ejes de acción.

Figura 20. Estructura de componente de seguimiento y evaluación (COP millones)



Fuente: Elaboración SDM, a partir de supuestos y consideraciones mencionadas

Los programas y las acciones que trata el PDSV 2023-2032 se ejecutarán con los recursos de cada una de las entidades responsables de su implementación. El ejercicio de estimación de costos se puede consultar en detalle en el Anexo 7.

3.6.2. Fuentes de financiación

De acuerdo con lo establecido en el **Artículo 7B del Decreto 185 de 2012,** se hace mención que para el cumplimiento del PDSV las entidades del orden distrital que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y aquellas otras instancias públicas o privadas, que deseen vincularse en armonía con su misionalidad a este propósito, apropiarán los recursos

necesarios dentro de sus presupuestos de funcionamiento y de inversión para la ejecución de los programas y acciones planteadas en el PDSV o en aquellos proyectos que se estructuren, en el marco de las actividades desarrolladas por la misma Comisión de manera directa o con el apoyo de las Mesas de Trabajo que de ella se derivan.

Por lo tanto, las entidades responsables de la ejecución de las acciones e indicadores planteados en el PDSV conforme a sus competencias deberán determinar y disponer los recursos necesarios de las fuentes disponibles, que les permita el cumplimiento de las metas asociadas.

Como fuentes convencionales de financiación del PDSV por parte de la SDM se tienen los ingresos por multas, derechos de tránsito y semaforización.

Así mismo, se propenderá por mantener y establecer nuevos lazos de cooperación con organizaciones sin ánimo de lucro, filantropía y donantes, privados, academia, bancas multilaterales, con el fin de obtener apoyo técnico y/o financiar o gestionar de manera conjunta las acciones aquí planteadas.

3.6.3. Otras fuentes de financiación

En línea con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, del cual el PDSV es transversal y subsidiario, adicional a las fuentes actualmente implementadas o en proceso de implementación para la financiación del sector movilidad, desde la SDM se está trabajando en la estructuración de nuevas fuentes alternativas que permitan financiar los proyectos del sector que incluyen los enmarcados en el Plan de Ordenamiento Territorial, la Agencia Regional Metropolitana y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura proyectados hasta el año 2035. Dentro de estas posibles nuevas fuentes se está explorando en:

- Contribución de estacionamiento fuera de vía
- Aprovechamiento económico por PMTs
- Estampilla a favor del sistema de transporte público
- Impuesto a las transacciones de compraventa de taxis
- Cobro por vehículos afiliados empresas transportadoras (taxis)
- Reestructuración Impuesto de Vehículos
- Creación de un fondo o mecanismo innovador de financiación para seguridad vial.

3.7. Coordinación y seguimiento al PDSV

De manera general, la seguridad vial requiere una mirada integral y un enfoque holístico de intervención que implica el esfuerzo de instituciones en distintos sectores. Siendo conscientes de lo anterior, se cuenta con la **Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV**, instancia a través de la cual se articula y coordina a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el PDSV para

Bogotá D.C. y se efectúa el seguimiento a la ejecución del mismo. La CISV fue creada mediante Decreto Distrital 185 de abril 23 de 2012 (modificado y adicionado mediante Decreto Distrital 444 del 2021) y hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital.

Este mecanismo de coordinación y seguimiento, podrá ser modificado o adicionado y será complementado o requerirá articulación con otras instancias de coordinación que se creen y operen con posterioridad a la adopción del presente PDSV 2023-2032.

4. ANEXOS

Anexo 1. Matriz de comparación PDSV- PNSV

Anexo 2. Metodología de armonización y memorias de talleres PDSV 2023-2032

Anexo 3. Socialización y aprobaciones PDSV 2023-2032
Anexo 3 - A Correos de socialización
Anexo 3 - B Acta No. 2 de 2023 - CISV
Anexo 3 - C Mesas de validación y aprobación SDM

Anexo 4. Estimación de la meta estratégica del PDSV 2023-2032

Anexo 5. Fichas técnicas indicadores PDSV 2023-2032

Anexo 6. Plan de acción PDSV 2023-2032

Anexo 7. Costos PDSV 2023-2032

GLOSARIO

Auditorías e inspecciones de seguridad vial: Proceso mediante el cual se identifican y evalúan los riesgos asociados a la seguridad vial en cualquiera de las fases de un proyecto vial urbano (planeación, diseño, construcción y operación) con el objetivo de realizar acciones de mejora que permitan reducir y prevenir los siniestros viales.

Big Data: Conjunto de estrategias que posibilitan recopilar y analizar una gran cantidad de datos, en los cuales se detectan patrones ocultos que hacen visible información relevante para la toma de decisiones.

Biblioteca Técnica de Seguridad Vial: Repositorio virtual de construcción colectiva en la entidad que busca recopilar publicaciones, artículos, bases de datos y documentos relevantes sobre seguridad vial para ser utilizados por los actores interesados.

Calles completas: Estrategia basada en la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezcan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales. (Artículo 154 del Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial).

Campaña de seguridad vial: Conjunto de eventos programados que se diseñan e implementan como parte de una estrategia de comunicación, con el objeto de impactar a un grupo de actores que intervienen sobre la problemática de la siniestralidad vial.

Cultura de movilidad segura: El Ministerio de Transporte plantea la movilidad segura, como aquella que garantiza las interacciones generadas entre el tránsito, transporte y el desplazamiento de las personas en el espacio público previniendo la morbimortalidad por siniestros viales; a través de la promoción de los modelos de gestión de ciudad, bajo un enfoque de protección al vulnerable e integrando los estilos de vida saludables, la generación de espacios de recreación y deporte, el transporte activo y el disfrute del espacio público.

Embriaguez alcohólica: La embriaguez (en el contexto general) es un cuadro clínico sindromático multisistémico con predominio de alteraciones del sistema nervioso central, causado por el influjo de sustancias exógenas (entre otras los alcoholes, los tranquilizantes, los psicoestimulantes, las mezclas de estos, etc) que actúan de manera estimulante o depresora sobre el sistema y producen signos y síntomas invariables no manejados a voluntad del paciente, lo que permite definir el grado de embriaguez de la persona sometida a la(s) sustancia(s) administrada(s) o consumida(s). El alcohol y específicamente el etanol, que es el que se encuentra en las bebidas certificadas que se expenden en el mercado, es una

sustancia tóxica, depresora del sistema central, que produce signos y síntomas susceptibles de ser identificados y diagnosticados por un profesional que conozca los parámetros neurológicos que se evalúan. (*Velosa, G., Marín, C. & Téllez, N. (2002). "Dictamen de embriaguez alcohólica". En N. Téllez, Medicina forense: manual integrado (págs. 421-4). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia*).

Embriaguez no alcohólica: El término "embriaguez" no se refiere específicamente y exclusivamente al estado alterado de las funciones neurológicas superiores que causa el etanol, sino que es un concepto mucho más amplio que cobija tales estados desencadenados por diversidad de sustancias, algunas de ellas lícitas y otras ilegales. (*Botero, M. (2002). "Guía para el dictamen de embriaguez no alcohólica: Enfoque médico forense". En N. Téllez, Medicina forense: manual integrado (págs. 425-37). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia*).

Estándares vehiculares de seguridad vial: Elementos de seguridad pasiva o activa que tienen los vehículos, para ayudar a prevenir la ocurrencia de siniestros viales o mitigar el impacto del siniestro una vez el mismo ocurra.

Gestión de la velocidad: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT): Es una herramienta descriptiva un informe posterior a los hechos que deben utilizar las autoridades de tránsito que acuda al llamado de un Siniestro Vial (accidente de tránsito), para dejar constancia de las las características espacio - temporales y otras variables relevantes asociadas al mismo, como la gravedad (solo daños, con heridos, con muertos), la clase de siniestro (choque, atropello, caída de ocupantes, volcamiento…), el usuario víctima (peatón, conductor, pasajero), los vehículos involucrados, entre otros, con el fin de llevar registro histórico de todos los siniestros viales que ocurren en determinada jurisdicción. y que por lo mismo se hará cargo de manejar la situación a su consideración.

Movilidad activa: Comprende aquellas formas de desplazamiento de personas o bienes, en modos o medios de transporte no motorizados, basados especialmente en la locomoción propia o el esfuerzo humano para su impulso. Las formas más conocidas de movilidad activa son: caminar, usar la bicicleta y patines entre otros.

Primer respondiente: Es la primera persona presente en el lugar del evento o zona del siniestro vial informada y capacitada para hacer una evaluación inicial in situ y con base en ésta solicitar la presencia en el sitio de las entidades competentes para la adecuada atención de la emergencia.

PGV: Programa de Gestión de la Velocidad, es el conjunto de acciones enfocadas en prevenir la conducción a velocidades excesivas o desadaptadas al entorno vial. A lo largo del libro el PGV hace referencia al programa Distrital.

Riesgo: En materia de seguridad vial, el riesgo puede referirse a una situación que implica la exposición al peligro. Puede referirse también a la probabilidad de materialización de una amenaza. El grado de complejidad del riesgo está relacionado con la vulnerabilidad o posible impacto que tiene para las personas la materialización de la amenaza.

RIPS: El Registro Individual de Prestación de Servicios de Salud – RIPS, es el conjunto de datos mínimos que el Sistema General de Seguridad Social en Salud requiere para los procesos de dirección, regulación y control para el servicio. Estos datos identifican las actividades de salud que realizan las IPS o profesionales independientes de salud, siendo una de las fuentes principales de información, demanda y oferta de los servicios en Bogotá.

Seguridad vial: Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los actores viales, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.[18]

Sistema de Movilidad: Es definido, dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021) como el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Dentro del Sistema de movilidad se considera: 1) Espacio público para la movilidad; 2) Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional; 3) Red de Transporte Aéreo; y, 4) Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística (Decreto 555 de 2021).

Sistema Seguro: Es un enfoque basado en la premisa que no son aceptables las muertes o lesiones graves en el tránsito, planteando líneas de acción que abordan desde una visión integral la problemática generada por la siniestralidad vial. Los principios de enfoque de Sistema Seguro son: 1) El ser humano comete errores; 2) El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial; 3) La seguridad vial es una responsabilidad compartida; 4) La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva; 5) La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

[18] Artículo 5 de la Ley 1702 de 2013.

SIRAS: Es el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito, para que los prestadores de servicios de salud y los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres registren la atención en salud a una víctima de accidente de tránsito y la información del transporte al primer sitio de atención, respectivamente. Este sistema se enmarca en lo establecido en la Resolución 311 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social y demás normas complementarias.

actores vulnerables: Son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

DECRETO Nº 495
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo de los Fondos de Desarrollo Local"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023

CONSIDERANDO

Que el artículo 1 de la Constitución Política de 1991 señala que "*Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.*"

Que el artículo 2 ibidem establece como uno de los fines esenciales del Estado, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

Que el artículo 40 idem en relación con el derecho que le asiste a todo ciudadano de participar en la conformación, ejercicio y control del poder político; determinó una serie de atribuciones para hacer efectivo sus derechos como elegir y tomar parte en las formas de participación democrática.

Que el artículo 103 ejusdem establece que "*Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley los reglamentará. El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan.*"

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Que el artículo 209 constitucional prescribe que la función administrativa se encuentra al servicio de los intereses generales basada en principios como la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, a través de la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Que el artículo 287 ídem dispone que las entidades territoriales gozan de autonomía por tanto pueden gobernarse y ejercer sus competencias, administrar sus recursos y participar en las rentas nacionales, lo anterior en el marco de la Constitución y la ley.

Que el artículo 311 ibidem determinó que a los municipios les corresponde prestar los servicios públicos, construir obras para el progreso local, ordenar el desarrollo del territorio, promover la participación ciudadana, entre otros.

Que el artículo 366 ejusdem estableció que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida son finalidades sociales del Estado para la solución de las necesidades insatisfechas en salud, educación, saneamiento ambiental y agua potable, por lo cual los planes y presupuestos de las entidades territoriales y el gasto público tendrán prioridad.

Que la Ley Estatutaria 1757 de 2015, "*Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática*", define en su artículo 90 el proceso del presupuesto participativo como un mecanismo de asignación equitativa, racional, eficiente, eficaz y transparente de los recursos públicos, que fortalece las relaciones Estado-Sociedad Civil.

Que los gobiernos regionales y gobiernos locales promueven el desarrollo de mecanismos y estrategias de participación en la programación de sus presupuestos, así como en la vigilancia y fiscalización de la gestión de los recursos públicos.

Que el artículo 91 de la mencionada ley establece como objeto *"(...) establecer disposiciones que aseguren la efectiva participación de la sociedad civil en el proceso de programación participativa del presupuesto, el cual se desarrolla en armonía con los planes de desarrollo concertados de los*

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

gobiernos regionales, distritales, municipales y de las localidades, así como la fiscalización de la gestión."

Que el artículo 92 ídem establece que la ley tiene como objetivo recoger las aspiraciones y necesidades de la sociedad e incorporarlas a los presupuestos y promoviendo su ejecución mediante programas y proyectos prioritarios; además, enfatiza en el uso eficiente de los recursos a través de un control social adecuado en las acciones públicas.

Que el artículo 93 ibidem establece que "*Los presupuestos participativos de los gobiernos regionales, departamentales, municipales y de las localidades, reflejan de manera diferenciada e integrada los compromisos y acuerdos realizados a través de las distintas fases del proceso de programación participativa."* Así mismo, en el parágrafo señala que "*Para efectos de cumplimiento de la presente ley, las Asambleas y Concejos Municipales y Distritales y las Juntas Administradoras Locales, deberán incorporar los acuerdos participativos previos a la discusión de los presupuestos plurianuales."*

Que, el artículo 100 de la ley en mención faculta a los gobiernos de los entes territoriales previstos en la Constitución y la ley para realizar ejercicios de presupuesto participativo, en los que se defina de manera participativa la orientación de un porcentaje de los ingresos municipales que las autoridades correspondientes definirán autónomamente, en consonancia con los objetivos y metas del Plan de Desarrollo.

Que el numeral 14 del artículo 86 del Decreto Ley 1421 de 1993, modificado por el artículo 11 de la Ley 2116 de 2021 "P*or medio de la cual se modifica el Decreto Ley 1421 de 1993, referente al Estatuto Orgánico de Bogotá"*, establece que los alcaldes locales tendrán la atribución de "*Ejecutar las políticas de presupuestos participativos dictadas por la Secretaría Distrital de Gobierno y establecer las disposiciones que aseguren la realización de las actividades necesarias para la efectiva participación de la sociedad civil en el proceso de programación del presupuesto local, el cual se deberá desarrollar en armonía con el plan de desarrollo distrital y el de las localidades, en plena concordancia con la Ley 1757 de 2015 y las demás disposiciones legales aplicables."*

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Que el artículo 4 del Acuerdo Distrital 740 de 2019 *"Por medio del cual se dictan normas en relación con la organización y el funcionamiento de las localidades de Bogotá D.C."*, determina que con el fin de procurar una participación activa de la población, la Administración Distrital destinará al menos el 10% del presupuesto asignado a cada localidad para presupuestos participativos en los Fondos de Desarrollo Local, para identificar inversiones prioritarias atendiendo las políticas y el plan de inversiones del Plan de Desarrollo Distrital, derivando en Planes de Desarrollo Local y líneas de inversión específicas, para lo cual las Secretarías Distritales de Planeación y Gobierno y el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, definirán los criterios, lineamientos, metodología y objetos de gasto del presupuesto participativo.

Que el Decreto Distrital 768 de 2019 *"Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo 740 de 2019 y se dictan otras disposiciones"*, en su Título IV regula lo referente a los presupuestos participativos, en cuanto a los fundamentos, esquema de coordinación, en la formulación de los planes de desarrollo local y la implementación en los proyectos de inversión local.

Que el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 "*Por medio del cual se dictan lineamientos para el Sistema Distrital de Planeación, la creación de planes de desarrollo, se garantiza la participación ciudadana en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*, determina frente a los presupuestos participativos para la ejecución de los planes de desarrollo local lo siguiente: "*El presupuesto participativo de los Fondos de Desarrollo Local es un proceso institucional, democrático, incluyente y pedagógico con enfoque territorial, por medio del cual la ciudadanía y sus organizaciones deciden anualmente la inversión de un porcentaje de los recursos del Fondo de Desarrollo Local. Los presupuestos participativos se desarrollarán anualmente de conformidad con la normatividad que la reglamente y previo a la presentación del presupuesto de la próxima vigencia a la Junta Administradora Local, a fin de determinar los propósitos generales, metas y la priorización de la inversión local resultado de las decisiones ciudadanas. Parágrafo Transitorio. La Administración Distrital tendrá un término de seis (6) meses para acogerse a lo establecido en el inciso segundo del presente artículo.*"

Que la Directiva Distrital 005 de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá determina que *Gobierno Abierto de Bogotá es un modelo de gestión pública que facilita una relación democrática y*

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

transparente entre la administración distrital y la ciudadanía, haciendo uso de las Tecnologías de la información y la Comunicación -TIC- y se sustenta en la estrategia de Estado Abierto en la que avanza Colombia para la consolidación de las disposiciones contenidas en las Leyes 1712 de 2014, 1757 de 2015 y en la iniciativa de la Alianza Internacional de Gobierno Abierto – OGP (por sus siglas en inglés).

Que conforme al numeral 4.4. de la Directiva mencionada, los presupuestos participativos son una estrategia de Gobierno Abierto de Bogotá para garantizar la democracia directa en la participación y colaboración ciudadana.

Que en consecuencia, es deber de la Administración Distrital promover la participación ciudadana en cada una de las etapas en la gestión pública, fortaleciendo los espacios de interlocución entre el gobierno y la ciudadanía, e impulsando la concertación entre las aspiraciones e iniciativas ciudadanas y las competencias de la Administración Distrital.

Que, en este contexto, la Política Pública de Participación Incidente 2023-2034, adoptada mediante el Decreto Distrital 477 de 2023, fortalece el ejercicio del derecho de participación ciudadana en Bogotá en procura de alcanzar incidencia en los asuntos públicos a través del mejoramiento de las condiciones de gobernanza, estructura institucional y las competencias ciudadanas.

Que de acuerdo con los datos del Módulo de Presupuestos Participativos de la Plataforma de Gobierno Abierto de Bogotá se ha aumentado de 30.114 votantes en el año 2020 a 237.396 votantes en el año 2022, quienes han priorizado democráticamente a la fecha 3.476 propuestas de presupuestos participativos, para las vigencias 2021 a 2023. Así mismo, el incremento de estas cifras en la participación ciudadana ha estado acompañado de 22.841 propuestas presentadas por la ciudadanía, que desbordan el porcentaje de recursos definidos en el Acuerdo Distrital 740 de 2019 y hacen necesario que se contemplen mayores porcentajes de recursos de los Fondos de Desarrollo Local para dar respuesta a la diversidad de iniciativas ciudadanas a ser priorizadas y financiadas.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Que los presupuestos participativos son una estrategia de democratización del desarrollo local que generan valor público gracias a la participación incidente de la ciudadanía en la identificación de necesidades y en su involucramiento en un proceso de co-creación de soluciones públicas, decisión y control que hace más efectivo el aprovechamiento de los recursos públicos y mejora la transparencia de la gestión local.

Que, de este modo, los Presupuestos Participativos se constituyen como un importante mecanismo de participación que ha permitido que los ciudadanos, así como las instancias de participación y organizaciones sociales, orienten incidentemente la ordenación del gasto de los recursos asignados a los Fondos de Desarrollo Local, modificando significativamente con ello, el proceso de asignación presupuestal.

Que atendiendo lo expuesto, es conveniente definir un porcentaje del presupuesto, asignado a cada localidad, para el componente de Presupuestos Participativos en los Fondos de Desarrollo Local, de acuerdo con las orientaciones dadas por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal a través de las Circulares CONFIS n.° 01, 03 y 04 de 2020, 04 de 2021, 03, 04 y 05 de 2022 y 03 de 2023 emitidas durante la administración del gobierno del Plan de Desarrollo "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI".

Que, de acuerdo con el monitoreo a la implementación de las propuestas de Presupuestos Participativos realizada por la estrategia de Constructores Locales de la Secretaría Distrital de Gobierno, el 90% de los promotores han participado en diferentes roles en el proceso de materialización de estas, demostrando el éxito de este mecanismo como una forma de participación incidente de la ciudadanía en la asignación y ejecución del presupuesto público.

Que el Artículo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021 que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial establece un Modelo de Ocupación Territorial –MOT- multiescalar, el cual concibe un territorio articulado desde las escalas regional, distrital y local que se ordena a través de las áreas de importancia ambiental y de los patrimonios culturales; que responde a la emergencia climática y disminuye la vulnerabilidad territorial, que brinda soportes de proximidad con un mejor

aprovechamiento del suelo para tener equilibrio territorial y que propicia la revitalización sobre áreas consolidadas con oferta de vivienda, empleo, espacio público y equipamientos.

Que la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad, por medio de los cuales se precisa la estructura urbana local, podrán ser llevados a ejercicios de Presupuestos Participativos a cargo de los recursos de los Fondos de Desarrollo Local.

Que a partir de la expedición del Acuerdo Distrital 878 de 2023 es necesario dar una nueva reglamentación al mecanismo de participación ciudadana *"Presupuestos participativos"* con el objetivo de institucionalizar la iniciativa y dotarla de un marco jurídico actualizado y completo que le permita continuar su implementación de forma eficiente.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

CAPÍTULO I
SOBRE LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Artículo 1. ***Objeto:*** El presente Decreto tiene por objeto reglamentar el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023, en relación con la implementación de los presupuestos participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local de Bogotá D.C.

Artículo 2. ***Porcentaje para el componente de presupuestos participativos.*** El Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal a más tardar el último día hábil del mes de junio del primer año de gobierno del Alcalde(sa) Mayor, establecerá el porcentaje de los recursos del total del presupuesto de inversión que programarán las Alcaldías Locales en el componente de Presupuestos Participativos. Este porcentaje en cada anteproyecto de presupuesto será máximo el 50%.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

El componente de Presupuestos Participativos estará constituido por los conceptos de gasto adoptados por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Gobierno y la Secretaría Distrital de Planeación apoyarán técnicamente al Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal en la definición del porcentaje de los presupuestos participativos.

Artículo 3. ***Distribución porcentual del componente de presupuestos participativos.*** Una vez el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal haya adoptado los conceptos de gasto, y el porcentaje de que trata el artículo 2, el/la Alcalde/sa Local convocará en su jurisdicción un ejercicio de participación para que la ciudadanía determine en cada localidad la distribución porcentual en los diferentes conceptos de gasto que hacen parte del componente de presupuestos participativos. Este ejercicio de participación se realizará a más tardar en el mes de agosto del primer año de gobierno del/la Alcalde/sa Mayor.

Parágrafo 1. La Coordinación General de Presupuestos Participativos definirá los lineamientos para la realización de este ejercicio de participación y la consolidación de los resultados. Para lo cual, deberá tener en cuenta entre otros, las destinaciones específicas con que cuentan los recursos de los Fondos de Desarrollo Local y las inversiones estratégicas y prioritarias que haya definido la administración distrital.

Parágrafo 2. Este ejercicio de participación se realizará a través de canales virtuales en la plataforma que para tal efecto defina la Coordinación General de Presupuestos Participativos. Las Alcaldías Locales implementarán estrategias presenciales para permitir el acceso al proceso de participación.

Artículo 4. ***Resultado de la distribución porcentual del componente de presupuestos participativos.*** El resultado final del ejercicio de participación, sobre la distribución porcentual de los conceptos de gasto del componente de presupuestos participativos, hará parte del plan plurianual de inversiones del Plan de Desarrollo Local y no podrá ser modificado durante la formulación y adopción de este.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Artículo 5. ***Aplicación de los presupuestos participativos en el presupuesto anual de los Fondos de Desarrollo Local.*** Los alcaldes y alcaldesas locales deberán aplicar los porcentajes definidos en el proceso participativo de que trata el artículo 4 del presente decreto, en la programación presupuestal anual del horizonte del Plan de Desarrollo Local.

Parágrafo 1. Anualmente, durante la elaboración del proyecto de presupuesto, los alcaldes y alcaldesas locales podrán excepcionalmente realizar ajustes en la aplicación de los porcentajes de distribución, por razones técnicas y/o jurídicas debidamente motivadas y sustentadas. Estas razones deberán quedar señaladas en el documento de proyecto de presupuesto de ingresos y gastos que elabore cada alcaldía local.

Parágrafo 2. El Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal, con anterioridad a la emisión del concepto previo favorable sobre los proyectos de presupuesto de ingresos y gastos de los Fondos de Desarrollo Local, verificará la aplicación de los porcentajes de distribución en los conceptos de gasto del componente de presupuestos participativos. Para tal fin, la Secretaría Distrital de Gobierno y la Secretaría Distrital de Planeación consolidarán la información remitida por los Fondos de Desarrollo en sus proyectos de presupuesto de ingresos y gastos y la remitirán a la Secretaría Técnica del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal.

Artículo 6. ***Líneas de Inversión y Conceptos de Gasto parte del componente de presupuestos participativos.*** El Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal en el marco de las competencias de las Alcaldías Locales, podrá crear nuevos conceptos de gasto para ser objeto de presupuestos participativos durante el periodo de gobierno de la administración de turno. En el marco del Sistema Distrital de Planeación adoptado por el Capítulo I del Acuerdo Distrital 878 de 2023, el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal garantizará que las líneas de inversión y conceptos de gasto de los presupuestos participativos sean consistentes con las políticas públicas, el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

CAPÍTULO II
COORDINACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Artículo 7. ***Coordinación General de Presupuestos Participativos.*** La organización de los Presupuestos Participativos estará en cabeza de la Coordinación General de Presupuestos Participativos. Esta es la encargada de definir anualmente los criterios, lineamientos, metodología, conceptos de gasto y cronograma para la implementación de los Presupuestos Participativos, los cuales se definirán a través de Circulares conjuntas y anexos metodológicos.

Para el desarrollo de sus funciones la Coordinación General de Presupuestos Participativos, está estructurada en dos niveles de decisión y consulta:

7.1. Coordinación Ejecutiva: Conformada por los (las) Secretarios (as) Distritales de Gobierno y Planeación, así como el (la) Director (a) del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, quienes tendrán como función la aprobación y expedición de circulares y lineamientos metodológicos de presupuestos participativos.

7.2. Comité Técnico de Presupuestos Participativos: Conformada por los (las) directores (as) de la Dirección para la Gestión del Desarrollo Local de la Secretaría Distrital de Gobierno, la Dirección de Programación, Seguimiento a la Inversión y Planes de Desarrollo Locales de la Secretaría Distrital de Planeación, y el(la) subdirector(a) de Promoción de la Participación del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal o quien haga sus veces. El Comité tiene como función la proyección y revisión de anexos técnicos y propuestas de circulares y lineamientos metodológicos de Presupuestos Participativos.

Artículo 8. ***Roles de los miembros de la Coordinación General de Presupuestos Participativos.*** Para hacer eficiente el proceso de coordinación, los miembros de la Coordinación General de Presupuestos Participativos tendrán los siguientes roles:

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

8.1. La Secretaría Distrital de Gobierno realizará la coordinación con las Alcaldías Locales para consolidar, lo siguiente:

8.1.1. La identificación de los conceptos de gasto por localidad que harán parte de los presupuestos participativos. Esta identificación deberá realizarse en el marco de la distribución porcentual de los conceptos de gasto del componente de presupuestos participativos que hace parte del plan plurianual de inversiones del Plan de Desarrollo Local.

8.1.2. La proyección de recursos por concepto de gasto.

8.1.3. La selección de las rutas de participación que serán implementadas por cada localidad.

8.1.4. El número de propuestas a financiar por concepto de gasto de acuerdo con lo que defina cada Alcaldía Local.

8.1.5. Efectuar el monitoreo y orientación para la materialización de las propuestas priorizadas.

8.2. La Secretaría Distrital de Planeación:

8.2.2. Realizará la coordinación con los sectores y/o entidades distritales para la entrega de insumos, definición de criterios de aprobación y revisión técnica de las propuestas.

8.2.3. Realizará el seguimiento a la ejecución de las propuestas priorizadas en el ejercicio de presupuestos participativos.

8.3. El Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal realizará la coordinación con Alcaldías Locales, Consejo de Planeación Local e instancias y organizaciones sociales para la convocatoria y difusión amplia del proceso. A su vez, tendrá bajo su responsabilidad el proceso de formación ciudadana y generación de capacidades en presupuestos participativos.

CAPÍTULO III
IMPLEMENTACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Artículo 9. ***Implementación de los presupuestos participativos.*** Una vez adoptado el Plan de Desarrollo Local, los presupuestos participativos se desarrollarán anualmente por parte de las

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Alcaldías Locales garantizando que las Actas de Acuerdo Participativo sean presentadas ante las Juntas Administradoras Locales como parte del anteproyecto de presupuesto.

El desarrollo de los presupuestos participativos se realizará mediante un ejercicio de presentación, concertación y priorización de propuestas ciudadanas. Las decisiones resultado del proceso de priorización ciudadana, serán incorporadas en el marco de la formulación o actualización de los proyectos de inversión local de las Alcaldías Locales.

Artículo 10. ***De los Alcaldes y Alcaldesas Locales en el marco de los presupuestos participativos.*** El liderazgo de los presupuestos participativos estará en cabeza de los(as) Alcaldes(as) Locales, para lo cual deberán articular sus equipos de planeación y participación para garantizar las siguientes acciones:

10.1. Liderar el desarrollo y convocatoria de los presupuestos participativos conforme a los lineamientos metodológicos establecidos por la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

10.2. Identificar anualmente los conceptos de gasto que harán parte de los presupuestos participativos.

10.3. Establecer la cantidad de propuestas por concepto de gasto, para que sean priorizadas en el ejercicio de Presupuestos Participativos.

10.4. Incorporar el contenido de las propuestas priorizadas consignadas en el acta de presupuestos participativos en los proyectos de inversión local.

10.5. Garantizar el cumplimiento del porcentaje mínimo definido para los presupuestos participativos, así como la distribución porcentual de los conceptos de gasto del componente de presupuestos participativos definido en el plan plurianual de inversiones del Plan de Desarrollo Local.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

10.6. Garantizar la ejecución de las propuestas priorizadas a través de procesos de contratación que permitan la entrega efectiva de las obras, bienes o servicios bajo el principio de anualidad.

10.7. Brindar la información de manera oportuna para el monitoreo y seguimiento a los presupuestos participativos.

Artículo 11. ***Acompañamiento técnico de los sectores y/o entidades distritales***. Los sectores y/o entidades distritales competentes que de acuerdo con su misionalidad tengan relación con los presupuestos participativos brindarán el acompañamiento técnico en los siguientes términos y de conformidad con los lineamientos emitidos por la Coordinación General de Presupuestos Participativos:

11.1. Entrega oportuna de información. Los sectores y/o entidades distritales, de acuerdo con su competencia deberán hacer entrega de información territorializada por localidad de los conceptos de gasto objeto de presupuestos participativos; la asociación de rutas de participación con los conceptos de gasto y los criterios de aprobación de las propuestas ciudadanas, de conformidad con los plazos que para tal efecto fije la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

11.2. Acompañamiento y asesoría al ejercicio de Presupuesto Participativo. Los sectores y/o entidades distritales competentes, realizarán asesoría y acompañamiento permanente durante los ejercicios de Presupuestos Participativos de acuerdo con los lineamientos y rutas de participación ciudadana definidas por la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

11.3. Pedagogía y divulgación. Los sectores y/o entidades distritales competentes, elaborarán material pedagógico para la comprensión ciudadana de los conceptos de gasto que hacen parte de los presupuestos participativos, y apoyarán junto con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal la labor de convocatoria y difusión del proceso.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Artículo 12. ***Rutas de participación ciudadana para los presupuestos participativos.*** Con el objetivo de promover la participación incidente de la ciudadanía en los presupuestos participativos, la Coordinación General de Presupuestos Participativos definirá las rutas diferenciadas para incentivar la presentación de propuestas individuales o colectivas por parte de organizaciones sociales, comunales y comunitarias formales o informales y ciudadanía en general.

Parágrafo 1. La Coordinación General de Presupuestos Participativos podrá crear rutas de participación específicas para garantizar la participación de población vulnerable en el marco de los enfoques poblacional – diferencial y de género.

Parágrafo 2. La Coordinación General de Presupuestos Participativos podrá definir rutas de participación para la incidencia de la ciudadanía en la priorización y ejecución de proyectos integrales de proximidad.

Artículo 13. ***Propuestas ciudadanas.*** El desarrollo de los presupuestos participativos está orientado hacia la presentación y priorización de propuestas ciudadanas frente a los conceptos de gasto objeto de presupuestos participativos, bajo la prevalencia del interés general, y la discusión y abordaje de problemas concretos en el territorio.

Artículo 14. ***Incorporación de las propuestas ciudadanas priorizadas en los proyectos de inversión local.*** La Secretaría Distrital de Planeación brindará los lineamientos técnicos para la incorporación de las propuestas priorizadas consignadas en el acta de acuerdos participativos en los respectivos proyectos de inversión local de las Alcaldías Locales atendiendo a su relación con los conceptos de gasto.

La Alcaldía Local se apoyará en la asesoría de la Secretaría Distrital de Planeación para incorporar estas decisiones en la formulación o actualización de los proyectos de inversión local, para lo cual de ser necesario podrá crear metas proyecto.

Artículo 15. ***Promotor.*** Para el proceso de presupuestos participativos, se entenderá como *"promotor"* aquella persona o grupo de personas que presenta(n) una propuesta ciudadana de

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

solución a una o varias problemáticas asociadas con los conceptos de gasto seleccionados para presupuestos participativos que se han identificado en la localidad.

Artículo 16. ***Etapas de los presupuestos participativos.*** El proceso de los presupuestos participativos contempla como mínimo las siguientes etapas metodológicas:

16.1. Alistamiento. Tiene como propósito generar las condiciones e insumos necesarios para el adecuado desarrollo de todas las etapas de los Presupuestos Participativos.

16.2. Elaboración de propuestas ciudadanas. Durante esta etapa, se realiza la elaboración y registro de las propuestas por parte de la ciudadanía en la plataforma que para tal efecto defina la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

16.3. Revisión técnica de las propuestas ciudadanas. Esta etapa refiere al proceso de revisión técnica de las propuestas ciudadanas por parte del sector y/o entidad distrital competente, que busca garantizar que las mismas cuenten con la viabilidad técnica para su ejecución. El proceso de revisión técnica se realizará para el total de propuestas presentadas por la ciudadanía y se formalizará a través de un concepto preliminar.

16.4. Priorización. Esta etapa representa la forma como la ciudadanía, mediante un mecanismo de priorización expresa su decisión frente a las propuestas ciudadanas que son objeto de su interés. Este mecanismo será definido por la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

Parágrafo 1. El proceso de sistematización y consolidación de los resultados, obtenidos a través de la etapa de priorización, se realizará desde la Secretaría Distrital de Gobierno con el apoyo de las alcaldías locales, en el marco de la articulación con la Coordinación General de Presupuestos Participativos. Los resultados de las iniciativas priorizadas podrán ser consultados en la plataforma dispuesta por la Coordinación de Presupuestos Participativos.

Parágrafo 2. La Coordinación General de Presupuestos Participativos, las Alcaldías Locales y sectores y/o entidades distritales competentes deberán implementar estrategias que permitan garantizar la participación amplia y diversificada de organizaciones sociales, comunales y comunitarias, instancias de participación formales y no formales, espacios de participación y de la ciudadanía en general; garantizando la existencia de mecanismos que promuevan la deliberación y toma directa de decisiones por parte de la ciudadanía en la asignación de los recursos públicos.

Artículo 17. ***Pedagogía y sensibilización.*** Durante el desarrollo de cada una de las etapas del proceso de Presupuestos Participativos, las Alcaldías Locales con apoyo de los sectores y/o entidades distritales competentes y el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, deberán generar mecanismos de divulgación y pedagogía sencillos y eficientes, con el objetivo de brindar a la ciudadanía un conocimiento claro sobre el proceso.

Artículo 18. ***Logística de los presupuestos participativos.*** Los recursos anuales necesarios para llevar a cabo la logística de los presupuestos participativos por parte de las Alcaldías Locales deberán provenir del proyecto de inversión local que promueve la participación. Para lo cual, las Alcaldías Locales deberán proyectar estos recursos en el Plan de Desarrollo Local.

Artículo 19. ***Concepto preliminar***. Para garantizar la viabilidad técnica de los acuerdos participativos, los sectores y/o entidades distritales de acuerdo con su misionalidad emitirán conceptos preliminares durante la etapa de Revisión técnica de las propuestas ciudadanas. Este concepto será vinculante para definir aquellas propuestas que cumplen con los criterios mínimos definidos para ser parte de la etapa de priorización.

Parágrafo 1. Para la revisión de las propuestas ciudadanas los sectores y/o entidades competentes elaborarán criterios de aprobación. Estos criterios tienen el propósito de comunicarle a la ciudadanía aquellos aspectos que el sector y/o entidad distrital competente tendrá en cuenta para la revisión y emisión del concepto preliminar.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Dichos criterios deberán elaborarse con un lenguaje sencillo y ser divulgados de manera amplia. Así mismo, deberán ser coherentes con los criterios de elegibilidad y viabilidad del sector y/o entidad distrital.

Parágrafo 2. La Alcaldía Local a través del área de planeación o quien haga sus veces podrá emitir alertas frente a las propuestas ciudadanas durante la etapa de revisión técnica. Las alertas se realizarán para que el sector y/o entidad distrital antes de emitir el concepto preliminar pueda identificar aspectos como la aplicabilidad de la propuesta en la localidad, propuestas repetidas o propuestas que requieran ser reorientadas.

Parágrafo 3. Los sectores y/o entidades distritales, en coordinación con las Alcaldías Locales deberán informar a los promotores de las propuestas las razones por las cuales sus propuestas no obtuvieron un concepto preliminar favorable, una vez se concluya la etapa de Revisión técnica de las propuestas ciudadanas y antes de iniciar la etapa de Priorización de conformidad con los lineamientos que expida anualmente la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

Parágrafo 4. Las propuestas ciudadanas presentadas en el marco de los presupuestos participativos deberán guardar consistencia y coherencia con los conceptos de gasto objeto de presupuesto participativo, así como estar alineadas con los criterios de viabilidad y elegibilidad o los que hagan sus veces definidos por los sectores de acuerdo con su competencia.

Artículo 20. ***Acta de acuerdo participativo:*** Es un instrumento vinculante mediante el cual se refleja de manera diferenciada e integrada, los compromisos y propuestas priorizadas definidas a través de las distintas rutas de presupuesto participativo. Los responsables de la elaboración y firma del acta serán el Alcalde(sa) Local y demás participantes según se defina en los lineamientos que emita la Coordinación General de Presupuestos Participativos.

CAPÍTULO IV
GOBIERNO ABIERTO EN LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Artículo 21. ***Gobierno abierto.*** Los presupuestos participativos hacen parte de las estrategias con que cuenta la ciudad para promover un gobierno abierto y transparente en la gestión pública distrital y local. La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Coordinación General de Presupuestos Participativos definirán lineamientos de gobierno abierto que deberán incorporarse al Programa de Transparencia y Ética de la Secretaría de Gobierno y su Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, atendiendo los siguientes criterios:

21.1. Publicar con lenguaje claro y a través de medios digitales y análogos, los términos y condiciones para participar, las propuestas presentadas, viabilizadas y priorizadas, los resultados de las votaciones y el estado de ejecución y cumplimiento de las propuestas incorporadas en las Actas de Acuerdos Participativos, facilitando su acceso a los promotores, grupos de interés y ciudadanía en general.

21.2. Identificar y mitigar riesgos de corrupción alrededor del proceso mediante los procedimientos de gestión de riesgos de la institución.

21.3. Disponer de mecanismos permanentes de retroalimentación, evaluación y alertas ciudadanas.

21.4. Crear espacios de acompañamiento técnico, pedagógico y lúdico para la presentación de propuestas por parte de la ciudadanía, disponiendo de mecanismos de innovación, co-creación e inteligencia cívica.

21.5. Disponer de datos abiertos del proceso que den cuenta de información relevante, desagregada y aprovechable, que facilite el control social y la generación de conocimiento.

21.6. Adelantar acciones que propicien la colaboración pública de la academia, expertos, el sector privado y la sociedad civil en la identificación de problemas y soluciones, fomentando la corresponsabilidad en el mejoramiento continuo de los presupuestos participativos.

Artículo 22. ***Uso de tecnologías de la información.*** Para garantizar, facilitar y ampliar la participación ciudadana en los presupuestos participativos, la Coordinación General de Presupuestos Participativos definirá, con el acompañamiento de la Alta Consejería de las TIC de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor, los medios virtuales, digitales y análogos de participación, para lo cual deberán tener en cuenta:

22.1. Utilizar tecnologías accesibles y fáciles de usar para cualquier persona.

22.2. Disponer de guías y tutoriales para su comprensión y utilización.

22.3. Crear flujos y funcionalidades que faciliten el acceso ciudadano a información, presentación y priorización de propuestas.

22.4. Armonizar los medios digitales, análogos y presenciales con el fin de articular diferentes modalidades de participación.

Artículo 23. ***Veeduría y control social.*** Las Alcaldías Locales facilitarán la información necesaria para que los promotores y ciudadanía en general puedan ejercer veeduría y control social sobre el proceso de presupuestos participativos.

De igual manera, dispondrán la información necesaria para que las Juntas Administradoras Locales puedan ejercer el control político de su competencia con relación al proceso de Presupuestos Participativos.

Artículo 24. ***Avance y resultados.*** El avance y los resultados de la ejecución de las propuestas priorizadas mediante presupuestos participativos deberán ser incorporados a los Informes de Rendición de Cuentas de las Alcaldías Locales y las Audiencias Públicas de Rendición de Cuentas.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

CAPÍTULO V
EJECUCIÓN DE LAS PROPUESTAS PRIORIZADAS EN EL MARCO DE LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Artículo 25. ***Ejecución de las propuestas priorizadas.*** Teniendo como base el acta de acuerdo participativo, las Alcaldías Locales deberán programar los recursos de los presupuestos participativos en el anteproyecto de presupuesto, para lo cual deberán realizar la formulación o actualización de los respectivos proyectos de inversión local antes de la radicación del Proyecto de Acuerdo Local a la Junta Administradora Local.

Una vez se apruebe el presupuesto del respectivo Fondo de Desarrollo Local, las Alcaldías Locales deberán ejecutar las propuestas priorizadas atendiendo el principio de anualidad y observando los principios y normativa vigente en materia de contratación estatal. Dicha ejecución iniciará a partir del 1 de enero de la vigencia siguiente a la implementación de los presupuestos participativos.

Parágrafo 1. Las Alcaldías Locales deberán dar prioridad a la formulación, contratación y adjudicación de los procesos que garanticen la materialización de las propuestas priorizadas, a fin de realizar la entrega de bienes, obras y/o servicios en la respetiva vigencia para la cual fueron priorizados.

Parágrafo 2. La Administración Local deberá velar por dar cumplimiento a la voluntad ciudadana manifestada mediante el proceso de votación o concertación, priorizando la ejecución de recursos dentro del concepto de gasto conforme al concepto preliminar emitido por el sector competente.

Artículo 26. ***De los promotores en la ejecución de las propuestas.*** Las Alcaldías Locales deberán contactar a los promotores de las propuestas, que hacen parte del acta de acuerdos participativos, e informarles de los mecanismos dispuestos para hacer parte del proceso de ejecución y veeduría de su propuesta, así como la oferta de formación institucional a la que pueden acceder.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

De ser necesario, las Alcaldías Locales podrán realizar mesas técnicas con los promotores de las propuestas y el sector o entidad competente, a fin de profundizar aspectos que sean necesarios de cara a la ejecución de las propuestas priorizadas.

Parágrafo. Los promotores podrán participar de los procesos de contratación asociados a la ejecución de las propuestas priorizadas, siempre y cuando cumplan con los requisitos legales, financieros y operativos solicitados en el proceso de selección. Esto sin perjuicio de la autonomía administrativa que tienen las Alcaldías Locales en la ejecución de los proyectos de inversión local.

Artículo 27. ***De la ejecución de los recursos de presupuestos participativos.*** El Alcalde(sa) Local deberá asegurar que el porcentaje de recursos definidos para los conceptos de gasto de presupuestos participativos se ejecute únicamente para el cumplimiento de las propuestas priorizadas en el acta de acuerdos participativos.

Parágrafo. La Coordinación General de Presupuestos Participativos definirá el mecanismo a utilizar para ejecución de recursos de presupuestos participativos que se deriven de saldos o excedentes presentados como resultado de la contratación.

Artículo 28. ***Monitoreo y orientación técnica.*** En el marco de la Coordinación General de Presupuestos Participativos, la Secretaría Distrital de Gobierno realizará monitoreo y orientación técnica a las Alcaldías Locales durante el ejercicio de materialización de las propuestas priorizadas.

CAPÍTULO VI
SEGUIMIENTO

Artículo 29. ***Seguimiento a los presupuestos participativos.*** La Secretaría Distrital de Planeación, como coordinadora del proceso de seguimiento a la inversión en Bogotá D.C., realizará el seguimiento a las inversiones priorizadas mediante los presupuestos participativos de conformidad con las normas vigentes.

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

Este seguimiento deberá estar vinculado a la plataforma definida por la Coordinación General para el desarrollo de los presupuestos participativos.

CAPÍTULO VII
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 30. ***Derogatorias y vigencias***. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación, deroga el parágrafo 2 del artículo 7, el literal d del artículo 9 y deroga la totalidad del Título IV *"De los Presupuestos Participativos"* del Decreto Distrital 768 de 2019.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

MARÍA CLEMENCIA PÉREZ URIBE
Secretaria General de la Alcaldía Mayor

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

JOSÉ DAVID RIVEROS NAMEN
Secretario Distrital de Gobierno

FELIPE EDGARDO JIMÉNEZ ÁNGEL
Secretario Distrital de Planeación

Proyectó:	Felipe González	Subsecretaría de Gestión Local	SDG
	Rubí Castillo	Subsecretaría de Gestión Local	SDG
	Leonardo Rojas	Subsecretaría de Gestión Local	SDG
	Angie Xiomara Niño	Subsecretaría de Gestión Local	SDG
	David Esteban Baquero	Dirección para la Gestión del Desarrollo Local	SDG
	Diego Luis Buelvas Ramírez	Dirección para la Gestión del Desarrollo Local	SDG
	Rafael Guarín	Dirección para la Gestión del Desarrollo Local	SDG
	Giovani Flórez Andrade	Dirección de Programación, Seguimiento a la Inversión y Planes de Desarrollo Locales	SDP
	Fredy Martínez García	Despacho	SGAM
	Luisa Fernanda Pinzón Gamboa	Subdirección de Promoción de la Participación	IDPAC
Revisó:	Deisi Lorena Pardo Peña	Directora de Análisis y Conceptos Jurídicos	SDP
	Diana Milena Díaz	Profesional Especializada Subsecretaría Jurídica	SDP
	Marisol Velasco Peña	Abogada Contratista Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos	SDP
	Andrés Fernando Agudelo	Director de Programación, Seguimiento a la Inversión y Planes de Desarrollo Locales	SDP
	Manuel Calderón Ramírez	Director para la Gestión del Desarrollo Local	SDG
	Karina Paola Gómez Bernal	Directora Jurídica	SDG

"Por medio del cual se reglamenta el artículo 66 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 en relación con la implementación de los Presupuestos Participativos para la ejecución de los Planes de Desarrollo Local con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local"

	German Darío Castañeda Agudelo	Jefe Oficina Asesora Jurídica (E)	SGAM
	Astrid Lorena Castañeda Peña	Subdirectora de Promoción a la Participación	IDPAC
	Astrid Lorena Castañeda Peña	Jefe de Oficina Jurídica (E)	IDPAC
Aprobó:	Germán Alexander Aranguren	Subsecretario Jurídico	SDP
	Pedro Antonio Bejarano Silva	Subsecretario de Planeación de la Inversión	SDP
	Alfy Rosas	Subsecretario de Gestión Local	SDG
	Patricia Rincón Mazo	Subsecretaria de Fortalecimiento Institucional	SGAM
	Alexander Reina Otero	Director General	IDPAC

DECRETO Nº 496
(26 de octubre de 2023)

"Por medio del cual se asigna al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la competencia para actuar como Ente Gestor Definitivo del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1, 3 y 6 del artículo 38, y los artículos 39, 53 y 55 del Decreto Ley 1421 de 1993, y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 8 de la Constitución Política promueve la integración de las dimensiones culturales y naturales al señalar que *"Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación"*.

Que el artículo 72 ídem establece que el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado.

Que de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 1º de la Ley 1185 de 2008, "*El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, (...), el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico (...)"*; características patrimoniales presentes en el Centro Histórico de Bogotá D. C.

Que dentro de la categoría del patrimonio cultural, se encuentran aquellos bienes que por contar con algunos o todos los criterios y valores señalados en el artículo 2.4.1.2 del Decreto Nacional 1080 de 2015 se consideran Bienes de Interés Cultural – BIC. En virtud de esta declaratoria, están sometidos al Régimen Especial de Protección establecido en el artículo 11 de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 7 de la Ley 1185 de 2008, el

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

cual comprende la formulación de un Plan Especial de Manejo y Protección PEMP, cuando se requiera.

Que, de conformidad con el citado artículo 4 de la Ley 397 de 1997, se consideran como Bienes de Interés Cultural - BIC de los ámbitos nacional, departamental, distrital, municipal, o de los territorios indígenas o de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993 y, en consecuencia, quedan sujetos al respectivo régimen de tales, los bienes materiales declarados como monumentos, áreas de conservación histórica, arqueológica o arquitectónica, conjuntos históricos, u otras denominaciones que, con anterioridad a la promulgación de la Ley 397 de 1997, hayan sido objeto de tal declaratoria por las autoridades competentes, o hayan sido incorporados a los planes de ordenamiento territorial.

Que en virtud de la autorización conferida por el artículo 6 de la Ley 163 de 1959, el Centro Histórico de Bogotá fue declarado Monumento Nacional como Sector Antiguo a través del artículo 4 del Decreto Nacional 264 de 1963 y, por lo tanto, tiene la categoría de Bien de Interés Cultural- BIC.

Que el artículo 2.4.1.1.1. del Decreto Único Reglamentario 1080 de 2015, modificado por el artículo 15 del Decreto 2358 de 2019, *"Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial"*, define el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) como un instrumento de gestión de los bienes de interés cultural mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural – BIC o de los bienes que pretendan declararse como tales.

Que mediante la Resolución 088 del 6 de abril de 2021, modificada por la Resolución 092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se aprobó el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá PEMP- CHB, declarado como bien de interés cultural del ámbito nacional.

"Por medio del cual se asigna al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la competencia para actuar como Ente Gestor del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que el artículo 93 ejusdem señala que el ente gestor a cargo de la autoridad distrital tendrá bajo su tutela la ejecución armonizada y articulada del PEMP – CHB y la relación interinstitucional requerida para desarrollar los programas, acciones y proyectos propuestos por el Plan. Así mismo, determina que *"El ente gestor deberá contar con la organización administrativa requerida, dependencias, funciones y competencias, personal y recursos necesarios para asumir las funciones de que trata la presente resolución. En una primera fase y hasta tanto no se realicen los trámites legales y procedimentales para la constitución del ente, la gestión del PEMP – CHB estará a cargo de la administración distrital"*.

Que en relación con la constitución del Ente Gestor, el artículo 94 ibidem establece:

> "***Constitución del Ente Gestor.*** *La constitución de la entidad gestora se hará a través de los actos administrativos correspondientes de acuerdo con las siguientes fases:*
>
> *1. Fase de transición: La gestión del PEMP - CHB le corresponde a la administración distrital a través de su estructura administrativa.*
>
> *2. Fase de consolidación: De acuerdo con el estado de avance en la ejecución de sus funciones, el desarrollo de su capacidad operacional y los retos institucionales que se evidencien necesarios para garantizar la adecuada implementación del PEMP - CHB, la administración distrital podrá definir la naturaleza jurídica del ente gestor"*.

Que el artículo 92 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 transformó la Corporación La Candelaria en el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, conformado como un establecimiento público del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio e independiente, adscrito a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.

Que conforme al artículo 95 *ibidem*, le corresponde al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC *"(...) la ejecución de políticas, planes y proyectos para el ejercicio efectivo de los derechos patrimoniales y culturales de los habitantes del Distrito Capital, así como la protección, intervención, investigación, promoción y divulgación del patrimonio cultural tangible e intangible y de los bienes de interés cultural del Distrito Capital"*.

"Por medio del cual se asigna al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la competencia para actuar como Ente Gestor del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Que mediante el Decreto Distrital 488 del 7 de diciembre de 2021, se asignó al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC la competencia para actuar como Ente Gestor Transitorio del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico - PEMP – CH.

Que en cumplimiento de lo ordenado en el artículo 3° del Decreto Distrital 488 de 2021, mediante la Resolución 434 del 17 agosto de 2022 del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC, se designó a la Subdirección de Gestión Territorial del Patrimonio del Instituto como responsable de adelantar las funciones requeridas para dar cumplimiento a la gestión de Ente Gestor transitorio del PEMP – CHB.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 488 de 2021, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural ha desarrollado las actividades requeridas para la implementación de lo dispuesto en la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

Que el artículo 17 del Acuerdo 001 de 2023 *"Por el cual se modifica la estructura del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC y se dictan otras disposiciones"* de la Junta Directiva del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, deroga las disposiciones asociadas a la estructura administrativa del IDPC, en especial los Acuerdos 001 de 2019, 004 de 2021, 005 del 02 de septiembre de 2022 y en sus numerales 1, 5 y 15 a 18 del artículo 2, señala funciones del Instituto, relacionadas con las actividades a cargo del Ente Gestor.

Que a su turno, el artículo 10 ídem establece las funciones de la Subdirección de Gestión Territorial del Patrimonio, entre las cuales se identifican varias relacionadas con las actividades de Ente Gestor y el artículo 11 creó la Gerencia de Instrumentos de Planeación y Gestión del Patrimonio Cultural como parte de la Subdirección de Gestión Territorial del Patrimonio a la cual le corresponde el ejercicio de competencias relacionadas con el ejercicio de la figura de Ente Gestor, conforme se dispone en los numerales 1 a 8, 12 y 13 del artículo 11 ídem.

Que teniendo en cuenta que el artículo 93 de la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 092 de 2023 del Ministerio de Cultura se prevé que el ente gestor tendrá a su cargo

la ejecución armonizada y articulada del PEMP - CHB y la relación interinstitucional requerida para desarrollar los programas, acciones y proyectos propuestos por el citado Plan, que se concretan en el plan de acción y el sistema de indicadores y de evaluación y seguimiento que permite evidenciar de manera objetiva y clara el cumplimiento integral de la gestoría a cargo del IDPC, y en consecuencia, se considera necesario asignar a esta entidad la competencia para actuar como ente gestor definitivo del PEMP-CH.

Que como Ente Gestor le corresponderá adelantar la ejecución armonizada y articulada del PEMP – CH, y el liderazgo del relacionamiento interinstitucional requerido, con las entidades públicas y privadas, así como con las instancias de información, coordinación y participación del PEMP, para desarrollar sus programas, acciones y proyectos, y realizar el seguimiento y evaluación de las acciones que se requiera ejecutar.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°.- *Objeto.* Asígnese al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC la competencia para actuar como Ente Gestor Definitivo del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá – PEMP – CH, adoptado por medio de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, modificada por la Resolución 092 de 2023.

Artículo 2°.- *Funciones.* En su calidad de Ente Gestor Definitivo, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC realizará las actuaciones necesarias para la ejecución armonizada y articulada del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá – PEMP – CH, de conformidad con la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, modificada por la Resolución 092 de 2023 y sus documentos anexos.

Parágrafo. El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC coordinará el relacionamiento interinstitucional y la gestión administrativa requeridos para el desarrollo de sus programas, acciones y proyectos, y ejercerá las acciones de evaluación y seguimiento y las demás que se desprendan de su ejecución, acorde con el marco normativo aplicable.

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

"Por medio del cual se asigna al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la competencia para actuar como Ente Gestor del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

Artículo 3°.- ***Vigencia y derogatorias.*** El presente Decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Registro Distrital y deroga el Decreto Distrital 488 del 7 de diciembre de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D. C, a los

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

CATALINA VALENCIA TOBÓN
Secretaria Distrital de Cultura Recreación y Deporte

Aprobó: Patrick Morales Thomas – Director General - Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC
Margarita María Rúa Atehortúa – Jefe Oficina Jurídica – SCRD
Oscar Javier Fonseca Gómez – Jefe Oficina Jurídica - IDPC
Revisó: Ana Milena Vallejo – Subdirectora de Gestión Territorial del Patrimonio – IDPC
Miguel Ángel Villamizar - Gerente de Instrumentos de Planeación y Gestión del Patrimonio - IDPC
Ximena Aguillón Mayorga – Contratista – Dirección – IDPC
Nataly Cubillos Pinzón – Oficina Jurídica – IDPC
Andrés Gutiérrez Prieto – Contratista Oficina Jurídica SCRD
Proyectó: Jorge Ramírez – Contratista – Subdirección de Gestión Territorial del Patrimonio – IDPC