



**CON  
TODA POR  
BOGOTÁ**

## Programa de Gobierno #ConTodaPorBogotá

### Contenido

1.	Introducción general.....	6
1.1.	Nuestra economía: Bogotá ha perdido el peso relativo de la riqueza y el empleo a nivel nacional, lo cual nos llama a recuperar ese espacio .....	7
1.1.1.	Menor crecimiento y empleo, mayor pobreza.....	10
2.	Resolver problemas alrededor de la seguridad, movilidad y pobreza de Bogotá .....	12
2.1.	La situación de seguridad, convivencia y justicia.....	12
2.1.1.	Proteger, prevenir y reconciliar: la consolidación de la seguridad, la convivencia y la justicia en Bogotá .....	13
2.2.	Movilidad para mejorar la productividad y la reducción de las desigualdades .....	16
2.2.1.	Ciudad caminable, ciclable y visión cero .....	18
2.2.2.	Expansión, financiamiento, sostenibilidad y apropiación del sistema integrado de transporte público.....	20
2.2.3.	Accesibilidad e integración regional .....	24
2.2.4.	Gestión de la demanda y uso eficiente del vehículo privado .....	25
2.2.5.	Transporte de mercancías, abastecimiento y logística eficientes y de bajas emisiones.....	26
2.3.	Reducción de la pobreza a partir de la generación de empleo y fortalecimiento del tejido empresarial .....	27
3.	Consolidar el mediano y largo plazo de políticas y acciones habilitadoras para el desarrollo de Bogotá.....	29
3.1.	Crecimiento económico a partir del fortalecimiento del tejido empresarial y la empleabilidad .....	29
3.1.1.	Fortalecimiento de la oferta y la demanda del mercado laboral en Bogotá.....	29
3.1.2.	Cierre de brechas de género en el mercado laboral y la actividad económica.....	32
3.1.3.	Empleabilidad y emprendimiento en jóvenes .....	33
3.1.4.	Fortalecimiento y expansión estratégica del tejido empresarial de Bogotá.....	33
3.2.	Educación con enfoque de inclusión y pertinencia .....	34
3.2.1.	Educación de primera infancia .....	34
3.2.2.	Años de escolaridad.....	35
3.2.3.	Educación Superior.....	35

---

3.2.4.	Calidad de la educación .....	36
3.2.5.	Jornada única .....	36
3.2.6.	Fortalecimiento de la educación técnica y tecnológica .....	37
3.3.	Salud.....	39
3.3.1.	Componente preventivo .....	41
	En el componente preventivo nuestros esfuerzos estarán dirigidos a:.....	41
3.3.2.	En el componente curativo .....	41
3.4.	Inclusión / Diversidad .....	42
3.4.1.	Jóvenes y habitabilidad en calle .....	42
3.4.2.	Bogotá efectiva en el abordaje de la Violencia Basada en Género (VBG).....	44
3.4.3.	Bogotá con rutas de atención con enfoque diferencial e interseccional para sus habitantes .....	46
3.5.	Ordenamiento Territorial .....	47
3.5.1.	La movilidad para el encuentro .....	48
3.5.2.	Ciudad innovadora y productiva .....	48
3.5.3.	Ciudad del encuentro para las oportunidades .....	49
3.5.4.	Institucionalidad eficiente, informada y abierta a la ciudadanía. ....	50
3.6.	Cultura, recreación y deporte para el bienestar y la salud mental.....	51
3.6.1.	Economía cultural y creativa .....	52
3.6.2.	Cultura Ciudadana .....	53
3.6.3.	Deporte para la salud mental .....	53
3.7.	Medio Ambiente y ciencias de la vida.....	54
3.7.1.	Balance de materiales de la ciudad para circularización de los residuos.....	54
3.7.2.	Propuestas para la sostenibilidad.....	55
3.8.	TIC para la competitividad y la inclusión.....	57
3.8.1.	Promoción del teletrabajo y horarios flexibles para reducir la congestión vehicular	57
3.8.2.	Desarrollo de una plataforma pública de capacitación y empleo .....	58
3.8.3.	Otras estrategias de desarrollo e inclusión basadas en TIC .....	58

---

Bogotá D.C., julio 14 de 2023.

Apreciados habitantes de Bogotá,

Soy Juan Daniel Oviedo Arango, nacido hace más de 46 años en Bogotá, en el barrio Villa Luz y crecí en Normandía, en la localidad de Engativá, hasta 1991. Después viví en el barrio Cedritos hasta 1999. Actualmente, comparto entre el centro internacional y el barrio Brasilia segundo sector en Bosa. Soy nieto de un carpintero, e hijo de un piloto de avión y una madre excepcional que ha hecho de todo (tiqueteadora, ama de casa, decoradora de interiores, vendedora, emprendedora, comerciante, entre otros oficios) por sacar a su hija e hijos adelante.

Actualmente comparto mi vida con Sebastián y Mora. Aquí estamos escribiendo este mensaje para ustedes. Fue a los tres, a quienes nos sorprendió positivamente haber pasado del rechazo al reconocimiento, en la calle, del deber cumplido en el DANE. Fue por ese sentimiento bastante conmovedor, y por el interés de definir rumbos y propósitos a partir de la evidencia, la cual tuve la oportunidad de conocer a profundidad en dicha entidad, que hoy quiero ser alcalde de nuestra ciudad.

Consciente del déficit de confianza institucional que se ha profundizado en los últimos años, desde el 08 de agosto de 2022 inicié la preparación para esta carrera de forma independiente. Desmarcarnos de la polarización política que se agudiza en los últimos tiempos, así como ofrecer una nueva forma de hacer política, son nuestros objetivos intermedios en #ConTodaPorBogotá.

Nuestro principal objetivo consiste en ser voz de un equipo voluntario y muy preparado de personas que quiere proponer, bajo mi liderazgo, un direccionamiento para la ciudad en el cual se definan claramente herramientas y acciones para mejorar el entorno económico, social y ambiental de nuestra ciudad. Para tal fin, el objetivo de la seguridad es esencial para el mejoramiento de los niveles de confianza entre todos los habitantes de Bogotá. Esta confianza nos hará más productivos y menos desiguales, y por consiguiente avanzaremos en la reducción de la pobreza y consolidación de la clase media de nuestra ciudad.

Mi disciplina y amor por el trabajo, así como el afán, hoy muy evidente, de ser útil, los ofrezco como garantía de que daré lo mejor de mis capacidades y conocimientos para que Bogotá sea una ciudad de oportunidades. Una ciudad donde la cultura ciudadana facilite el respeto y el cumplimiento de la norma entre todos sus habitantes.

Estoy convencido que podemos llegar más lejos si construimos sobre lo construido y además labramos, en conjunto, un largo plazo para nuestra ciudad que se dice es la ciudad de las “oportunidades.” Por esto, quiero aprovechar la oportunidad para demostrar que la buena administración o gerencia de una grandiosa ciudad como Bogotá, no tiene ideología sino un compromiso profundo por la excelencia. Esto es lo que represento - por esto quiero ser su alcalde-.

Con un saludo especial



Vamos a construir una ciudad acogedora. Una ciudad en la que nos sintamos a gusto, contentos de vivir en ella, con la esperanza de un futuro mejor y dispuestos a aportar a la construcción colectiva. Una ciudad de la que nos sintamos orgullosos.

Vamos a ponerle datos a las decisiones que tomemos, a medir los impactos, a asumir la responsabilidad sobre los resultados y a cuidar el largo plazo. Vamos a trabajar para mejorar la seguridad y la percepción que tenemos de ella. A fortalecer los medios para prevenir, combatir y castigar los delitos, y a hacer énfasis en la convivencia y en la corresponsabilidad.

Vamos a persistir en la lucha contra la pobreza. Vamos a promover solidaridad y empatía para con quienes no pueden acceder a las oportunidades y a generar mecanismos que los incorporen en las cadenas de valor de generación de riqueza, fortalezcan su agencia y amplíen sus posibilidades de ejercer la libertad.

Vamos a aportar a la construcción de una ciudad a la altura de las personas y grupos poblacionales más vulnerables, respetuosa y valoradora del entorno natural. Vamos a enfrentar las dificultades en la movilidad trabajando los componentes del sistema y los modos de transporte de manera integrada, sacando adelante los proyectos en curso y tomando medidas para disminuir los desplazamientos obligados y allanar los picos de congestión.

Vamos a hacer del ordenamiento territorial un instrumento metropolitano de productividad, desarrollo y bienestar. Vamos a valernos de la innovación, la tecnología y la participación consciente y efectiva para alcanzar estos propósitos. Vamos a garantizar una administración pública dispuesta a resolver, a hacer seguimiento y a evaluar, a reconocer los avances, a construir sobre lo construido y a servir de manera amplia y generosa.

Vamos a alcanzar una ciudad en la que abusar del poder político, social o económico y privilegiar los intereses privados sobre los colectivos no sea bien visto, una ciudad honrada en la que el buen vivir y la prosperidad colectiva sean posibles.

## 1. Introducción general

Desde el pasado 08 agosto de 2022 iniciamos la construcción de una estructura programática para la alcaldía de Bogotá en el período ene-24 hasta dic-27. El motivador más importante para la creación de este programa consiste en brindar una propuesta de direccionamiento de nuestra ciudad, en un entorno de unión, hacia propósitos comunes de seguridad, buena movilidad y avance social; que hoy nos unen en sus aspectos negativos, es decir, la inseguridad, las dificultades de movilidad y la pobreza.

Queremos permitir que el reconocimiento de nuestras realidades contribuya, en conjunto con una buena planeación e implementación de proyectos, encontrar el camino acertado para acercarnos a hacer realidad la ilusión de esa ciudad de oportunidades, que tal vez hemos percibido al menos una vez en nuestros años de convivencia en la zona urbana o rural de Bogotá.

Entender, por ejemplo, que la inseguridad que hoy percibimos, es algo que nos une, implica que podemos encontrar fácilmente reglas y acuerdos que soporten, junto con las estrategias aquí planteadas, un camino hacia sentirnos más seguros y mejor protegidos. Esto, incrementará la confianza y por ende será más fácil abordar acciones que reduzcan la desigualdad e incrementen nuestra capacidad de generar riqueza.

Para lograr este escenario orientado hacia mayor prosperidad, nuestro programa parte de la importancia de recuperar el espacio económico de la capital en la estructura de la economía colombiana, en términos de empleo y generación de riqueza, para que Bogotá siga siendo una tierra de oportunidades para todos los que la habitan.

De esta forma, a partir del reconocimiento de las realidades de nuestra ciudad, con el objetivo de identificar soluciones a los problemas que nos aquejan, buscamos identificar las condiciones de dinámica económica que facilitarán la interacción entre el sector empresarial, la academia y la sociedad civil, junto con la administración distrital, en aras de resolver asuntos críticos que enfrentamos los habitantes de Bogotá en materia de seguridad, movilidad y pobreza.

Nos proponemos consolidar, con perspectiva crítica, el mediano y largo plazo de áreas habilitadoras del bienestar en materia de salud, educación, empleabilidad y emprendimiento, sostenibilidad ambiental, tecnologías de la información y las comunicaciones, cultura (incluyendo entre otros, la cultura ciudadana, la recreación y el deporte), así como de inclusión y diversidad. Todo esto, en el marco del adecuado ordenamiento del territorio, en reconocimiento de las necesidades de todos sus actores involucrados.

Finalmente, queremos garantizar la gestión del servicio público de la administración distrital con un sentido de utilidad y pertinencia, que se manifieste en la implementación de mecanismos de escucha eficiente frente a la sociedad civil, la academia y el sector privado, siguiendo los principios de transparencia, integridad y no tolerancia con la corrupción.

### 1.1. Nuestra economía: Bogotá ha perdido el peso relativo de la riqueza y el empleo a nivel nacional, lo cual nos llama a recuperar ese espacio

La participación de la economía de Bogotá dentro de la capacidad de generación de riqueza a nivel nacional ha caído. En efecto, como se puede ver en el Gráfico 1, la economía de Bogotá, en su historia reciente ha perdido una importante participación dentro del PIB de Colombia.



Gráfico 1. Participación del PIB de BOGOTÁ dentro de COLOMBIA (precios corrientes y series ajustadas por efecto estacional)

Fuente: DANE. Cuentas Nacionales

En consecuencia, la pérdida de peso de la economía de Bogotá de 2.3 puntos porcentuales, en comparación con su máximo histórico, amerita que, en #ConTodaPorBogotá apostemos a una agenda económica con impacto social para que Bogotá incremente, en el cuatrienio 2024-2027, su participación en el total nacional hasta el 28%, 1.5 puntos porcentuales de más del máximo histórico que ha tenido la ciudad hacia 2005.

Este mayor peso dentro de la economía colombiana, evaluado en el PIB corriente de 2022, corresponde a \$52.3 billones de pesos que aportaría de más Bogotá, como mínimo, en el último año de nuestro cuatrienio. Un referente para comparar esta ganancia, corresponde con el valor agregado que generaron las actividades financieras y de seguros en toda Colombia, en 2022. Esto significa que Bogotá contribuiría significativamente a la reactivación económica, necesaria en el país, después de que estimaciones recientes del crecimiento de la economía, lo ubican alrededor del 1.2% en 2023, con un panorama similar en 2024.

Por otra parte, y en relación con la fuerza laboral (ocupados junto con desocupados), Bogotá ha perdido su peso sobre el total nacional y el de las 13 principales y ciudades metropolitanas, entre 2007 y 2023 se observa en el Gráfico 2.

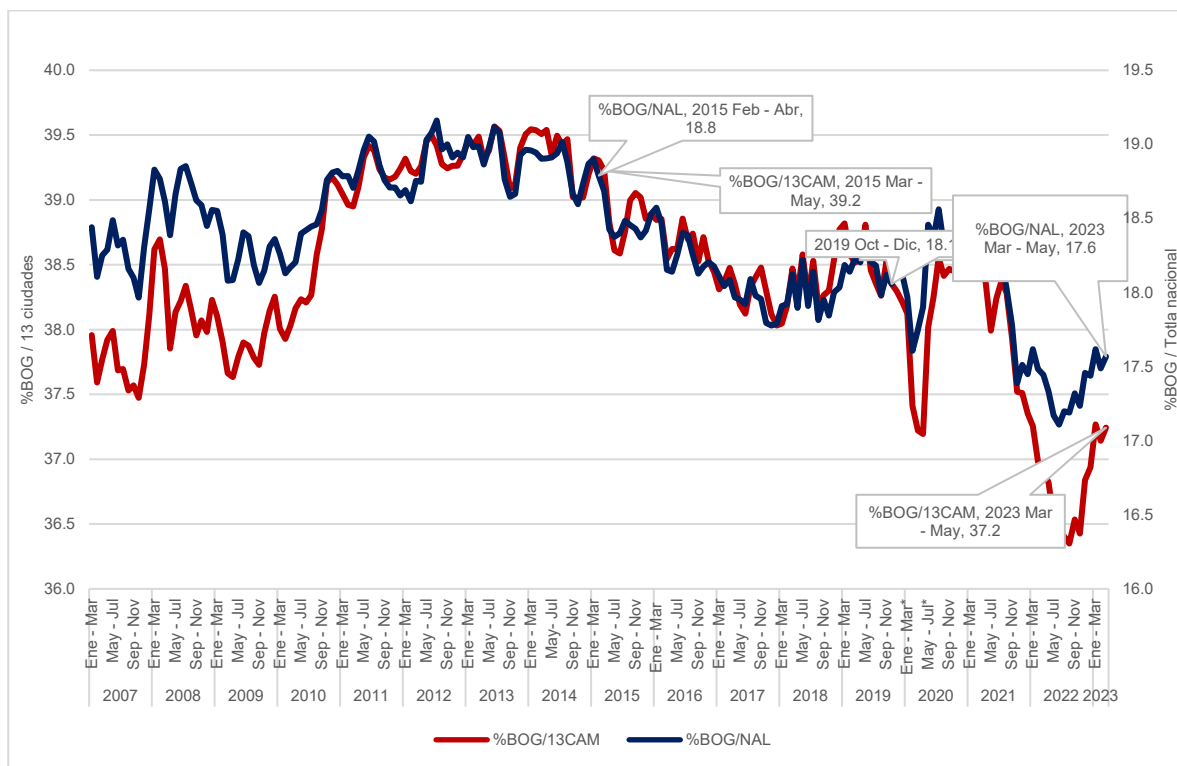


Gráfico 2 Participación de la Fuerza Laboral de Bogotá dentro del total nacional y de las 13 ciudades y áreas metropolitanas.

Fuente: DANE. GEIH

Entre el último trimestre de 2019 y el dato oficial más reciente, Bogotá perdió 1.2 puntos porcentuales del peso de su fuerza laboral dentro de las 13 principales ciudades y áreas metropolitanas. Mientras tanto, en relación con el total nacional, Bogotá solo pierde 0.5 puntos porcentuales. Esto confirma que, si bien la deslocalización de la fuerza laboral a municipios de Bogotá-región tiene impacto sobre su peso nacional, la pérdida más significativa se da en función del mayor ritmo de crecimiento de las ciudades distintas a Bogotá, dentro del grupo de las 13 ciudades y áreas metropolitanas más importantes del país.

Esa pérdida de peso dentro de la fuerza laboral, establece que Bogotá cuenta hoy con una mayor fracción de personas fuera de la fuerza laboral (entre otras, mujeres dedicadas a oficios del hogar y las estudiantes) lo cual nos inspira a considerar acciones afirmativas alrededor de la inclusión laboral de jóvenes, mujeres y otras poblaciones diferenciales en Bogotá.

En relación con la población ocupada de Bogotá, el Gráfico 3 evidencia también que, en el caso de su peso relativo sobre la ocupación de las 13 ciudades y áreas metropolitanas, el detrimento es mucho más importante. Entre 2013 y 2023, para el trimestre marzo-mayo, Bogotá perdió 3.3 puntos porcentuales de peso relativo. Mientras tanto, en dicho periodo, solo se perdieron 1.8 puntos porcentuales frente al total nacional.



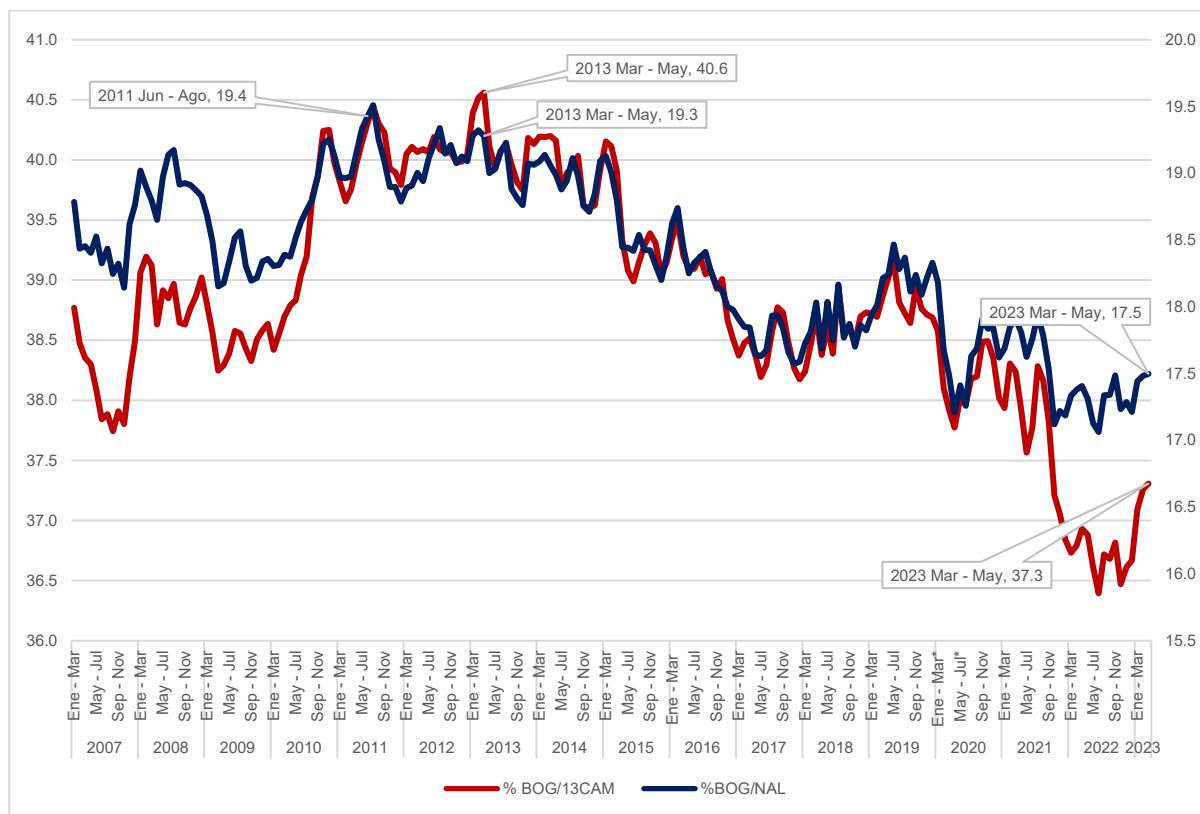


Gráfico 3 Peso relativo de la población ocupada de Bogotá en relación con el total nacional (eje de la izquierda) y con 13 ciudades y áreas metropolitanas (eje de la derecha)

Fuente: DANE. GEIH

En consecuencia, la deslocalización de empleo de Bogotá, más que proporcionalmente se produce hacia otras ciudades capitales del país, en relación que hacia otros municipios de la región de Cundinamarca.

Por consiguiente, consideramos indispensable fortalecer la atracción, generación y/o fortalecimiento de empresas y actividades económicas las cuales permitan recuperar, en el cuatrienio 2024-2027, el peso de la población ocupada en relación con la de las 13 principales ciudades y áreas metropolitanas al 40%. Este objetivo implicaría la creación de mínimo 287 mil nuevos puestos de trabajo (evaluados en el trimestre marzo-mayo de 2023), intramuros en Bogotá para finales de nuestra esperada administración.

Una mayor riqueza en nuestra ciudad representará mayores oportunidades para nuestra juventud, mejor empleo para quienes están económicamente activos, y mayor seguridad para quienes buscan estabilidad en su edad adulta. De igual forma, una mayor actividad económica permitirá a la ciudad invertir más y mejor en la prestación de servicios clave para la acumulación de capital humano, y aquellos que mejorarán la calidad de vida de sus habitantes.

Entre muchos de los planteamientos de nuestro programa, nos apalancaremos en estrategias de dinamización en los sectores de servicios especializados, industrias culturales y creativas y el componente de ciencias de la vida articulado con las oportunidades de encadenamientos

agroindustriales, en consonancia con las prioridades definidas en la *estrategia de especialización inteligente Bogotá Región*. Así mismo, estableceremos los ajustes correspondientes en materia sectorial o estratégica a partir de evaluaciones de impacto y con una redefinición de prioridades a 2038.

### 1.1.1. Menor crecimiento y empleo, mayor pobreza

La pobreza monetaria en nuestra ciudad, desde 2014, viene en aumento. Incluso antes del choque negativo por la pandemia de Covid-19, la pobreza en Bogotá había aumentado en 0.3 p.p (puntos porcentuales) entre 2012 y 2019 al pasar de 26.9% a 27.2%. Una tendencia distinta, a la tendencia de las 13 principales ciudades y áreas metropolitanas del país, en donde la pobreza monetaria cayó en 2.6 p.p. al pasar de 30.2% a 27.6%. Con una tendencia ya en aumento, el choque por COVID fue más duro en Bogotá que en el resto de las ciudades capitales. Entre 2019 y 2020 la pobreza monetaria aumentó en 12.9 p.p. en comparación con 12.3 en las 13 ciudades capitales. Nuestra recuperación ha sido también más lenta. Entre 2021 y 2020 la pobreza se redujo en 4.8 p.p., en comparación con 5.6 p.p. en las 13 principales capitales.

Las noticias son igualmente desafiantes cuando vemos los indicadores que miden pobreza extrema. El choque por COVID fue más alto que en el resto de las ciudades capitales y la recuperación ha sido más lenta.

Para 2021, 35.0% de nuestra población vivía en condiciones de pobreza, un 16.7% de población en estado vulnerable (es decir población que no es pobre, pero tienen una alta probabilidad de caer en pobreza ante cualquier choque externo negativo), y un 42.9% de población en ingresos mayores a \$653,781 y menores a \$3,520,560 per cápita. Sin embargo, como lo evidenciamos en la pandemia, quienes clasifican como *clase media* de Bogotá son todavía muy frágiles y pueden rápidamente volver a caer en condición de pobreza o vulnerabilidad. Por su parte, en relación con la clase media, este grupo de ingresos presentó una caída en 10 p.p entre 2019 y 2020.

Finalmente, la pobreza multidimensional ha tenido una tendencia decreciente, impulsada por las mejoras en el acceso a bienes y servicios básicos. El IPM en Bogotá se redujo a la mitad entre 2010 y 2021 al pasar de 12.0% a 5.7%.

**Las principales privaciones en materia de pobreza multidimensional se dan en trabajo informal, rezago escolar, bajo logro educativo.** También se observa una brecha de 1.5 porcentuales entre la pobreza multidimensional de los hogares cuyo jefe de hogar es hombre (3.1%) y los hogares con jefatura femenina (4.6%). Es por esto que el enfoque de la política pública diferencial es fundamental para poder enfrentar los desafíos que enfrentamos actualmente.

La pobreza también tiene una distribución diferenciada de acuerdo con la localización de los hogares. Sabemos que la oferta institucional y de servicios no es igual en toda la ciudad y eso afecta de forma importante nuestro derecho a la ciudad. Por ello, las palancas de la ciudad para

---

incidir en la erradicación de la pobreza están asociadas no solo a sus políticas sociales, **sino también en sus políticas económicas y de empleo y aquellas asociadas con la localización (como los costos de la vivienda, los costos de transporte y los de servicios públicos, entre otros)**. Buscar reactivar sectores y localidades nos ayudará a traer prosperidad de forma descentralizada y armónica.

En los últimos años hemos aprendido mucho en materia de transferencias (criterios de focalización, calidad de la información, interoperabilidad de conjuntos de datos, bancarización, etc.). Sin embargo, hay evidencia, como la presentada por la secretaría de hacienda e Inclusión SAS (2022), en su análisis del Ingreso Mínimo Garantizado, que muestra que aún es posible alcanzar mayores impactos en la disminución de la pobreza con decisiones y diseños institucionales en materia de focalización, gobernanza, diseño y administración de los programas sociales actuales<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Secretaría de Hacienda de Bogotá e Inclusión SAS (2022), Ingreso mínimo garantizado. Informe final

---

## 2. Resolver problemas alrededor de la seguridad, movilidad y pobreza de Bogotá

Nuestro objetivo consiste en mejorar la calidad de vida y oportunidades mediante la generación de riqueza y empleo en la ciudad. Sin embargo, para que se dé un mayor crecimiento necesitamos sentirnos seguros. Si la percepción de inseguridad sube, perdemos recursos valiosos, nos volvemos menos competitivos y perdemos la confianza interpersonal, tan importante en la formación de capital social.

De igual manera, necesitamos tener una mejor y mayor movilidad. Por la distribución heterogénea de las oportunidades en la ciudad, y porque la infraestructura de transporte es deficiente, diariamente nuestros habitantes pierden oportunidades valiosas de trabajo, dejan de tener espacios de calidad con sus familias, entre otras muchas actividades que podrían mejorar su capital humano y calidad de vida. Tener mayor seguridad y mejor movilidad confluyen como habilitadores de confianza y productividad que son indispensables para nuestro propósito, el cual es maximizar el talento y capacidades de nuestros habitantes.

En efecto, la seguridad es un detonador de confianza que a su vez permite que avancemos hacia una ciudad menos desigual y más productiva. Así mismo, la literatura de desarrollo urbano confluye en la movilidad efectiva como un catalizador de mayor productividad en múltiples dimensiones, así como el cierre de brechas sociales, en la medida que casi siempre las dificultades de movilidad afectan a las clases menos favorecidas.

### 2.1. La situación de seguridad, convivencia y justicia

Nuestra ciudad enfrenta en 2023 y en la transición hacia 2024 un escenario de seguridad agridulce. En 2022 el trabajo articulado de las autoridades distritales con la policía logró la disminución de la tasa de homicidios a la más baja desde hace 61 años.<sup>2</sup> Por otro lado, los delitos contra la propiedad han aumentado, los delitos asociados con la convivencia también han venido en aumento, mostrando un deterioro de las dinámicas de violencia que ponen en riesgo la integridad de las personas.

Lo mismo ocurre con la violencia intrafamiliar y los delitos sexuales que empeoraron en su frecuencia en 2022 con respecto a 2021 y años anteriores. Consecuentemente, quienes habitamos Bogotá no nos sentimos seguros. Bogotá es la segunda ciudad, entre las 13 principales, con el mayor porcentaje de personas que se sienten inseguras, y la primera con el mayor porcentaje de personas que se sienten inseguras en el transporte público.

Es por esto que necesitamos un esfuerzo coordinado y consistente por parte de las autoridades distritales y de las que tienen responsabilidad en este ecosistema de la seguridad en Bogotá.

---

<sup>2</sup> No obstante, en el periodo entre enero y junio de 2023, comparado con el mismo periodo de 2022, observamos un aumento en el homicidio del 8%.

---

En este sentido, mejorar la seguridad significa fortalecer la protección frente a los delitos y comportamientos que ponen en riesgo la vida, la propiedad y la integridad de la población, fortalecer la protección frente a los efectos de ser víctima de alguno de esos delitos y reducir el temor a la inseguridad. Mejorar la convivencia significa promover la adhesión a una cultura de respeto a la ley, a los demás y a las normas básicas del relacionamiento no violento. Mejorar el acceso a la justicia es acercar los instrumentos de resolución de conflictos cotidianos y garantizar el cumplimiento de los acuerdos que los resuelven.

En este contexto la seguridad, la convivencia y el acceso a la justicia no se consideran fines en sí mismos, sino que se entienden como habilitadores de otros bienes y servicios pensados para mejorar las condiciones de vida de las personas y que aportan a su bienestar general.

La forma de alcanzar este propósito por parte de las entidades distritales y de la Fuerza Pública es garantizando la legitimidad de las acciones realizadas por los actores del ecosistema de seguridad, promoviendo el reconocimiento de la autoridad de la alcaldía y la policía en el enfrentamiento de la criminalidad y el mejoramiento de las condiciones que promueven la seguridad y la convivencia, y mejorando la efectividad de los recursos escasos con los que cuenta la policía para la desarticulación de grupos armados organizados y la criminalidad, así como para la atención de los problemas de convivencia en coordinación con la seguridad privada y las propias comunidades.

Con la garantía de la legitimidad, el reconocimiento de la autoridad y la promoción de la efectividad de la acción de la policía, esperamos consolidar las acciones en materia de seguridad, convivencia y justicia que le van a permitir al distrito, y a las autoridades que hacen parte del ecosistema de la seguridad, la convivencia y la justicia, proteger a las personas del crimen y de la sensación de inseguridad, prevenir los delitos y la violencia, y reconciliar a las personas y las autoridades. De eso se trata la consolidación de la seguridad, la convivencia y la justicia en Bogotá.

### **2.1.1. Proteger, prevenir y reconciliar: la consolidación de la seguridad, la convivencia y la justicia en Bogotá**

Una ciudad segura es aquella en donde podamos vivir sin miedo la vida que queramos, con la certeza de que las autoridades nos protegen del crimen y nos reparan cuando alguien nos arrebatara los derechos; con la confianza en que nos cuidamos solidariamente y protegemos los bienes individuales y públicos; con el hábito de tramitar los conflictos sin hacer daño a nadie ni a nada y con la libertad de expresarnos culturalmente y reconocernos con respeto.

Proteger en el contexto de la seguridad ciudadana significa garantizar la integridad física y emocional de las personas, la garantía de sus derechos, y la seguridad de sus bienes y propiedades. Esto implica implementar políticas públicas que mejoren la capacidad y eficacia de las fuerzas de seguridad, el análisis del comportamiento del crimen, la denuncia del delito, y la atención de situaciones de riesgo.

Prevenir en el contexto de la seguridad ciudadana significa anticipar hechos y situaciones que produzcan o puedan producir violencia o daño. Esto implica fortalecer la inteligencia, promover mecanismos de resolución de conflictos que permitan interrumpir los ciclos de violencia, estar preparados para actuar rápidamente y minimizar el daño en caso de una situación de emergencia, impulsar espacios de participación ciudadana y convivencia pacífica, y mejorar la infraestructura pública de manera estratégica.

Reconciliar la sociedad en el contexto de la seguridad ciudadana significa promover la construcción de relaciones pacíficas y armoniosas entre las personas y los grupos sociales en una comunidad. Esto implica el fomento de la tolerancia y el respeto hacia la diversidad cultural y social, y la promoción de la justicia y la equidad, fomentar la cohesión social y la armonía en la comunidad, atraer y acordar los ánimos desunidos, abordar las raíces del conflicto, trabajar para superar las divisiones y las desigualdades, estimular la integración de grupos marginados, y construir relaciones interculturales entre comunidades.

Para garantizar mejores condiciones de seguridad y el acceso a la justicia en Bogotá:

- Trabajaremos en llave con el mando institucional para crear una hoja de ruta de fortalecimiento en las capacidades de seguridad en las líneas de inteligencia e investigación criminal (DIPOL –DIJIN) y constituiremos una mesa permanente de trabajo con estas direcciones.
- Crearemos y ejecutaremos planes territoriales de prevención del crimen en articulación con las comunidades para mejorar la eficiencia de la policía y para atacar específicamente los lugares en los que se presentan los delitos.
- Priorizaremos la acción de la policía en la investigación y atención de los delitos asociados con el comportamiento de las bandas criminales, principalmente en los casos de hurtos a celulares, hurto a personas, hurto a vehículos, hurto a bicicletas, hurto a viviendas y comercio, y la extorsión. Esto se hará concentrando los recursos de personal en policía judicial y en inteligencia, de tal forma que se cuente con las herramientas necesarias para desarticular a las bandas criminales y cortar sus fuentes de financiación. Este eje se basa en el reconocimiento del aumento de delitos como el hurto a personas y el hurto de celulares que son actividades asociadas con el comportamiento de las bandas criminales.
- Capacitaremos a nuestros policías para el correcto cumplimiento de los procedimientos, de tal forma que tenga las herramientas adecuadas para proteger a los ciudadanos del crimen que realizan las bandas criminales y para que no se vuelvan a repetir episodios de maltratos y revictimización.
- Asignaremos recursos financieros distritales para incrementar la disponibilidad de jueces y fiscales para atender efectivamente los procesos de judicialización derivados de la contención del crimen en la ciudad.
- Desarrollaremos la estructuración técnica y financiera de una alianza público-privada de iniciativa privada que incremente la infraestructura carcelaria de sindicatos para Bogotá.

---

Fortaleceremos las capacidades estructurales de la policía en materia de investigación judicial, policía judicial e inteligencia para lo cual proponemos:

- Si bien el modelo de vigilancia por cuadrantes MNVC es eficiente, buscaremos reforzar su efectividad con la asignación de generales que acompañen el comandante de la metropolitana de Bogotá en la estrategia de presencia en la ciudad y prestación del servicio de seguridad a todos nuestros habitantes.
- La ciudad tiene un déficit en este momento de 5,300 uniformados. Para cerrar esta brecha, fortaleceremos la Escuela de policía metropolitana de Bogotá con el fin de formar un mayor número de uniformados a disposición exclusiva de la metropolitana de Bogotá.
- Estableceremos un plan de trabajo articulado con el sector privado para el manejo de eventos masivos en la ciudad para no quedar sin servicio de vigilancia ante el déficit de pie de fuerza, con el fin de promover la integración público privada en seguridad de eventos y escenarios públicos.

Haremos uso de la información y de la tecnología para mejorar las capacidades analíticas de la policía:

- Fortaleceremos con capacidades tecnológicas el centro de comando, control, comunicaciones y cómputo para la integración de entidades de seguridad y emergencias. Haremos inversiones en equipos de punta, formación y capacitación para los funcionarios.
- Revisaremos el modelo de comandos operativos de seguridad ciudadana COSEC para fortalecerlos, y a partir del diagnóstico implementar mejoras en su estructura, planta física y tecnológica.
- Sistematizaremos y haremos interoperable la información recopilada por la seguridad privada en la ciudad con el fin de aprovechar la riqueza y el valor de la información que genera este sector clave para la seguridad de la ciudad

Seguridad en el Sistema de Transporte Masivo y en las vías.

- Como mencionamos en las propuestas de movilidad, implementaremos el programa Transmilenio Zona Segura en el que se dispondrán de intervenciones con tecnología, capacidades de la policía y la apropiación del espacio público por parte de la comunidad para reducir los crímenes que hacen que el 82% de las personas se sientan inseguras en el transporte público.
- Crearemos un modelo que nos permita atender situaciones riesgosas en vías principales como choques, siniestros, automóviles varados, situaciones que impacten la movilidad y las condiciones de seguridad de los actores viales en horas pico. Estas células estarán conformadas por una ambulancia, un carro taller, una grúa y patrulla de policía DITRA.

Mejoraremos la seguridad con un mejor relacionamiento y atención a la ciudadanía:

- Capacitaremos a nuestros policías para el correcto cumplimiento de los procedimientos y se aumentarán los controles de tal forma que nuestra fuerza pública cuente con las herramientas adecuadas para proteger a los ciudadanos de la victimización por parte de los actores ilegales y se eviten episodios de maltratos y revictimización a la ciudadanía.
- En el marco de las estrategias de prevención, promoveremos procesos de reconciliación entre los ciudadanos y la policía, especialmente con la población juvenil. Igualmente, fortaleceremos las unidades de mediación para que las comunidades puedan resolver sus conflictos de manera pacífica y descentralizada.
- Mediante programas de policía relacional, fortaleceremos las capacidades de las comunidades para identificar y prevenir comportamientos que estén asociados con el crimen, la violencia y la perturbación de la convivencia, además de mejorar la relación con la policía para mejorar las capacidades de prevención.
- En el marco de la aplicación de la política criminal, crearemos programas de justicia restaurativa en asocio con los Establecimientos de Reclusión del Orden Nacional para disminuir la reincidencia. Identificaremos a las personas que puedan ser líderes de sus comunidades para que cumplan con el papel de interruptores de violencia en el marco de la justicia restaurativa.

Finalmente, formularemos un plan de gestión de la información basado en los estándares de producción estadística para identificar con claridad las necesidades de información para la formulación y la gestión eficaz de la seguridad en la ciudad y la producción y articulación de todas las fuentes de información relevantes en materia de seguridad.

Esto implicará el diseño de un sistema de información interoperable que las fuentes de información disponibles, sobre todo incorporando las asociadas con la seguridad privada, y la gobernanza de aprovechamiento de dicha información a través de políticas, programas y acciones concretas de los distintos sectores del distrito encargados de las variables que inciden en la seguridad, la convivencia y la justicia.

## **2.2. Movilidad para mejorar la productividad y la reducción de las desigualdades**

En Bogotá, se realizaron en 2019 cerca de 19 millones de viajes diarios. El modo predominante es el transporte público con el 36%, seguido por los peatones (23.9%), usuarios del vehículo particular (14.9%), ciclistas (6.6%) y motos (5.5%).<sup>3</sup> Si contamos únicamente los mayores a 15 minutos, el sistema de transporte público sirve cerca del 57% de los viajes. Es decir, la mayoría de los habitantes de la ciudad nos movilizamos en transporte público.<sup>4</sup>

Bogotá es la única ciudad del país que cuenta con un sistema integrado de transporte público presente en todas las localidades de la ciudad, con una flota de más de 10 mil buses entre el componente troncal y zonal, que tan sólo en el mes de febrero de 2023, tuvo 92 millones de viajes

<sup>3</sup> Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

<sup>4</sup> Cabe resaltar que dos tercios de todos los viajes que se realizan en Bogotá y su región se realizan en los modos más sostenibles, los no motorizados y el transporte público.



---

pagos entre el sistema zonal, troncal Bogotá - Soacha, dual y cable. Sin embargo, el sueño de consolidar un sistema regional integrado es aún lejano.

Bogotá tiene una malla vial con 14,536 Km-carril, de los cuales el 91.3% (13,270 km-carril) son de malla vial urbana y el 8.7% (1,266 km-carril) de malla vial rural. De acuerdo con el inventario del IDU, el 40% de la malla vial urbana y rural está en buen estado, el 19% es satisfactoria, el 13% está en estado justo, 22% entre pobre y grave y 6% en estado fallido.<sup>5</sup>

En el componente troncal la ciudad tiene una cobertura de 114.4 kms, sumados a los 3.25 km del cable de Ciudad Bolívar. Finalmente, Bogotá cuenta con 608 kilómetros de ciclorrutas permanentes<sup>6</sup>.

La última encuesta liderada por Bogotá Cómo Vamos muestra que el 47% de los bogotanos priorizan la movilidad, vías e infraestructura como uno de los factores de su calidad de vida que debe atender la administración distrital con urgencia. La movilidad impacta directamente en la calidad de vida de los ciudadanos, su productividad, las posibilidades de acceso a bienes y al mercado laboral, e impacta su salud mental y percepción de la ciudad.

Los ciudadanos están inseguros en el sistema integrado, así como en sus demás formas de movilizarse por la ciudad. Los índices de seguridad vial en Bogotá han desmejorado sustancialmente, lo que genera tragedias diarias en nuestras familias que son fatales o tienen consecuencias en el largo plazo de quienes resultan afectados. Así mismo, la seguridad personal es otro elemento que preocupa a los bogotanos en sus desplazamientos.

Por esto, nuestro programa de gobierno tiene como uno de los ejes fundamentales el crear una movilidad segura, armónica, inclusiva y sostenible. Moverse en la ciudad es un derecho de todos en donde la infraestructura física, regulatoria y tecnológica, permita que los actores viales más vulnerables estén protegidos, exista la posibilidad de convivir armónicamente, asumiendo nuestra corresponsabilidad en la seguridad vial, en la congestión, en el pago del servicio y el cumplimiento de las normas, que reflejen el respeto y amor por nuestra ciudad.

Para corresponder a estas necesidades, requerimos repensar la gerencia del sector para optimizar los procesos y asegurar su sostenibilidad, considerar la experiencia de viaje de los usuarios en todos los modos como un indicador fundamental, aumentar la oferta y cobertura del sistema de transporte, y continuar con las obras estratégicas que están en curso y en planeación para dar soluciones estructurales a la accesibilidad.

En consonancia con el Plan de Ordenamiento Territorial, planteamos una visión de movilidad multimodal y enfocada en cinco ejes estratégicos para coordinarse con los demás retos que afronta la capital:

---

<sup>5</sup>[https://www.idu.gov.co/Archivos\\_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20interes/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2022/BOLETIN\\_MV\\_VF-01.pdf](https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20interes/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2022/BOLETIN_MV_VF-01.pdf)

<sup>6</sup> <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/donde-se-puede-consultar-el-mapa-de-ciclorrutas-de-bogota-de-2023>

- Ciudad caminable, ciclable y visión cero
- Financiamiento, sostenibilidad y apropiación del sistema público de transporte
- Accesibilidad e integración regional
- Gestión de la demanda y uso eficiente del vehículo privado
- Transporte de mercancías, abastecimiento y logística eficientes y de bajas emisiones

### 2.2.1. Ciudad caminable, ciclable y visión cero

Movilizarnos en la ciudad no puede seguir siendo una actividad que ponga en peligro nuestra integridad. Los habitantes de la ciudad, niños, niñas, adolescentes, adultos y adultos mayores deberían poder llegar a su colegio, al trabajo, al comercio cercano sin tener que morir en el intento.

Desafortunadamente, las muertes en las vías en la ciudad van en ascenso, aumentando en 2023 un 20% con respecto al año anterior. En 2022 fallecieron **541** personas por siniestros viales. El mayor número de muertes (62%) ocurrió en viajes que se hacían en moto (conductor o acompañante) con 232 muertes, seguidos de 199 peatones, 83 ciclistas, 16 pasajeros y 11 conductores. El **95%** de las víctimas fueron actores vulnerables, es decir peatones, usuarios de moto y ciclistas, y en su mayoría jóvenes entre los 25 y 34 años.

El 50% de las víctimas mortales son motociclistas. Según la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) el principal riesgo de fatalidad en siniestros viales es la velocidad. El Plan de Seguridad Vial del Motociclista encontró que el 70% de las muertes ocurren en vías arteriales de Bogotá, y el 27% fueron los sábados en horario nocturno. Las localidades con mayor siniestralidad son Ciudad Bolívar, Kennedy, Suba y Los Mártires.

De igual forma sabemos que quienes están expuestos a un mayor riesgo son aquellos actores viales más vulnerables económicamente. El costo del transporte para las familias de menores ingresos - que son quienes más usan el transporte público –puede representar hasta el 30% de los ingresos (SDM). Esto ha promovido la transición a modos particulares en búsqueda de economía y velocidad que pueden convertirse en una trampa mortal cuando el modo por el cual se opta es la motocicleta. La probabilidad de sobrevivir a un siniestro en moto es apenas del 50%, siendo hoy el modo con mayores riesgos para hombres, jóvenes de menores estratos.

La ciudad cuenta con instrumentos de planeación con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. La SDM formuló el “Plan Distrital de Seguridad Vial 2017 - 2026” (PDSV) (Decreto 813 de 2017) como parte de la política pública de Visión Cero, que busca reducir en 35% el número de víctimas fatales y heridos por siniestros de tránsito en la capital. Es decir, reducir el número de muertes de **586 a 380** y el de heridos graves de **15.008 a 9.755**.

El Programa de Gestión de la Velocidad (PGV) (2017-2026) busca que se establezcan controles de velocidad con indicadores que permitan medir la siniestralidad y la percepción de seguridad vial, en zonas prioritarias como las aglomeraciones comerciales y ciertas vías locales y arteriales.

El Plan de Seguridad Vial del Motociclista (2017-2026) incluido en el Decreto 813/2017 tiene el objetivo de reducir la accidentalidad y mortalidad morbilidad de los motociclistas o sus acompañantes. Entre otras estrategias, creó una red de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) para realizar cursos gratis de formación teórico-práctica de conducción segura en moto.

Sin embargo, este objetivo no se ha logrado. Seguimos teniendo fallas que nos impiden ver mejoras. El incremento estructural del uso de la motocicleta como vehículo para movilizarse diariamente en la ciudad, la disminución en el esfuerzo de control automático y presencia de autoridades en las vías, el estado de la infraestructura en la que transitan peatones, ciclistas, motoristas y vehículos son algunas de las causas.

La ciudad debe tener la infraestructura que permita que quienes tienen cualquier discapacidad puedan disfrutar de su derecho a la ciudad. El transporte es un habilitador de oportunidades, el acceso al transporte facilita e influye en la capacidad de una persona para satisfacer incluso las necesidades más básicas y acceder a oportunidades para mejorar las condiciones de vida. El sistema de movilidad en Bogotá debe ser compatible con una ciudad inclusiva para cada uno de sus ciudadanos. En Bogotá existen 458.088 personas con discapacidad. De ellas, el 56,6% son mujeres y el 43,4% son hombres, estos son 6.300 habitantes por cada 100.000 personas. De 1'200.000 viajes diarios de personas en condición de discapacidad, el 41% se hacen a pie, el 11% en Transmilenio y otro 11% en SITP.

A partir del diagnóstico presentado, para el periodo 2024-2027 debemos promover una movilidad segura en el marco del decenio de la seguridad vial de la agenda 2030. La disminución de la siniestralidad y la promoción de políticas de seguridad vial son fundamentales para proteger la seguridad de los ciudadanos y para mejorar la movilidad. En este sentido, hemos priorizado las siguientes propuestas:

- Cumpliremos con los objetivos del PDSV, especialmente con el que se refiere a la pacificación de vías, el control de la velocidad de forma estricta, y la procura por una infraestructura segura que minimice riesgos.
- Fortaleceremos el control con agentes de tránsito en las zonas críticas identificadas por Secretaría de Movilidad; complementado de la asistencia tecnológica establecida en el Eje 5 del Plan Distrital de Seguridad Vial. Las cámaras salvavidas deben ampliarse para lograr una mayor cobertura que permita aumentar el control y las sanciones a quienes comprometen la seguridad de los demás actores viales.
- Continuaremos con la promoción de modos sostenibles de transporte como el sistema de bicicletas compartidas, e infraestructura que brinde seguridad a los actores viales como aceras más amplias, ciclorrutas segregadas, cruces pompeyanos, intersecciones protegidas y reclamar un mayor espacio público para los peatones. Todas las intervenciones en el espacio público deben seguir la pirámide invertida de movilidad en el siguiente orden: i) peatones, ii) ciclistas y usuarios de vehículos de micro movilidad, iii) transporte público, iv) transporte de carga y especial, y v) transporte en vehículo particular.

- Fortaleceremos el eje de control en su integralidad, no solo en la detección de infractores, sino también en hacer efectivas las sanciones, aumentando el porcentaje efectivo de estas, ya sea pedagógicas o monetarias.
- Trabajaremos conjuntamente con los motociclistas para identificar riesgos - como huecos y demás obstáculos en la malla vial para su adecuado mantenimiento. Construir con los colectivos de motociclistas acciones que contribuyan a crear una cultura de manejo responsable y de cuidado hacia los conductores y pasajeros de la moto, así como a los actores viales más vulnerables.
- Revisaremos y actualizaremos los manuales de diseño del espacio público, que den lineamientos claros para la construcción de infraestructura segura, en un trabajo conjunto entre la SDP, la SDM y el IDU.
- Fortaleceremos la prioridad de seguridad vial para que sea enfrentado integralmente como un problema de salud pública, involucrando a la Secretaría Distrital de Salud, con la Secretaría Distrital Gobierno y cultura y cambio de comportamientos con la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.
- Continuaremos el trabajo planteado por el plan en la pedagogía con academias de conducción, trabajar con empresas a cargo de vehículos pesados (buses y camiones).
- Incluiremos el enfoque transversal de género para una movilidad más inclusiva en las campañas de seguridad vial. Debemos entender las necesidades y los patrones de viaje de mujeres, de viajes de cuidado, para buscar que todos nos sintamos más seguros en todos los modos.
- Debemos buscar que exista acceso efectivo a las estaciones con rampas, puertos de precisión y vehículos de piso bajo alineados con la altura de la estación. Puertas de acceso para personas con discapacidad, e integración financiera multimodal.
- Implementaremos un programa que mejore las malas condiciones de movilidad que deben soportar los niños, tanto de colegios públicos como privados en su desplazamiento al colegio y en sus barrios.

### **2.2.2. Expansión, financiamiento, sostenibilidad y apropiación del sistema integrado de transporte público**

El sistema integrado de transporte público en Bogotá es una apuesta costosa y ambiciosa para la ciudad, que busca ofrecer a sus habitantes una experiencia de viaje organizada, más económica y de mejor calidad. Basta recordar que hace no más de unos años la tarifa entre el SITP y Transmilenio no estaba integrada o que muchos ciudadanos tenían que usar el SITP provisional en buses sin mantenimiento, contaminantes e inseguros.

Nuestra propuesta busca recuperar la confianza en el valioso sistema que ya tiene Bogotá, promoviendo acciones que mejoren su seguridad, fiabilidad y calidad de servicio. Estamos convencidos de la multi-modalidad como escenario próximo y por ende se diseñarán los vehículos fiduciarios que complementen las oportunidades derivadas de la expansión de la capacidad de generar rentabilidad del sistema.

---

### ***Expansión del sistema integrado de transporte público***

- Seguiremos apoyando el desarrollo de la Primera Línea de Metro (PLM), cumpliendo con el contrato en curso, propendiendo por una eficiente construcción e integración con los demás subsistemas de transporte de la ciudad, incluyendo los modos no motorizados.
- Avanzaremos en la contratación y construcción de la Segunda Línea de Metro, haciendo énfasis en la integración modal y en programas de renovación urbana que permitan generar recursos a través de la captura de valor.
- Seguiremos construyendo las troncales alimentadoras de la PLM de la Avenida 68 y la Avenida Ciudad de Cali, propendiendo por el cumplimiento estricto de los cronogramas de obra y el manejo adecuado de su impacto.
- Avanzaremos en la construcción de la Troncal de la Calle 13 que permitirá una importante mejora en la conectividad con los municipios del Occidente.
- Así mismo, proseguiremos la coordinación y apoyo al proyecto de Regiotram de Occidente, con las autoridades de la Gobernación de Cundinamarca y municipios de Sabana Occidente.
- Daremos impulso al cable de San Cristóbal, trabajando con todas las entidades del Distrito para desarrollar un plan de mejoramiento urbano, que desarrolle nuevos equipamientos sociales, culturales y recreativos en torno al cable y promueva un sentido de solidaridad y nuevas oportunidades económicas en la localidad.
- Exploraremos las mejores opciones de desarrollo tecnológico en el corredor férreo del norte, evaluando los avances que se hayan concretado a la fecha.
- Revisaremos el estado de avance de otros proyectos de transporte masivo y definiremos su prioridad, a partir de un análisis técnico, social, ambiental y económico.
- Desarrollaremos un plan para mejorar la oferta de transporte para la última milla, considerando la ampliación del sistema de bicicletas públicas y revisaremos condiciones seguras y ambientalmente adecuadas de servicios de bicitaxis eléctricos.

### ***Sostenibilidad Financiera***

Por decisiones que tomaron anteriores gobiernos por la pandemia, y variables en la economía, actualmente el sistema enfrenta una crisis financiera, en donde el costo total del sistema es de 5,4 billones y solo están garantizados por ingreso 2,5 billones de pesos a través del pago de la tarifa. El Distrito pasó a cubrir con recursos propios más del 60% de los costos a partir del 2019. Actualmente, Bogotá está cubriendo el 55% de la operación del sistema con recursos propios. Para dar algo de perspectiva, 3 billones equivalen al 25% de la línea del metro, y al 80% del presupuesto total anual en salud.

El aumento de recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) obedece por una parte a las inversiones en material rodante que incluye un aumento en la capacidad de la flota de los buses troncales (aumento a buses biarticulados de bajas emisiones) y en una mayor cobertura del SITP, con buses eléctricos, con mayor inversión inicial, que se vienen haciendo desde el año 2018; por otra parte, la disminución de ingresos tarifarios por menor demanda a partir del COVID 19,

---

también ha incidido en mayores recursos de los impuestos de todos los bogotanos hacia el transporte público.

Por si fuera poco, enfrentamos una evasión del pago del pasaje cercano al 30% (línea base SDM) que explica parte de la caída de las validaciones en el sistema, dónde la demanda del componente troncal pasó de 45,6% a 43,2% entre el 2021 y 2022 respectivamente.

Sin recursos, el sistema integrado no puede renovar su flota, invertir de forma efectiva para mejorar la calidad del servicio, y avanzar en la mejora continua de frecuencias y cobertura. Esto se vuelve un círculo vicioso: los habitantes requieren del servicio que consideran deficiente. Pero, al no tener sentido de pertenencia, no pagar el pasaje, o atacar el sistema en la movilización social, el sistema pierde aún más en estándares de seguridad, eficiencia y calidad en la experiencia de usuario.

Nuestras propuestas principales para lograr la sostenibilidad financiera del sistema,

- Buscaremos el apoyo del Gobierno Nacional para poder cubrir el déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria. Haremos uso de las fuentes de financiamientos contempladas en los Artículos 174, 175 y 282 del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 2294 el 19 de mayo del 2023). En particular, esperamos que se genere un alivio en el pago del material rodante, que debería ser considerado como un costo de capital de los sistemas de transporte masivo, sujeto a cofinanciación de la Nación y no ser incluido como un costo a ser pagado por la ciudad.
- Avanzaremos en el desarrollo de vehículos fiduciarios que complementen las herramientas anteriores para la compra de flota.
- Construiremos una línea base de evasión del componente zonal, con el objetivo de entender mejor en dónde y cómo se está evadiendo el pago de la tarifa en la ciudad.
- Implementaremos estrategias para mejorar la caja del sistema a través de innovaciones tarifarias, tarifas en bloque, en convenios con universidades, sector privado, organizaciones que fidelicen a los usuarios a través de tarjetas mensuales.
- Utilizaremos el estudio ya realizado en administraciones anteriores sobre cómo mejorar la eficiencia del componente zonal, al reorganizar las rutas y evitar que haya duplicidad de cobertura y baja ocupación de los buses, aumentando la frecuencia del servicio en los barrios.
- Incrementaremos el control en las estaciones para disminuir la evasión.
- Utilizaremos fuentes de recaudo diferentes como los cobros por el uso eficiente de las vías, el estacionamiento en vía y otras para ayudar a la financiación del sistema.
- Empezaremos un proceso de acercamiento con los concesionarios para buscar estrategias que permitan disminuir los costos de la tarifa técnica, así como la utilización de herramientas financieras que nos permitan un plazo más extenso de pago.
- Finalmente, Bogotá no ha logrado incrementar los recursos relacionados con las dinámicas económicas que genera su sistema de transporte, entre el 2004 y el 2022 solo se generaron 144 mil millones de pesos por negocios colaterales. Las rentas de comercio

que genera la accesibilidad del transporte no se recuperan, y han sido captadas por el sector privado (El caso de CC en portales). En ese sentido, el desarrollo de la infraestructura Metro y de las nuevas troncales de Transmilenio son una oportunidad para fortalecer la explotación de negocios colaterales del sistema y detonar proyectos urbanos. Se promoverán operaciones inmobiliarias a partir de nuevas regulaciones de usos del suelo que generen captura de valor en los corredores de Transmilenio y líneas de Metro

### ***Calidad y apropiación del sistema***

Es importante que rompamos el círculo vicioso entre la percepción del mal servicio y uso del sistema. Tenemos que aumentar la satisfacción general del sistema, tanto en el general troncal como en el zonal. Actualmente, según Bogotá Cómo Vamos solo el 29.7% de los usuarios se sienten satisfechos con el sistema. Adicionalmente, el 68% de los usuarios considera Transmilenio inseguro y muy inseguro. Aún más preocupante es que las mujeres, el usuario principal del sistema, se sienten inseguras en un 72%, comparado con el 65% de los hombres (que tienden a buscar otros medios de transporte). Para cambiar estas tendencias proponemos:

- Transmilenio zona segura: Transmilenio cuenta con circuitos cerrados de televisión que no operan para gestionar las estaciones, prevenir el crimen, la evasión o el resto de los problemas que puedan surgir. Queremos crear la figura del gerente de la estación que sea responsable de la experiencia y el punto de contacto con usuarios para que resuelva las emergencias y permita reaccionar ante los eventos que ponen en peligro la seguridad de los usuarios.
- Identificaremos necesidades de equipamiento sanitario y de descanso para personal operativo.
- Transmilenio desarrollará un plan de mejoramiento de calidad del servicio, que incluirá un mejor mantenimiento de los accesos, estaciones, portales y corredores del sistema, la entrega de información oportuna a nuestros clientes, una mayor presencia en todos los espacios que genere seguridad, así como la promoción de programas de cultura Transmilenio que contribuyan a una apropiación y cuidado de los habitantes de Bogotá.
- Continuaremos con la estrategia de las puertas anti colados, sólo como una medida temporal mientras trabajamos en una fuerte estrategia de cultura ciudadana que las haga innecesarias.
- Por medio de la nueva Agencia Distrital de Infraestructura (ADI) (o la entidad que cumplan sus funciones) aumentaremos la coordinación entre el IDU, el DADEP y la Secretaría de Movilidad para poder planear la infraestructura del sistema desde el momento en el que el ciudadano sale a un paradero, entra a la estación, hasta que llega a su punto de destino.
- A través de la tecnología y las aplicaciones, permitiremos que los usuarios en tiempo real, estén informados sobre la frecuencia de las rutas y también puedan alertar a las autoridades sobre situaciones que requieren de su intervención. Así lograremos una reacción más rápida y contundente.
- En conjunto con la SDM y la policía, identificaremos puntos críticos que afecten la operación del sistema zonal de buses, y se realizarán medidas de gestión de tráfico que mejoren su velocidad de operación.

- Continuaremos y ampliaremos el programa de adopción de estaciones por parte del sector privado, organizaciones del sector civil y demás actores que quieran participar.
- Propondremos un sistema de rutas nocturnas que faciliten un programa de Bogotá 24 horas.
- Realizaremos un plan ambicioso de mantenimiento de la malla vial e infraestructura de transporte para evitar siniestros, daño a la flota y pérdida en la calidad del servicio. Analizaremos opciones de financiamiento, como, por ejemplo, la adquisición de deuda de largo plazo, para garantizar la actualización de toda la malla vial y la definición de su procedimiento de mantenimiento continuo.

### **2.2.3. Accesibilidad e integración regional**

Por décadas Bogotá se ha venido consolidando en una metrópolis donde diferentes municipios interactúan entre sí cotidianamente, sin contar con una gobernanza regional. Un número importante de trabajadores de todos los sectores viajan al Distrito Capital desde los municipios vecinos, que a su vez ofrecen importantes fuentes de empleo en el sector de la logística, la industria y la agroindustria.

En los últimos años, con el apoyo del Congreso, el gobierno nacional, la Gobernación de Cundinamarca, el Distrito Capital y los municipios que conforman la Región, se han dado pasos importantes en la construcción de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC). De acuerdo con el Acuerdo 007 del 20 de diciembre de 2022, la RMBC trasladó transitoriamente las funciones de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) a la Secretaría de Movilidad de Bogotá. Por esta razón, es fundamental que la RMBC armonice los sistemas operacionales y los esquemas financieros y tarifarios.

- En conjunto con la región pondremos en marcha la Agencia Regional de Movilidad. Los retos más grandes para la región en estos cuatro años van a ser el de ejecutar los proyectos de largo plazo y consolidar una ARM de carácter técnico y que pueda responder a todas las funciones que la ley 2199 de 2022 le otorgó (Art. 10). Entre estas funciones están, ejercer como autoridad regional, coordinar e integrar el transporte público, planear la infraestructura de transporte regional, coordinar el servicio de carga, desarrollar proyectos de infraestructura y formular y adoptar el Plan de Movilidad Sostenible Segura de la Región Metropolitana, entre otras.
- Acompañaremos la ejecución de proyectos regionales como lo son la Troncal de la Calle 13, el RegioTram de Occidente y el del Norte. Ejecutaremos la inserción urbana dispuesta en el POT del primero.
- Promoveremos proyectos de integración regional de modos no motorizados como lo son la red de ciclorutas regionales y otras iniciativas que fomenten la intermodalidad.
- Apoyaremos proyectos en desarrollo de integración regional como la ALO en su tramo sur y centro, el proyecto de desarrollo vial del Norte que avanza en la ampliación de la Autonorte y la Carrera Séptima.



- Exploraremos el desarrollo de nuevos corredores de integración como el de la Vía a Cota, mejoramiento de conectividad con el municipio de Soacha, corredor regional de la Calle 63 y su conexión con el aeropuerto, mejor conectividad con el municipio de La Calera, a través de esquemas de APP.
- Avanzaremos en la estrategia de implementación de los Centros de Intercambio Modal CIM y se revisará la participación de la Empresa Terminal de Transporte en estos.
- Evaluaremos las iniciativas de desarrollo del transporte férreo de carga impulsado por el Gobierno Nacional, garantizando que cumpla con estándares adecuados de mitigación de impactos ambientales y en el tráfico.
- La integración regional tiene un fuerte componente de competitividad, logística y abastecimiento, que será promovido a través del trabajo conjunto con los generadores de carga, autoridades de los municipios, proveedores de servicios logísticos y transportadores.
- Junto con la Secretaría Distrital de Desarrollo promoveremos estrategias de abastecimiento que faciliten el transporte y comercialización de productos agrícolas de los municipios vecinos en los principales puntos de consumo.
- Implementaremos programas de capacitación a las autoridades de tránsito y transporte de los municipios de la RMBC, en temas como la seguridad vial, el diseño de espacio público y el mejoramiento del transporte público que faciliten el proceso de integración.

#### **2.2.4. Gestión de la demanda y uso eficiente del vehículo privado**

El aumento progresivo de la huella urbana de Bogotá y los municipios contiguos han generado una mayor cantidad de viajes en Bogotá y a su vez un mayor tiempo promedio para cada viaje. El bogotano promedio gasta 122 horas cada año por la congestión vehicular. A pesar de tener un parque automotor relativamente pequeño relativo a su población, la congestión representa una pérdida equivalente al 4.37 % del PIB de la ciudad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). Esta externalidad negativa afecta los viajes internos de la ciudad y los intermunicipales de pasajeros y carga. En Bogotá hay al menos 168 zonas identificadas donde opera el transporte informal, en donde la interacción de modos es desordenada, insegura, generando alta siniestralidad y riesgo para toda la población.

Desarrollaremos acciones que permitan mejorar las condiciones de circulación en las principales vías de la ciudad y en los corredores de conexión regional. Estas intervenciones priorizarán los modos más sostenibles como el transporte público y el transporte no motorizado, aunque también propenderán por mejorar las condiciones de operación del transporte de carga y de los usuarios de vehículos privados.

Este eje de nuestra propuesta de movilidad incluirá acciones sobre la infraestructura, promoción de tecnologías, y programas que buscarán racionalizar el uso de los modos menos sostenibles, contribuyendo a aliviar la congestión y sus externalidades ambientales. Las principales propuestas que hemos considerado en este tema son:

- Crearemos un sistema de cobros por congestión que será implementado en las zonas más críticas en horarios específicos, y que permitirá ir desmontando progresivamente la obsoleta medida de pico y placa. La Ley 1450 estableció que los recursos provenientes de la recaudación de tasas por congestión deben destinarse a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular. mantener la infraestructura de transporte.
- Continuaremos con la expansión del programa de estacionamiento en vía, mejorando sus componentes de control y tecnológico. Los recursos generados se invertirán en el transporte público.
- Promoveremos esquemas de gestión de horarios por sectores productivos que permitan disminuir la presión sobre la red vial y la red de transporte público en hora pico.
- Priorizaremos diseños y construcción de intercambiadores viales, a partir de modelos de transporte que identifiquen los puntos más críticos en términos de congestión y seguridad vial.
- Continuaremos con el mejoramiento y ampliación del centro de control de tráfico y semaforización inteligente. Mejoraremos la eficiencia y fluidez del tráfico en Bogotá mediante la consolidación del proyecto de sistemas inteligentes de semaforización. Utilizaremos sensores y herramientas de inteligencia artificial para controlar los tiempos de cambio de los semáforos, teniendo en cuenta el flujo vehicular y las condiciones del tráfico en tiempo real. Además, implementaremos un programa de monitoreo constante de la movilidad para identificar áreas problemáticas y optimizar la circulación.
- Revisaremos la programación de obras y sus planes de manejo de la movilidad en el marco de una ciudad con más de 1000 frentes de obra sobre su malla vial. Con la ejecución de estas obras pondremos en marcha un plan más amplio que integre los distintos Planes de Manejo de Tránsito a cargo de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad. La armonización de estos PMT permite adaptar los distintos corredores disponibles en la malla vial a medida que el IDU sigue abriendo frentes de obra en Bogotá.
- Incorporaremos el estudio de interferencia de redes e intervención a bienes de interés cultural a la fase de pre-construcción de los proyectos. Así disminuirémos cambios imprevistos en los cronogramas de obras y pleitos con las empresas proveedoras de servicios públicos.

### **2.2.5. Transporte de mercancías, abastecimiento y logística eficientes y de bajas emisiones**

El mejoramiento de la eficiencia en la logística implica soluciones diferenciadas de acuerdo con la problemática existente en corredores y localidades. Dentro de los planes que se construirán juntamente con el sector privado a nivel regional se considerarán los siguientes programas:

- Consolidaremos corredores logísticos que propendan a la consolidación de un anillo logístico que ofrezcan una movilización eficiente y segura de la carga, en especial los de acceso a la ciudad.

- Pondremos en marcha un plan de mejoramiento de la operación y desarrollo logístico regional en torno al Aeropuerto. El aeropuerto internacional El Dorado es el segundo con mayor tráfico de pasajeros, y el primero en transporte de carga de América Latina. Sin embargo, el aeropuerto no tiene una relación armoniosa con la ciudad. Actualmente no está conectado por medio de un transporte público robusto y a sus alrededores, en las localidades de Engativá y Fontibón, no se está aprovechando la oportunidad de estar en proximidad al puerto aéreo.
- Revisaremos las restricciones de carga a nivel general en la ciudad y especialmente en zonas industriales y en el centro de la ciudad.
- Promoveremos soluciones de transporte de carga cero emisiones, especialmente en el centro de la ciudad y zonas de difícil acceso para camiones grandes.
- Promoveremos prácticas eficientes de logística urbana como el cargue y descargue nocturno, el *cross docking* en puntos específicos y los sistemas de información que permitan disminuir los viajes vacíos y mejorar la eficiencia del transporte de carga.
- Apoyaremos la iniciativa del Fondo de Carga para renovación del parque de camiones contaminantes liderado por la Secretaría Distrital de Ambiente.

### **2.3. Reducción de la pobreza a partir de la generación de empleo y fortalecimiento del tejido empresarial**

Todos enfrentamos limitaciones para realizar nuestros proyectos de vida. Dichas limitaciones están asociadas a múltiples factores. De forma directa, podemos no tener ingresos suficientes para satisfacer nuestras prioridades individuales y como miembros de nuestros hogares. Y de forma indirecta se encuentran todas las condiciones que conforman nuestra calidad de vida, como lo son el acceso a bienes públicos como salud, educación, hábitat, servicios públicos, cuidado de la primera infancia, entre otros.

Para reducir estas limitaciones, proponemos que Bogotá, como territorio económico, reflexione sobre las mejores estrategias de fortalecimiento del tejido empresarial y de empleabilidad, las cuales favorezcan la generación de empleo y/o ganancias de las empresas y de los hogares. En consecuencia, definiremos marcos de política pública en los que se promueva la inversión productiva y la expansión de la infraestructura, en su sentido amplio.

Además, proponemos hacer más eficientes y efectivas las políticas sociales para garantizar impacto real en la reducción de pobreza, y mejorar las condiciones habilitantes indirectas para completar las condiciones de bienestar que se pueden ofrecer al vivir en un contexto de ciudad.

Formularemos una política de promoción social que proteja a la población más vulnerable, especialmente aquella excluida del mercado, ante riesgos y choques externos y permita la superación de la pobreza y la movilidad social. Esta política estará soportada en los conocimientos, aprendizajes y evidencias disponibles para Bogotá, otras ciudades y la experiencia internacional. En concordancia con el punto anterior:

- Fortaleceremos el programa de Ingreso Mínimo Garantizado, aumentando su cobertura, eficiencia e impacto, buscando garantizar un mínimo de ingreso suficiente a los hogares más pobres para ser partícipe de la sociedad. Para este fortalecimiento se tomarán medidas para aumentar la eficiencia y el impacto en disminución de pobreza (monetaria y multidimensional) de las políticas, programas y proyectos distritales de transferencias. Tales mejoras en eficiencia e impacto tendrán un enfoque integral en el sentido que buscarán maximizar el impacto en disminución de pobreza de las transferencias vistas en conjunto.
- Fortaleceremos los sistemas de identificación y focalización de la población pobre de Bogotá, articulando los conjuntos y sistemas de información disponibles para dicho propósito. Esto incluirá la articulación del Sisbén, registros administrativos y otros conjuntos de datos que permitan mejorar continuamente la capacidad de identificar y atender la población pobre de la ciudad haciendo énfasis en el enfoque diferencial campesino, indígena, afrodescendiente, así como la priorización de la atención a la población con discapacidad en situación de pobreza.

Así mismo, formularemos un plan de articulación de la política de promoción social con las políticas, planes, programas y proyectos de fortalecimiento a emprendimientos, formalización y empleabilidad. Este plan buscará que se articulen criterios, conjuntos de datos, metas, instrumentos de intervención, entre otros, para que haya un efecto de retroalimentación entre el emprendimiento, la empleabilidad y la superación de la pobreza. Este plan se articulará con el capítulo de crecimiento y empleo del presente programa de gobierno.

Finalmente,

- Implementaremos un programa de subsidio para compra de vivienda para los hogares más pobres de la ciudad. El sueño de tener una casa debe estar al alcance de los más vulnerables. Para tal fin, desarrollaremos operaciones de sobre garantía con el Fondo Nacional de Garantías para tener mayor disponibilidad al crédito.
- Fortaleceremos los mecanismos para reducir los costos del transporte público para la población más pobre. Esto implica mejorar los criterios, los diseños, la información y la gobernanza, entre otros, de los descuentos para los usuarios de Transmilenio, haciendo foco en las poblaciones más vulnerables.
- Fortaleceremos los subsidios a los servicios públicos implementando mecanismos que garanticen que los subsidios lleguen a los más necesitados, mejorando los mecanismos de focalización, aprovechando la tecnología y los sistemas de información.
- Implementaremos nuevos programas de atención a población con enfoque diferencial étnico, de género y de discapacidad. En este último caso, estamos comprometidos con la implementación y/o mejoramiento de las transferencias monetarias para cuidadores, en particular, cuidadoras de personas con discapacidad.

### **3. Consolidar el mediano y largo plazo de políticas y acciones habilitadoras para el desarrollo de Bogotá**

Tal y como se indicó en la introducción del programa, en #ConTodaPorBogotá, apostamos por consolidar un ecosistema de habilitadores para la resolución de los problemas prioritarios para la agenda de prioridades del cuatrienio. A continuación, se describirán las principales propuestas programáticas en la materia.

#### **3.1. Crecimiento económico a partir del fortalecimiento del tejido empresarial y la empleabilidad**

El crecimiento y la generación de empleo son una de las bases más importantes de la prosperidad en la ciudad, al ser la fuente de recursos para la construcción de los bienes públicos y para los ingresos y bienestar de las personas y los hogares. Por esto, nuestra prioridad es el crecimiento y la generación de empleo. Creemos en la capacidad de la ciudad para aumentar su participación en el PIB nacional a un 28%. Articularemos los instrumentos sectoriales, la relación con el gobierno nacional, las alianzas con el sector privado, los sectores sociales, la academia y la cooperación internacional para maximizar el atractivo de inversión en la ciudad.

##### **3.1.1. Fortalecimiento de la oferta y la demanda del mercado laboral en Bogotá**

El reto más importante de la ciudad es que el crecimiento económico se vea reflejado en una mejora del mercado laboral con más oportunidades de empleos de calidad. Para ello, es importante generar incentivos a sectores económicos estratégicos, desarrollar programas de inserción laboral para quienes tienen mayores dificultades en el mercado laboral formal y mejorar la oferta educativa y su emparejamiento con las necesidades de nuestro sector productivo. Buscaremos ser una ciudad atractiva a la innovación y al espíritu emprendedor que caracteriza nuestra economía. Finalmente, potenciaremos el entorno de negocios potenciando las economías de aglomeración en nuestro territorio. En consecuencia, nuestras propuestas son:

##### ***Estímulo a sectores económicos estratégicos:***

- Identificaremos y promoveremos sectores económicos con potencial de crecimiento y generación de empleo en la ciudad, como la tecnología, el turismo, la economía creativa, entre otros.
- Trabajaremos con el sector privado, la academia y las iniciativas públicas de otras ciudades y departamentos, y del gobierno nacional, en el fortalecimiento de la investigación y el crecimiento de la biotecnología, la bioquímica y el desarrollo de vacunas.
- Brindaremos apoyo específico a las micro, pequeñas y medianas empresas (MiPymes) que son generadoras importantes de empleo, a través de programas de financiamiento, acceso a mercados y desarrollo empresarial.

- Fomentaremos actividades productivas en el marco de Bogotá-región que conecten la zona urbana y rural y que generen más oportunidades económicas (línea con lo de OT y desarrollo regional).
- Impulsaremos iniciativas que fomenten la transición hacia una economía verde, como la promoción de energías renovables, la eficiencia energética y la gestión sostenible de recursos.
- Generaremos empleo en sectores relacionados con la economía circular, el reciclaje, la conservación del medio ambiente y la gestión de residuos.
- Potenciaremos el turismo como generador de empleo a través de la promoción de los atractivos turísticos de la ciudad y la mejora de la infraestructura turística.
- Impulsaremos eventos culturales y artísticos para atraer visitantes y dinamizar la economía local.

***Desarrollo de programas de inserción laboral y capacitación para grupos vulnerables:***

- Implementaremos programas específicos para fomentar la empleabilidad de jóvenes, mujeres, personas con discapacidad, campesinos, población étnica y otros grupos en situación de vulnerabilidad.
- Estableceremos alianzas con empresas para promover la contratación inclusiva y la diversidad en el ámbito laboral.
- Mediante procesos de asistencia técnica, alternativas de financiamiento y desarrollo de mercados campesinos con enfoque diferencial, mejoraremos la calidad de vida e ingresos de las comunidades indígenas y campesinos de la ruralidad bogotana.

***Diseño de una política de fortalecimiento de micronegocios que permita potenciar su contribución al crecimiento, a la generación de trabajo y a la superación de la pobreza:***

- Caracterizaremos y focalizaremos las necesidades de los micronegocios de Bogotá. Crearemos un programa de fortalecimiento (en alianza con actores públicos y privados) que busque brindar asistencia técnica y fortalecimiento en habilidades gerenciales, acceso a financiación y capital semilla, fomento en sectores productivos de alta productividad, servicios de tecnología, innovación y desarrollo, teniendo en cuenta que la mayoría de las empresas son Microempresas.
- Implementaremos el registro de actividades económicas informales, bajo los lineamientos del sistema estadístico nacional, como fuente de información para la caracterización y focalización de la política pública.
- Potenciaremos el alcance del programa de “economía popular” del Gobierno Nacional y buscaremos el desarrollo de líneas de crédito dirigidas a empresas que participen en los programas de formalización del Distrito.

---

### ***Mejoramiento de la educación y la formación para el trabajo:***

- Fortaleceremos la educación técnica y de oficios y habilidades, asegurando que los programas de formación estén alineados con las necesidades del mercado laboral y estableceremos alianzas con empresas y gremios para desarrollar programas de capacitación y prácticas laborales.
- Crearemos el ecosistema de oficios y habilidades a partir del ecosistema de formación técnica tecnológica y universitaria de Bogotá, aprovechando la tendencia contraccionista de matrículas, para que las sillas vacías sean ocupadas por jóvenes, personas de más de 45 años y en general, población con enfoque diferencial.
- Las secretarías distritales de educación y desarrollo económico, mediante el uso de la clasificación de ocupaciones del país, en el marco del Consejo Regional de Competitividad, trabajarán de la mano de empresas, universidades y centros de formación, en el desarrollo de un esquema de Pertinencia de la Educación Superior de Bogotá. Así se priorizarían recursos de la oferta de becas del Distrito hacia actividades con mayor demanda.
- De la mano con el sector privado y apoyándonos en el Servicio Público de Empleo, continuaremos y expandiremos programas de Empleo joven y Empleo incluyente.
- A partir del modelo de operadores de pagos por resultados, consolidaremos un gran Servicio Distrital de empleo que facilite el emparejamiento de la demanda de trabajo por parte de los empresarios y la oferta de competencias por parte de la población beneficiaria.
- Estableceremos programas de empleo temporal que ofrezcan oportunidades de trabajo a la población joven mientras adquieren experiencia laboral. Estos programas podrían ser en el sector público o en proyectos de desarrollo comunitario.

### ***Fomento al emprendimiento y la creación de empresas:***

- Ampliaremos los programas de apoyo a emprendedores, proporcionando asesoría, capacitación y acceso a financiamiento.
- Fortaleceremos la estrategia de tropa económica para hacer identificación, focalización y acompañamiento de emprendimientos en la ciudad.
- Facilitaremos la creación de empresas a través de trámites simplificados y reducción de barreras administrativas.
- Promoveremos la cultura emprendedora en la educación, brindando formación empresarial desde etapas tempranas.

### ***Aprovechamiento de las economías de aglomeración que brinda Bogotá para generar oportunidades económicas y sociales:***

- Avanzaremos en el desarrollo de las actuaciones estratégicas definidas en el POT, que buscan entre otras cosas “Consolidar áreas de proximidad con soportes urbanos y acceso a empleo”.

- Desarrollaremos economías alrededor de estaciones de movilidad (infraestructura, bienes públicos, revisión/adaptación del espacio público).
- Identificaremos las vocaciones productivas locales (y su georreferenciación) para el diseño de estrategias económicas diferenciadas según vocación por localidades o barrios y localización de bienes públicos.
- Desarrollaremos centros empresariales compartidos “Centros de servicios compartidos” que provean servicios comunes y bienes públicos en algunos clústeres productivos según especialidad de los barrios/zonas. Los centros podrán incluir central de compras de insumos, banco de maquinaria, prestación de servicios tecnológicos, asistencia técnica integral, financiamiento, estrategia de comercialización, espacios compartidos de trabajo entre otros.
- Además de ser el punto por excelencia para adquirir nuestros alimentos, nuestras plazas de mercado son una memoria viva de nuestras tradiciones gastronómicas y culturales. Por eso tienen un gran valor patrimonial y turístico. Allí realizaremos intervenciones de construcción o mejora arquitectónica de al menos seis plazas de mercado, mientras impulsamos el uso de nuevas tecnologías, la gestión de alimentos, los festivales gastronómicos y la consolidación de la marca de cada escenario.
- Lideraremos y acompañaremos, en el marco de la región central, el desarrollo de alternativas que fortalezcan y ensanchen la competitividad de la región, especialmente desde una perspectiva logística.
- Llevaremos al ecosistema financiero de la ciudad (bancos, cooperativas, empresas fintech) y a las centrales de riesgo a las localidades de Bogotá. Allí, además de acercar la oferta financiera, generaremos espacios de capacitación y solución de dudas.
- Continuaremos y llevaremos a buen puerto el proyecto Distrito de Ciencia, Tecnología e innovación de Bogotá - Región (DCTIB).

### **3.1.2. Cierre de brechas de género en el mercado laboral y la actividad económica**

Cerrar las brechas de género en el mercado laboral es un objetivo imprescindible para lograr la igualdad de oportunidades y promover la diversidad e inclusión. Para ello, proponemos:

- Promoveremos la educación en igualdad de género desde edades tempranas, fomentando una mentalidad libre de estereotipos de género. Esto puede incluir programas escolares y campañas de concientización que promuevan la igualdad de oportunidades.
- Promoveremos políticas de trabajo flexible que permitan a hombres y mujeres equilibrar sus responsabilidades laborales y familiares. Esto puede incluir incentivos a opciones como el teletrabajo, horarios flexibles y apoyo a la crianza y el cuidado de dependientes.
- Apoyaremos el emprendimiento femenino a través de programas de capacitación, financiamiento y mentoría. Esto ayudará a crear oportunidades económicas para las mujeres y fomentar su participación en sectores tradicionalmente dominados por hombres.
- Promoveremos una cultura de trabajo inclusiva y respetuosa que valore y celebre la diversidad de género y étnica. Esto implica adoptar políticas de tolerancia cero hacia el



---

acoso sexual y la discriminación de género, así como promover la participación equitativa en la toma de decisiones.

### **3.1.3. Empleabilidad y emprendimiento en jóvenes**

Para abordar el desempleo en jóvenes es necesario implementar un enfoque integral que incluya tanto políticas a nivel macro como medidas específicas a nivel local. A continuación, presentamos algunas propuestas que podrían ayudar a disminuir el desempleo juvenil:

- Implementaremos programas de formación para el trabajo que estén alineados con las necesidades del mercado laboral en Bogotá en el marco del ecosistema de oficios y habilidades para Bogotá.
- Promoveremos la colaboración entre el gobierno, las empresas y los empleadores locales para crear oportunidades de empleo para jóvenes. Esto podría incluir programas de pasantías, becas de formación laboral o acuerdos para contratar a un cierto número de jóvenes cada año.
- Estableceremos programas de apoyo y financiamiento para fomentar el espíritu emprendedor entre los jóvenes. Esto podría incluir asesoramiento empresarial, acceso a financiamiento y espacios de trabajo compartidos.
- Implementaremos políticas específicas que fomenten la contratación de jóvenes, como incentivos fiscales para las empresas que contraten a jóvenes o reducciones en las cargas sociales para los empleadores.
- Crearemos una única plataforma donde los jóvenes puedan acceder a información sobre oportunidades de empleo, programas de capacitación y recursos para el desarrollo profesional.

### **3.1.4. Fortalecimiento y expansión estratégica del tejido empresarial de Bogotá**

Con el fin de cerrar la brecha entre oferta y demanda laboral y apuntarle a la disminución de la informalidad, se propone establecer acciones de política pública para:

#### ***Aumento del capital humano, preparando a la ciudad para los empleos y sectores del futuro:***

- Aumentaremos el acceso y calidad en los programas de formación técnica y tecnológica sobre todo STEM y que estén alineados con las apuestas productivas identificadas en la Encuesta de Demanda Laboral o los Diagnósticos por Clúster de la Cámara de Comercio de Bogotá.
- Capacitaremos potenciales trabajadores en las áreas requeridas por las empresas y en las cuales, actualmente, no existe personal suficiente. Los temas específicos en los cuales se requiere educación y capacitación pertenecen a las habilidades blandas como análisis y síntesis de ideas, trabajo bajo presión, liderazgo e influencia social, resolución de problemas, orientación al servicio, expresión oral y escrita, inteligencia emocional y trabajo

en equipo. En relación con las habilidades duras, se requiere personal que sepa gestión administrativa, análisis financiero y/o contable, técnicas para la producción manufacturera y/o artesanal, comercialización de productos, marketing y publicidad, planificación estratégica, desarrollo y programación de software, TIC y transformación digital, análisis estadístico, y bilingüismo.

- Consolidaremos el apoyo de las cajas de compensación familiar e instituciones educativas con el fin de expandir la oferta de formación existente. Sin embargo, su focalización debe estar relacionada con la educación para el trabajo. Con esto estos conocimientos, fortaleceremos el capital humano de los aspirantes y lograremos ocupar más personas en los cargos formales.

### **3.2. Educación con enfoque de inclusión y pertinencia**

Aunque en Bogotá hemos logrado avances notables en la reducción de la pobreza multidimensional, es preocupante que el rezago escolar y el bajo logro educativo sean las segundas y terceras dimensiones de privación más significativas para los hogares en este ámbito. Este problema tiene impactos tanto a corto plazo, afectando el bienestar presente de las personas y sus hogares, como a largo plazo, ya que influye en todas las decisiones que pueden tomar para maximizar su bienestar y en las oportunidades que pueden aprovechar para alcanzar su bienestar en múltiples aspectos de la vida.

Nuestro programa se enfoca en abordar los problemas persistentes en el ámbito educativo y en crear condiciones que aumenten las oportunidades de los habitantes para adquirir nuevas habilidades y beneficiarse de un sistema educativo más efectivo. Nuestro objetivo es superar las barreras que impiden el acceso y el disfrute de los derechos educativos. Además, se busca servir mejor a los usuarios del sistema educativo, brindando apoyo y recursos necesarios para garantizar su pleno desarrollo.

#### **3.2.1. Educación de primera infancia**

La educación para la primera infancia es la educación que reciben niños y niñas de los 0 a los 5 años. Esta es una formación de fundamental importancia, porque en esta edad se forman la vasta mayoría de las sinapsis cerebrales, que no se pueden formar después de esta edad independientemente del estímulo que se tenga. Teniendo en cuenta la educación en primera infancia, nuestras propuestas son las siguientes:

- Crearemos una capacitación gratuita y virtual, que estará disponible para todo tipo de plataforma para otorgar a los cuidadores en primera infancia las nociones más esenciales del neuro-aprendizaje y les enseñe la estimulación adecuada que cada niño debe tener en cada etapa de su desarrollo. Esta formación hará parte de la capacitación de las madres y padres comunitarios, y estará disponible para todos los docentes que atiendan primera infancia, así como también para todos los padres y madres que deseen aprender de ello.

- Aumentaremos paulatinamente la oferta de educación de *jardín* y la del grado *pre jardín*.
- Trabajaremos en alianza con las Cajas de Compensación Familiar para ampliar la cobertura en lugares que más lo necesiten. Implementaremos un programa de formación y voluntariado, en el cual se reconocerán y certificarán las prácticas de programas como las licenciaturas en primera infancia.

### **3.2.2. Años de escolaridad**

En Colombia el promedio de tiempo de escolaridad es de 8,3 años, de acuerdo con el PNUD en su informe sobre desarrollo humano en Colombia. En consecuencia:

- El colegio será el centro de los barrios. Lejos de ser una fortaleza aislada de lo externo, ha de ser un espacio abierto ampliamente reconocido por los habitantes de la zona y apropiado por ellos. En este sentido, en los horarios extracurriculares y en los fines de semana, el colegio ha de ser el centro de reunión de la comunidad. Ha de servir de salón comunal, de escenario cultural, de campo deportivo. Se debe poder utilizar el colegio para realizar jornadas de actualización de datos estatales, jornadas de vacunación (humana y animal), entre muchas otras posibilidades. Incluir el colegio en el corazón de la comunidad ayudará a que ésta lo vea como algo inherente a sí y no como un ente extraño y disruptivo. Propondremos entonces la transformación de los colegios en faros para la comunidad, lo que redundará en la aceptación del colegio como parte de la vida misma y no como una adición opcional a ella.
- Crearemos programas de retención estudiantil, especialmente diseñados para las localidades que tienen la permanencia estudiantil más baja. Estos programas se valdrán de la identificación de las causas de la deserción por lugar y el despliegue de rutas de apoyo para atacar estas causas.

### **3.2.3. Educación Superior**

De acuerdo con el Plan Sectorial de Educación de Bogotá 2020-2024, cada año cerca de 40.000 jóvenes que se gradúan de la educación media no acceden a la educación superior, lo cual significa que en un lapso de cinco años cerca de 200.000 jóvenes entre los 17 y los 21 años no habrán tenido acceso a formación terciaria, bien sea técnica, tecnológica o profesional universitaria.

Nuestras propuestas en el frente del acceso a la educación superior son las siguientes:

- Mantendremos y fortaleceremos la oferta de fondos de apoyo para el acceso a la educación superior, como el fondo FEST y el fondo “Técnica y Tecnológica”; sin embargo, aumentaremos la corresponsabilidad de las instituciones que reciben a estos jóvenes en el adecuado seguimiento y apoyo para la culminación exitosa de sus estudios.

- Aumentaremos la cobertura del fondo Jóvenes a la U, logrando una mayor contribución económica de parte de las IES. Además, fortaleceremos la “pasantía social” para complementar otros proyectos de la alcaldía en pro de la formación de los jóvenes.
- Mantendremos y fortaleceremos iniciativas como el programa “Parceros”. En particular, vamos a robustecer la cobertura del programa y la formación en competencias blandas que éste ofrece, con el fin de que quienes participen, puedan tener éxito en sus estudios superiores más adelante.
- Estableceremos, en convenio con las IES, nuevos talleres prácticos y experienciales acerca de qué es estudiar en educación superior (desarrollo de proyectos, visita a los espacios, laboratorios, etc.) para motivar a los estudiantes que no piensan continuar con sus estudios.
- Crearemos tutoriales online para ayudar a los interesados a diligenciar los formularios que les permiten acceder a las becas y fondos de educación, pues tristemente muchos desisten por la complejidad que representa enfrentarse a estas formas legales.

Estos fondos se ejecutan mediante convenios interadministrativos con el ICETEX. Esto implica que hay costos de administración del 6% anual. Frente a los altos costos asociados a la administración de los fondos de estudio, nuestra propuesta es que:

- Estableceremos un sistema alternativo de administración de los fondos de estudio, que permita un ahorro sustancial en este rubro que se pueda reinvertir en más apoyos a los estudiantes en Bogotá.

#### **3.2.4. Calidad de la educación**

Nuestras propuestas en materia de calidad son las siguientes:

- Establecer una convocatoria para la creación de un plan de apoyo para que un número importante de programas técnicos y tecnológicos se sometan a la autoevaluación y evaluación externa que les permitirá mejorar para lograr su acreditación.
- Establecer como meta un aumento de la matrícula acreditada técnica hasta alcanzar el 24% y de la tecnológica hasta alcanzar el 11%.
- Establecer una campaña mediática de dignificación de las carreras técnicas y tecnológicas con el apoyo de personalidades del país.
- Crear plan piloto de certificados de formación para programas técnicos y tecnológicos en entidades aliadas de gran renombre.

#### **3.2.5. Jornada única**

La Jornada Única se caracteriza por una mayor intensidad escolar semanal, no de actividades extracurriculares sino curriculares, lo cual permite que haya mayor profundidad en los aprendizajes y, con ellos, un aumento de calidad en la educación. Para el Plan Sectorial de

---

educación 2020-2024 la meta está trazada en una cobertura del 25% de colegios con jornada única.

Atendiendo a la importancia de la jornada única para Bogotá, nuestras propuestas son las siguientes:

- Culminaremos las obras de infraestructura que están atrasadas, a fin de contar con más espacios para poder desarrollar la jornada única.
- Estableceremos una meta progresiva de la jornada única hasta llegar al 32% de cobertura, lo que la dejaría como la meta más alta de las últimas tres administraciones.
- Estableceremos un aumento del PAE proporcional al aumento de la jornada única.
- Con la jornada única se amplía el tiempo para aumentar a su vez el bilingüismo. Es importante continuar con los esfuerzos que ha hecho el Plan Distrital de Bilingüismo, las capacitaciones que se han creado en este marco entre la SED y el SENA (*English Plus*), así como aumentar los recursos didácticos y las capacitaciones disponibles a docentes y estudiantes.
- Seguiremos apoyando e incrementado la figura de los Colegios en Concesión como una manera de administración eficiente de las instituciones educativas, que permita aseguramiento de la calidad y afrontar los retos de lo público con el apoyo de las instituciones privadas.
- Crearemos el portal “¿Qué es ese camello?”, en el cual todos los estudiantes puedan comprender las distintas profesiones que hay disponibles y lo que se requiere para estudiarlas. La desinformación es moneda común y muchas veces los estudiantes no piensan en seguir estudiando para prepararse para una profesión, por desconocimiento de las opciones disponibles, de lo que ciertas profesiones requieren y la compatibilidad entre sus habilidades y la profesión misma.

### **3.2.6. Fortalecimiento de la educación técnica y tecnológica**

Existe una alarmante desproporción entre la calidad de la educación técnica y tecnológica, y la universitaria profesional y posgradual. Debemos dignificar la educación técnica y tecnológica, no solo para una mejor remuneración de sus egresados, sino para garantizar calidad a nuestros jóvenes estudiantes. Nuestras propuestas en materia de calidad son las siguientes:

- Estableceremos una convocatoria para la creación de un plan de apoyo para que un número importante de programas técnicos y tecnológicos se sometan a la autoevaluación y evaluación externa que les permitirá mejorar para lograr su acreditación.
- Estableceremos como meta un aumento de la matrícula acreditada técnica hasta alcanzar el 24% y de la tecnológica hasta alcanzar el 11%.
- Estableceremos una campaña mediática de dignificación de las carreras técnicas y tecnológicas con el apoyo de personalidades del país.
- Crearemos plan piloto de certificados de formación para programas técnicos y tecnológicos en entidades aliadas de gran renombre.

---

Por otro lado, el Sistema de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano (ETDH) cuadruplica el número de estudiantes que ingresan a educación superior en la ciudad, con 446 instituciones y 2617 programas. Sobre la educación para el trabajo y el desarrollo humano nuestras propuestas son las siguientes:

- Dignificaremos la ETDH (Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano) mediante una convocatoria para la creación de un programa de acompañamiento al aumento de la calidad y eventual certificación de este tipo de instituciones.
- Aumentaremos la cantidad de instituciones certificadas a el 100% de ellas (hoy de 446, solo 64 tienen el certificado vigente).
- La Secretaría de Educación Distrital trabajará en las rutas de continuación de diferentes profesiones hacia la educación superior, de manera que, basados en el marco nacional de cualificaciones y el sistema nacional de transferencia de créditos, los jóvenes tengan acceso a información que les permita empatar ambos niveles de educación.
- Crearemos un programa de formación intergeneracional en el que adultos mayores se conviertan en los profesores de profesiones que son culturalmente relevantes y están en peligro de disminución y desaparición, como son la tamalería, la joyería, la talabartería, entre otras. En asociación con programas de ETDH, estos adultos mayores recibirán una capacitación en docencia y eventualmente se convertirán en maestros de su profesión, formando a jóvenes que harán el relevo generacional.

Por último, debemos mejorar la coherencia en la transición entre sistemas de educación. De cada 100 jóvenes, solo 23 terminan la educación superior, y solo seis tienen una vinculación laboral con lo que estudiaron. Es por esto por lo que debemos ofrecer una mejor orientación vocacional, tener mejores programas de retención y articular la educación superior con la empleabilidad. Nuestras propuestas para la coherencia y transición entre sistemas de educación son las siguientes:

- Aprovecharemos el Big Data para la creación de una herramienta de orientación vocacional basada en datos de la vida estudiantil de los jóvenes. Esta herramienta, si bien no será la voz definitiva, será una orientación basada en evidencias que el estudiante puede tomar como punto de partida. De igual forma, la complementaremos con una serie de talleres online de autodescubrimiento para los estudiantes. Las diferentes profesiones podrán ser exploradas en el portal que se ha mencionado en otra iniciativa: “¿Qué es ese camello?”.
- Haremos convenios con entidades públicas y privadas para la creación de un programa de seis meses de exploración de posibilidades profesionales, en el que los estudiantes podrán hacer pasantías cortas (hasta tres en un semestre) para conocer de primera mano las profesiones que les interesan. Para nuestros egresados, crearemos convenios e incentivos para la contratación de jóvenes recién graduados y de programas de pasantías de estudiantes próximos a graduarse que puedan terminar en contrataciones una vez graduados.

- Fortaleceremos la articulación del programa *Pago X Resultados* con las IES.
- Fomentaremos el desarrollo de la Agencia Distrital de Empleo para lograr una articulación más fuerte de la misma con las IES.

### 3.3. Salud

La Organización Mundial de la Salud definió en 1946 la salud como “el completo estado de bienestar físico, mental y social y no solamente la ausencia de la enfermedad” en una clara alusión a que ésta se enmarca mejor dentro del concepto de bienestar, por ser la salud una condición necesaria y a su vez una consecuencia del desarrollo social y económico.

Un buen sistema de protección social en salud predice y mitiga riesgos que podrían afectar la salud de las personas y su productividad laboral, reduce el gasto de bolsillo de los hogares o su empobrecimiento por sus elevados costos y protege las finanzas públicas de gastos innecesarios derivados de su mal manejo y operación deficiente. Utilizaremos todo el aprendizaje y los recursos distritales disponibles para ello, en cuidar y mejorar la salud de los habitantes de la ciudad.

La medicina actual es tecnológica. La tecnología descongestiona y transforma con eficiencia la Red Hospitalaria de Bogotá. En consecuencia:

- Garantizaremos fiscalmente la modernización del sistema de salud en Bogotá, priorizando la adquisición de tecnología médica en la Red Integrada de Servicios de Salud, con el objetivo de dignificar la atención al paciente, blindar los deberes institucionales en la calidad de prestación de los servicios de salud a la ciudadanía que lo requiera, suministrando al equipo médico los instrumentos necesarios para ejecutar sus labores y así, salvar vidas.

Buscaremos garantizar la atención oportuna y de calidad a los habitantes de Bogotá a través de la Red Hospitalaria del Distrito Capital. Para tal fin:

- Fortaleceremos la territorialización de la salud, desde el enfoque diferencial y poblacional del Modelo "Salud a mi Barrio" enfocando los esfuerzos en mejorar la atención, con tecnología (telemedicina y atención domiciliaria) e infraestructura pública hospitalaria para la prestación de servicios médicos dignos, con mayor disponibilidad de especialistas dispuestos según la dificultad en el acceso a servicios de salud en las localidades y, con tiempos de espera reducidos en los servicios de urgencias.
- Robusteceremos la atención primaria en salud, con mayor amplitud de los servicios básicos de primer nivel de complejidad.
- Recategorizaremos los enfoques de promoción y prevención en salud, que acogen el acompañamiento y trabajo colaborativo permanente entre gestores comunitarios, proveedores de servicios de salud, equipos de gestión social, en torno a la planificación

---

de la gestión integral de los riesgos en salud y promoveremos la acción intersectorial sobre las determinantes sociales de la salud pública en Bogotá.

Trabajaremos en aras del logro de una Infraestructura Hospitalaria para la vida:

- Proveeremos unidades para el manejo de enfermedades cardio y cerebrovasculares a nivel local. Construiremos y adecuaremos infraestructura hospitalaria (Centros de Excelencia) con unidades especializadas para el manejo de enfermedades cardio y cerebrovasculares para la atención de pacientes al momento de sufrir (súbita o progresivamente) una enfermedad caracterizada en el perfil epidemiológico de Bogotá.
- Desplegaremos campañas y procesos de agilización administrativa para atender estas enfermedades en torno a una Política Integral de Salud.

Promoveremos la transformación tecnológica del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias en Bogotá. Para ello:

- Garantizaremos los recursos financieros necesarios para promover la actualización de tecnología médica en las subredes integradas de salud -ESE- de Bogotá, sin incurrir en detrimentos patrimoniales y sin corrupción, focalizando su accionar en las Unidades de Salud Públicas, ampliando la capacidad hospitalaria de la ciudad, mejorando la atención pre hospitalaria como extensión de los servicios de urgencias hasta los centros de atención desde el Sistema de Emergencias -SEM- del distrito.

Ampliaremos la cobertura de prestación de servicios especializados de salud pública física, mental, sexual y reproductiva. En el marco de este propósito:

- Promoveremos hábitos y estilos de vida saludables, sobre la categorización de los determinantes sociales y del espacio geográfico de Bogotá por localidades.
- Ampliaremos la cobertura de los sistemas de tamizaje, detección y control de enfermedades de transmisión sexual y de los mecanismos de vacunación contra enfermedades infantiles para evitar mortalidad en edades tempranas.
- Habilitaremos infraestructura especializada para tratamientos de trastornos psicológicos y psicosociales y enfermedades mentales y emocionales, con el fin de reducir los suicidios y las tragedias sicariales.

Promoveremos al interior del sector una cultura de cuidado y respeto por los recursos públicos, mediante:

- La estructuración de planes de gestión de fondos públicos en las redes integradas de salud.

Humanizaremos la atención pediátrica:



---

Tranversalizando los procesos de la Secretaría de Salud en aras del cuidado de los menores de Bogotá, blindando la atención pediátrica en las SubRedes Integradas de Salud, entendiendo los factores biológicos, socioeconómicos, ambientales y de servicios de salud que les son propios a las niñas y los niños de la ciudad y evitando a toda costa su mortalidad.

### **3.3.1. Componente preventivo**

En el componente preventivo nuestros esfuerzos estarán dirigidos a:

- Articular la política de salud con las políticas, planes y programas de movilidad para el fortalecer el uso seguro de la bicicleta, garantizar la seguridad los usuarios de las vías, especialmente de los más vulnerables.
- Articular la política de salud con las políticas, planes, y programas de construcción, operación y mantenimiento de parques y escenarios recreativos, deportivos y culturales, iluminados, seguros y que operen en las horas de la noche y los fines de semana.
- Formularemos un programa para la construcción, operación, mantenimiento o mejoramiento de centros y programas de protección para adultos mayores.
- Formularemos un plan para la promoción de la alimentación saludable en colegios.
- Estableceremos programas educativos, de información y acceso gratis, fácil y directo a métodos de planificación familiar.
- Estableceremos programas de nutrición y cuidado, de acceso gratis, fácil y directo para niños menores de cinco años, en especial aquellos hijos de mujeres adolescentes y cabeza de familia.
- Estableceremos programas educativos, de información y acceso gratis, fácil y directo al control prenatal, atención del parto y el postparto, en especial para mujeres adolescentes y cabeza de familia.
- Desarrollaremos una estrategia en asocio con la policía y los establecimientos abiertos al público de alcohol y tabaco, programas y zonas de autocontrol o sanción en su venta y consumo y en el control al porte de armas, que ayuden a reducir las riñas, lesionados y muertes.
- Desarrollaremos una estrategia en asocio con el sector de bienestar familiar, para garantizar que los jardines infantiles incluyan alimentación para el cuidado de niños menores de cinco (5) años.
- Realizaremos un plan para mejorar y ampliar el programa de alimentación escolar en todos los establecimientos educativos de la ciudad.
- Realizaremos un plan para garantizar la vinculación al sistema de protección social en salud a todas las personas y familias, especialmente a las más vulnerables.

### **3.3.2. En el componente curativo**

En lo que se refiere a esta dimensión de la atención en salud nos hemos propuesto:

- Construir un acuerdo entre los sectores público y privado encargados del aseguramiento y prestación de servicios a la población bogotana, que facilite la coordinación, priorización de acciones y focalización en poblaciones y lugares más vulnerables de la ciudad, que incluya entre otros los siguientes aspectos:
  - La definición, caracterización e identificación de las poblaciones más vulnerables como son las mujeres adolescentes, cabezas de familia, madres solteras y sus hijos menores de cinco años; los adultos mayores desprotegidos de su núcleo familiar y las personas con discapacidad.
  - El diseño de Rutas Integrales de Atención comunes para la atención de estas poblaciones vulnerables, en las que se ofrezca una atención integral y completa, se reduzcan o eliminen los trámites de autorización o remisión, y se establezcan tarifas únicas que faciliten el acceso en cualquiera de las entidades de prestación vinculadas al acuerdo.
- Diseñaremos y pondremos en marcha una Ruta Integral en Salud Mental que priorice violencia familiar e infantil, consumo de SPA, trastornos mentales y suicidio, en especial en población joven, que involucre a todos los sectores del distrito.
- Pondremos en marcha más centros de atención prioritaria en salud, ubicados en todas las localidades de la ciudad, como una estrategia de atención que facilite el acceso a los servicios de las poblaciones vulnerables, que cuenten con horarios extendidos, operación fines de semana y con servicios especializados de consulta, y apoyo diagnóstico.
- Consolidaremos la plataforma de información que permita la interconexión e interoperación de todos los actores del sistema de salud que facilite los procesos de atención, facturación, flujo de recursos, monitoreo y seguimiento de las acciones descritas.
- Consolidaremos a la EPS Distrital Capital Salud para que afilie población del régimen contributivo de Bogotá y de toda el área metropolitana de la sabana, junto con la creación de una red integrada regional de servicios de salud que incorpore a los municipios vecinos.

### **3.4. Inclusión / Diversidad**

En el trabajo, la educación y la salud se encuentran las acciones preponderantes para desplegar acciones inclusivas en reconocimiento de la diversidad. En este sentido, buscaremos que la inclusión y la diversidad sean criterios para todas las acciones sociales, económicas y ambientales promovidas por la administración distrital. Así mismo, debemos reconocer la inclusión de las personas en situación de vulnerabilidad como la discapacidad o la habitabilidad en calle.

#### **3.4.1. Jóvenes y habitabilidad en calle**

En nuestra ciudad, hay 6,248 personas viven en condición de calle. Más del 80% son hombres. Aun cuando existen programas para atender sus necesidades, las circunstancias que enfrentan

diariamente son extremas y requieren un esfuerzo importante de parte del distrito ante la ausencia de redes sociales que sirvan como soporte. Muchos de ellos son consumidores de sustancias psicoactivas y se encuentran en condición de vulnerabilidad que no les permite acceder a derechos fundamentales como a la vivienda. En el marco de la igualdad y el acceso a recursos básicos, tenemos la responsabilidad de asegurar la dignidad humana y el respeto por las condiciones mínimas de nuestros ciudadanos.

Es por esto que en Bogotá contamos con la Policía Pública para Habitantes de Calle, así como con distintos programas de hogares de paso, tanto públicos como de fundaciones y organizaciones no gubernamentales que ofrecen sus servicios a esta población vulnerable. Actualmente la Secretaría Distrital de Integración Social cuenta con 2.462 cupos disponibles, en 12 distintas unidades operativas, para la atención de personas habitantes de calle y en riesgo de estarlo.

Además de los 2 hogares de paso de la SDIS, existen 3 centros de autocuidado y varios centros de atención especializados para comunidades con un enfoque particular (mujeres, personas de alta dependencia, jóvenes). Es claro que, a pesar de los avances incrementales que se han logrado, aún se requiere mayores esfuerzos que nos permitan atender esta población. Por esto nuestras propuestas son:

- Incrementaremos el presupuesto de la secretaria de Integración Social y del IDIPRON, delimitando mejor las poblaciones que se atienden en las diferentes instancias y fortaleciendo sus rutas de atención, los centros FORJAR, las unidades de protección integral (UPIs). Esto permitirá mejorar la infraestructura de atención y los hogares en los cuales se atiende los jóvenes en condiciones de vulnerabilidad, así como los talleres y formación para el trabajo que actualmente se ofrece.
- Buscaremos aumentar los cupos de los hogares de paso. Los hogares de paso han demostrado ser una estrategia efectiva para mejorar la calidad de vida de los Ciudadanos Habitantes de Calle. Contribuyen a reducir el consumo de sustancias, mejoran su alimentación y sus hábitos de sueño, reducen los riesgos psicológicos, e incluso ayudan a reemplazar los mecanismos de generación de ingresos ilegales. Se ha demostrado que el aumento de oferta de estos espacios genera una mayor inclusión social y reduce la probabilidad de que nuestros ciudadanos entren en condición de calle.
- Revisaremos la estructura institucional del sector para poder definir economías de escala para optimizar la atención de nuestra población joven en estado de vulnerabilidad, y que permita extender servicios de acompañamiento luego del egreso para evitar reincidencia en el consumo o en el delito.
- Buscaremos mejorar la articulación entre las instancias del distrito encargadas de proteger y reestablecer los derechos de la población en situación de mayor vulnerabilidad. Procurando una similar coordinación interinstitucional a la del sistema del cuidado, nuestros jóvenes deberán recibir atención integral, una oferta de servicios que nos facilite intervenir el contexto del joven vulnerable, en la cual la familia juega un rol fundamental.

Fortaleceremos el vínculo interinstitucional entre la Secretaría de Integración Social y la Secretaría de Educación para programas de prevención en todos los niveles educativos.

- Desarrollaremos un diagnóstico detallado de las personas que habitan pagadarios, para poder establecer la mejor estrategia para disminuir su uso, el cual genera altos niveles de vulnerabilidad para quienes allí habitan.

### **3.4.2. Bogotá efectiva en el abordaje de la Violencia Basada en Género (VBG)**

Las ciudades son piezas claves en la consecución de sociedades con equidad de género. Estas cuentan con herramientas efectivas para promover dinámicas de inclusión, valoración de la diversidad y prevención y erradicación de la discriminación y violencia de género. La ciudad es un hábitat en el que se pueden reproducir o revertir las lógicas de exclusión y violencia que afectan a las personas por su sexo, orientación sexual o identidad de género. De ahí se deriva la importancia de que las ciudades diseñen e implementen políticas públicas, planes y programas con enfoque de género.

La violencia y discriminación de género emergen de procesos complejos en los que interactúan dimensiones culturales, económicas y políticas. Generalmente, el abordaje de estos fenómenos tiende a concentrarse en los resultados más evidentes, muchas veces catastróficos: los delitos. Un abordaje de 360 grados de la violencia y discriminación de género implica ampliar ese enfoque para entender y promover cambios en las condiciones que confluyeron para hacerlos posibles. Dar soluciones al des empoderamiento económico, implementar campañas efectivas para cambiar estereotipos negativos de género, transversalizar un enfoque de derechos e inclusión en todos los niveles educativos, garantizar el acceso efectivo e incluyente a la salud, entre otros, son acciones esenciales para prevenir y erradicar la violación de los derechos por motivos de género.

En el caso de Bogotá, las cifras del Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (OMEG) dan cuenta de la violencia que aqueja a las mujeres en los espacios públicos y privados. Para el año 2022, en lo que respecta a las mujeres, se reportaron 83 asesinatos, 4.984 delitos sexuales, 25.434 casos de violencia intrafamiliar y 8.249 lesiones personales<sup>7</sup>. En materia de mercado laboral, aunque la tasa de ocupación de hombres y mujeres aumentó en el 2022, siguen existiendo brechas de género que las impactan. De acuerdo con el Observatorio Económico de la Alcaldía de Bogotá, para 2022 la brecha en la tasa de desocupación fue de -1,4 p.p. y la brecha de la tasa de ocupación fue 15,1 p.p.<sup>8</sup>

La violencia y las dificultades en el mercado laboral que aquejan a las mujeres se relacionan con estereotipos sobre lo que significa ser mujer en el ámbito público y privado. Estos estereotipos que refuerzan la idea de que las mujeres son mejores para el cuidado de los niños y del hogar, y nociones que justifican el dominio de sus vidas en los aspectos sentimentales y económicos

<sup>7</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá, "¡Bogotá actúa frente a las violencias contra las mujeres!" < [https://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2023/25N\\_221122.pdf](https://omeg.sdmujer.gov.co/phocadownload/2023/25N_221122.pdf) > consultado julio 8 de 2023.

<sup>8</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá, "Las brechas de desocupación y ocupación se cerraron en 2022" < <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/mercado-laboral-especial/las-brechas-de-desocupacion-y-de-ocupacion-se-cerraron-en-2022> > consultado julio 8 de 2023.

impiden su participación en el mercado laboral, su autonomía económica y pone en peligro su integridad física y psicológica.

La población LGBTIQ+ también enfrenta grandes retos en materia de inserción laboral e inclusión en la ciudad. Un estudio realizado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, en alianza con el Programa de Promoción del Modelo de Empleo Inclusivo<sup>9</sup> encontró, por ejemplo, que dentro de la población trans existe un déficit significativo de formación para el trabajo y que la población LGBTIQ+ manifiesta haber experimentado distintos tipos de discriminación en los procesos de búsqueda de empleo y en su lugar de trabajo. Al respecto, existe un reto importante en la producción de cifras de violencia sobre este grupo poblacional.

Por lo menos desde hace dos décadas<sup>10</sup>, Bogotá ha venido implementando políticas, planes y acciones en este sentido. Gracias a la incidencia de los movimientos sociales de mujeres y LGBTIQ+, la ciudad hoy cuenta con instancias y programas que tienen por objeto erradicar la discriminación y violencia basada en género.

En este sentido, el objetivo primordial de nuestra estrategia es fortalecer las intervenciones que han dado resultados positivos, revisar aquellas que presenten oportunidades de mejora y diseñar e implementar aquellas que sean necesarias. En consecuencia:

- Fortaleceremos todas las instancias implicadas en la prevención y erradicación de la VBG en colaboración con la sociedad civil el sector privado y las iniciativas comunitarias. Para ello, en Bogotá promoveremos un diálogo constante que permita dar respuestas más efectivas a las víctimas y generar dinámicas de prevención exitosas.
- Elaboraremos un plan para ampliar los horarios y la cobertura de las comisarías de familia, de suerte que garanticen la atención de acuerdo con las realidades que sufren las personas víctimas de las violencias basadas en género.
- Elaboraremos una estrategia para fortalecer el modelo de las casas refugio, el tiempo de estadía en ellas y la posibilidad de ubicar a las víctimas de VBG en alojamientos de tránsito luego de su salida de las casas refugio. Incluiremos en esta estrategia el enfoque diferencial e interseccional.
- Fortaleceremos la Línea Púrpura por medio de su ampliación de personal y capacidades y a través de una interlocución constante con los fiscales que garantice la investigación y judicialización de la VBG de manera rápida y efectiva. Ejecutaremos una estrategia articuladora del conocimiento generado para prevenir y erradicar la VBG en otras ciudades. Para ello, promoveremos la creación de una red de intercambio de experiencias entre ciudades del país con el fin de identificar las mejores prácticas para abordar la VBG, hacer frente a los prejuicios machistas y estereotipos de género y atender a las víctimas

<sup>9</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá, Fundación Corona, USAID, “Diagnóstico y Recomendaciones para la Inclusión Laboral de los Sectores Sociales LGBTI”, [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/diagnostico\\_recomendaciones\\_inclusion\\_laboral\\_sectores\\_sociales\\_lgbti.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/diagnostico_recomendaciones_inclusion_laboral_sectores_sociales_lgbti.pdf) > consultado julio 8 de 2023.

<sup>10</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá, “Documento Conpes D.C. 14 - Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030” < [https://repositoriocdim.esap.edu.co/bitstream/handle/123456789/24403/doc\\_conpes\\_d.c.14\\_ppmyeq\\_1%20Distrito%20de%20Bogota.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositoriocdim.esap.edu.co/bitstream/handle/123456789/24403/doc_conpes_d.c.14_ppmyeq_1%20Distrito%20de%20Bogota.pdf?sequence=1&isAllowed=y) > consultado julio 8 de 2023, pág. 12-22.

con un enfoque de derechos. Por medio de esta red se podrán dar a conocer acciones administrativas y comunitarias y su posibilidad de replicación en otros contextos urbanos y rurales. Así mismo, esta red permitirá dar a conocer la contribución de las administraciones municipales y locales, y de la sociedad civil al respecto.

- Aumentaremos la cobertura y disponibilidad horaria del sistema distrital del cuidado en la ciudad, adaptando su modelo a las necesidades de las mujeres y de otras poblaciones diferenciales y de su comunidad. Diseñaremos e implementaremos una estrategia de comunicación que permita que todas las mujeres conozcan sus servicios y accedan a ellos. Las manzanas del cuidado serán integradas a las estrategias de prevención de VBG.
- Transversalizaremos el enfoque de género en las entidades, proyectos y políticas distritales. Para ello, construiremos una guía de transversalización de enfoque de género que permita identificar los impactos de género del ejercicio de la función pública.
- Fortaleceremos la gestión de datos en materia de género. Aprovecharemos la experiencia y los aprendizajes de la ciudad para producir información basada en evidencia que permita formular y mejorar las políticas públicas en la materia.

### **3.4.3. Bogotá con rutas de atención con enfoque diferencial e interseccional para sus habitantes**

La diversidad de la población de nuestra ciudad requiere alinear nuestro esfuerzo, instituciones y recursos en función de los siguientes compromisos:

- Fortaleceremos los sistemas de gestión de necesidades asociadas con población indígena y afrodescendiente que han incrementado sus flujos migratorios hacia nuestra ciudad. Se priorizará la atención de niños, niñas y jóvenes, así como de madres cabezas de hogar con autorreconocimiento étnico.
- Incorporaremos herramientas de identificación de competencias diferenciales en personas con discapacidad con el fin de promover una inclusión laboral asertiva.
- Definiremos protocolos de prevención de la discriminación en contra de la inclusión laboral de la población LGTBIQ+.
- Priorizaremos las rutas de atención e inclusión socioeconómica para la población migrante venezolana. En Bogotá tenemos en este momento 393.700 migrantes venezolanos que han llegado a nuestra ciudad en búsqueda de nuevas oportunidades y de estabilidad socioeconómica, esta cifra es aún mayor si consideramos aquellos que se han establecido en los municipios de nuestra región metropolitana.

Una gobernanza inclusiva debe pensar en la adaptación a tendencias irreversibles de movilidad humana a escala global, y responder a desafíos que ponen en riesgo la dignidad humana y la garantía de los derechos humanos en nuestra ciudad. Responder adecuadamente a la migración en nuestra ciudad es una prioridad para mitigar los riesgos de una población flotante que puede recurrir a métodos ilícitos de generación de ingresos, prostitución y quedar en condición de calle.

- La Alcaldía Distrital ha realizado varias campañas e ha implementado una serie de políticas públicas en coordinación con el Gobierno Nacional para la atención migrante. Dentro de estas se destacan las campañas y estrategias del IDPAC, el Plan de Atención Transitoria al Migrante Extranjero, la Ruta del Empleo y los Planes de Acción en Salud y Educación para los migrantes. Es indispensable continuar la coordinación y articulación con el Gobierno y las entidades nacionales para la regularización y atención de situaciones críticas, de manera que la migración se convierta en una oportunidad para el cultivo de capital humano y desarrollo en Bogotá.

### 3.5. Ordenamiento Territorial

En materia de ordenamiento territorial nuestra apuesta está en cuidar el largo plazo y en hacer de él un detonante del desarrollo integral de la ciudad y la región. Para ello nuestras propuestas son:

- Concretaremos el modelo de ordenamiento reglamentando lo establecido en el Plan vigente, haciendo énfasis en las Unidades de Planeamiento Local y en Actuación Estratégicas que conduzcan al fortalecimiento del tejido económico, la innovación y la funcionalidad de la ciudad y la región como la del Distrito Aeroportuario – Fontibón o la Chucua de la Vaca (que acoge a Corabastos y el barrio María Paz).
- Ajustaremos actuaciones y proyectos para que su impacto sea más amplio, habiliten los propósitos en materia de movilidad, seguridad, lucha contra la pobreza y crecimiento económico y su ejecución sea más eficiente, como Lagos de Torca para que el parque Guaymaral sea prioritario, la extracción del suelo de la reserva Van Der Hammen para que la ampliación de la avenida Boyacá sea una realidad, la complementación de los *regiotrams* para que sirvan a los propósitos de la interoperabilidad logística.
- Estableceremos mecanismos que hagan más eficientes y efectivos los procesos, que disminuyan trámites, que reduzcan los costos, las barreras de acceso y las asimetrías de poder e información, y faciliten la participación de la ciudadanía y del sector privado a todo lo largo del ciclo del desarrollo urbano, como comités interinstitucionales público- privados o el uso de la excepcionalidad para la revisión de la distribución de cargas y beneficios.
- Consolidaremos la estructura de gobernanza y administración de la Región Metropolitana, y estructuraremos un mecanismo que permita avanzar con prontitud en la definición de los hechos regionales, adelantar las acciones necesarias para que se formule y adopte su Plan Estratégico y de Ordenamiento, constituir la Autoridad Regional de Movilidad (cuyas funciones están -o estarán- delegadas en la Secretaría Distrital de Movilidad hasta diciembre del 2023) y lograr la vinculación, en el primer semestre del 2024, por lo menos de los municipios de borde (para lo que se requiere la definición de los hechos regionales y la aprobación por parte de los respectivos concejos municipales).

En ese marco, las apuestas de ciudad en lo que al ordenamiento territorial se refieren, se plantean bajo el enfoque multiescalar del territorio, de género y diversidad, buscando potenciar las decisiones y propuestas de los principales ejes: movilidad, superación de la pobreza y seguridad.

Nuestra propuesta es entonces que, aprovechando las herramientas, visión e instrumentos del nuevo POT de las y los bogotanos, y reconociendo los mandatos que el éste ha dejado para lo que definió como su corto plazo, configurar las condiciones para avanzar hacia una ciudad para el encuentro, la innovación, la productividad y la inclusión.

En ese sentido, las propuestas se estructuran en 4 dimensiones que aportan a la concreción de la visión sobre la movilidad, seguridad y superación de la pobreza.

### 3.5.1. La movilidad para el encuentro

El modelo de transporte en una ciudad pensada para el encuentro debe responder a la necesidad de soluciones rápidas, eficientes y eficaces, que, sin perder el horizonte del largo plazo, den un respiro a los bogotanos en la cotidianidad. Nos aseguraremos de que los instrumentos para la planificación del sistema de movilidad contemplen mecanismos de gestión del corto plazo fuertes y robustos, que permitan mejorar la calidad y eficiencia del sistema con la mayor rapidez posible:

- Crearemos el sistema de micromovilidad incluyente, pensado con todos los modos y para todas las personas. El sistema de cuidado que ha planteado el POT no es viable sin una movilidad que piense en los trayectos locales y en la independencia de las personas, las que son cuidadas y las cuidadoras. Bogotá necesita un sistema de *micromovilidad* seguro, accesible y cercano a las personas. La ciudad tiene las herramientas para consolidar un sistema de movilidad robusto, que piense en la movilidad de último kilómetro y las dinámicas de vida local. Cuenta con todo tipo de actores interesados en contribuir con un sistema seguro para la movilidad local, con el potencial para conectar la cicloinfraestructura, la red peatonal y el sistema de transporte con rutas diferenciales que privilegien la movilidad cotidiana de una manera más accesible, responsable y respetuosa con las y los usuarios.

La ejecución del componente programático del POT y los instrumentos en formulación, como el Plan Maestro, en las escalas local, distrital y regional. Esto implica que para la construcción del Plan de Desarrollo 2024-2027 se tendrá en cuenta el expediente distrital y el sistema de seguimiento y evaluación del POT<sup>11</sup>, en cuanto a lo proyectado para el corto plazo<sup>12</sup> en términos de movilidad, más lo que se disponga en el Plan Maestro de movilidad, que hace parte de los reglamentarios obligatorios para el 2023 según lo dispuesto en el Decreto 555 de 2021.

### 3.5.2. Ciudad innovadora y productiva

<sup>11</sup> Como se detallará más adelante, Bogotá no cuenta con un sistema de seguimiento y evaluación de la ejecución del POT, a pesar de ser la ciudad más grande del país.

<sup>12</sup> El POT define su alcance y estructura los proyectos en término de 3 plazos: corto para los siguientes 4 años posteriores a su adopción, mediano para los siguientes 8 años posteriores a su adopción y largo para los siguientes 12 años posteriores a su adopción. El POT de Bogotá fue adoptado en diciembre de 2021, por lo que a la siguiente administración distrital le correspondería ejecutar lo definido por el corto y parte del mediano plazo del instrumento.



Consolidar un Sistema de espacio público pensado para el encuentro y la innovación, que sea seguro, accesible y que invite a expresar las diversas prácticas y valores de la sociedad bogotana. Se promoverán prácticas de apropiación, co-creación y construcción colectiva del espacio público de proximidad, flexibilizando los trámites y barreras administrativas que existen hoy para impulsar prácticas innovadoras que hagan más sostenible el espacio colectivo. Adicionalmente, se revisarán y estudiarán los proyectos de proximidad formulados en los decretos reglamentarios de las 33 UPL de Bogotá, que por determinación del POT deben ser adoptados a más tardar en 2023:

- Concebiremos y gestionaremos el Sistema Territorial de Innovación - STI, de tal manera que recoja elementos de las 4 estructuras del territorio y los potencie para crear un ecosistema que juegue con las posibilidades que las escalas brinda (local, distrital y regional), aproveche la diversidad de las y los ciudadanos en sus expresiones, intereses y apuestas; y encamine la inversión territorial en torno a mejorar las posibilidad y oportunidades para crear e innovar, aprovechando la infraestructura pública y las externalidades del tercer lugar.
- Dinamizaremos el mercado inmobiliario, garantizando soluciones de vivienda para todos los segmentos de la población en condiciones de igualdad de acceso e información.

### **3.5.3. Ciudad del encuentro para las oportunidades**

Fortaleceremos el sistema de cuidado que introduce el POT de los habitantes de Bogotá, ofreciendo en proximidad y con oportunidad servicios sociales conectados con la demanda y buscando mejorar la calidad de vida y prosperidad de los bogotanos. Se buscará fortalecer de especial manera los servicios de educación para el trabajo y nuevas habilidades tecnológicas en grupos poblacionales tradicionalmente excluidos del mercado laboral. De esta manera, las Manzanas del cuidado y el sistema de equipamientos híbridos serán motores del desarrollo social, económico y cultural de la vida local:

- Fortaleceremos el tejido económico local de la ciudad y encaminaremos acciones que ayuden a detonar nuevos corredores de economía popular desde el ordenamiento y la planificación.
- Formularemos una política habitacional con mecanismos y herramientas claras de gestión, que contemple soluciones de vivienda para todos y todas. El déficit habitacional, cuantitativo y cualitativo, no se ataca con una única aproximación ligada al acceso en propiedad a la vivienda.
- Viabilizaremos actuaciones urbanísticas respetuosas de los derechos de los moradores, capaces de aprovechar oportunidades estratégicas y comprometidas con resolver los déficits urbanísticos relacionados con la segregación socioeconómica y espacial. Para esto, es clave la generación de una ruta de estructuración y gestión de proyectos, soportada en las diferentes comisiones intersectoriales, que optimice la articulación entre las entidades distritales participantes; e incremente y cualifique la participación de interesados y moradores a lo largo de la gestión.

---

Haremos monitoreo de la implementación de la política de protección a moradores que está en formulación, entendiendo que es un instrumento que puede requerir ajustes que equilibren la protección con los objetivos del desarrollo urbano, buscando, en todo caso, mantener el tejido productivo y adelantar una acción sin daño en lo que a los moradores tradicionales de las piezas que se revitalicen se refiere.

#### **3.5.4. Institucionalidad eficiente, informada y abierta a la ciudadanía.**

La institucionalidad eficiente, que responda al reto de consolidación de un nuevo modelo de ciudad, trabajará por promover procesos eficientes y efectivos que reduzcan los costos, barreras de acceso y asimetría de poder e información, para que las y los ciudadanos participen en igualdad de condiciones del desarrollo urbano, con proyectos ágiles, de calidad, que aporten a la ciudad, sin desmejorar en el proceso el entorno y la calidad de vida de los vecinos:

- Revisaremos el procedimiento de las Actuaciones Estratégicas de iniciativa pública (por lo menos) para que incluya al sector privado desde su formulación. Esto incluye, además, formular un proceso que facilite y promueva la participación de los actores privados y comunitarios de cara a la formulación de los Planes Parciales que están dentro de las Actuaciones. Así mismo, consideramos necesario explorar y fortalecer mecanismos de gobernanza y gestión intersectorial para la gerencia de los proyectos estratégicos de ciudad, con seguimiento a los procesos y resultados que permita resultados de calidad en mejores tiempos.
- Crearemos el Sistema de información para la toma de decisiones territoriales, que integre de manera inteligente y oportuna la información que producen los diversos observatorios que tiene Bogotá, posicionándolo como un insumo vital para el seguimiento y evaluación del POT, pero además para la toma de decisiones territoriales que mejoren el impacto de la inversión pública, a partir de metodologías de sistemas de priorización estandarizados y validados en términos de efectividad y robustez.
- Revisaremos, optimizaremos y estandarizaremos los mecanismos de participación de las decisiones territoriales, que reconozcan la manera como las personas participan e interactúan hoy, abriendo nuevas puertas de interacción a partir del uso de herramientas ágiles e incidentes.
- Garantizaremos la reglamentación y ejecución de los instrumentos de planeación que se derivan del POT requiere la revisión y ajuste de la estructura administrativa (capacidad) dispuesta para tales fines, y de las instancias de coordinación como mecanismos de gobernanza y gestión territorial.
- Afianzaremos la incipiente institucionalidad regional dado que sus decisiones sobre los hechos metropolitanos son determinantes de ordenamiento para Bogotá. Por esto, se promoverá la consolidación de una estructura de gobernanza y administración, con mecanismos que permitan avanzar con prontitud en la definición de los hechos regionales.

Se trabajará para que, conforme al artículo 14<sup>13</sup> de la Ley 2199 del 2022 que le dio origen, se formule y adopte su *Plan Estratégico y de Ordenamiento*.

- Consolidaremos una estructura administrativa e institucional capaz de aprovechar la oportunidad de captura de valor asociada a las rentas generadas por la inversión en sistemas de movilidad y el desarrollo de Actuaciones Estratégicas.
- Garantizaremos la inclusión del enfoque de captura de valor en la formulación y reglamentación del Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible, que es un instrumento adoptado mediante decreto, que: i) delimita el ámbito del proyecto; habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables a los proyectos de renovación urbana que se desarrollarán en los 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, aplicando captura de valor, con diseños que permiten la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos, para generar vitalidad urbana y dinámicas de proximidad, y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales; define el modelo de gestión y financiación del proyecto, el operador urbano y las entidades vinculadas a la ejecución del mismo; y establece el uso de mecanismos que permitan la captura de valor y esquemas de recuperación del valor residual de las concesiones y los demás que se implementen en el marco del POT.

### **3.6. Cultura, recreación y deporte para el bienestar y la salud mental**

La Cultura, recreación y deporte, así como la cultura ciudadana son ejes habilitantes (transversales) del programa de gobierno. En esta materia nos proponemos, articular la política de economía cultural y creativa con las políticas, programas y proyectos en materia de crecimiento y empleabilidad. Así mismo, buscamos dotar la ciudad de equipamientos culturales y deportivos de escala reducida e intermedia y poner en marcha un sistema de gobernanza para los estímulos, apoyos concertados y alianzas estratégicas que optimicen su impacto. Queremos revitalizar el festival internacional cultural con periodicidad anual, contar con un sistema sostenible de mantenimiento de parques, así como de reforzar la cobertura de estos con iluminación led que permita la práctica deportiva en la noche.

Unos de los equipamientos urbanos más importantes para el bienestar de nuestros ciudadanos son los Centros de Felicidad (CEFE). Estos centros nos permiten descentralizar el deporte y la recreación en Bogotá, por lo que expandiremos la red actual de 3 CEFES. construidos y 2 en

---

<sup>13</sup> ARTÍCULO 14. Plan estratégico y de ordenamiento de la región metropolitana. El Plan Estratégico y de ordenamiento de la Región Metropolitana es un instrumento de planeación de mediano y largo plazo que permite definir el modelo territorial regional, criterios y objetivos e implementar un sistema de coordinación, direccionamiento y programación del desarrollo regional sostenible. Este plan contendrá dos componentes principales: uno de planeación socioeconómica y otro de ordenamiento físico - espacial. El Plan Estratégico y de ordenamiento de la Región Metropolitana estará acompañado de un Plan de Inversiones e incluirá los programas de ejecución. El Plan Estratégico y de ordenamiento de la Región Metropolitana, y los lineamientos para la ocupación del territorio constituyen norma de superior jerarquía en la jurisdicción regional, en lo que se refiere al desarrollo de los hechos metropolitanos. En este sentido, y sin perjuicio de su autonomía territorial, los municipios deberán adecuar y ajustar sus planes de ordenamiento territorial, y demás instrumentos de planificación; también, se deberán tener en cuenta en los planes de desarrollo.

ejecución. Dentro de los proyectos estructurados, estudiaremos la construcción y operación de los CEFES en San Bernardo, Gibraltar y Lagos de Torca. Nuestro objetivo es lograr la articulación interinstitucional para mejorar el servicio entre distintas entidades del distrito, así como lograr la sostenibilidad financiera de su operación.

En materia de cultura ciudadana complementamos su concepción con un enfoque que suma a la mirada de la regulación, la participación (acción colectiva) de los actores sociales y la comunicación para lograr a través de esta triada una incidencia en el comportamiento de la ciudadanía en favor de la convivencia pacífica y el cuidado de lo público. Para esto crearemos y pondremos en uso la aplicación BOGA, que permitirá la interacción de las personas con la administración en materia de reporte anónimo de comportamientos (no delitos) que afecten la convivencia.

### **3.6.1. Economía cultural y creativa**

Articularemos la política de economía cultural y creativa con las políticas, programas y proyectos en materia de crecimiento y empleabilidad. Esta sinergia permitirá aprovechar los conocimientos generados en cada ámbito de política pública, fortalecer la gestión de datos y fortalecer la capacidad de la política de economía cultural y creativa.

Fomento de prácticas y formación artística y cultural,

- Consolidaremos la Política Pública de Lectura Escritura y Oralidad – LEO
- Pondremos en marcha un sistema de gobernanza (con un modelo de seguimiento) para los estímulos, apoyos concertados y alianzas estratégicas que optimice su impacto.
- Estableceremos un sistema de mantenimiento sostenible de parques.
- Fortaleceremos el sistema de iluminación potente para parques y espacios recreativos que permitan las prácticas deportivas en la noche.
- Consolidaremos el Sistema Distrital de Formación Artística y Cultural.
- Fortaleceremos las capacidades de emprendimiento para creadores y artistas, que permita la sostenibilidad y éxito económico de dichas unidades económicas.
- Fortaleceremos los procesos de aceleración y crecimiento a emprendimientos del sector cultural y creativo.

Circulación, revitalización y equipamientos para la cultura,

- Revitalizaremos el festival internacional cultural de Bogotá con periodicidad anual.
- Dotaremos la ciudad de equipamientos de escala intermedia (capacidad para 1500 / 2000 espectadores, en el marco de los planes parciales que concretan las Actuaciones Estratégicas) que permitan tanto la práctica como el acceso a las expresiones artísticas. En este sentido identificaremos los mecanismos de viabilidad para alianzas público-privadas de iniciativa privada.

- Consolidaremos el Canal Capital como sistema de comunicación pública en favor de la construcción de una visión compartida de ciudad, a partir de la diversidad y las diferentes formas de ser en Bogotá, así como de promoción de cultura ciudadana desde su nuevo enfoque.

### **3.6.2. Cultura Ciudadana**

En materia de cultura ciudadana, planteamos a continuación las principales propuestas:

- Crearemos y pondremos a disposición de la ciudadanía la aplicación BOGA que permita la interacción de las personas con la administración en materia de reporte anónimo de comportamientos (no delitos) que afecten la convivencia entre quienes habitamos la ciudad de manera que facilite la acción efectiva de la administración tanto en materia de regulación externa como de participación (acción colectiva) y comunicación.
- Abordaremos asuntos neurálgicos de la ciudad desde el planteamiento de Cultura ciudadana, con prioridad en:
  - a. Transmilenio zona segura
  - b. Gestión de residuos y reciclaje
  - c. Gestión de la convivencia entre las diferentes modalidades de transporte (disminuir la gestión de odios)
  - d. Comercio informal en espacio público
  - e. Trámite pacífico de la diferencia y la diversidad.

### **3.6.3. Deporte para la salud mental**

La capacidad de la infraestructura deportiva de la ciudad se encuentra saturada. Por consiguiente, promoveremos el desarrollo de APPs de iniciativa pública o preferiblemente privada, con el fin de garantizar que se construya infraestructura relacionada, de forma granular, en las diferentes localidades. Con esto, el personal asociado con prácticas y enseñanza deportiva contarán con oportunidades laborales y de consolidación de su carrera profesional. En este sentido:

- Minimizaremos drásticamente el uso del estadio para dar espectáculos culturales.
- Reconoceremos que la actividad cultural y deportiva es fundamental para mitigar el riesgo de que los jóvenes acudan a actividades ilícitas, y permite el desarrollo humano de aquellos estudiantes en institutos que aún no cuentan con jornada única.
- Propondremos la creación de un sistema de información para sistematizar el monitoreo de talento y mantener en buen estado la infraestructura deportiva. Que incluso el espacio público asociado a la infraestructura deportiva del IDRD, que quede una regla transversal y es que cada espacio público tiene que estar bien mantenido.
- Generaremos incentivos, sobre todo desde la empresa privada, para que Bogotá cuente con un gran escenario de carácter cultural y de entretenimiento, de gran escala.

- Avanzaremos para que el estadio sea un espacio de convivencia, en el marco del espíritu deportivo y sobre todo en Bogotá donde la cultura de las barras bravas, las tensiones que se dan alrededor del fútbol, son componentes de la cultura urbana de la ciudad.

### **3.7. Medio Ambiente y ciencias de la vida**

Avanzaremos en la ruta de armonizar y aprovechar, al tiempo, los beneficios propios de la aglomeración propia de la ciudad, con la recuperación y mejoramiento de la calidad de los ecosistemas. Aprovecharemos el mejor conocimiento y experiencia disponibles sobre Bogotá, otras ciudades y el resto del mundo, para aumentar la disponibilidad de ecosistemas saludables. Avanzaremos en la restauración y mejoramiento de ecosistemas como ríos urbanos, parques ecológicos, bosques urbanos, reservas naturales. Articularemos las capacidades del distrito, el sector privado, la sociedad civil, la academia y la cooperación internacional en este propósito. Aprovecharemos todo ello para mejorar la calidad del aire que se respira en la ciudad.

#### **3.7.1. Balance de materiales de la ciudad para circularización de los residuos.**

En este sentido, dentro de las prioridades de #ConTodaPorBogotá, destacamos las siguientes:

- Crearemos un sistema de información que permita contar con evidencia de calidad para una gestión de materiales y residuos que transite hacia una economía circular. Este sistema de información articulará entidades públicas y privadas, prestadores del servicio público de aseo y academia, en la recopilación, el procesamiento, el análisis y la difusión de datos asociados con la gestión de residuos y la economía circular. El sistema de información será estructurado con base en los estándares de calidad estadística del Sistema Estadístico Nacional. Contará con fuentes de información existentes y trabajará para cerrar brechas de información que existan entre las necesidades de datos para la política pública y la oferta disponible en las fuentes actuales.
- Formularemos una política de economía circular que tome en cuenta los aprendizajes distritales, nacionales e internacionales en materia de incentivos, modelos de negocio, regulaciones, investigación, innovación tecnológica y demás elementos para la promoción eficaz de la economía circular en la ciudad y la región. Dicha política buscará maximizar el valor de los materiales al interior de los ciclos productivos y, en consecuencia, la disminución de la presión ejercida sobre los ecosistemas en la demanda de bienes y servicios, así como la presión ejercida sobre los mismos por la generación de residuos de diversa índole.
- Utilizaremos los instrumentos institucionales disponibles, y trabajaremos articuladamente con el sector privado, organizaciones de la sociedad civil y la academia en la promoción de proyectos de economía circular y desarrollo sostenible que generen riqueza, empleo y aumento de la capacidad de los ecosistemas para la provisión de bienes y servicios. Con este plan aumentaremos el aprovechamiento de residuos y disminuirémos el volumen de residuos que se disponen en el Relleno Sanitario Doña Juana.

- Desarrollaremos un plan de acciones afirmativas en favor de la población de recicladores y recicladoras de oficio orientado a mejorar sus condiciones de vida y fortalecer sus capacidades para la prestación del servicio público de aseo en el componente de aprovechamiento. Este plan articulará diferentes sectores e instrumentos del Distrito y se articulará con el sistema de información de economía circular tanto para diseñar acciones basadas en evidencia como para monitorear los resultados y metas previstas.

### **3.7.2. Propuestas para la sostenibilidad**

En el sector transporte:

- Trabajaremos con el gobierno nacional y el sector privado para planear y desplegar secuencialmente un sistema urbano de estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Implementaremos un plan para que los nuevos edificios residenciales y comerciales cuenten con acometida de carga o repostaje para vehículos eléctricos de acuerdo con la ley 1694 de 2019.
- Daremos continuidad e inyección de recursos para la estrategia o aplicación del fondo para la renovación del transporte de carga liviano.
- Desarrollaremos herramientas para la implementación de estrategias de orden nacional como el etiquetado vehicular por emisiones, para gestionar la circulación de vehículos contaminantes en zonas priorizadas.
- Implementaremos un plan para fortalecer y aumentar el cubrimiento del control de emisiones a fuentes móviles.
- Formularemos un plan y un conjunto de lineamientos para la migración progresiva de la totalidad de la flota hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, preferentemente abarcando la región metropolitana en el marco de funciones de la Agencia Regional de Tránsito.
- Fortaleceremos ejercicios y estrategias que promuevan la reconversión tecnológica, el uso eficiente de combustibles y la migración a combustibles de menor generación de emisiones. Trabajaremos con el gobierno nacional, el sector privado y la academia para viabilizar instrumentos que faciliten la reconversión tecnológica y la utilización de sistemas de control de emisiones más eficientes.
- Fortaleceremos las capacidades distritales en materia de detección, control, y sanción de emisiones superiores a los límites permisibles. Para ello expediremos una regulación diferenciada de límites de emisión para las zonas con altos índices de contaminación. Fortaleceremos los sistemas de información en sus componentes de generación, recolección, procesamiento, análisis y uso de datos relacionados con la calidad del aire.
- Implementaremos un plan de fortalecimiento de la gestión para el mantenimiento del arbolado urbano, de las zonas verdes y de la malla vial en zonas de mayor índice de contaminación del aire.
- Fortaleceremos las herramientas de modelación y pronóstico para la declaratoria y seguimiento de episodios adversos de calidad del aire y para la evaluación de estrategias de aplicación viable.

- Desarrollaremos un plan de implementación de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire ZUMA, conforme a los propósitos establecidos en el actual POT de la ciudad.
- Trabajaremos con los municipios de la región metropolitana en un plan de gestión de la calidad del aire, basado en la producción y análisis y difusión de datos compartidos, la revisión de las mejores experiencias y conocimiento nacional e internacional, y la participación del sector privado, la academia y las organizaciones sociales,

Para proteger nuestros recursos hídricos,

- Estableceremos un plan con escenarios objetivo complementando los objetivos de calidad que tiene prevista la ciudad para sus corrientes hídricas y articulado con el plan de ordenamiento de la ciudad, el cual prevé en el Artículo 42, como Estrategias de la Estructura Ecológica Principal, la consolidación del sistema hídrico mediante la recuperación, restauración y renaturalización de sus elementos. Los objetivos de este plan deben responder al diagnóstico y limitaciones encontradas en cada área de intervención sobre los tramos que a través del índice de calidad hídrica muestren en mejor desempeño en cuanto a su recuperación entre otros indicadores siendo escenarios ambiciosos pero realistas.
- Reformularemos los instrumentos de recuperación de ríos urbanos con que cuenta la ciudad (Objetivos de calidad) ajustándolos a los usos potenciales que tiene nuestro recurso hídrico y dándole estos usos a través de acciones de recuperación y restauración para contar con ríos urbanos sanos para la comunidad.
- Continuaremos con el desarrollo del Sistema Estructurante de Parques para lograr la interconexión de los Cerros Orientales con el Río Bogotá. Junto con el actual parque lineal Virrey-Córdoba-Juan Amarillo, estudiaremos la construcción del Parque Lineal Río Fucha, con senderos en materiales amigables con el medio ambiente, materiales reciclables y respetando la vegetación existente, iniciaría en la parte alta de la localidad de San Cristóbal y terminando en la localidad de Fontibón, beneficiando a 6 localidades de la parte centro de Bogotá con sus 22 Km de recorrido.
- Impulsaremos la recuperación del tramo dos del Río Tunjuelo, y la conformación del parque lineal del río Tunjuelo para entregar a la ciudad un área de alrededor de 140 ha en torno a este cuerpo de agua para el disfrute de todos los ciudadanos.
- Intervendremos el parque regional La Florida, con el fin de beneficiar la parte oriental de nuestra ciudad y traer interconexión en equipamientos recreativos con nuestros municipios vecinos.
- Profundizaremos los trabajos entorno a la identificación y corrección de conexiones erradas para la recuperación de quebradas y cuerpos de agua en toda la ciudad.
- Fortaleceremos el control a los vertimientos generados por todos los usuarios al recurso hídrico de la ciudad para reducir las cargas contaminantes vertidas, y realizaremos un seguimiento efectivo a la construcción de la Ptar Canoas para continuar con la recuperación del río Bogotá.

Para proteger nuestro arbolado urbano y el bienestar animal,



- Crearemos una política de arbolado urbano que articule las capacidades del distrito, del sector privado y de las organizaciones sociales para garantizar la oferta necesaria para elevar los niveles históricos de arborización de Bogotá. Esta política estará basada en una fuerte gestión de datos y los aprendizajes de la ciudad, el país y los casos de referencia internacional.
- Fortaleceremos los programas de protección animal desde las etapas de identificación, recepción, clasificación y priorización. Así como los de manejo de población animal deambulante con la participación de la ciudadanía. En ambos casos fortaleceremos los sistemas de información asociados a esta problemática.

### **3.8. TIC para la competitividad y la inclusión**

Estamos presenciando grandes cambios tecnológicos que desafían nuestras formas de organización social para alcanzar diversos objetivos. Estos cambios requieren de un proyecto ético que garantice el bienestar derivado de las nuevas herramientas y métodos de producción. Utilizaremos el conocimiento y la experiencia disponible para aprovechar los avances tecnológicos en la resolución de los principales problemas de la ciudad. Además, construiremos los sueños que compartimos y maximizaremos los servicios que el distrito brinda a todos los habitantes de Bogotá.

Promoveremos el uso de aplicaciones y plataformas de información en tiempo real para facilitar la movilidad de los ciudadanos. Estas herramientas permitirían a los usuarios conocer el estado del tráfico, horarios y ubicaciones de transporte público, disponibilidad de bicicletas compartidas, estaciones de recarga para vehículos eléctricos, entre otros servicios.

Además, fomentaremos el uso de aplicaciones de transporte compartido, tales como el *carpooling* o el *ridesharing*, para optimizar la cantidad de vehículos en circulación y disminuir la congestión. Estas iniciativas contribuirán a un uso más eficiente del sistema de transporte, reduciendo los tiempos de desplazamiento y el impacto ambiental.

#### **3.8.1. Promoción del teletrabajo y horarios flexibles para reducir la congestión vehicular**

Promoveremos la adopción del teletrabajo y la implementación de horarios laborales flexibles. El teletrabajo brinda la posibilidad a los empleados de trabajar desde casa u otros lugares alternativos, evitando desplazamientos diarios innecesarios y reduciendo el volumen de tráfico. Por otro lado, los horarios flexibles permiten a los trabajadores, cuyas actividades no pueden ser realizadas de forma remota, ajustar sus horarios de entrada y salida, evitando coincidir con las horas de mayor congestión.

Inicialmente, nos enfocaremos en promover estas prácticas laborales en las entidades públicas del orden distrital, y posteriormente se podrían extender al sector privado mediante incentivos

económicos para aquellos que las adopten.

### 3.8.2. Desarrollo de una plataforma pública de capacitación y empleo

Crearemos una plataforma pública en línea que conecte a los buscadores de empleo con las ofertas laborales en Bogotá. Esta plataforma también podría proporcionar capacitaciones en habilidades digitales para mejorar la empleabilidad de los ciudadanos.

### 3.8.3. Otras estrategias de desarrollo e inclusión basadas en TIC

- Estableceremos espacios comunitarios equipados con tecnología y conectividad de alta velocidad (*Coworking Distrital*), para que los ciudadanos puedan acceder a recursos digitales, desarrollar sus habilidades, compartir experiencias y conocimientos.
- Implementaremos un programa a mujeres que se encargan principalmente de actividades del cuidado y el hogar para que puedan trabajar en empleos digitales desde casa. Ese programa buscará fortalecer habilidades digitales, y facilitar acceso a terminales y a la conectividad necesaria para trabajar en línea.
- Desarrollaremos una plataforma pública y en línea de cuidado infantil, que permita a las familias encontrar y acceder a los servicios cuidadores calificados.
- Posicionaremos iniciativas público-privada como *Invest in Bogotá* para fomentar la creación de nuevas empresas y empleos en la ciudad. De esta manera, podemos proporcionar capacitación, mentoría y financiamiento a los emprendedores y proyectos de alto impacto.
- Avanzaremos en la consolidación del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación en **Bogotá** con el objetivo de posicionar a la ciudad como una destacada **fábrica de software**, generadora de conocimiento e investigación. Para lograrlo, implementaremos incentivos y alianzas estratégicas que promuevan el desarrollo del sector tecnológico y generen empleos en la industria con un alcance regional. Esto se logrará mediante la implementación de políticas de incentivos fiscales para atraer inversión extranjera, fomentar la creación de empresas locales y fortalecer la colaboración con otros centros de innovación y emprendimiento a nivel nacional.
- Fortaleceremos a la ETB como un proveedor líder de servicios tecnológicos de vanguardia. Esto impulsará el desarrollo de la economía digital en la ciudad y generará empleos en el sector tecnológico.
- **Desarrollo de aplicaciones móviles para alertas ciudadanas y reporte de incidentes:** crearemos una plataforma accesible, en donde los ciudadanos puedan reportar situaciones de emergencia o seguridad. De igual forma, integraremos la plataforma con los servicios de respuesta y las autoridades locales incluyendo su integración con redes sociales.
- Instalaremos cámaras de alta definición en puntos estratégicos de la ciudad para aumentar la capacidad de monitoreo y vigilancia. Mediante el uso de la analítica de datos, identificar patrones de comportamiento y predecir posibles incidentes de seguridad, permitiendo una mejor prevención y respuesta.

- **Estableceremos** protocolos y mecanismos de colaboración entre el C4 y los sistemas de vigilancia privados para compartir información en tiempo real. Coordinar acciones conjuntas entre las autoridades y las empresas de seguridad privada, aprovechando sus recursos y capacidades complementarias.
- Diseñaremos programas de capacitación en habilidades digitales y tecnológicas para diferentes grupos de interés, como población vulnerable, empleados de distintas empresas y estudiantes en Bogotá. Implementación de programas de capacitación y mentoría en tecnología dirigidos específicamente a mujeres y niñas, fomentando su participación en el sector TIC.
- Desarrollaremos e implementaremos una plataforma pública y gratuita de aprendizaje en línea que permita acceder a cursos, talleres y materiales de aprendizaje y que sirva como punto de encuentro entre estudiantes, empresas y el gobierno. Con esta plataforma podremos fomentar la adopción de modalidades de educación en línea y a distancia, utilizando tecnologías emergentes para mejorar la calidad y el alcance de la enseñanza.
- **Facilitaremos** el acceso y uso de herramientas y plataformas digitales para que las empresas puedan vender sus productos y servicios en línea. Desarrollaremos e implementaremos una solución tecnológica de código abierto para la gestión de inventarios, nómina, logística, y ventas, que permita a las empresas mejorar su eficiencia y reducir costos. (una aplicación móvil gratuita que tenga todo lo que necesita una pyme bogotana para funcionar en un mundo digital).
- Avanzaremos en la implementación de un portal único en línea, que permita a los ciudadanos realizar todos los trámites y solicitudes relacionadas con las entidades del orden distrital. Buscamos potenciar los canales digitales de atención ciudadana ya existentes (*Bogotá te escucha*) e integrarlo a nuevos canales (redes sociales, chats virtuales, líneas de atención).
- Estableceremos un centro de datos centralizado y de alta calidad para facilitar el acceso, almacenamiento y procesamiento de información para las entidades públicas del distrito, eliminando la necesidad de administrar infraestructura tecnológica individual y reduciendo la duplicidad de esfuerzos. El centro de datos contará con una arquitectura de soluciones y sistemas de información integrada que soporte las necesidades de todas y cada una de las entidades distritales.
- Desarrollaremos e implementaremos un sistema de gestión documental digital y estandarizado que permita a las entidades públicas administrar de manera eficiente y segura todos sus documentos, incluyendo archivos electrónicos y digitalizados garantizando la trazabilidad, control de versiones, seguridad, interoperabilidad con otros sistemas y plataformas. Además, este sistema incluirá herramientas y tecnologías basadas en inteligencia artificial que permitan entender y procesar la información contenida en los documentos digitalizados.
- Mejoraremos el portal SIGAB para prestadores de servicio público de aseo y para los ciudadanos con herramientas para monitorear y promover el manejo adecuado de residuos.
- Diseñaremos un programa de observación permanente de la ciudad mediante el uso de sensores remotos, imágenes satelitales, drones, y sensores LiDAR que permita ver



---

cambios en la estructura ecológica principal, identificar edificaciones en zonas de alto riesgo y en general, disponer información estratégica para la toma de decisiones basadas en datos para la gestión ambiental y la prevención de desastres.