MEMORANDO

Fecha: 24 de enero de 2018

Para: **EDUARDO NATES MORÓN**
Director de Vías, Transporte y Servicios Públicos - DVTSP

De: **MIGUEL HENAO HENAO**
Director de Análisis y Conceptos Jurídicos

Radicado: 3-2018-00058.
Asunto: Solicitud de conceptos técnicos y normativos para la viabilidad de la implementación de infraestructura definitiva del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá.

Apreciado Eduardo:

Esta Dirección recibió la comunicación del asunto, mediante la cual solicita concepto jurídico respecto a los lineamientos, normas y procedimientos para la implementación de infraestructura de transporte zonal particularmente patios SITP en áreas donde se ubican planes parciales, reservas viales y parques, incluyendo dentro de los patios mezcla de usos complementarios a la actividad de transporte (dotacionales, comercio y servicios).

La Ley 1682 de 2013 "*Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias"*, define la infraestructura de transporte como el sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles e intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con éste, bajo la vigilancia y control del Estado, y organizado de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, la competitividad y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Así mismo, es relevante mencionar que conforme lo dispone el numeral 10 del artículo 4 de la citada Ley, la infraestructura que soporta el sistema integrado de transporte masivo, las áreas de servicio y las áreas de atención, hacen parte de la infraestructura de transporte, que para el caso correspondería a la infraestructura de patios y terminales zonales del SITP.

Una vez claro lo anterior, y con el fin de atender su consulta, se pone de presente el concepto con radicado 2-2017-56937 del 18 de octubre de 2017 de la Subsecretaría Jurídica de la Secretaría Distrital de Planeación, en el cual se señaló:

"(…) conforme con el artículo 16 del POT, la estructura funcional de servicios, está conformada por los sistemas generales de servicios públicos, de movilidad y de equipamientos, cuya finalidad es garantizar que el centro y las centralidades que conforman la estructura socio económica y espacial y las áreas residenciales cumplan adecuadamente sus respectivas funciones y se garantice de esta forma la funcionalidad del Distrito Capital en el marco de la red de ciudades.

(…)

Por su parte, el artículo 18 del POT, al reglamentar los componentes de la estructura funcional y de servicios, identifica el Sistema de Movilidad como uno de los elementos pertenecientes a éste, y el artículo 19 lo contempla como aquél que integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural.

Además, el artículo 162 del POT determina como parte de la estructura del sistema de movilidad, "los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior", y como parte del Subsistema de Transporte, identifica en el artículo 364 que este se estructura "(…) alrededor de los modos de transporte masivo: Metro, Transmilenio y Tren de cercanías, dentro de un marco institucional regulado y controlado por la autoridad de tránsito. El subsistema está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas. Sus componentes se organizan en torno al Metro, los buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y el tren de cercanías."

Considerando su naturaleza e importancia para la consolidación del ordenamiento territorial para la ciudad, las disposiciones relacionadas con el Sistema de Movilidad, conforme con el parágrafo del artículo 161 del Decreto Distrital 190 de 2004, "(…) son de aplicación inmediata y prevalecen sobre las disposiciones sobre usos y tratamientos, determinando la aplicación de éstos. Los planes y diseños relacionados con los sistemas generales atenderán las consideraciones ambientales y definirán las propuestas de ajuste a las decisiones tomadas en los instrumentos de planificación ya diseñados." (Subrayado fuera del texto original)

Tan clara es esta prevalencia para la localización de las actividades relacionadas con el Sistema de Movilidad y con el Subsistema del Transporte, que consultado el cuadro anexo No. 2 del Decreto Distrital 190 de 2004, no se contempla limitaciones para la localización de usos dotacionales urbanos básicos de escala metropolitana, servicios públicos y de transporte más allá de las disposiciones y prevalencias que para el efecto determine el Plan Maestro:

TIPO	***DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO***	***ESCALA***	***LOCALIZACIÓN LINEAMIENTOS GENERALES***	***CONDICIÓN***
4.7). SERVICIOS PÚBLICOS Y DE TRANSPORTE	*(…)* *TRANSPORTE:*	*METROPOLITANA*	*Según disposición del Sistema correspondiente.*	*(8) Supeditadas a las disposiciones*

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999

	Terminales de Carga y Pasajeros: Terminal de Pasajeros de Autobuses intermunicipales. *Terminales de Carga* *Terminal de Tren.* *Aeropuerto.* *Transporte y Almacenamiento de combustibles.* *Tren de Cercanías: Patio de maniobras.* *Transmilenio: Terminales de Cabecera.* *Metro: Terminales de Metro* ***Estacionamientos: Edificaciones y áreas destinadas a estacionamientos de vehículos de cada uno de los sistemas.*** ***Talleres y Patios: Talleres de Mantenimiento correspondiente de cada uno de los tipos de Transporte.*** *(…)*			*y prevalencia del Plan Maestro.*
4.7). SERVICIOS PÚBLICOS Y DE TRANSPORTE *(Continuación)*	*(…)* *TRANSPORTE:* *Terminales de Carga y Pasajeros.* *Terminales Alternas de Transporte de pasajeros y carga.* *Tren de Cercanías: Estaciones de Pasajeros, Estaciones para el Control de Tráfico y Puestos de revisión del material rodante. Transmilenio:*	*URBANA*	*Según disposición del Sistema correspondiente.*	*(8) <u>Supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan Maestro.</u>*

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999

	Estaciones Intermedias. *Metro: Estaciones de Metro.* *(…)*			

De igual manera, es importante mencionar que en el Decreto Distrital 559 de 2015[1] no se contempla limitaciones de localización para los usos dotacionales de servicios urbanos básicos de escala metropolitana, servicios públicos y de transporte, y se reconoce la prevalencia de los sistemas generales sobre las disposiciones de usos y tratamientos.

*"**Artículo 2.-** Adiciónese el cuadro Anexo 2 al Decreto Distrital 090 de 2013, el cual corresponde a lo siguiente: "**Cuadro Anexo 2:** Ficha Reglamentaria de Usos: dotacionales – servicios urbanos básicos, Tipo: servicios públicos y de transporte e Infraestructura de Transporte y de Servicios Públicos.*

4. SERVICIOS URBANOS BASICOS				
TIPO	DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO	ESCALA	LOCALIZACION LINEAMIENTOS GENERALES	CONDICIONES
4.7). SERVICIOS PUBLICOS Y DE TRANSPORTE	Instalaciones y edificaciones de las redes de servicios públicos, definidos en cada uno de los sistemas como de nivel Metropolitano: TRANSPORTE: Terminales de Carga y Pasajeros: Terminal de Pasajeros de Autobuses intermunicipales. Terminales de Carga. Terminal de Tren. Aeropuerto. Transporte y Almacenamiento de combustibles. Tren de Cercanías: Patio de maniobras. Transmilenio: Terminales de Cabecera. Metro: Terminales de Metro Estacionamientos: Edificaciones y áreas destinadas a estacionamientos de vehículos de cada uno de los sistemas. Talleres y Patios: Talleres de Mantenimiento correspondiente de cada uno de los tipos de Transporte. ACUEDUCTO: Tanques y Plantas de Bombeo. SANEAMIENTO BASICO: a.) ALCANTARILLADO Y AGUAS LLUVIAS: Plantas de Tratamiento de Agua, Plantas elevadoras. b.) MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS: Rellenos Sanitarios, Plantas de transferencia de residuos sólidos, Centros de Acopio material reciclable, Escombreras, Sitios de Disposición de lodos. ENERGIA ELECTRICA: Estaciones TELECOMUNICACIONES Y TELEFONIA: Centrales.	METROPOLITANA	Según disposición del Sistema correspondiente	(8) Supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan maestro.
	Instalaciones y edificaciones de las redes de servicios públicos, definidos en cada uno de los sistemas como de nivel Urbano: TRANSPORTE: Terminales de Carga y Pasajeros: Terminales Alternas de Transporte de pasajeros y carga. Tren de Cercanías: Estaciones de Pasajeros, Estaciones para el Control de Tráfico y Puestos de revisión del material rodante. Transmilenio: Estaciones Intermedias. Metro: Estaciones de Metro. ACUEDUCTO: Tanques ENERGIA ELETRICA: Subestaciones. TELECOMUNICACIONES Y TELEFONIA: Subcentrales.	URBANA	Según disposición del Sistema correspondiente.	(8) Supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan maestro.

[1]**Decreto Distrital 559 del 21 de diciembre de 2015***"Por el cual se complementan las fichas reglamentarias del uso dotacional y se modifica el Decreto Distrital 090 de 2013".*

Nota 1. *Según lo dispuesto en el artículo 161 del Decreto Distrital 190 de 2004, las normas que regulan los sistemas generales son de aplicación inmediata y prevalecen sobre las disposiciones sobre usos y tratamientos. La infraestructura de transporte señalada en el Cuadro Anexo 2 del presente artículo, conforma el Subsistema de Transporte del Sistema de Movilidad, que hace parte de los Sistemas Generales.*

Nota 2. *La infraestructura de transporte mencionada en la nota anterior, en concordancia con el Capítulo 11 del Decreto Nacional 1076 de 2015, o la norma que lo complemente, modifique o sustituya, deberá contar con la formulación de los Departamentos de Gestión Ambiental (en articulación con el Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA de Transmilenio S.A.) y su posterior implementación será verificada por la Secretaría Distrital de Ambiente, que en caso de incumplimiento impondrá las medidas y sanciones previstas en el procedimiento sancionatorio ambiental vigente.*

Adicionalmente, la infraestructura de transporte deberá contar con el Estudio de Tránsito aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad. El contenido mínimo exigido en el Estudio de Tránsito será el siguiente:

- *Descripción general del proyecto.*
- *Caracterización de la malla vial adyacente.*
- *Evaluación del entorno con proyecto.*
- *Modelación del tránsito con y sin proyecto.*
- *Propuesta de medidas de mitigación de impactos.*

El estudio deberá incluir dentro de los análisis solicitados, no solo los vehículos particulares, sino también otros modos como los buses, las motocicletas, las bicicletas y los peatones.

Todos los productos se entregan en medio impreso y magnético, con planes debidamente georeferenciados.

Nota 3. *Para la construcción de la infraestructura de transporte, se deberá dar cumplimiento a la Ley 400 de 1997, por la cual se adoptan normas sobre construcciones sismo resistentes, además de las normas que la reglamenten, complementen, modifiquen o sustituyan."*

Ahora bien, considerando que la única limitación que existe para la localización de la infraestructura corresponde a las disposiciones y prevalencia que para el efecto establezca el Plan Maestro, debe consultarse en este caso, las disposiciones del Plan Maestro de Movilidad adoptado mediante Decreto Distrital 319 de 2006. (…)".

De conformidad con el citado concepto de la Subsecretaría Jurídica de esta Entidad, los usos dotacionales urbanos básicos de escala metropolitana, servicios públicos y de transporte relacionados con el Sistema Integrado de Transporte Público se podrán localizar en las áreas que para el efecto determine la administración distrital para la construcción y ejecución de su infraestructura asociada, las cuales están previstas en el

Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad y el Decreto Distrital 090 de 2013

Aclaradas las condiciones asociadas al uso, le corresponde a este despacho determinar si es necesaria la formulación y adopción de instrumentos de planeación para el proceso de construcción e implantación de infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público.

Al respecto, para esta Dirección la instalación, construcción y localización de infraestructuras relacionadas con el patio SITP, en su connotación de obra pública y, por ende, como una de las manifestaciones de la acción urbanística, que corresponde a la materialización de la función pública de urbanismo, no requiere de la aplicación de instrumentos de planeación, ni de permisos urbanísticos y/o licencias urbanísticas, de acuerdo con lo establecido en especial en los artículos 3 y 8 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 192 del Decreto Ley 019 de 2012 que deberá armonizarse e interpretarse de manera sistemática con el artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015.

En efecto, el artículo 3° de la Ley 388 de 1997 establece como una de las finalidades de la función pública del urbanismo la de *"(…) posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios (…)".* (Subrayado fuera del texto original)

Por su parte, el artículo 8° de la citada Ley establece:

> *"**Artículo 8.- Acción urbanística.** La función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo. Son acciones urbanísticas, entre otras:*
>
> *(…) 2. Localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos.*
>
> *(…) 9. Dirigir y realizar la ejecución de obras de infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos públicos, directamente por la entidad pública o por entidades mixtas o privadas, de conformidad con las leyes.*
>
> *(…) **Parágrafo.-**Las acciones urbanísticas aquí previstas deberán estar contenidas o autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen, en los términos previstos en la presente Ley."* (Subrayado fuera del texto original).

Entonces, la acción urbanística es entendida como un mecanismo para la realización de la función pública por parte de las entidades distritales, referido a las decisiones administrativas que le son propias. Para su desarrollo, conforme con el parágrafo en mención, se establece como único requisito que dichas acciones estén contenidas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que lo desarrollen y complementen.

Se evidencia que conforme con las condiciones establecidas en la Ley, la acción urbanística relacionada con la localización y señalamiento de las características y ejecución de obras de infraestructura de transporte debe estar contenida o autorizada en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen o complementen.

Por consiguiente, este supuesto establecido en la norma se encuentra plenamente acreditado, no sólo por las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial, sino también por aquellas que reglamentan el Plan Maestro de Movilidad.

Adicionalmente, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.2.1.4.1.6 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015:

> *"En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 388 de 1997, el suelo de expansión únicamente podrá ser objeto de urbanización y construcción previa adopción del respectivo plan parcial.*
>
> *Mientras no se aprueben los respectivos planes parciales, en las zonas de expansión urbana solo se permitirá el desarrollo de usos agrícolas y forestales. En ningún caso se permitirá el desarrollo de parcelaciones rurales para vivienda campestre.*
>
> *No obstante lo anterior,* ***en cualquier momento podrán realizarse las obras correspondientes a la infraestructura de los sistemas generales o estructurantes del orden municipal o distrital, así como las obras de infraestructura relativas a la red vial nacional, regional y departamental,*** *puertos y aeropuertos y sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía que deban ejecutar las entidades del nivel central o descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional, departamental, municipal o distrital, las empresas industriales y comerciales del Estado y las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios." (Negrilla y subrayado fuera del texto original).*

Así, conforme con la disposición transcrita, las obras correspondientes a la infraestructura de los sistemas generales o estructurantes del orden distrital se podrán adelantar en cualquier momento, sin que se requiera entonces para su desarrollo de la formulación del plan parcial.

Este requisito, como se mencionó en precedente, se encuentra plenamente acreditado en el artículo 18 del Decreto Distrital 190 de 2004, que reconoce que los sistemas generales del Plan de Ordenamiento Territorial se componen, entre otros, del Sistema de Movilidad al cual pertenece el Subsistema de Transporte.

En conclusión, no se requiere de actuaciones, procedimientos o instrumentos para la construcción e implantación de infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público. Es importante aclarar que lo anterior aplica a la infraestructura de transporte y no a usos complementarios como dotacionales, comercio y servicios que requerirán del respectivo instrumento y deberán ser licenciados en los términos del Decreto Nacional 1077 de 2015 y sus modificaciones.

Con el fin de brindar mayores elementos que permitan atender la consulta debe indicarse algunos aspectos relacionados con:

1. Planes Parciales Adoptados.

De conformidad con el artículo 31 del Decreto 190 de 2004 – POT *"Los planes parciales son los instrumentos que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico – financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial. (…)".*

En esa medida, el POT establece los parámetros generales de planificación de la ciudad y los planes parciales detallan esos parámetros conforme a las necesidades concretas del sector en que se aplica, bien para la generación de nuevos usos del suelo o la transformación de los existentes con el fin de obtener áreas urbanas construidas y habitadas en el marco del plan de ordenamiento territorial. Lo que genera que una vez adoptado, su cumplimiento sea obligatorio, tanto para el promotor como para la administración.

En el caso particular, el Decreto Distrital 418 del 14 de noviembre de 2003 que adoptó el Plan Parcial CEMEX es una norma urbanística de carácter general que reglamenta el POT, lo que implica la obligatoriedad de su cumplimiento mientras esté vigente. Sus efectos al ser generales superan el interés particular del promotor, lo que no le permite desistir de tal obligación, pese a que -como lo manifiesta en la consulta- el Plan está abandonado y los propietarios del suelo han manifestado su no interés en el desarrollo del mismo.

La decisión administrativa adoptada a través del Plan Parcial CEMEX no sólo reviste el carácter de acto de contenido general y especifica la norma urbana para el sector predeterminado, sino que genera condiciones particulares, lo que no permite disponer libremente de su destino, ya que las áreas que lo componen cuentan con usos específicos.

Ahora bien, se deberá hacer el análisis del área específica en la cual se pretende desarrollar la infraestructura de transporte a la luz del Plan Parcial CEMEX, para determinar las condiciones normativas de esta.

2. Reservas Viales

El Plan de Ordenamiento Territorial al tenor de lo previsto en el artículo 445, define las zonas de reserva como *"(…) las áreas del territorio Distrital que de conformidad con este Plan de Ordenamiento o con cualquiera de los instrumentos que lo desarrollen, sean necesarias para la localización y futura construcción de obras del sistema vial principal de la ciudad, de redes matrices de servicios públicos, de equipamientos colectivos de escala urbana y, en general de obras públicas o para la ejecución de programas o proyectos con inversión pública, o para protección ambiental, a fin de que sean tenidas en cuenta para la imposición oportuna de las respectivas afectaciones".*

En los término de la citada norma, las zonas de reserva corresponden a la definición cartográfica de las zonas que en el futuro podrán ser afectadas o adquiridas para la ejecución de obras o programas públicos, dentro de las que se encuentran las reservas viales, la cuales deben ser delimitadas en los términos del artículo 178 del POT.

El inciso 2° del parágrafo 2° del artículo 178 del Decreto 190 mencionado, dispuso que *"Las zonas de reserva no constituyen afectaciones en los términos de los artículos 37 de la Ley 9 de 1989 y 122 de la Ley 388 de 1997. Por lo tanto su delimitación no producirá efectos sobre los trámites para la expedición de licencias de urbanismo y construcción en sus diferentes modalidades."* (Subrayado fuera de texto).

Es importante resaltar que, en materia de reservas viales, el artículo 179 del POT consagra que *"sobre los predios donde se hayan demarcado zonas de reserva, se podrán solicitar licencias de urbanismo y construcción, en sus diferentes modalidades, con base en las normas vigentes. No obstante, será posible acogerse a los usos temporales de comercio y servicios que se puedan desarrollar en estructuras desmontables metálicas, de madera o similares, siempre que se cumplan las normas vigentes de sismorresistencia, espacio público referido a andenes, antejardines y cupos de parqueo. Para el efecto, se deberá obtener la correspondiente licencia ante una curaduría urbana."* (Subrayado fuera de texto)

Por lo anterior, la reserva vial no se constituye en una limitación al derecho de dominio, en este orden de ideas, el propietario del inmueble puede disponer del mismo para adelantar trámites de licencias urbanísticas en los términos del POT y sus decretos reglamentarios.

En conclusión, al ser la reserva vial un área urbanizable, si ésta encuadra dentro de los usos permitidos conforme al Plan de Ordenamiento Territorial y visto que de acuerdo al cuadro de usos, no hay restricción, es viable implementar infraestructura de transporte zonal en áreas de reserva vial.

Finalmente, en cada caso particular se recomienda verificar la conveniencia técnica de la implementación de infraestructura de transporte zonal particularmente patios SITP en áreas donde se han delimitado reservas viales.

3. Zonas Verdes o Parques.

En primer lugar, es importante mencionar que en las áreas o predios que fueron adquiridos o están destinados a zonas verdes no se permite implementar infraestructura de transporte a nivel o en altura, en la medida que corresponde a espacio público que está destinado para esos efectos.

El artículo 276 del POT referente a las zonas de uso público por destinación en proyectos urbanísticos señala lo siguiente:

> *"Para todos los efectos legales, las zonas definidas como de uso público en los proyectos urbanísticos aprobados por las autoridades competentes y respaldados por la correspondiente licencia de urbanización, quedarán afectas a este fin específico, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado, con el solo señalamiento que de ellas se haga en tales proyectos.*
>
> *Dichas zonas podrán ser reubicadas y redistribuidas, con las consiguientes desafectaciones al uso público, antes de la terminación de las obras correspondientes, y del registro de la escritura de constitución de la urbanización en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, siempre que se cumpla la normatividad que les dio origen y no se vulnere el interés colectivo ni los derechos de terceros. Para tal efecto, procederá la modificación o sustitución del proyecto urbanístico respectivo y de los demás actos producidos con ocasión de la definición de las cesiones que son materia de redistribución. (…)"*

Por su parte, el numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Distrital 134 de 2017 *"Por el cual se reglamenta el procedimiento para el estudio y aprobación de Planes Directores y se dictan otras disposiciones"* define el plan director para parques como *"el instrumento de planeamiento mediante el cual se establece el ordenamiento de los parques regionales, metropolitanos y zonales en términos de descripción, elementos, correspondencia con la estructura ecológica principal y los sistemas generales, usos principales y complementarios, circulaciones, porcentajes de zonas impermeables, semipermeables y permeables, índices de ocupación y construcción, edificaciones, cerramientos, accesibilidad vehicular y peatonal y lineamientos ambientales y paisajísticos."* Este instrumento es aprobado mediante Resolución proferida por la Secretaría Distrital de Planeación.

De conformidad con el alcance de dicho instrumento, en criterio de esta Dirección es posible autorizar la localización subterránea de infraestructura de transporte en los parques de escala zonal, metropolitana y regional, para lo cual se deberán presentar a consideración del IDRD, como entidad encargada de la formulación de dichos planes, el respetivo sustento técnico.

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999

Vale la pena traer de presente el Decreto Distrital 088 de 2017 *"Por medio del cual se establecen las normas para el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte- "Ciudad Lagos de Torca" y se dictan otras disposiciones"*, modificado por el Decreto Distrital 049 de 2018 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 088 de 2017",* en el cual establece la posibilidad de localizar los patios y/o terminales del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP dentro de las cesiones públicas obligatorias de suelo destinadas a equipamiento comunal público y/o bajo el área de cesión pública destinada para parque en los planes parciales, en los siguientes términos:

> *"**Artículo 2°.- Patios del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP.***
> *Modifíquese el artículo 36 del Decreto Distrital 088 de 2017, el cual quedará así:*
>
> *"**ARTÍCULO 36. Patios del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP.***
> *Los patios y terminales del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP son considerados infraestructura de soporte del sistema de movilidad. Su localización podrá ser parte de los diseños urbanísticos de los proyectos urbanísticos que conforman Ciudad Lagos de Torca, de acuerdo con los siguientes lineamientos:*
>
> ***1.** Los suelos para patios del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP que el desarrollo de Ciudad Lagos de Torca requiere, se establecen de acuerdo con los metros cuadrados de patios por habitante definidos en el Anexo No. 1 "Documento Técnico de Soporte" del presente decreto y las necesidades del Sistema de Movilidad, y se encuentran identificados en el Plano No. 6 "Estructura Funcional: Sistema de Movilidad - Subsistema de Transporte" del presente decreto y forman parte de las cargas generales de Ciudad Lagos de Torca, que serán obtenidos por parte del Distrito de conformidad con las reglas señaladas en el Título IV "Reparto de (sic) Equitativo de Cargas y Beneficios" del presente decreto, (…)*
>
> ***2.** Dentro de las cesiones públicas obligatorias de suelo destinadas a equipamiento comunal público y/o bajo el área de cesión pública destinada para parques, plazoletas y zonas verdes en los Planes Parciales, se podrán localizar patios y/o terminales de Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.*
>
> *En el caso de aquellas infraestructuras ubicadas en el subsuelo de las cesiones para parques, plazoletas y zonas verdes, la totalidad de la infraestructura necesaria para el funcionamiento del patio o terminal, incluyendo los accesos, áreas operativas y administrativas, entre otras, en ningún caso podrán superar el 50% del área total de cesión para parques y zonas verdes del Plan Parcial.*
>
> *Adicionalmente, la infraestructura deberá estar ubicada en globos de terreno de más de 2 hectáreas y en ningún caso podrá ocupar más del 50% del globo. (…)*
>
> *Cuando se establezca la posibilidad de localizar los patios dentro de las cesiones públicas obligatorias de suelo destinadas a equipamiento comunal público y/o bajo el área de cesión pública destinada para parques y zonas verdes en los Planes Parciales, la Secretaría Distrital de Planeación - SDP establecerá en el decreto de adopción del Plan Parcial, la obligación que tienen los propietarios de suelo de hacer la entrega anticipada de las zonas de cesión, dando cumplimiento a las condiciones establecidas en el respectivo plan parcial y cumpliendo con el procedimiento y las condiciones nacionales y distritales aplicables. (…)*

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999

Los patios y terminales del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP que se ubiquen en suelos destinados a cesiones, no requerirán de la formulación de plan de implantación, por tratarse de una infraestructura del sistema de movilidad. No obstante, se tendrán en cuenta en la elaboración de dichos instrumentos, cuando por el desarrollo de otros usos dotacionales de escala urbana y metropolitana se requieran. La construcción de infraestructura del sistema integrado de transporte, incluidos patios y terminales, no se contabilizará dentro de los índices de ocupación ni de construcción definidas en la norma vigente para construir infraestructura pública.

En las cesiones de parques que incluyan el desarrollo de un patio o terminal del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, este se tendrá como una determinante a tener en cuenta en la formulación del Plan Director, de conformidad con lo que establezca el Plan de Ordenamiento Territorial y sus Decretos reglamentarios.

***Parágrafo:** Para los efectos de las condiciones establecidas en este artículo, una vez se radique la solicitud de determinantes o la formulación del Plan Parcial, según corresponda, la Secretaría Distrital de Planeación - SDP- solicitará a Transmilenio S.A. que determine la viabilidad técnica, financiera y operacional de plantear el patio en la cesión, dando cumplimiento al procedimiento que para el efecto establece el Decreto Nacional 1077 de 2015. En los casos en los que no se definan patios en las cesiones de los planes parciales, estos planes parciales deberán seguir el proceso de urbanización definido en el presente Decreto y la demás normatividad vigente. "*

Así las cosas, la posibilidad de implementación de infraestructura de transporte zonal particularmente patios SITP en el subsuelo de las áreas donde se ubican parques o zonas verdes debe estar autorizada en algún instrumento de planeamiento urbanístico bien sea plan director, plan zonal, plan parcial, entre otros.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta el artículo 77 del Acuerdo 645 de 2016 *"Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016- 2020 "BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS",* que dispone:

"***Artículo 77. Equipamientos de Sistema de Transporte.*** *La infraestructura vial y los equipamientos que hacen parte del sistema de transporte de la ciudad deben ser considerados elementos que orientan el desarrollo territorial y urbano del Distrito Capital. Para la gestión, financiación y desarrollo de la* ***infraestructura del sistema de transporte público*** *se podrán utilizar todos los mecanismos legales para la gestión y financiación del suelo. Todos los predios de cesión pública gratuita destinados para equipamientos y que sean resultantes de procesos urbanísticos, podrán ser utilizados para todo tipo de infraestructuras de equipamientos del sistema de transporte público, de acuerdo con las normas ambientales." (Negrita y subrayado fuera de texto)*

Cordialmente,

Miguel Henao Henao
Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos

Proyectó: Doris del Pilar Molina Romero- P.E. Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos.

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999