

AL RESPONDER CITE ESTE NÚMERO:
Rad. No.: **CR-CA-2017-0483**
Fecha: 18/10/2017
Destino: OAJ / LUISA MORA
Origen: SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
No. Folios 7 Anexos N/A



1234

Bogotá, D.C.

Doctor
ANDRES ESCOBAR URIBE
Gerente General
Empresa Metro de Bogotá
Carrera 7 No. 71 52 Torre A Of. 902
Ciudad

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION
RADICACION: 2-2017-66937

AL RESPONDER CITE ESTE NUMERO
FECHA: 2017-10-18 07:30 PRO 1252896
RAD INICIAL: 1-2017-54214
FOLIOS: 14
DESTINO: EMPRESA METRO DE BOGOTA
TRAMITE: Comunicaciones oficiales de B

ANEXOS: No

Asunto: Solicitud de concepto jurídico – exigencia de instrumentos de planeación para la construcción e implantación del patio taller del metro.

Rad. 1-2017-54214



Respetado doctor:

Esta Subsecretaría recibió la comunicación del asunto, mediante la cual plantea diferentes interrogantes respecto de las actuaciones, procedimientos o instrumentos que se requieren para poder viabilizar la construcción e implementación del patio taller para el metro de Bogotá, en predios que se localizan en zonas de manejo y preservación ambiental en suelos clasificados como de expansión urbana en el Plan de Ordenamiento Territorial y en general para el proceso constructivo de la Primera Línea del Metro de Bogotá –PLMB y sus estaciones de pasajeros.

Al respecto, esta Secretaría dará respuesta a su solicitud en los siguientes términos:

- 1. ¿Cuáles son las actuaciones, procedimientos o instrumentos que se requieren (sic) poder viabilizar la construcción e implantación del patio taller para el metro de Bogotá en predios que se localizan en zonas de manejo y preservación ambiental en suelos clasificados como de expansión urbana en el Plan de Ordenamiento Territorial?**

Para dar respuesta a este interrogante debe indicarse que son dos los aspectos a considerar: (i) Los relacionados con las condiciones asociadas a las zonas de manejo y preservación ambiental y, (ii) las condiciones aplicables a la construcción de este tipo de infraestructuras en el suelo clasificado como de expansión urbana.

Bajo esta perspectiva, debe indicarse que en concepto de esta Secretaría las zonas de manejo y preservación ambiental, conforme con el artículo 78 del Decreto Distrital 190 de 2004 - POT, corresponden a las franjas de terrero de propiedad pública o privada contigua a la ronda hidráulica, destinada principalmente a propiciar la adecuada transición de la ciudad construida a la estructura ecológica, la restauración ecológica y la construcción de la infraestructura para el uso público ligado a la defensa y control del sistema hídrico.

1

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**
2-2017-56937

Para poder viabilizar la localización, construcción e implantación del patio taller para el Metro de Bogotá se deberá dar aplicación al artículo 110 del POT que determina las variaciones del ancho de la franja que se defina como zona de manejo y preservación ambiental en sectores específicos de la ciudad. La norma en mención establece:

"Artículo 110. Variación del ancho de la franja definida como zona de manejo y preservación ambiental para sectores específicos (artículo 101 del Decreto 469 de 2003).

Esta franja se ha definido en virtud de las áreas de amenaza por inundación no mitigable o no mitigada, señaladas por los estudios técnicos de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias.

Parágrafo: La variación de la medida de la zona de manejo y preservación ambiental para sectores específicos, se realizará bajo un criterio de mitigación de la amenaza, que implica la ejecución de las obras de mitigación.

Con el concepto previo favorable de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias (DPAE) y de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), la autoridad ambiental competente adoptará la variación de su dimensión. Cuando estas franjas sean ajustadas por mitigación del riesgo, les serán asignados los usos del suelo en los instrumentos de planificación correspondientes."

Conforme con las consideraciones transcritas, para viabilizar la posibilidad de ejecutar las actuaciones consultadas se deberá adelantar el procedimiento establecido en el artículo en mención, considerando en todo caso que por tratarse de suelo de expansión urbana la autoridad competente para adoptar la variación de la dimensión de la zona de manejo y preservación ambiental será la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, previo concepto del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático –IDIGER, antes FOPAE, y de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá -EAAB-.

Una vez se desarrollada esta actuación surge la duda respecto del instrumento que asignará los usos del suelo. Sobre el particular debe indicarse que 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.

La norma en mención establece lo siguiente:

“Artículo 16. Principios básicos (artículo 16 del Decreto 469 de 2003). El Territorio del Distrito Capital se ordena en el largo plazo según una estrategia que se implementará bajo tres principios básicos: el primero, la protección y tutela del ambiente y los recursos naturales y su valoración como sustrato básico del ordenamiento territorial; el segundo, el perfeccionamiento y optimización de la infraestructura para la movilidad y la prestación de servicios públicos y sociales para todos los ciudadanos del Distrito Capital en perspectiva regional, y el tercero, la integración socio económica y espacial de su territorio urbano - rural a nivel internacional, nacional y con la red de ciudades prevista para la región Bogotá - Cundinamarca y departamentos vecinos.

Estos principios comprometen decisiones de ordenamiento territorial en tres estructuras superpuestas e interdependientes: La estructura ecológica principal, la estructura funcional de servicios y la estructura socio - económica y espacial. Tales decisiones afectan de forma integral e interdependiente todo el territorio urbano, de expansión y rural del distrito capital.

(...) 2. 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 este, y el artículo 19 lo contempla como aquel 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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

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 n.º 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 PUBLICOS Y DE TRANSPORTE	<p>Instalaciones y edificaciones de las redes de servicios públicos, definidos en cada uno de los sistemas como de nivel Metropolitano:</p> <p>TRANSPORTE:</p> <p>Terminales de Carga y Pasajeros: Terminal de Pasajeros de Autobuses intermunicipales.</p> <p>Terminales de Carga.</p> <p>Terminal de Tren.</p> <p>Aeropuerto.</p> <p>Transporte y Almacenamiento de combustibles.</p> <p>Tren de Cercanías: Patio de maniobras.</p> <p>Transmilenio: Terminales de Cabecera.</p> <p>Metro: Terminales de Metro Estacionamientos: Edificaciones y áreas destinadas a estacionamientos de vehiculos de cada uno</p>	METROPOLITANA	Según disposición del Sistema correspondiente.	(8) <u>Supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan maestro.</u>





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

TIPO	DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO	ESCALA	LOCALIZACIÓN LINEAMIENTOS GENERALES	CONDICIÓN
	<p>de los sistemas.</p> <p>Talleres y Patios: Talleres de Mantenimiento correspondiente de cada uno de los tipos de Transporte.</p> <p>ACUEDUCTO: Tanques y Plantas de Bombeo.</p> <p>SANEAMIENTO BASICO:</p> <p>a.) ALCANTIRALLADO Y AGUAS LLUVIAS: Plantas de Tratamiento de Agua, Plantas elevadoras.</p> <p>b.) MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS SOLIDOS: Rellenos Sanitarios, Plantas de transferencia de residuos sólidos, Centros de Acopio material reciclable, Escombreras, Sitios de Disposición de lodos.</p> <p>ENERGIA ELECTRICA: Estaciones</p> <p>TELECOMUNICACIONES Y TELEFONIA: Centrales.</p>			
<p>4.7). SERVICIOS PUBLICOS Y DE TRANSPORTE</p> <p><i>(Continuación)</i></p>	<p>Instalaciones y edificaciones de las redes de servicios públicos, definidos en cada uno de los sistemas como de nivel Urbano:</p>	<p>URBANA</p>	<p>Según disposición del Sistema correspondiente.</p>	<p>(8) <u>Supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan maestro.</u></p>





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

TIPO	DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO	ESCALA	LOCALIZACIÓN LINEAMIENTOS GENERALES	CONDICIÓN
	<p><i>TRANSPORTE:</i></p> <p><i>Terminales de Carga y Pasajeros:</i></p> <p><i>Terminales Alternas de Transporte de pasajeros y carga.</i></p> <p><i>Tren de Cercanías: Estaciones de Pasajeros, Estaciones para el Control de Tráfico y Puestos de revisión del material rodante. Transmilenio: Estaciones Intermedias.</i></p> <p><i>Metro: Estaciones de Metro.</i></p> <p><i>ACUEDUCTO: Tanques</i></p> <p><i>ENERGIA ELETTRICA: Subestaciones.</i></p> <p><i>TELECOMUNICACIONES Y TELEFONIA: Subcentrales.</i></p>			

De igual manera, en el **Decreto Distrital 559 de 2015** 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:





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

“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 BÁSICOS				
T I P O	DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO	ESCALA	LOCALIZACIÓN LINEAMIENTOS - GENERALES	CONDICIONES
4.7) SERVICIOS PÚBLICOS 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 Cabeceza Metro: Terminales de Metro Estacionamientos, Edificaciones y áreas destinadas a estacionamientos de vehículos de cada uno de los sistemas Talleres y Pátios: Talleres de Mantenimiento correspondiente de cada uno de los tipos de Transporte. ACUEDUCTO: Tanques y Plantas de Bombeo SANEAMIENTO BÁSICO: 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. ENERGÍA ELÉCTRICA: Estaciones TELÉFONICAS Y TELEFONÍA: 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 ENERGÍA ELÉCTRICA: Subestaciones TELÉFONICAS Y TELEFONÍA: Subcentrales	URBANA	Según disposición del Sistema correspondiente.	(8) Supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan maestro

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 complementa, 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 planos 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.

Dentro de las disposiciones que hacen mención al Metro en el Plan Maestro, se destacan las siguientes:

“Artículo 3. Definiciones. (...) Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

(...) **Artículo 61 Del Metro.** Cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, la administración distrital adoptará el Metro, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Público Integrado. (...)”

Del artículo mencionado se concluye que una vez adelantados los estudios de factibilidad para la construcción del Metro, la administración distrital lo adoptará y determinará las condiciones de su trazado. En otras palabras, el Plan Maestro en su condición de instrumento prevalente, dejó a cargo de la administración Distrital las condiciones para la

localización del Metro, como elemento asociado a los sistemas generales del Plan de Ordenamiento Territorial.

Bajo esta perspectiva, debe recordarse que la administración ha ejecutado diferentes actuaciones tendientes a la adopción del Metro de Bogotá, en las cuales se incluyen los estudios realizados y la voluntad administrativa, reconocida en diferentes disposiciones, acuerdos y reglamentos¹, por lo cual es posible concluir que ya se adoptó, en cumplimiento de lo establecido en el Plan Maestro, el sistema Metro para la ciudad de Bogotá.

En coherencia con las normas expuestas los usos dotacionales urbanos básicos de escala metropolitana, servicios públicos y de transporte relacionados con el Metro de Bogotá se podrán localizar en las áreas que para el efecto determine la administración distrital para la construcción y ejecución de su infraestructura asociada. Se recomienda que se adelante una revisión de estos pronunciamientos, estudios, actos administrativos y demás disposiciones para evidenciar si la localización del Patio Taller fue adoptada dentro de dichos instrumentos. De no haberlo hecho se sugiere proceder a su incorporación.

Conforme con lo expuesto, en concepto de esta Subsecretaría las normas que permiten la construcción del patio taller, y para efectos del cumplimiento del artículo 110 del POT, están previstas en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad y el Decreto Distrital 090 de 2013 de tal suerte que no se requiere de la adopción de otro instrumento de carácter complementario.



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 del Patio Taller.

Al respecto, para esta Subsecretaría la instalación, construcción y localización de infraestructuras, como las relacionadas con el patio taller, en su connotación de obra pública y, por ende, como una de las manifestaciones de la acción urbanística, que a su vez es 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.

En efecto, el artículo 3º 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

¹ Entre estos el Decreto Distrital 318 de 2017, por la cual se modifica el anuncio de proyecto para la PLMB. También la Resolución 1145 del 2017, mediante la cual se definió la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la Primera Línea de Metro de Bogotá - Tramo 1.

común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios". (Subrayado fuera del texto original)

Además, la acción urbanística del Estado, conforme con la Ley 388 de 1997, corresponde a:

"Artículo 8º.- 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, como se mencionó en el punto anterior, 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.

Pero además, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.2.1.4.1.6 del Decreto Nacional 1077 de 2015²:

“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 correspondiente a la infraestructura de los sistemas generales o estructurantes del orden distrital se podrán adelantar el 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 de Bogotá se componen, entre otros, del sistema de movilidad, al cual pertenece el subsistema de transporte, que tiene como uno de sus componentes el sistema Metro.

En conclusión, una vez se adelante el procedimiento establecido en el artículo 110 del POT, no se requiere de actuaciones, procedimientos o instrumentos para la construcción e implantación del patio taller para el metro de Bogotá en predios que se localizan en suelos clasificados como de expansión urbana en el Plan de Ordenamiento Territorial.

2. Para efectos de adelantar el proceso constructivo de la PLMB y sus estaciones de pasajeros ¿Es necesaria la obtención y/o aprobación de licencias urbanísticas? ¿Qué instrumentos o licencias urbanísticas se deberán adoptar o gestionar para desarrollar usos complementarios que se requieran en la PLMB y sus estaciones de pasajeros?

² Este artículo corresponde al artículo 29º del Decreto Nacional 2181 de 2006.

Aclarado que la construcción del patio taller de la PLMB corresponde a una acción urbanística que para su desarrollo no requiere de la formulación o ejecución previa de un Plan Parcial, es necesario establecer entonces el régimen de licenciamiento urbanístico aplicable para su desarrollo, así como el de sus estaciones de pasajeros.

En este contexto, resulta de importancia manifestar que sobre el desarrollo de estas condiciones, desde el oficio 2-23574 del 5 de agosto de 1998, la entonces Subdirección Jurídica del Departamento Administrativo de Planeación Distrital conceptuó que: “(…) en la medida en que el proyecto metro corresponde a una ACCIÓN URBANÍSTICA para el ejercicio de la función pública de la administración distrital, su ejecución no se encasilla dentro de los lineamientos establecidos para el desarrollo de los usos urbanos y, por tanto, a nuestro juicio, no se requiere adelantar el trámite para la obtención de licencias de construcción y urbanismo.” (Subrayado fuera del texto original)

De igual manera, adicional a las condiciones anotadas, el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 define la infraestructura del transporte como “(…) un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza 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, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.”

También que el artículo 4 de la misma Ley define que esta infraestructura está integrada por:

“Artículo 4º. Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

(…) 10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.” (Subrayado fuera del texto original)

De igual manera, el Decreto Nacional 1008 de 2015 establece que se entiende como Sistema metro o metrovía, “(…) el sistema ferroviario urbano destinado al servicio de transporte masivo de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía, sistemas de control avanzados y con capacidad de pasajeros mayor a la ofrecida por el metro ligero.”

Considerando esta condición de sistema ferroviario, de conformidad con el artículo 192 del Decreto Ley 019 de 2012 las actuaciones tendientes a su desarrollo y construcción, se encuentran sujetas al régimen especial de licencias urbanísticas, que contempla lo siguiente:

“Para el trámite de estudio y expedición de las licencias urbanísticas, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. No se requerirá licencia urbanística de urbanización, parcelación, construcción o subdivisión en ninguna de sus modalidades para:

a. La construcción, ampliación, adecuación, modificación, restauración, remodelación, reforzamiento, demolición y cerramiento de aeropuertos nacionales e internacionales y sus instalaciones, tales como torres de control, hangares, talleres, terminales, plataformas, pistas y calles de rodaje, radioayudas y demás edificaciones transitorias y permanentes, cuya autorización corresponda exclusivamente a la Aeronáutica Civil, de acuerdo con el Decreto-Ley 2724 de 1993 o las normas que lo adicionen, modifique o sustituya.

b. La construcción, de proyectos de infraestructura de la red vial y férrea nacional, regional, departamental y/o municipal; puertos marítimos y fluviales; infraestructura para la exploración, explotación y distribución de recursos naturales no renovables, como hidrocarburos y minerales e hidroeléctricas.

c. La construcción de las edificaciones necesarias para la infraestructura militar y policial destinadas a la defensa y seguridad nacional.

2. No se requerirá licencia de construcción en ninguna de sus modalidades para la ejecución de estructuras especiales, tales como: puentes, torres de transmisión, torres y equipos industriales, muelles, estructuras hidráulicas y todas aquellas estructuras cuyo comportamiento dinámico difiera del de edificaciones convencionales.

Quando este tipo de estructuras se contemple dentro del trámite de una licencia de construcción, urbanización o parcelación no se computarán dentro de los índices de ocupación y construcción y tampoco estarán sujetas al cumplimiento de la Ley 400 de 1997 y sus decretos reglamentarios, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

3. Solo requerirán licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades, las edificaciones convencionales de carácter permanente que se desarrollen al interior del área del proyecto, obra o actividad de que tratan los literales b) y c) del numeral primero del presente artículo, con el fin de verificar únicamente el cumplimiento de las normas de sismo resistencia y demás reglamentos técnicos que resulten aplicables por razón de la materia.

Dichas licencias serán otorgadas por el curador urbano o la autoridad municipal competente con fundamento en la Ley 400 de 1997 y sus decretos reglamentarios, o las



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan; y en todas aquellas disposiciones de carácter especial que regulen este tipo de proyectos. En ninguno de los casos señalados en este numeral se requerirá licencia de urbanización, parcelación ni subdivisión.

Parágrafo. *Lo previsto en el presente artículo no excluye de la obligación de tramitar la respectiva licencia de intervención y ocupación del espacio público, cuando sea del caso, de acuerdo con lo definido en el reglamento expedido por el Gobierno Nacional.”*
(Subrayado fuera del texto original)

Conforme con las normas transcritas, es claro que no se requiere licencia urbanística para la construcción de proyectos de infraestructura de la red férrea, a la cual pertenece el Metro, ni de sus estaciones de pasajeros.

Solo requerirán licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades, las edificaciones convencionales de carácter permanente que se desarrollen al interior del área del proyecto, obra o actividad de que tratan los literales b) y c) del numeral primero del artículo en mención, con el fin de verificar únicamente el cumplimiento de las normas de sismo resistencia y demás reglamentos técnicos que resulten aplicables por razón de la materia. En ningún caso se requerirá licencia de urbanización, parcelación ni subdivisión.

Ahora bien, cualquier tipo de edificación o construcción que no se relacione con la infraestructura de transporte asociada al Metro, deberá adelantar la formulación de los instrumentos y licencias urbanísticas necesarias para su desarrollo.

En los anteriores términos se da respuesta a su petición.

Cordialmente,

CAMILO CARDONA CASIS

Subsecretario Jurídico

Proyectó: Israel Mauricio Llache Olaya – Abogado contratista SDP

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**