



## FORMATO DE EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

<b>Entidad reguladora</b>	Secretaría Distrital de Planeación
<b>Fecha (dd/mm/aaaa)</b>	13/02/2025
<b>Proyecto de decreto / Resolución para firma del Alcalde Mayor</b>	<i>“Por medio del cual se precisan los requisitos y las condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenibles, y se dictan otras disposiciones”.</i>

### ANÁLISIS TÉCNICO Y DE CONVENIENCIA PARA LA EXPEDICIÓN DEL PROYECTO DE REGULACIÓN

El Decreto Distrital No. 555 de 2021, en su artículo 6, establece un modelo de ocupación del territorio para la ciudad de Bogotá que es multiescalar. Este modelo se basa en la articulación entre tres (3) escalas de intervención: i) la regional; ii) la distrital; y iii) la local, cada una de las cuales se concibe de manera interdependiente para garantizar una gestión coherente y eficaz del territorio; en consonancia, con el modelo de ordenamiento territorial - MOT, como marco normativo que guía estas intervenciones y tiene como objetivo alcanzar un desarrollo urbano equilibrado que favorezca tanto la sostenibilidad ecológica como la inclusión social y económica.

De esta manera, para concretar el modelo de ocupación del territorio, el Decreto Distrital 555 de 2021 establece las Áreas de Integración Multimodal - AIM como ámbitos de gestión, cuyo desarrollo y ejecución se materializa a través de los instrumentos denominados Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS. Así mismo, el Plan de Ordenamiento Territorial dentro de los instrumentos que concretan el modelo de ocupación territorial contempla las Actuaciones Estratégicas - AE. Estos dos instrumentos tienen como fin el desarrollo de las estrategias, políticas y decisiones contempladas en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT, buscando cumplir con los objetivos de uso, ocupación y gestión del suelo; en consonancia con metas económicas, sociales, urbanísticas y ambientales.

Conforme a lo anterior, este Decreto tiene como objetivo derogar el capítulo I del Decreto Distrital 558 de 2023 para definir los requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de estos instrumentos de planeación urbana, asegurando que estos aporten a la concreción del Modelo de Ordenamiento Territorial - MOT establecido en el Decreto Distrital No. 555 de 2021. De manera que, el Decreto busca que las Actuaciones Estratégicas - AE que se formulen y adopten y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS que se delimiten y ejecuten, ya sean al interior de una AIM o por fuera de estos ámbitos de gestión, estén articulados de manera coherente con los desafíos y objetivos contenidos

con el Plan de Ordenamiento Territorial y correspondan con las políticas y objetivos señalados en el Modelo de Ocupación Territorial, con el fin de promover una gestión sostenible del territorio en todas las escalas, lo que, implica una estrecha colaboración entre la administración distrital y los actores del sector privado, así como la participación activa de la comunidad en la formulación de estos proyectos.

De manera que, el presente Decreto constituye un marco normativo para definir de manera clara y precisa los requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS, las Actuaciones Estratégicas - AE y las Áreas de Integración Multimodal - AIM, con el fin garantizar una acción sustancial de articulación y orientación que fomente una ciudad más sostenible, inclusiva y eficiente, alineada con los principios de descarbonización de la movilidad, la mejora del espacio público y la revitalización urbana.

Lo anterior, a partir de la definición de requisitos técnicos y administrativos claros que dinamicen la formulación de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS, las Actuaciones Estratégicas - AE y las Áreas de Integración Multimodal - AIM, así como, los mecanismos de coordinación y armonización entre los citados instrumentos.

Así las cosas, entendiendo que, por una parte, las Áreas de Integración Multimodal - AIM acorde a lo señalado en el Decreto 555 de 2021 corresponden a ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.

Estos espacios urbanos estratégicos facilitan la conexión entre diferentes tipos de transporte, como buses, metro, ciclovías y otros modos de movilidad sostenible, con el fin, de promover un desarrollo orientado al transporte sostenible, contribuyendo a la reducción de la huella de carbono de la ciudad y mejorando la eficiencia del sistema de movilidad urbana.

Asimismo, los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS, corresponden a aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte dentro de las cuales se encuentra la infraestructura vial y de transporte del Distrito, con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. En el desarrollo de estos proyectos se debe aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT- para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 163 del Plan de Ordenamiento Territorial.

En ese sentido, estos proyectos buscan mejorar las condiciones urbanísticas de áreas específicas a través de la rehabilitación y revitalización de infraestructuras, aprovechando las oportunidades generadas por la construcción de nuevos sistemas de transporte o la entrada en operación de los mismos, de manera que, su propósito es maximizar el uso de la infraestructura de transporte existente y futura, promoviendo la integración del espacio público con los sistemas de movilidad sostenible.

Por lo cual, para el caso particular, los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS persiguen mejorar la accesibilidad y la conectividad, promoviendo modos de transporte más sostenibles, como el transporte público y la bicicleta, mientras que se facilita la revitalización urbana en áreas clave de la ciudad.

En síntesis, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, con el propósito de contribuir a la financiación de la construcción y operación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y de otros sistemas o modalidades de transporte público de pasajeros, crea las Áreas de Integración Multimodal - AIM y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS como instrumentos de captura de valor del suelo aplicables en la infraestructura de transporte público y sus áreas de influencia.

A través de estas figuras, se establecen normas, obligaciones e incentivos urbanísticos específicos que buscan, por un lado, reconocer las particularidades jurídicas, urbanísticas y funcionales de la infraestructura de transporte y sus áreas de influencia y, por otro lado, capturar parcialmente el mayor valor del suelo que se genera con ocasión de las inversiones realizadas por el Distrito Capital en la construcción y consolidación de la red de infraestructura de transporte público.

Las figuras anteriormente señaladas constituyen el desarrollo y la aplicación de lo previsto en la Ley 2294 de 2023 en especial su artículo 182 que dispuso diversas posibilidades de gestión de proyectos inmobiliarios y de explotación de actividades operacionales para los entes gestores de los sistemas de transporte público como fuentes de ingresos para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada.

No obstante, para poder materializar estos instrumentos, se requirió de una reglamentación que permita materializar las disposiciones del POT, previendo los requisitos y condiciones, procedimientos y entidades públicas (operadores urbanos) competente. En línea con lo anterior, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 558 de 2023 *“Por medio del cual se precisan los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS de que trata el Decreto Distrital 555 de 2021, así como definir las funciones de los operadores urbanos públicos en las labores de coordinación de dichas actividades, ejecución y operación y se dictan otras disposiciones”*.

El citado Decreto en su capítulo I estableció los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de Actuaciones Estratégicas y Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS. Lo anterior, con el fin de detallar y ampliar lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 483 y los artículos 161, 163 y 164 del Decreto 555 de 2021. Sobre lo allí dispuesto y en el marco de un proceso de revisión que se adelantó desde la Secretaría Distrital de Planeación a las formulaciones radicadas de las Actuaciones Estratégicas, así como mesas con los operadores urbanos del Sector Movilidad en relación con los PRUMS y la ausencia de propuestas de delimitación de los mismos, se observó la necesidad de contar con un marco normativo que defina de manera clara y precisa los requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución dichos instrumentos y se encontró lo siguiente:

➤ **Actuaciones Estratégicas.**

Si bien el artículo 483 del POT establece las condiciones o etapas para la formulación y adopción de las actuaciones estratégicas, las cuales requieren ser agrupadas en las fases de pre-inversión, ejecución y operación, este no describe ni especifica la definición de los ámbitos posibles de las actuaciones estratégicas y los requisitos mínimos para la delimitación y estructuración de estos. Así mismo, se requiere la definición de los estudios técnicos mínimos requeridos en las diferentes fases de la actuación estratégica, así como las entidades encargadas de la formulación de los mismos. Todos estos elementos son de importancia para facilitar y garantizar la formulación y ejecución exitosa de las Actuaciones Estratégicas y con ello la concreción del Modelo de Ocupación del POT.

Ahora bien, en el marco de los procesos de formulación, revisión y adopción de las actuaciones estratégicas actualmente en formulación y/o adoptadas, se identificó la necesidad de revisión de lo reglamentado en el Decreto Distrital 558 de 2023, en especial lo relacionado con:

- Componentes asociados a la estrategia integral de participación ciudadana que garantice el cumplimiento del Sistema Distrital de Participación,
- El detalle del contenido mínimo del Documento técnico de soporte de la formulación
- La definición del contenido mínimo del Modelo de Gestión, Financiación y Gobernanza de las Actuaciones Estratégicas, para lo cual, el presente Decreto establece como anexo la guía de Gestión, financiación y gobernanza que busca que el formulador defina y detalle de manera clara los mecanismos por medio del cual ejecutará la Actuación Estratégica.
- Señalar una definición de los ámbitos de gestión dentro de la actuación estratégica (Ámbito de Licenciamiento Directo: y Ámbito de Unidad funcional de Actuación Estratégica); así como los lineamientos urbanísticos para la delimitación de las unidades funcionales. Para lo anterior establecer que la formulación de una actuación estratégica debe incluir la definición de ámbitos de Unidad funcional de Actuación Estratégica en alguno de los siguientes casos:
  - i) Cuando en la formulación de la Actuación Estratégica se proponga una reconfiguración de la estructura urbana asociada a la entrega y transferencia de suelo y/o ejecución de obligaciones urbanísticas de carácter general.
  - ii) En predios o áreas sujetas al tratamiento urbanístico de renovación urbana, que se encuentren dentro de Actuaciones Estratégicas delimitadas, donde se proponga acceder a edificabilidades superiores a la establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial, sin la necesidad de adoptar un Plan Parcial. Esta situación se considera dado que el literal c) del numeral 2 del artículo 483 del Decreto Distrital 555 de 2021, señala que las Actuaciones Estratégicas pueden establecer las condiciones para que los predios que hacen parte de su ámbito de actuación puedan desarrollar mayores edificabilidades sin la necesidad de adoptar Plan Parcial. En ese sentido, dado las densidades y edificabilidades que se podrían alcanzar sin contar con un plan parcial, según la formulación específica de cada Actuación Estratégica, se hace necesario que a efectos de contar con una reconfiguración urbana que genere los soportes necesarios para las edificabilidades que se puedan alcanzar.

iii) Cuando dentro de la Actuación se incluyan predios o áreas receptoras del traslado de la preexistencia del uso Dotacional y/o Industrial que se generen, en cumplimiento de la nota 2 del artículo 243 el Decreto Distrital 555 de 2021 que aplica al Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos señalada en el Mapa C.U. 5.2 Áreas de actividad.

La decisión anterior se sustenta que en los eventos allí dispuestos se requieren procesos de reconfiguración urbana que no se pueden realizar solamente mediante licencias urbanísticas, sino que por su magnitud requieren de la aprobación de la Unidad Funcional por parte del operador urbano, cumpliendo con los estudios adicionales señalados en el artículo 7 de este Decreto.

➤ **Áreas de Integración Multimodal.**

Como se indicó anteriormente, el artículo 161 del POT señaló que las AIM son ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor.

Esta misma norma en su parágrafo 2 dispuso que los ámbitos de las AIM, incluidos en el Mapa n.º CU-4.4.1 “Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional” son indicativas; para lo cual es necesario señalar que en dicho plano se identificaron 44 ámbitos como AIM. En este mapa se realiza una delimitación para las AIM en relación a las estaciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá con un polígono coherente que incluye manzanas completas a diferencia del resto de las indicativas que se señalan como una posible localización en forma de círculo.

El numeral 9 del artículo 166 del POT dispuso que los predios incluidos en las áreas de integración multimodal (AIM) podrán desarrollarse de manera individual en el marco de la norma de áreas de actividad y con las edificabilidades básicas aplicables a la zona y el tratamiento donde se localicen.

No obstante, dado que el mismo POT establece que la delimitación allí incluida es indicativa, en la actualidad la restricción normativa sobre los predios que se encuentren al interior de una AIM no resulta aplicable, ni siquiera a aquellas AIM asociadas a la PLMB, desaprovechando de esta manera la posibilidad de aplicar captura de valor del suelo sobre estos ámbitos a favor del Distrito Capital y sus operadores urbanos, dado que los predios allí localizados podrían acudir directamente a licenciamiento urbanístico aplicando las normas del Decreto Distrital 555 de 2021.

Sin embargo, es menester indicar que el parágrafo 2 ibidem señala la competencia de la Administración Distrital para precisar, complementar o definir nuevas AIM alrededor de las estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad de la red de transporte público. Pese a contar con esta competencia, los operadores urbanos respectivos, en especial la Empresa Metro de Bogotá y Transmilenio S.A., requieren contar con las condiciones que les permita proponer la precisión de las AIM existentes o la delimitación de nuevas, dado que el desarrollo de dichos elementos es importante para la operatividad y ejecución de las AIM, en tanto estas simplemente fueron definidas en el POT. Para lo anterior, el presente Decreto en su capítulo III, dispone las condiciones para la delimitación y adopción de Áreas

de Integración Multimodal – AIM, reconociendo que estos ámbitos de gestión alrededor de estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad se plantean sobre sistemas de transporte que ya están operando o en función de la implementación de nuevos sistemas y/o estaciones, sin embargo, es importante el grado de certeza que se tenga con respecto a esos sistemas proyectados y la localización de las estaciones, por lo cual se determinó, que para estos casos solo se pueden delimitar AIM si el proyecto de infraestructura de transporte cuente con los estudios y diseños definitivos a los que hace referencia el artículo 12 de la Ley 1682 del 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, o, cuente con contrato de concesión suscrito, según aplique.

En línea con lo anterior y en relación con la extensión del ámbito a delimitar, en el presente Decreto reconoce que las AIM deberán responder al área de influencia directa y de proximidad de la respectiva estación o portal, para lo cual se identificó la distancia de recorrido de una persona caminando por 5 minutos, como la distancia máxima ideal relacionado con los principios del Desarrollo Orientado al Transporte – DOT.

De allí surgen las isócronas como una alternativa próxima a la realidad para el trazado de áreas de influencia ya que, incorpora la estructura urbana existente y con base en ella define las posibilidades de accesibilidad de un lugar en el espacio urbano.

La isócrona esta generada a partir de la conexión de dos puntos (origen-destino) y representa el recorrido en un tiempo fijado sobre una red determinada. En otras palabras, la isócrona representa el área que se podría cubrir en un determinado tiempo, a una velocidad específica en un determinado medio de transporte. Para lo cual, se plantea como requisito en la propuesta de delimitación de AIM, tener en cuenta una isócrona o distancia caminable de cinco (5) minutos a pie, medidos desde los accesos a las estaciones o portal, incluyéndose manzanas completas

Se considera necesario incluir manzanas completas para obtener un polígono que respete la estructura urbana consolidada y se permite la inclusión de aquellas que estén al menos en un veinte por ciento (20%) dentro de la isócrona de accesibilidad.

Por lo anterior, en el Decreto se dispone que las AIM indicadas en el Mapa n.º CU-4.4.1 “Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional” del Decreto Distrital 555 de 2021 a excepción de las AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá son indicativas y deberán concretar su delimitación dando cumplimiento a las disposiciones allí establecidas. No obstante, y teniendo en cuenta la delimitación de las AIM existentes asociadas a la Primera Línea del Metro de Bogotá, el Decreto establece que éstas se consideran como ámbitos delimitados, en virtud de lo cual les resulta aplicable en el numeral 9 del artículo 166 del Decreto Distrital 555 de 2021. No obstante, en el caso en que se requiera una precisión o re-delimitación de estos polígonos, se deberán aplicar las disposiciones del presente Decreto.

Las condiciones establecidas en el presente Decreto buscan desarrollar operativamente la figura planteada en el POT mediante el planteamiento de elementos que son vitales para la correcta delimitación y posterior ejecución de las AIM, ya que permitirán a los operadores urbanos plantear la precisión o delimitación de las AIM correctamente, a efectos de promover estos ámbitos de gestión en torno a las infraestructuras de transporte, revitalización urbana, captura de valor del suelo.

En línea con lo anterior y acorde con lo dispuesto en el artículo 319 del Decreto Distrital 555 de 2021, el Decreto reglamenta las condiciones generales para el cumplimiento de la obligación urbanística para mejorar las condiciones de infraestructura y prestación del servicio de transporte público, obligación urbanística al interior de las AIM, señalando las posibles formas de cumplimiento y contemplando la fórmula cuando se realice mediante el pago compensatorio en dinero, en tanto el citado artículo plantea una fórmula para la obtención del área a ceder en terreno, pero no la plantea para el cálculo de la compensación en dinero a pesar que la misma norma contempla esta forma de cumplimiento para cumplir con la citada obligación urbanística .

La fórmula que se propone es la siguiente:

$$\text{OITP} = (\text{AT} * \text{Fcu}) * \text{Vref} * 0,3$$

Donde:

**OITP:** Valor pago compensatorio en dinero en pesos (COP)

**AT:** Área del terreno en m2 de suelo

**Vref:** Valor de referencia del AT el proyecto al que corresponde la obligación, definido de manera general por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, del año en el que se realice el pago de la correspondiente compensación.

**Fcu:** Porcentaje para el cálculo de la obligación en suelo, de acuerdo con el rango de índice de construcción efectivo (**Ice**) en suelo según la tabla incluida en el artículo 319 del Decreto 555 de 2021.

Para lo anterior se tuvo en cuenta la fórmula de la obligación en pago en dinero de espacio público de que trata el artículo 318 del POT. Lo anterior dado que el parágrafo 4 del artículo ibidem señala que en las AIM no se cumple con esa obligación de pago en dinero de espacio público y se sustituye por la OITP. En ese sentido, para no generar formulas adicionales o diferentes que generen alguna distorsión en el mercado inmobiliario y el desarrollo de proyectos al interior de las AIM se adoptó la fórmula señalada.

Así las cosas, el Decreto Distrital 558 de 2023 no reglamentó nada relacionado con las AIM a pesar que era necesario desarrollar ciertos elementos de lo planteado en el POT al respecto, los efectos de cumplir y concretar las disposiciones del POT y sobre todo promover la delimitación de los PRUMS sobre piezas de territorios que puedan ser efectivamente gestionados a través de estos instrumentos. Por lo anterior, se observó desde la Secretaría Distrital de Planeación, la necesidad que la presente reglamentación establezca las condiciones ya señaladas para que los operadores urbanos competentes e interesados propongan la delimitación de dichos ámbitos de gestión.

#### ➤ **Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible.**

El Decreto Distrital 555 de 2021 estableció de forma incompleta algunas condiciones específicas, y contenidos para la delimitación de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS). Por ello el Decreto Distrital 558 de 2023 en su artículo 5, establece condiciones para la delimitación de PRUMS, dentro de las mismas, señaló entre otras, que la propuesta de delimitación

debía contener usos y el área destinada a cada uno; edificabilidad propuesta para cada uso; productos inmobiliarios propuestos; mecanismos que permitan la captura de valor y esquemas de recuperación de valor residual de concesiones en los casos que aplique y definir las fuentes de financiación de los proyectos integrales de proximidad adoptados en la(s) Unidad(es) de Planeamiento Local que se localicen al interior del ámbito del PRUMS, salvo disposición en contrario sobre la ejecución y/o financiación que defina una norma especial.

Al revisar estas condiciones exigidas en el Decreto Distrital 558 de 2023 se observó que las mismas no resultaban aplicables para delimitar un PRUMS. A manera de ejemplo, contemplar como una posible fuente de financiación el valor residual de concesiones, cuando dichos recursos operan respecto de las vías nacionales concesionadas y esos recursos hacen parte de la Nación, generaba confusiones o imposibilidades para la propuesta de delimitación de PRUMS. Igualmente, se encontró que los aprovechamientos urbanísticos asociados a un PRUMS con el consecuente cumplimiento de obligaciones urbanísticas asociadas al instrumento y al proyecto específico, en el marco de un modelo financiero, no podrían aportar recursos para financiar proyectos integrales de proximidad adoptados en la(s) Unidad(es) de Planeamiento Local.

Igualmente, al disponer que la propuesta de delimitación debía contener usos y el área destinada a cada uno; edificabilidad propuesta para cada uso; productos inmobiliarios propuestos, esto implicaba exigir un nivel de información y maduración del proyecto que, al momento de presentar la propuesta de delimitación, no era posible a los operadores urbanos contar con dicha información.

Así las cosas, se identificó la necesidad de revisar lo dispuesto en este decreto y precisar las condiciones diferenciadas de los PRUMS, atendiendo a la naturaleza del instrumento y dependiendo si están o no al interior de un AIM.

Por otra parte, es importante señalar que el artículo 164 determina los ámbitos sobre los cuales se puede delimitar un PRUMS. En este decreto, se desarrollan criterios para dejar claridad sobre su aplicabilidad así:

- **PRUMS al interior de AIM:** En los cuales el PRUMS, acorde al artículo 164 del POT, es el instrumento que habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables a los proyectos de renovación urbana que se desarrollarán en las AIM y donde el POT establece unas condiciones diferenciales en cuanto a las obligaciones urbanísticas y establece la obligación urbanística para mejorar las condiciones de infraestructura y prestación de servicio de transporte público - OITP, tal como se señaló anteriormente.
- **PRUMS por fuera de AIM:** Aplicable a predios públicos que por uso, destino o afectación fueron adquiridos para la operación de los sistemas de transporte, los predios que se localicen únicamente en frente de corredores de alta capacidad de transporte público y predios remanentes de las obras de infraestructura pública asociados a los sistemas de transporte e infraestructuras de soporte a la red de transporte público de pasajeros.

Acorde a lo anterior, este Decreto realiza una interpretación sistemática del POT en cuanto a la competencia para la delimitación de los PRUMS, dependiendo de la propiedad y destinación del suelo, aclarando su aplicación de la siguiente forma:

- En los predios de propiedad pública que por su uso, destino o afectación fueron adquiridos para la operación del sistema de transporte, podrán ser delimitados por medio de acto administrativo del respectivo operador urbano designado, acorde a lo dispuesto en el parágrafo del artículo 164 del Decreto Distrital 555 de 2021.
- En los predios públicos que no cumplan lo dispuesto en el numeral anterior y predios privados que se encuentren o no en el ámbito de la AIM, la propuesta de delimitación será presentada por el operador urbano ante la Secretaría Distrital de Planeación y adoptada mediante Decreto expedido por el Alcalde(sa) Mayor de Bogotá D.C.

Este Decreto, en consonancia con lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial, busca que los PRUMS como instrumentos que habilitan una norma específica sobre unos predios específicos, sean flexibles, para lo cual, se establecen condiciones que, acorde a lo exigido en el POT y siempre buscando la concreción del Modelo de Ocupación del Territorio, se dinamice su propuesta de delimitación por parte de los operadores urbanos. Contribuyendo así también a la reactivación económica de la ciudad y revitalizando las áreas alrededor de la infraestructura de transporte, a través de la concentración de usos del suelo, comercio, servicios; y mayores densidades habitacionales soportadas en una nueva oferta de espacio público.

No obstante, teniendo en cuenta lo anterior, y buscando desarrollar y reglamentar el instrumento para dar mejor soporte urbano en relación con las franjas de circulación peatonal en zonas donde se prevé un alto flujo de peatones, se incorporan condiciones específicas en cuanto a la forma de cumplimiento de la obligación urbanística para espacio público, la cual será aplicable a los proyectos con frente a los ejes identificados por el operador en donde, siguiendo las disposiciones aplicables del POT, se deberá concretar la cesión en suelo (CSs) en sitio, inclusive cuando el área resultante sea menor a 400 m<sup>2</sup>.

En síntesis, identificada la situación existente en cada uno de los instrumentos señalados en este Decreto, se tiene que la reglamentación que se realiza detalla en el Capítulo II los requisitos para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas (AE), que deben incluir un documento técnico de soporte que asegure el cumplimiento de las directrices urbanísticas, la integración de un modelo socioeconómico y la realización de un Estudio de Análisis Estratégico.

Por otro lado, el Capítulo III regula las condiciones para la delimitación y adopción de las Áreas de Integración Multimodal (AIM), mientras que el Capítulo IV se enfoca en los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS), de manera que, este último capítulo establece los criterios para la delimitación de los PRUMS, tanto dentro como fuera de las AIM, especificando las condiciones de los predios involucrados y las disposiciones administrativas para su ejecución. En particular, se establece que los PRUMS deben estar alineados con los proyectos de transporte existentes y futuros, garantizando su articulación con las estrategias de movilidad sostenible y los planes de renovación urbana.

En conclusión, este Decreto precisa los procedimientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de actuaciones urbanas integrales asegurando que estos proyectos se alineen con los principios del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y con los planes de desarrollo distrital, garantizando una planificación y ejecución urbanística sostenible, socialmente inclusiva y participativa.

## ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Decreto tiene como finalidad establecer los requisitos y orientar el proceso de formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS y las Áreas de Integración Multimodal - AIM. Esto se aplicará tanto a los Operadores Urbanos Públicos como a los participantes de iniciativas privadas, con el propósito de concretar el Modelo de Ocupación Territorial definido en el Decreto 555 de 2021, de manera que, el cumplimiento de los requisitos y parámetros establecidos contribuirá a la adecuada ejecución de los proyectos derivados de dichos instrumentos de planificación.

## MARCO JURÍDICO

### 1. Normas que otorgan competencia para la expedición del proyecto normativo

Los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, prevén que es atribución del Alcalde Mayor hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito; así como ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.

En este sentido, los numerales 1°, 3° y 4° del artículo 3° ibidem, establecen como fines de la función pública del ordenamiento del territorio, entre otros, los de: "*1. 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 (...)*"; "*3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural* 4. *Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales*".

Así, el artículo 8 de la Ley 388 de 1997, dispone que el ordenamiento del territorio se constituye en una función pública que se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, esto es, las decisiones administrativas relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

El artículo 6 del Decreto Distrital No. 555 de 2021 establece que el modelo de ocupación del territorio en Bogotá será multiescalar, lo cual implica que las escalas regional, distrital y local bajo las cuales se concibe el ordenamiento del territorio distrital deben estar articuladas entre sí, y respetar el paisaje y la estructura ecológica que sirve de soporte al patrimonio cultural e inmaterial. Igualmente, contempla, como uno de los componentes del Modelo de Ordenamiento Territorial las siguientes estructuras territoriales: Ecológica Principal, Integradora de Patrimonios, Funcional y del Cuidado, Socioeconómica, y Creativa y de Innovación.

De manera que, el artículo 163 del citado Decreto define los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS, como aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte dentro de las cuales se encuentra la infraestructura vial y de transporte del Distrito, con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas

y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. En el desarrollo de estos proyectos se debe aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.

Siendo así, el artículo 164 ibidem dispone que la delimitación de los PRUMS es el instrumento adoptado mediante decreto que delimita el ámbito del proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible y habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables a los proyectos de renovación urbana que se desarrollarán en las AIM y demás componentes de la estructura funcional y del cuidado según lo establecido en el capítulo de normas comunes de la Estructura Funcional y del Cuidado.

El artículo 485 del Decreto 555 de 2021 prevé que los instrumentos de planeación “[T]ienen por objeto desarrollar las estrategias, políticas y decisiones del Plan de Ordenamiento Territorial para cumplir las finalidades de orientación y reglamentación del uso, ocupación y gestión del suelo, teniendo en cuenta objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales definidos en el presente Plan. Sirven de soporte para la implementación de actuaciones urbanísticas, proyectos y obras, para determinadas áreas del territorio distrital. Su adopción involucra procesos técnicos necesarios para su debida implementación y ejecución. Incluirán, cuando por su naturaleza se requiera, mecanismos efectivos de distribución de cargas y beneficios, así como instrumentos y estrategias de gestión y financiación, en los casos que aplique (...)”.

Por lo cual, los artículos 478 y 491 del Decreto Distrital No. 555 de 2021 definen las Actuaciones Estratégicas como “(...) intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. Su planeación, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad. Además, las AE son un instrumento de planeación de segundo nivel en el marco del presente Plan.”

Y prevé así, el numeral 1 del artículo 479 del esta misma norma que las Actuaciones Estratégicas tienen como objetivos generales, entre otros, definir el proyecto urbanístico y socioeconómico de manera multiescalar, integral y coherente con las condiciones propias del entorno de la Actuación Estratégica, que articule los proyectos estructurantes que allí confluyen, vincular al proyecto a las diversas instancias públicas, privadas y comunitarias, y fomentar su organización y asociación para la implementación y revitalización de las Actuaciones Estratégicas, y articular los instrumentos de planificación, gestión y financiación en función de concretar el proyecto urbanístico establecido.

De manera que, el artículo 576 del Decreto Distrital 555 de 2021 faculta a la administración distrital para reglamentar el POT y expedir las normas necesarias para la debida y correcta aplicación de los instrumentos y/o procedimientos de planeación o gestión previstos.

Por consiguiente, el artículo 581 ibidem crea el esquema de convergencia interinstitucional, el cual tiene por finalidad coordinar la articulación interinstitucional, para garantizar la armonización de los programas y proyectos previstos en el POT con los planes de desarrollo distrital, con los planes de acción sectorial, con el plan operativo anual de inversiones y priorizar las inversiones del programa de ejecución del POT; así como vincular la visión estratégica de corto, mediano y largo plazo del POT con

el Programa de Ejecución de los Planes Distritales y Locales de Desarrollo y realizar el seguimiento y evaluación y las rendiciones de cuentas del Plan de Ordenamiento Territorial.

Siendo así, de acuerdo a lo citado en el artículo 582 de la norma en comento se dispuso que la coordinación de las acciones requeridas para la estructuración y ejecución de las actuaciones estratégicas, así como de los programas, proyectos y estrategias de intervención previstos en el POT, corresponderá a los Operadores Urbanos y/o gerencias de carácter público o mixtas que cree la administración distrital o que sean asignadas a entidades o secretarías del nivel central o descentralizado del Distrito.

Finalmente, el Acuerdo 927 de 2024 *“Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”* en su artículo 314, dispuso que para orientar y dinamizar la formulación y adopción de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS en la ciudad, la Secretaría Distrital de Planeación adoptará los lineamientos para la delimitación de dichos proyectos por parte de los operadores urbanos correspondientes.

## **2. Régimen jurídico aplicable**

### **2.1. Constitución Política de Colombia**

Los artículos 1 y 287 de la Constitución Política señalan que las entidades territoriales “gozan de autonomía para la gestión de sus intereses y dentro de los límites de la Constitución y la ley”, en tal virtud, como parte del núcleo esencial de la autonomía ejercen las competencias que les corresponden y administran los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Así mismo, el artículo 2 ibidem señala que “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

Por consiguiente, el artículo 209 superior consagra que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Finalmente, según lo determinado por el artículo 311 ídem le corresponde a los municipios y distritos, ordenar el desarrollo de su territorio, así como prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

## **2.2 Leyes y Decretos del Orden Nacional:**

Conforme a lo señalado en los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, es atribución del Alcalde Mayor hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito; así como ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.

De manera que, de acuerdo a lo establecido el numeral 6 ibidem, es atribución del Alcalde Mayor distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas.

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 2° de la Ley 388 de 1997 *“Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones”*, el ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: *“1. La función social y ecológica de la propiedad; 2. La prevalencia del interés general sobre el particular, y 3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios”*.

Siendo así, los numerales 1°, 3° y 4° del artículo 3° de la Ley ibidem, establecen como fines de la función pública del ordenamiento del territorio, entre otros, los de: *“1. 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 (...); “3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural 4. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales”*.

En este sentido, el artículo 8 de la Ley 388 de 1997, señala que el ordenamiento del territorio se constituye en una función pública que se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, esto es, las decisiones administrativas relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

Finalmente, el artículo 182 de la Ley 2294 de 2023 *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”*, establece posibilidades de gestión de proyectos inmobiliarios y de explotación de actividades operacionales para los Entes Gestores de los Sistemas de Transporte Público, quienes dentro del marco de los proyectos cofinanciados por el Gobierno nacional *“podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada (múltiples) fuentes de ingresos”*.

## **2.3 Acuerdos Distritales**

El Acuerdo 927 de 2024 *“Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”* en su artículo 314, dispuso que para orientar y dinamizar la formulación y adopción de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS en la ciudad, la Secretaría Distrital de Planeación

adoptará los lineamientos para la delimitación de dichos proyectos por parte de los operadores urbanos correspondientes.

## **2.4 Decretos Distritales**

Mediante el Decreto Distrital No. 555 de 2021 fue adoptada la Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

El artículo 5 ibidem determina que los principios rectores del POT y sus estrategias buscan concretar siete objetivos de largo plazo a través de las estructuras territoriales, los proyectos estructurantes y las Actuaciones Estratégicas que determinan el Modelo de Ocupación del Territorio.

Por su parte, el artículo 6 del mencionado Decreto Distrital No. 555 de 2021 establece que el modelo de ocupación del territorio en Bogotá será multiescalar, lo cual implica que las escalas regional, distrital y local bajo las cuales se concibe el ordenamiento del territorio distrital deben estar articuladas entre sí, y respetar el paisaje y la estructura ecológica que sirve de soporte al patrimonio cultural e inmaterial. Igualmente, contempla, como uno de los componentes del Modelo de Ordenamiento Territorial las siguientes estructuras territoriales: Ecológica Principal, Integradora de Patrimonios, Funcional y del Cuidado, Socioeconómica, y Creativa y de Innovación.

Así mismo, el mismo artículo establece que a estos proyectos aplica la norma urbanística del tratamiento de renovación urbana y del área de actividad estructurante receptora de actividades económicas cuyos potenciales y aprovechamientos podrán ser concretados una vez se defina el ámbito del instrumento en el acto administrativo que expida la Administración Distrital que adopta la delimitación del proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible, los cuales podrán ser desarrollados sin que sea necesaria la adopción de actuaciones estratégicas, planes parciales y ningún otro instrumento de planeación.

Siendo así, las AIM constituyen una de las acciones que contribuyen en el cumplimiento de la descarbonización de la movilidad, al desarrollarse en *“la organización de Áreas de Integración Multimodal -AIM- en las áreas de intercambio modal más importantes de la ciudad, con mayor calidad de uso peatonal, mayor capacidad de cicloparqueaderos, parqueaderos disuasorios que promuevan el transporte sostenible, manzanas del cuidado estratégicamente localizadas ahí para facilitar su uso por las personas cuidadoras en sus complejos recorridos cotidianos por la ciudad, en entornos donde además, se promueve la localización de viviendas VIS y VIP, grandes nodos de equipamientos y de actividades económicas generadoras de empleo formal”*, conforme lo dispone el artículo 103.

Que el artículo 157 ibidem señala que la red de transporte público urbano de pasajeros soporta las dinámicas funcionales del área urbana y de conexión rural y regional, y se constituye en un componente ordenador del territorio que contribuye a la definición de normas urbanísticas en materia de usos, aprovechamientos y condiciones para la localización de actividades urbanas. Igualmente, la citada norma establece los componentes de la red, dentro de los cuales se encuentran las AIM.

Por consiguiente, la citada norma adicionalmente dispone en su parágrafo 1 que los inmuebles que conforman la infraestructura de transporte público podrán de acuerdo con sus particularidades servir igualmente como elementos integradores con el espacio público. Sin embargo, primará su

caracterización como elementos de la infraestructura de transporte para efectos de su uso y de los instrumentos y procedimientos aplicables para su desarrollo. Así mismo, el parágrafo 2 de la norma ídem establece, adicionalmente, que *“los predios remanentes que colindan de forma inmediata con la infraestructura de transporte y, en general, los inmuebles destinados por naturaleza, uso o afectación al sistema de transporte público de pasajeros son catalogados como infraestructura de transporte de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013 o la que la modifique adicione o sustituya. Para su desarrollo urbanístico podrán aplicar las normas definidas para predios remanentes por obra pública establecidas en el POT”*.

Que de acuerdo con el artículo 161 del mencionado Decreto Distrital 555 de 2021, la Infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros en la ciudad se encuentra conformada, entre otros elementos, por los Complejos de Integración Modal – CIM- y por las Áreas de Integración Multimodal – AIM –; los primeros son *“(…) infraestructuras de transporte que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito y la región (...); y las segundas “(…) ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.”*

En este sentido, el parágrafo 2 del artículo Ibidem establece, así mismo, que *“(…) la localización de los CIM y los ámbitos de las AIM, incluidos en el Mapa n.º CU-4.4.1 “Red del sistema de transporte” del presente plan son indicativas. [y que] La Administración Distrital podrá precisar, complementar o definir nuevas AIM alrededor de las estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad de la red de transporte público”*.

Que el artículo 163 del POT define los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS, como *“aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte dentro de las cuales se encuentra la infraestructura vial y de transporte del Distrito, con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. En el desarrollo de estos proyectos se debe aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.”*.

Así mismo, el citado artículo establece que a estos proyectos aplica la norma urbanística del tratamiento de renovación urbana y del área de actividad estructurante receptora de actividades económicas cuyos potenciales y aprovechamientos podrán ser concretados una vez se defina el ámbito del instrumento en el acto administrativo que expida la Administración Distrital que adopta la delimitación del proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible, los cuales podrán ser desarrollados sin que sea necesaria la adopción de actuaciones estratégicas, planes parciales y ningún otro instrumento de planeación.

Que el artículo 164 ibidem establece que la delimitación de los PRUMS es el instrumento adoptado mediante decreto que delimita el ámbito del proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible y habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables a los proyectos de renovación urbana

que se desarrollarán en las AIM y demás componentes de la estructura funcional y del cuidado según lo establecido en el capítulo de normas comunes de la Estructura Funcional y del Cuidado.

De manera que, el referido artículo 164 establece que la delimitación del ámbito de los PRUMS será adoptada mediante decreto el cual habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables que se desarrollarán en las AIM y demás componentes de la estructura funcional y del cuidado según lo establecido en el capítulo de normas comunes de la Estructura Funcional y del Cuidado. Así mismo, la norma en comento señala que la delimitación será optativa cuando el ámbito del proyecto sea conformado por predios públicos que por uso, destino o afectación fueron adquiridos para la operación y en los cuales operan los sistemas de transporte. La delimitación del ámbito de las actuaciones urbanísticas que se desarrollen y a las que serán aplicables las normas del proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible, será definida por el ente gestor, operador o la ERU.

Así mismo, el referido artículo establece que el decreto de adopción de la delimitación definirá el modelo de gestión y financiación del proyecto, el operador urbano y las entidades vinculadas a su ejecución de acuerdo con las normas del Plan de Ordenamiento Territorial. En estos proyectos se podrán utilizar 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.

En coherencia con lo anterior, el artículo 319 del Decreto Distrital 555 de 2021 contempló para las Áreas de Integración Multimodal donde se concreten mayores beneficios urbanísticos y siempre que el proyecto se desarrolle en conjunto con Operadores Urbanos Públicos la obligación urbanística para mejorar las condiciones de infraestructura y prestación del servicio de transporte público. Esta misma disposición señaló que esta obligación podrá cumplirse en suelo en sitio en el proyecto, en área construida equivalente en el proyecto o mediante el pago compensatorio en dinero bajo las condiciones que defina el operador urbano público. En caso de pago en dinero, se efectuará a un fondo cuenta o al mecanismo que se defina para tal fin y será administrado por el Operador Urbano Público correspondiente.

Por otro lado, el artículo 485 del decreto ídem dispone que los instrumentos de planeación “[T]ienen por objeto desarrollar las estrategias, políticas y decisiones del Plan de Ordenamiento Territorial para cumplir las finalidades de orientación y reglamentación del uso, ocupación y gestión del suelo, teniendo en cuenta objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales definidos en el presente Plan. Sirven de soporte para la implementación de actuaciones urbanísticas, proyectos y obras, para determinadas áreas del territorio distrital. Su adopción involucra procesos técnicos necesarios para su debida implementación y ejecución. Incluirán, cuando por su naturaleza se requiera, mecanismos efectivos de distribución de cargas y beneficios, así como instrumentos y estrategias de gestión y financiación, en los casos que aplique (...)”.

Que el literal c del numeral 1 del referido artículo 485 del Decreto 555 de 2021 relaciona a las Actuaciones Estratégicas como uno de los instrumentos de planeación que concretan el modelo de ocupación territorial en el largo plazo, la programación de la inversión, los requerimientos de soportes territoriales y vivienda social.

Por otra parte, los artículos 478 y 491 del Decreto Distrital No. 555 de 2021 definen las Actuaciones Estratégicas como “(...) intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde

confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. Su planeación, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad. Además, las AE son un instrumento de planeación de segundo nivel en el marco del presente Plan.”

En este sentido, las Actuaciones Estratégicas contribuyen en el cumplimiento de seis de los siete objetivos del ordenamiento territorial establecidos en el artículo 5 del Decreto Distrital No. 555 de 2021, así: **i)** Proteger la estructura ecológica principal; **ii)** incrementar la capacidad de resiliencia del territorio frente a la ocurrencia de desastres derivados de la variabilidad y del cambio climático; **iii)** mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales; **iv)** revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad; **v)** promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos y **vi)** reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.

Por lo cual, en virtud de lo dispuesto en los artículos 478 y 491 ídem las Actuaciones Estratégicas son intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial; y en consecuencia, la planeación, la gestión y el seguimiento de las actuaciones estratégicas debe garantizar condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, del sector privado y de la comunidad.

Siendo así, el numeral 1 del artículo 479 del Decreto Distrital No. 555 de 2021 prevé que las Actuaciones Estratégicas tienen como objetivos generales, entre otros, definir el proyecto urbanístico y socioeconómico de manera multiescalar, integral y coherente con las condiciones propias del entorno de la Actuación Estratégica, que articule los proyectos estructurantes que allí confluyen, vincular al proyecto a las diversas instancias públicas, privadas y comunitarias, y fomentar su organización y asociación para la implementación y revitalización de las Actuaciones Estratégicas, y articular los instrumentos de planificación, gestión y financiación en función de concretar el proyecto urbanístico establecido.

De manera que, el artículo en comento en el numeral 2 establece como lineamientos específicos de las Actuaciones Estratégicas definir las zonas que requieran una reconfiguración de la estructura urbana, incluyendo, de ser el caso, sustituciones de espacio público; precisar, cuando así se requiera, las condiciones para la localización de usos al interior de su ámbito de planificación, según el área de actividad que aplique y establecer las condiciones para que los predios que hacen parte de su ámbito de actuación puedan desarrollar mayores edificabilidades sin la necesidad de adoptar Plan Parcial, entre otras.

Que el artículo 483 ídem, regula las condiciones para la formulación y las etapas que se deben surtir para la adopción de las actuaciones estratégicas. Y, el artículo 576 del Decreto Distrital 555 de 2021 faculta a la administración distrital para reglamentar el POT y expedir las normas necesarias para la debida y correcta aplicación de los instrumentos y/o procedimientos de planeación o gestión previstos.

Que a su turno el artículo 581 crea el esquema de convergencia interinstitucional, con la finalidad de coordinar la articulación interinstitucional, para garantizar la armonización de los programas y

<p>proyectos previstos en el POT con los planes de desarrollo distrital, con los planes de acción sectorial, con el plan operativo anual de inversiones y priorizar las inversiones del programa de ejecución del POT. Adicionalmente, vincular la visión estratégica de corto, mediano y largo plazo del POT con el Programa de Ejecución de los Planes Distritales y Locales de Desarrollo y realizar el seguimiento y evaluación y las rendiciones de cuentas del Plan de Ordenamiento Territorial.</p> <p>Por consiguiente, el artículo 582 de la norma en comento dispuso que la coordinación de las acciones requeridas para la estructuración y ejecución de las actuaciones estratégicas, así como de los programas, proyectos y estrategias de intervención previstos en el POT, corresponderá a los Operadores Urbanos y/o gerencias de carácter público o mixtas que cree la administración distrital o que sean asignadas a entidades o secretarías del nivel central o descentralizado del Distrito.</p>
<p><b>RECURSOS DE FINANCIACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO NORMATIVO</b></p>
<p>No requiere de financiación para su implementación, toda vez que, se trata de la precisión de los requisitos para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible y las Áreas de Integración Multimodal - AIM</p>
<p><b>IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DISTRITAL</b></p>
<p>Las actividades asociadas a la ejecución y desarrollo del presente Decreto no generan impactos ambientales y/o culturales.</p>

ANEXOS	
<p>Certificación de publicación en el portal LegalBog (<i>si no requiere de publicación por favor enuncie la excepción prevista en la normatividad distrital (Decreto Distrital de Gobernanza Regulatoria, artículo 10°).</i>)</p>	<p>Se adjunta certificación de Publicación</p>
<p>Matriz de observaciones y respuestas a los proyectos. (<i>Decreto Distrital de Gobernanza Regulatoria, artículo 12°.</i>)</p>	<p>Se adjunta matriz de observaciones y respuestas.</p>
<p>Si se está adoptando un nuevo trámite o la modificación del mismo, requiere la coordinación con la Dirección del Sistema Distrital de Servicio a la Ciudadanía de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor para el trámite del Artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012.</p>	<p>N/A</p>
<p>Otro (<i>Documentos técnicos/científicos o informes que sirven de sustento para la expedición de la regulación</i>)</p>	<p>- Anexo 1. Documento - Guía para la elaboración del Modelo de Gestión, Financiación y Gobernanza de las AE y sus documentos anexos.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anexo 2. Documento - Guía para la elaboración del Modelo de Gestión y Financiación de los PRUMS y sus documentos anexos</li> <li>- Anexo 3. Tabla anexa - Guía para la elaboración del Modelo de Gestión y Financiación de los PRUMS</li> </ul>
<p>CD que contiene el proyecto normativo en formato Word</p>	<p>Se adjunta CD con el proyecto normativo en formato word y los anexos.</p>

**ÚRSULA ABLANQUE MEJÍA**  
**Secretaria Distrital de Planeación**

**DEISI LORENA PARDO**  
**Subsecretaría Jurídica**

Aprobó:  Natalia Silva – Subsecretaria de Planeación Territorial  
Revisión Técnica:  Mónica Ocampo Villegas - Directora de Planeamiento Local  
Revisión Jurídica: Giovanni Perdomo Sanabria- Director de Análisis y Conceptos Jurídicos  
Sergio Herrera Díaz - Abogado Contratista Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos  
Edwin Emir Garzón Garzón - Abogado Contratista Subsecretaría de Planeación Territorial  
Andrea Niño González - Contratista Subsecretaría Jurídica  
Proyectó: Luis Enrique Cortés - Abogado Contratista Dirección de Planeamiento Local  
Andrea Carolina Betancourt - Contratista Dirección de Planeamiento Local