

PROCESO DE MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL POT



**PARTIDO
Verde**

H.C. ANTONIO SANGUINO PAEZ.



HIPÓTESIS

La ciudad ha invertido recursos importantes en el proceso de modificación excepcional del POT, estos han sido destinados para soportar el componente técnico de dicha modificación. No obstante, es precisamente en este aspecto en donde el proceso presenta sus principales falencias, lo que cuestiona la eficiencia y efectividad de dichas inversiones.



A. Recursos Invertidos por la Ciudad .

La Secretaria Distrital de Planeación ha invertido desde septiembre de 2008 hasta marzo de 2011 la suma de \$2.693.225.699 millones de pesos que corresponden a la contratación de estudios y consultorías para la modificación del POT.

Adicionalmente, se ha apoyado al Consejo Territorial de Planeación con contrataciones por valor de \$582.043.418. Esto quiere decir que en total la Secretaria ha invertido la suma de \$3.275.269.117.

Sumado a esto la Secretaria Distrital de Ambiente ha invertido \$709.635.334 en estudios y consultorías con el mismo propósito.

En total la ciudad ha invertido en el desarrollo del componente técnico para la modificación del POT: **\$3.984.904.451.**



B. Proceso de concertación SDP y la CAR.

Según lo dispuesto en la Ley 388 de 1997 (Ley Desarrollo Territorial), la revisión o modificación del POT debe cumplir con el mismo procedimiento previsto para su aprobación (Art28). Dentro de este se contempla una etapa de concertación y consulta (Art 24), en la cual el alcalde a través de las oficinas de planeación debe someterlo a consideración de la Corporación Autónoma Regional.

De acuerdo a lo establecido en el decreto 4002 de 2004, existen 2 figuras de modificación del POT: a) Revisión del POT y b) la Modificación excepcional de las normas urbanísticas en el POT. La diferencia radica en que mientras en la primera se pueden “revisar y ajustar los contenidos de largo, mediano o corto plazo de los Planes de Ordenamiento Territorial” (Art 5), en la segunda, sólo se puede modificar “alguna o algunas de las normas urbanísticas de carácter estructural o general del Plan de Ordenamiento Territorial, que tengan por objeto asegurar la consecución de los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo definidas en los componentes General y Urbano del Plan de Ordenamiento Territorial” (Art 6).



B. Proceso de concertación SDP y la CAR.

En razón de ello la SDP radicó ante la CAR el 11 de junio de 2010 la propuesta de modificación excepcional, esta ha sido rechazada por la autoridad ambiental hasta que no se tenga claridad sobre los siguientes aspectos:

- a) El alcance de la modificación, la CAR asegura que la propuesta de modificación propuesta por el Distrito parte de revisar los objetivos y estrategias del POT, aspecto que supera los alcances de la revisión excepcional. No se puede utilizar el pretexto de la excepcionalidad para hacer una modificación general o sustancial, como corresponde a la revisión ordinaria.
- b) Señalar de manera explícita y ordenada los motivos debidamente sustentados de la modificación excepcional propuesta y las referencias explícitas a los estudios y soportes técnicos de cada uno de ellos, particularmente aquellos que conciernen al medio ambiente.



B. Proceso de concertación SDP y la CAR.

- c) Señalar la relación y justificar la coherencia entre esos motivos y cada una de las normas particularmente identificadas que van a ser modificadas.
- d) Indicar de qué manera la modificación contribuye a asegurar la consecución de los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo definidas en los componentes general y urbano del Plan de Ordenamiento Territorial.
- e) En conclusión la CAR manifiesta que no existe claridad sobre los motivos debidamente sustentados y los estudios de soporte.



B. Proceso de concertación SDP y la CAR.

En razón de ello, en carta dirigida por la CAR a la SDP, el 2 de febrero de 2011, se manifiesta: *“consideramos que existen estructuralmente problemas en la formulación de la modificación excepcional que impiden desarrollar con solvencia técnica y en ajuste a la ley el proceso de evaluación y concertación de los asuntos ambientales, hasta tanto no se allegue la debida justificación técnica de cada una de las normas urbanísticas que se modifican, derogan o introducen, correlacionada con la evaluación integral del POT vigente”*.

El proceso de revisión se ha caracterizado por la solicitud continua de soportes técnicos y la claridad sobre la relación entre motivaciones y modificaciones propuestas



B. Proceso de concertación SDP y la CAR.

Desde el Acta No 2 (13 de Octubre 2010), reunión adelantada por estas dos entidades, se explicitan las siguientes observaciones:

a) El documento de justificación aborda elementos generales, pero no define con precisión los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo, de los componentes general urbano y rural, que no han podido ser alcanzados y las normas que se van a modificar, ajustar o introducir, para asegurar su concreción en el largo y mediano plazo.

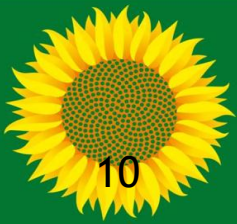
b) No existe un soporte técnico adecuado que demuestren los motivos que dan lugar a la modificación, si esto no es suficiente la modificación no se puede realizar. Debe existir un documento de evaluación y seguimiento que mida el grado de ejecución del POT , para saber que aspectos deban ajustarse *“el requisito de fondo para adelantar este tipo de modificaciones, es que la propuesta se encuentre sustentada en estudios y soportes técnicos que den cuenta efectiva de la necesidad y motivos que la originan”*. 12/04/2011

B. Proceso de concertación SDP y la CAR.

Ante estas dificultades el Distrito se comprometió a presentar los indicadores y evaluación del POT en la siguiente reunión (Acta No 3. 19 de octubre 2010), sin embargo:

- a) La información de análisis del área urbana es sólida, pero no se tuvieron en cuenta las áreas rurales. No se presentaron indicadores sobre los temas ambientales y su relación con los objetivos y estrategias planteados por el POT vigente como son la EEP, el espacio público, el recurso hídrico, entre otros.

En el Acta No 4(22 de octubre de 2010) y No 5 (26 de Octubre de 2010), se plantea nuevamente la necesidad de que la SDP adjunte los soportes técnicos que sustentan los motivos de modificación del POT. Es importante resaltar que en esta última reunión la SDP y la CAR establecen acuerdos alrededor de los objetivos, las políticas, el modelo y la estrategia para el ordenamiento territorial introduciéndole modificaciones no sustanciales en su mayoría semántica, en la que se precisan los lineamientos para cada política, incorporando algunas más.



PARTIDO
Verde

En la última reunión de 10 de diciembre de 2010, el subdirector de la CAR (Dr. Sergio Piñeros) manifestó el malestar de esta entidad porque la SDP no ha entregado la versión 2 del POT, *“es necesario que se haga entrega completa de los siguientes documentos: articulado donde se haga explícito cuales artículos del POT vigente se modifican, se derogan o adicionan, documento soporte, la memoria justificativa y evaluación del POT vigente”*, de igual manera recalca, que los documentos sobre la EED no reflejan los acuerdos a los que se ha llegado, no se hicieron cambios a la memoria justificativa, ni al documento de la evaluación del POT. *“Por las razones arriba expuestas no se programarán nuevas mesas de concertación, hasta tanto el Distrito no radique los documentos de la versión 2 de la propuesta de modificación de normas urbanísticas del POT Bogotá.”*



PARTIDO
Verde

En conclusión, preocupa que pasados 3 meses la CAR manifieste nuevamente, en la carta remitida a la SDP, su preocupación por la ausencia de motivos debidamente sustentados y de los estudios de soporte, solicitudes que como ya se mencionó están incluidas en el acta No 2 del octubre de 2010.



C. ¿Qué propone en términos de sostenibilidad ambiental?

El proyecto POT avanza en la consolidación de la Estructura Ecológica Principal (EEP) y su conectividad con los espacios públicos y verdes dentro del perímetro urbano, a través de la denominada Estructura Ambiental Complementaria (EAC).

A su vez, busca que estas dos categorías sean las que se integren a un mayor escenario denominado Estructura Ecológica Regional, en términos de la ciudad región.



PARTIDO
Verde

Sin embargo, existen algunas falencias que impedirían conectar de manera diferente a la ciudad con la región, manteniendo de manera simultánea la autonomía territorial y la naturaleza propia de cada espacio.

a. Pactos de borde, art. 29. La no definición clara del perímetro urbano y un área de transición a la zona rural y viceversa, permiten la extensión de la mancha urbana sobre la sabana norte, la conurbación con los municipios de occidente y el impacto negativo en zonas de condiciones rurales y/o de protección ambiental.



PARTIDO
Verde

Propuesta: Bogotá debe incluir la figura de la **zona periurbana**, a través del denominado “Cinturón Verde”, adoptado en ciudades como Londres, que permite generar la transición entre la zona urbana y la rural, evitando la expansión urbana y recuperando zonas altamente degradadas, mejorando aquellas que han sido levemente intervenidas y protegiendo las que no tienen intervenciones de alto impacto.

Además, la zona periurbana puede permitir la conexión ecológica entre los llamados “corredores ecológicos”, generar oportunidades de empleo y/o fortalecimiento de las comunidades que habitan en dichas zonas de borde y buscar fuentes de financiamiento en los fondos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL).



PARTIDO
Verde

b. Ordenamiento del subsuelo: Si bien el proyecto POT avanza en estrategias y lineamientos para la regularización de la extracción minera, no va más allá del ordenamiento del subsuelo en términos de permitir su aprovechamiento o preservación según sea el caso.

Por ejemplo, la preservación de aguas subterráneas a manera de reserva en caso de emergencias o desastres; el manejo de los pocos humedales, debido a que deben tener una fuente permanente de agua para su existencia; la valoración de los suelos en las zonas de preservación ambiental, que han sido enriquecidas por los bosques que las cubren.



PARTIDO
Verde

c. Visión de ciudad: La visión de ciudad es todavía confusa. Si se quiere una ciudad verde que ofrezca servicios y bienes con un menor impacto ambiental, integrada a una región sin extraer de ella los recursos para sostenerse, y que a la vez le devuelva parte de la deuda socioambiental que tiene, debe reflejarse en los objetivos iniciales.

d. Recursos para la renovación urbana: El POT carece de una estrategia que permita el abastecimiento de nuevos recursos para su renovación. Si planteamos que las fuentes derivadas de la minería no son suficientes, ¿seguiremos construyendo de la misma manera? Se propone avanzar en un plan maestro de abastecimiento de materiales, a precio justo y con nuevas tecnologías, que generen menor impacto en la ciudad y en las zonas de obtención de los recursos.



PARTIDO
Verde

e. Oportunidades económicas para todos: Si la ciudad es una ciudad de servicios, debe fortalecer el componente de servicios ambientales que ofrece el Distrito, el cual es una potencialidad en términos turísticos, de ingresos y de mejoramiento de la calidad de vida en términos globales.

f. Dificultades frente al manejo de cuencas: La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca no puede, dada su capacidad técnica y presupuestal demostrada en el manejo sobre el río Bogotá, encargarse de las cuencas al interior del perímetro urbano del Distrito Capital tal y como lo establece el decreto ley 141 de 2011 de reforma a las CAR.

D. ¿QUÉ PROPONE EN MATERIA DE HÁBITAT?

- ⊙ Integración de la oferta de vivienda a la oferta de movilidad, de espacio público y de equipamientos sociales urbanos, y de servicios públicos domiciliarios.
- ⊙ Propender por el desarrollo de condiciones idóneas de habitabilidad tanto para la vivienda como para el entorno y sus interrelaciones con el conjunto de la ciudad y el territorio.
- ⊙ Promover el acceso de los hogares a una vivienda digna y reducir la segregación socio-espacial mediante un mejoramiento de las oportunidades de acceso a la tierra urbanizada y a las viviendas



PARTIDO
Verde

- ⊙ Sin embargo, las acciones planteadas en la propuesta de modificación del POT encaminadas a desarrollar la política de hábitat, se encuentran limitadas por cuanto:
- ⊙ a. Sólo se establece la redensificación del centro de la ciudad, excluyendo la posibilidad de redensificar otras zonas.
- ⊙ b. No se proponen acciones reales para disminuir la segregación socio – espacial, integrando la construcción de vivienda de interés social con vivienda de estratos medios y altos.



PARTIDO
Verde

- ⊙ c. No se plantean nuevos mecanismos de control para el desarrollo de urbanizaciones ilegales localizadas en zonas de alto riesgo no mitigable, en zonas de protección o por fuera de los bordes la ciudad.
- ⊙ d. Aunque se propone integrar la oferta de vivienda de interés social y prioritario a la oferta de movilidad, se desarrollan proyectos en la periferia, en la cual es más costoso en términos urbanísticos y ambientales, desarrollar estructuras de transporte.



PARTIDO
Verde

- ⊙ e. A pesar de que uno de los principios estructurantes del POT es el desarrollo sostenible y ambiental, se incorporan a los límites de la ciudad proyectos de vivienda en zonas de producción agrícola, en detrimento del territorio rural, por ejemplo la *Operación Nuevo Usme*.
- ⊙ f. No quedan claras las acciones para *abarat* el costo de la vivienda de interés social, involucrando a los constructores en la exploración de nuevas técnicas de construcción o utilizando otros materiales .



PARTIDO
Verde

- g. Se continúa con el desarrollo de instrumentos para controlar la especulación del costo del suelo (v.g. la declaratoria de desarrollo prioritario), pero no se exploran instrumentos regulatorios para controlar el valor de la construcción de vivienda, especialmente en VIS y VIP.



E. QUÉ SE PROPONE EN MATERIA DE MOVILIDAD

En el tema de movilidad en POT, busca colocar en marcha un engranaje perfecto entre los posibles sistemas de transportes que pueden existir en las grandes ciudades, esto es un conjunto de infraestructuras, instalaciones, equipamientos y modos de transportes que le permitan a los ciudadanos mejor calidad de vida de los ciudadanos.

QUÉ SE PROPONE EN MATERIA DE MOVILIDAD

- a. Sin embargo, no se encuentran metas claras de seguimiento y cumplimiento de los objetivos propuestos, por ejemplo, en el caso de los kilómetros de ciclovía propuestos.
- b. No existen herramientas de enlace con los demás subsistemas que componen el POT, por ejemplo, ¿cómo se concibe el sistema de transporte con la estructura ambiental complementaria, que será impactada por la implementación de los diferentes modelos de transporte masivo?



QUÉ SE PROPONE EN MATERIA DE MOVILIDAD

- c. No existen metas claras en materia de construcción del metro y se elimina de tajo el sistema Transmilenio, sobre la base de datos hasta la fecha inciertos.
- d. En lo referente al SITP, este ha venido avanzando en términos de estructuración económica, pero no en aspectos de planificación urbana, donde se evidencien los paraderos, aparcaderos, bahías, entre otros. ¿Cuándo estaremos listos para implantarlo realmente?



PARTIDO
Verde

¡Muchas Gracias!

www.antoniosanguino.com

