

Ficha Normativa

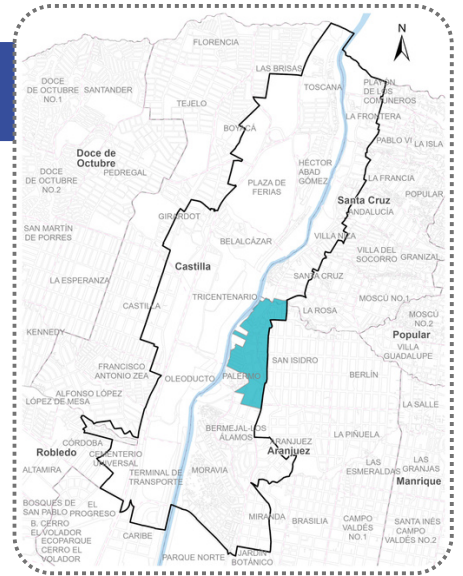
POT: Polígono Z1_REV_6 Palermo

NOTA: INFORMACIÓN SUJETA A CAMBIOS EN FUNCIÓN DEL AVANCE DEL PROCESO DE REVISIÓN Y AJUSTE DEL MEDIANO PLAZO DEL POT

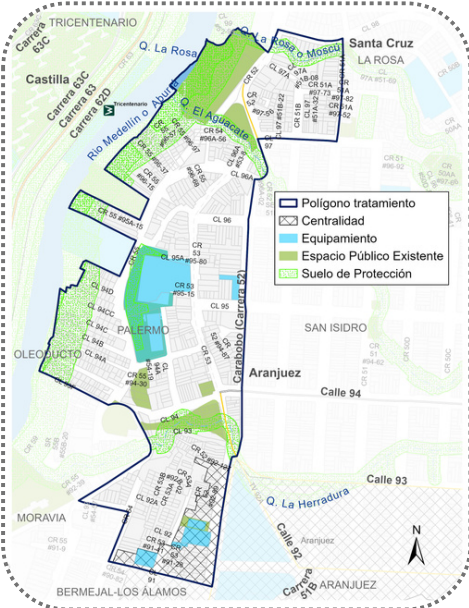
RENOVACIÓN URBANA

- Polígono de tratamiento: **Z1_REV_6**
- Modalidad de Renovación: **Revitalización**
- Área de Intervención Estratégica: **Río Norte**
- Modelo de Gestión: **Desarrollo lote a lote / Plan Parcial**

F6



• Situación Actual



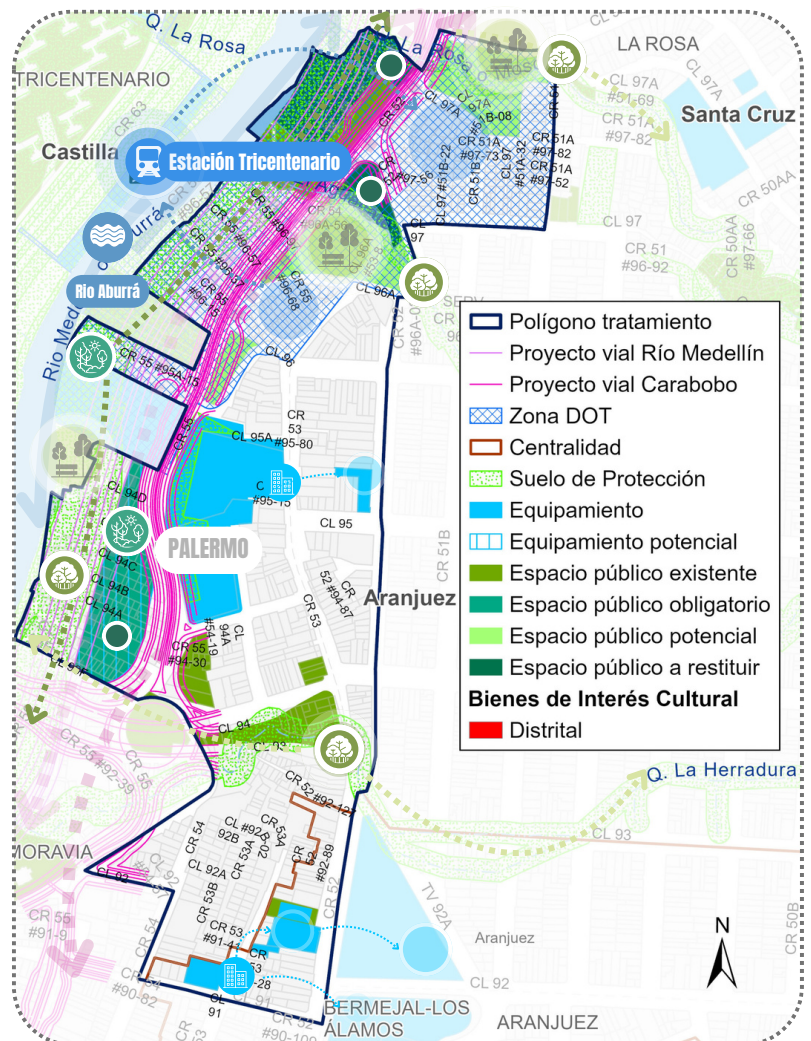
Apuestas para el Polígono

Palermo como nodo de revitalización urbana entre quebradas

Polígono localizado en el ámbito de Río Norte, entre la carrera 52 – Carabobo y la carrera 55 y entre las calles 91 y 98, comprendiendo sectores de Palermo, San Isidro y La Rosa. Se caracteriza por un tejido urbano predominantemente residencial, con actividades comerciales y de servicios y equipamientos de escala barrial. Su relación con Carabobo ofrece oportunidades para fortalecer la movilidad y la mezcla de usos, mientras que los corredores de las quebradas La Rosa/Moscu y La Aguacate constituyen elementos estratégicos para consolidar una estructura de espacio público y conectividad ambiental.



• Planteamiento Urbanístico



Promover la transformación progresiva del tejido urbano de Palermo mediante procesos de desarrollo individual e integración predial, reconociendo las condiciones morfológicas, prediales, sociales y económicas existentes y orientando el crecimiento urbano hacia adentro.

Consolidar los corredores de las quebradas La Rosa/Moscu y La Aguacate como elementos articuladores del sistema público colectivo.

Fortalecer las conexiones físicas, peatonales y ambientales entre Palermo, el corredor de Carabobo y los corredores estructurantes de Río Norte, de manera que el polígono contribuya a la articulación de la ladera nororiental con el corredor del río Medellín.

Garantizar que los procesos de revitalización reconozcan las condiciones de permanencia de los moradores, las dinámicas sociales y las actividades económicas existentes, promoviendo una transformación progresiva que mejore las condiciones de habitabilidad y productividad.

Convenciones Temáticas



Condiciones Normativas

Esta ficha contiene las condiciones normativas específicas aplicables al polígono Z1_REV_6 - Palermo, las cuales deben leerse paralela y sistemáticamente con las disposiciones generales establecidas en los artículos 498 y siguientes del Acuerdo Distrital xxx y el numeral 10.1.5.3.2 del Tomo IVC del Documento Técnico de Soporte, que desarrollan el Modelo de Gestión de la Renovación Urbana en las modalidades de Reactivación y Revitalización, incluidas las condiciones normativas aplicables a las actuaciones urbanísticas.

Sistemas Físico Espaciales



Estructura Ecológica:

Para los retiros del tramo del río Medellín y de las quebrada La Herradura, El Aguacate y La Rosa o Moscú, aplican los criterios de manejo contenidos en los artículos 26 y 42 del Acuerdo Distrital xxx ; por su parte, sobre los enlaces estructurantes de la red de conectividad ecológica aplican los criterios de manejo relacionados en el artículo 44 del citado acuerdo.



Amenaza y Riesgo:

1. En el mapa protocolizado No. 5 - Amenaza por Movimientos en Masa, el polígono presenta áreas clasificadas en amenaza alta, media y baja por movimientos en masa. Las intervenciones que se desarrollen en estas zonas deberán atender los criterios de manejo establecidos en el Artículo 54 del Acuerdo Distrital XXX. No obstante, algunos sectores clasificados en amenaza media y la totalidad de las áreas categorizadas en amenaza alta corresponden a zonas con condición de riesgo por movimientos en masa de acuerdo con el mapa No. 9 - Riesgo por Movimientos en Masa , en las cuales prevalecen los criterios de manejo definidos en el Artículo 58 del citado Acuerdo.

2. De conformidad con lo establecido en el mapa protocolizado No. 6 - Amenaza por Inundaciones, sobre el costado occidental del polígono se identifican áreas clasificadas en amenaza alta, media y baja por inundación, asociadas al río Medellín. Asimismo, en la zona norte se localiza un sector clasificado en amenaza alta por inundación, asociado a la quebrada La Rosa. Las intervenciones que se desarrollen en estas áreas deberán atender los criterios de manejo establecidos en el Artículo 55 del Acuerdo Distrital XXX. Adicionalmente, en el mapa No.10 Riesgo por Inundaciones, las zonas categorizadas en amenaza alta por inundación corresponden a zonas con condición de riesgo, por lo que en ellas prevalecen los criterios de manejo definidos en el Artículo 58 del citado Acuerdo.

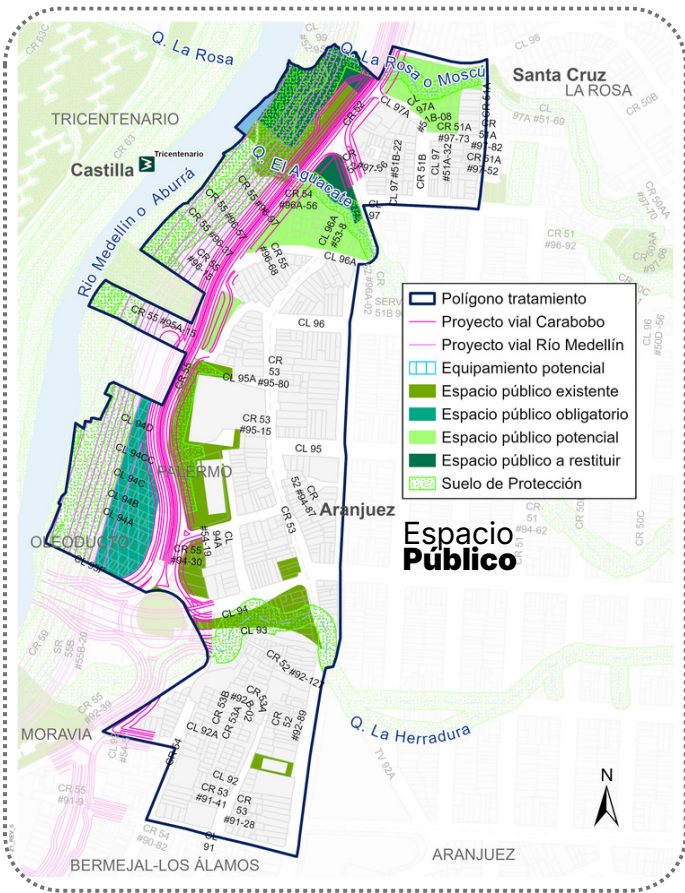
Sistema Público y Colectivo



Subsistema de Espacio Público de Esparcimiento y Encuentro

1. En el polígono deberán adelantarse los procesos necesarios para la restitución de los espacios públicos ocupados por construcciones, con prioridad la Zona verde Estación Metro Tricentenario y la Cancha Múltiple y Zona verde Palermo.

- 2. Se deberá desarrollar el espacio público obligatorio sobre las zonas que comprenden el proyecto Parques del Río Medellín.
- 3. La franja de amoblamiento del sistema vial del río no podrá destinarse a la localización de espacio público, salvo que una modificación en el proyecto Parques del Río Medellín, habilite expresamente estas zonas para tal fin.
- 4. Las zonas de espacio público que se localicen sobre el proyecto Parques del Río Medellín y, a su vez, sobre la estructura ecológica deberán priorizar las tipologías de: parques recreativos pasivos o ecoparques de quebrada y de otros cuerpos de agua.
- 5. Las áreas ubicadas dentro del proyecto parques del Río Medellín, que se encuentren por fuera de la estructura ecológica, deberán priorizar el desarrollo de parques recreativos activos.
- 6. Las zonas generadas como remanentes de obra, derivadas de la construcción de la Calle Carabobo, podrán incorporarse como elementos del espacio público siempre que cumplan las condiciones del artículo 80 del Acuerdo Distrital xxx "Criterios de manejo para remanentes de obra".
- 7. Los Planes de Legalización, Regularización y Mejoramiento del Hábitat —PLRMH— establecerán la ubicación de los nuevos espacios públicos en el marco la formulación del instrumento.
- 8. Las zonas señaladas como espacio público potencial que se localicen sobre la estructura ecológica no podrán ser objeto de desarrollos constructivos. En caso de que se incorporen al subsistema de espacio público, las tipologías a desarrollar serán ecoparque, parque recreativo pasivo o zona verde recreacional.
- 9. Las zonas señaladas como espacio público potencial, que se encuentren por fuera de la estructura ecológica, deberán priorizar el desarrollo de parques recreativos activos. Y parques recreativos pasivos.





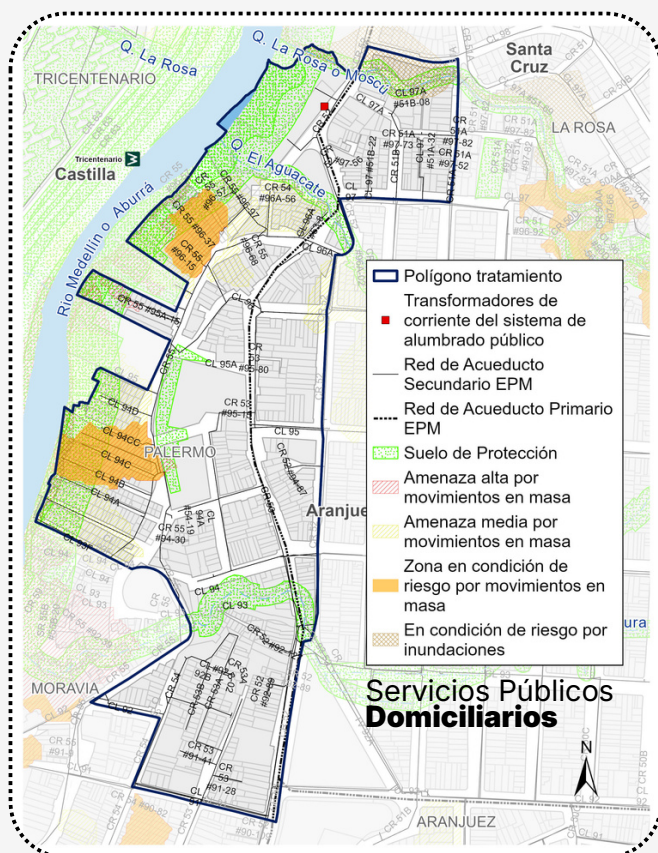
Subsistema de Equipamientos Colectivos

1. La concreción del espacio público sobre el costado occidental de la carrera 55, entre las calles 95 y 93F, deberá impulsar la generación de equipamiento colectivo, atendiendo las disposiciones de ocupación sobre el espacio público definidas en el Acuerdo Distrital xxx. Este EP relaciona aproximadamente 200 lotes, por lo tanto no se vincula CBML específico.
2. En el área de influencia de la Estación del Metro Línea A Tricentenario, se deberá priorizar la localización de equipamientos de orden general que presten servicios destinados a atender las necesidades sociales, favoreciendo la accesibilidad de la población a los servicios.



Subsistema de Servicios Públicos Domiciliarios

1. Este polígono tiene disponibilidad en la prestación de servicios de acueducto, alcantarillado, aseo, energía, gas, telecomunicaciones y alumbrado público, bajo el cumplimiento de requisitos y premisas del prestador del servicio. No obstante, en las áreas identificadas en el siguiente mapa hacia el costado Noroccidental no hay presencia de redes, situación asociada al suelo de protección del retiro del Río Medellín. Esta condición deberá ser preservada.
2. Se deberá verificar el trazado de las redes identificadas en el Mapa protocolizado No. 15 - Servicios Públicos Domiciliarios y No. 15A - Servicios Públicos No domiciliario.
3. Las intervenciones que se realicen en la infraestructura del transformador de Alumbrado público deberán atender lo dispuesto en el artículo 168 y 176 del Acuerdo Distrital xxxx.



Subsistema de Movilidad

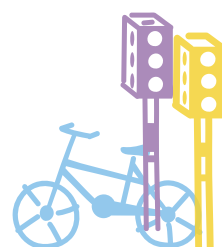
1. El polígono se encuentra delimitado en su costado occidental por el Sistema Vial del Río, el cual a su vez hace parte del Corredor Multimodal del Río, determinante metropolitano conformado por el Sistema Metro, las reservas para el Sistema Férreo Multipropósito, Autopista Urbana, la Vía Arterial y la Vía de Servicio. En este polígono se omite la Vía de Servicio en los sectores donde el sistema no interactúa con el resto de la malla vial, puesto que tanto la Vía Travesía como la Vía Arterial deberán ser soterradas, sin embargo, todo paramento deberá respetar mínimo 66,00 metros de retiro de al borde superior oriental del canal del Río. En el caso de que este retiro se superponga con el proyecto vial de la Avenida Carabobo, los desarrollos deberán generarse a partir del borde de la sección pública oriental de la Avenida Carabobo.

2. El polígono cuenta con una vía arterial que lo atraviesa de sur a norte, la Avenida Carabobo, correspondiente en este punto con las nomenclaturas de carrera 55 y carrera 52 (con carriles exclusivos de transporte público), adicionalmente, la vía requiere del apoyo para el flujo mixto de un par vial entre las calles 91 y 97A que se da por parte de las carreras 52 y 53 y de la calle 96A el cual deberá ser concretado según las secciones viales establecidas. Así mismo, el corredor de la Calle 94 (Calle 93, Calle 94) atraviesa el polígono de manera transversal de oriente a occidente, correspondiendo en este punto al Puente de la Madre Laura. Estas vías se deberán consolidar prioritariamente con carriles exclusivos para el transporte público pues permiten tanto la conexión del transporte público como privado con el Municipio de Bello y la Autopista Medellín-Bogotá, así como la generación de un circuito de transporte público exclusivo que redunda con el sistema BRT de la carrera 45. Se deberán respetar los sobreanchos para cargue y descargue de pasajeros definidos en la planimetría de proyectos viales del polígono, así como la condición particular de los retornos planteados en esta zona.

3. Este polígono no cuenta con vías del sistema colector, sin embargo, deberá priorizarse la consolidación de la calle 90 que permite la conexión entre el corredor principal de la Av. Carabobo y su par vial de apoyo, así como la conexión más al oriente con otras vías colectoras.

4. Para el resto del polígono se complementará la accesibilidad con las vías de servicio propuestas en las tablas de la ficha normativa. Tales vías corresponden en general con ampliaciones de la malla vial existente que deberá cualificarse para prestar un servicio adecuado tanto para la movilidad motorizada como para la movilidad activa.

5. Las actuaciones generadas se enfocarán en dar continuidad peatonal y garantizar la conectividad desde el polígono hacia la Avenida Carabobo y la Calle 94 como ejes articuladores del transporte público y la movilidad activa. En este sentido, se deberán generar secciones de andenes amplios con zonas verdes que puedan brindar comodidad para la circulación y como plataforma para la conformación de un zócalo urbano atractivo y dinámico.



6. En materia de movilidad activa, sobre la Avenida Carabobo, se propone la ciclorruta que articula la zona norte de la ciudad con el resto de la red ciclista, por tanto deberá priorizarse su construcción, teniendo en cuenta que genera mayor seguridad y comodidad para los usuarios y permite la conectividad con el transporte público, además de la realización de viajes de corta a media distancia.

7. En el polígono se deberá priorizar la generación de los corredores de transporte de la Av. Carabobo y de la Calle 94, así como vías seguras y confortables para la accesibilidad y la movilidad activa, evitando viajes en vehículos privados motorizados, atendiendo así a los criterios de sostenibilidad y del Desarrollo Orientado al Transporte.

8. Todas las secciones contenidas en las tablas de las fichas normativas del polígono son de obligatorio cumplimiento. Las vías y servidumbres existentes al oriente de la Av. Carabobo que no se incluyen en las

tablas, deberán conservar su sección existente y someterse a criterios de tráfico calmado con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial, priorizando en cualquier caso la circulación peatonal, para lo que se deberá mantener la vía libre de obstáculos. En el caso de que se pretenda instalar amoblamiento urbano, deberá ubicarse en una franja que no obstruya la circulación peatonal o vehicular. En estos casos no se podrá disminuir la distancia existente entre paramentos. Las demás vías existentes que no se incluyan en la tabla deberán conformar la sección normativa según su jerarquía vial.

9. En el marco de la gestión de los proyectos en el polígono, podrá reconfigurarse el entramado vial en desarrollo de los objetivos y disposiciones del planteamiento urbanístico definidos en la presente ficha normativa. El Departamento Administrativo de Planeación, a solicitud de los interesados, viabilizará las intervenciones y surtir el trámite especificado en el Decreto 712 de 2021 para la presentación de proyectos ante el Comité Asesor de Movilidad, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. Lo anterior, sin perjuicio de las competencias asignadas al Concejo Distrital en el artículo 6 de la Ley 9 de 1989.

En el caso que la sección pública propuesta en la tabla de la presente ficha normativa sea menor que la distancia entre los límites prediales que conforman dicha sección pública, el área pública existente restante se incorporará como franja de amoblamiento o franja de circulación, según las necesidades particulares del sitio. En todo caso, se deberá dar continuidad al alineamiento de los diferentes elementos de la sección pública.

Para la conformación del perfil vial aplicable a los predios que den frente las áreas de cesión in sitio destinadas a la generación de espacio público, no aplicará retiro de antejardín. En el caso de predios que den frente a varias vías, esta exención solo será aplicable a la fachada que dé el frente al área de cesión para espacio público.

Sistema de Ocupación

Subsistema de Centralidades

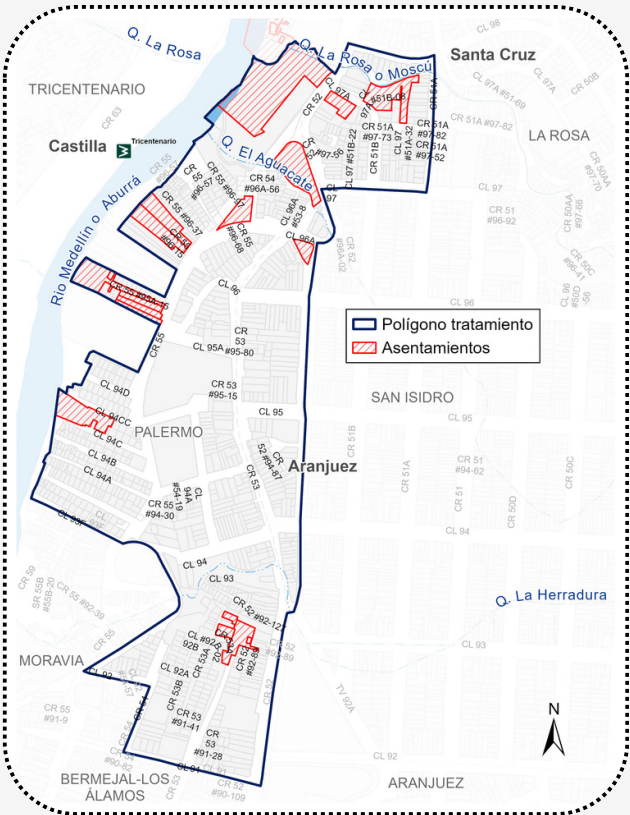
- La Centralidad Aranjuez se estructura a partir de su condición de nodo de conexión entre los sectores de Aranjuez y Manrique, apoyada en la integración con el sistema Metroplús a través de la estación Berlín. Su delimitación incorpora el corredor de la calle 92.
- Se deberá consolidar las áreas de actividad de Media y Alta Mixtura y su potencial edificatorio con el fin de impulsar los principios del Desarrollo orientado al Transporte y la vocación de la citada centralidad.

3. Las intervenciones a realizarse en el polígono deberán impulsar la conexión con las estaciones del Metro Parque Aranjuez - Línea 1 y Línea 2. / Berlín - Línea 1 y Línea 2.

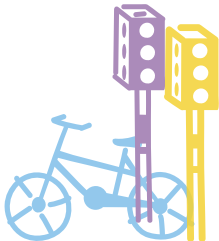
Subsistema Habitacional

Se deberán adelantar acciones de reasentamiento integral de población en las áreas indicativas e identificadas en el siguiente mapa, priorizando el reasentamiento in sitio como estrategia para fortalecer el arraigo y reducir los impactos de segregación socioespacial. Se deberá atender el protocolo establecido en el Anexo 5 - Proceso de Reasentamiento del Decreto 0818 de 2021 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

En todo caso y sin perjuicio de lo anterior, el instrumento de planificación complementaria o el proyecto generador, podrá precisar esta delimitación, de acuerdo con el diagnóstico y las necesidades del territorio. Esta observación es reiterada en todas las fichas. Se debe identificar el mapa por número y nombre.



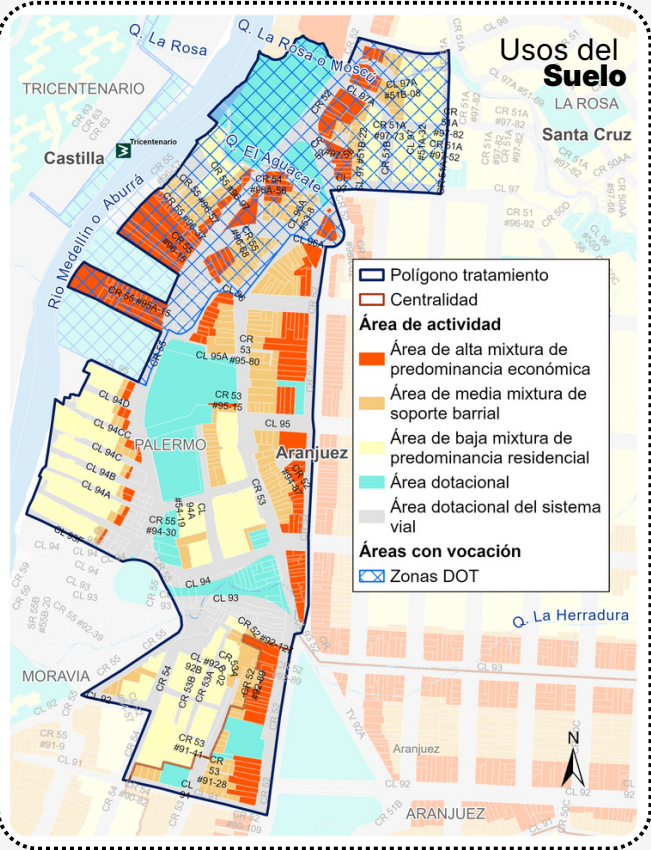
Áreas Indicativas para el Reasentamiento





1. Régimen aplicable. Los usos del suelo en el polígono se sujetarán al régimen general de usos del suelo urbano y de expansión contenido en el artículo 322 y siguientes del Acuerdo Distrital XXX, según las áreas de actividad delimitadas en el Mapa protocolizado No. 23 - Áreas de Actividad Urbana-.

2. Área con Vocación DOT: El área del polígono que se superpone con el Área con Vocación DOT Tricentenario, deberá contribuir a la consolidación de entornos urbanos articulados al sistema de transporte público, mediante la concentración estratégica de vivienda y otras actividades económicas que, por el volumen y flujo de su demanda, requieran mejores condiciones de proximidad y complementen el funcionamiento del sistema de transporte.





Densidad Básica: 320 viv/ha

Densidad
Adicional:

El polígono cuenta con una densidad adicional de 120 viv/ha por ser polígono receptor.

Posibilidades de desarrollo		Densidad básica	Densidad adicional	Densidad adicional DOT	Densidad máxima	Forma de cumplimiento obligación
Desarrollo inferiores a 500 m2		320 viv/ha	0	0	320 viv/ha	Compensación en Dinero \$
Desarrollo entre 500 y 2.000 m2		320 viv/ha	120 viv/ha	0	440 viv/ha	Cumplimiento en sitio. Compensación en Dinero \$
			120 viv/ha	76 viv/ha	516 viv/ha	
Desarrollo superiores a 2.000 m2		320 viv/ha	198 viv/ha	0	518 viv/ha	Cumplimiento en sitio.

- Densidad Básica
- Densidad máxima
- Densidad Adicional
- Cumplimiento de obligación en sitio

Índice de Construcción

Uso residencial	Numero viviendas producto de aplicar la densidad normativa x (100/Área Neta del Predio).	
Otros usos	Área de actividad baja mixtura	0,1
	Área de actividad media mixtura	0,3
	Área de actividad alta mixtura	0,6

Índice de Ocupación

Área de actividad baja mixtura, predio menor o igual a 2.000 m2	60%
Área de actividad baja mixtura, predio mayor a 2.000 m2	45%
Área de actividad media y alta mixtura	60%



Obligaciones Urbanísticas

1. Norma general

1.1. Para suelo destinado a espacio público y equipamiento por construcción de vivienda: factor mínimo de 0,13 sobre el área resultante del índice de construcción residencial, y de 0,08 sobre el área resultante del índice de construcción de otros usos.

1.2. Para construcción de equipamientos: factor de 0,01 sobre el área resultante del índice de construcción.

2. Cesión en sitio:

El cumplimiento en sitio de la obligación de área de cesión para espacio público se podrá materializar al interior del proyecto o en otro lugar del polígono, y cumpliendo los siguientes criterios de localización y este orden de prioridad:

- En áreas establecidas como cesión obligatoria de espacio público en el polígono: estas se localizan al interior de las Unidades de Integración (UI), y deberán ser concretadas en sitio, de acuerdo con los criterios definidos desde el Subsistema de Espacio Público.
- En áreas identificadas como potenciales en el polígono para la generación de espacio público desde el planteamiento urbanístico definido en la presente ficha.
- En áreas al interior del polígono que cumplan con las condiciones establecidas para tal fin, de conformidad con los criterios definidos en el Acuerdo Distrital XXX.

Mediante traslado en áreas potenciales o áreas receptoras por fuera del polígono, cuando las condiciones urbanísticas lo permitan, podrá efectuarse mediante el traslado a lotes potenciales o áreas receptoras localizados fuera del polígono.

3. El área mínima para el cumplimiento de la obligación de espacio público en otro sitio del polígono será de 500 m², salvo que el área objeto de cesión se adose a un área de espacio público existente, en cuyo caso podrá ser inferior y siempre que, con su incorporación, se alcance un área mínima de 1.000 m², o que el área a ceder haga parte de un área de cesión obligatoria definida desde el planteamiento urbanístico del polígono.

aporten al déficit de superficie verde por habitante, que para este polígono es en promedio de 5,85 m²/hab, conforme los lineamientos contemplados en el Artículo 578 M. Gestión de la Red de Conectividad ecológica.

3. Cualquier intervención deberá aplicar los criterios de manejo definidos en el Artículo 255 del Acuerdo Distrital xxx como medidas preventivas para la gestión del riesgo tecnológico, considerando la ocurrencia de eventos tecnológicos.



Subsistema de Planificación Complementaria

1. Podrán formularse Planes Parciales de Operación Urbana Especial para planificar y gestionar el desarrollo de intervenciones sobre áreas específicas del polígono de tratamiento, cumpliendo con las condiciones de área de aplicación y clasificación establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, así como, de los alcances y disposiciones normativas propias de este instrumento; en el modelo de ocupación del plan parcial, se podrán proponer modificaciones al planteamiento urbanístico de la presente ficha.

2. Podrán formularse Planes de Legalización, Regularización y Mejoramiento de Hábitat –PLRMH– sobre áreas específicas donde se identifiquen asentamientos informales en el interior del polígono de tratamiento, con el fin de ordenar y mejorar sus condiciones urbanísticas y funcionales, así como definir estrategias de reasentamiento, la recuperación de suelos de protección o la ejecución de proyectos estructurantes.

3. En los casos en que se presente simultaneidad en la aplicación del Plan Parcial de Operación Urbana Especial y del Plan de Legalización, Regularización y Mejoramiento de Hábitat –PLRMH– sobre un mismo polígono de tratamiento, se deberán articular las acciones derivadas de ambos instrumentos, garantizando la coherencia entre el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas del Plan Parcial y la actuación urbana definidas por el PLRMH.

4. En este polígono se presentan asentamientos humanos ilegales y ocupación de bienes públicos o fiscales, que requieren de un proceso de reasentamiento mediante la aplicación del instrumento PLRMH. Estos procesos se presentan en las manzanas de código COBAMA 0403018, 0402045, 0402043, 0403022, 0403023, 0402042, 0403016, 0403013 y 0403001

Sistema Institucional y de Gestión



Criterios de Gestión Ambiental

1. Se deberá implementar las acciones definidas en el Artículo 687 del Acuerdo Distrital xx -Acciones y Objetivos de Calidad Acústica -OCA- para atender las principales excedencias normativas de ruido asociadas a la Avenida Carabobo y el intercambio con el puente de la Madre Laura, según el tipo y enfoque de la intervención, correspondientes a la categoría "Restaurar-Ambiente", mediante la adopción de medidas de control dirigidas a reducir los niveles de ruido ambiental.

2. El enlace estructurante de la red de conectividad ecológica, inmerso en el retiro del río Medellín, tiene alta prioridad de intervención por coincidir con las macro redes delimitadas por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Deberá conservarse y fortalecerse las zonas verdes existentes, además de generar nuevas zonas que





Subsistema de Intervención del suelo

Instrumentos para la dinamización del desarrollo

Banco Inmobiliario

Se priorizará para gestionar el suelo requerido para reasentamiento, recuperación de bienes públicos o fiscales, restitución y generación de espacio público, VIS/VIP, equipamientos y demás actuaciones estratégicas asociadas a la Centralidad Distrital de Aranjuez y al ámbito DOT Tricentenario.

Desarrollo de preferencia

Podrá establecerse sobre inmuebles estratégicos requeridos para reasentamiento, VIS/VIP, consolidación del Sistema Público y Colectivo y ejecución de actuaciones asociadas a la Centralidad Distrital de Aranjuez y al ámbito DOT Tricentenario.

Desarrollo prioritario

La declaratoria de desarrollo prioritario se realizará conforme a los criterios establecidos en el artículo 591 del Acuerdo Distrital POT. Posterior a su declaratoria y en caso de verificarse el incumplimiento de la función social de la propiedad, se procederá con la enajenación forzosa del inmueble.

Para este polígono no se identifican candidatos a la declaratoria.

Instrumentos para la adquisición predial

Anuncio de proyecto, programa u obra

Aplica el Anuncio de Proyecto adoptado mediante el Decreto 198 de 2018 para la gestión del suelo requerido por las actuaciones públicas y estratégicas del Área de Intervención Estratégica.

Enajenación voluntaria, expropiación, y concurrencia de terceros

Estos instrumentos podrían ser utilizados para la adquisición predial, sin embargo la prioridad para este polígono es la gestión asociada de propietarios y/o poseedores para el desarrollo y mejoramiento del mismo.

Instrumentos para gestionar la estructura predial

Reajuste de tierras

Condicionado. Procederá en el marco del Plan Parcial de Operación Urbana Especial cuando se requiera reorganizar la estructura predial para materializar el planteamiento urbanístico y distribuir equitativamente las cargas y beneficios.

Integración inmobiliaria

Condicionado. Podrá aplicarse en el marco del Plan Parcial de Operación Urbana Especial para conformar unidades de actuación que permitan materializar el Sistema Público y Colectivo, los aprovechamientos y las obligaciones urbanísticas.

Cooperación entre participantes

Condicionado. Podrá aplicarse en el marco del Plan Parcial de Operación Urbana Especial para facilitar la gestión conjunta de los propietarios y la distribución de cargas y beneficios, sin requerir la reconfiguración predial.



Subsistema de Financiación

Instrumentos de Financiación para la Captura de Valor del Suelo y/o Desarrollo Territorial

Venta de Derechos de Construcción

Aplica para acceder a los aprovechamientos urbanísticos adicionales definidos para el polígono de hasta 198 viv/ha, incluida la densidad adicional asociada al ámbito DOT Tricentenario, conforme a las condiciones de integración predial, área mínima y gestión establecidas en la presente ficha.

Compra de Derechos Fiduciarios

Podrá utilizarse para el cumplimiento de las exigencias de VIS/VIP cuando esta modalidad se encuentre habilitada en el escenario de ser desarrollado por medio de un Plan Parcial, priorizando su materialización mediante unidades de vivienda en el polígono.

Aprovechamiento Económico del Espacio Público (AEEP)

Podrá aplicarse en los espacios públicos que sean habilitados para este instrumento, conforme al régimen de usos, las condiciones de mixtura y la reglamentación específica, garantizando la prevalencia del uso común, la accesibilidad, la movilidad peatonal y la función de encuentro del espacio público.

Para este polígono, el AEEP aplica en la carrera 52, carrera 55, y parcialmente en sus tramos de alta mixtura para la carrera 53, y las calles 96A, 96, 95, y 94.

Áreas de Revitalización Económica (ARE)

Podrá promoverse su delimitación en ámbitos asociados a la Centralidad Distrital de Aranjuez cuando la concentración de actividades económicas y la participación de los actores del sector permitan estructurar esquemas de gestión y financiación para la cualificación y sostenibilidad del espacio público y su entorno urbano.

Financiamiento por Incremento en la Recaudación Impositiva (FIRI)

Podrá evaluarse su aplicación cuando las actuaciones de revitalización permitan identificar incrementos futuros de recaudo susceptibles de soportar la financiación de inversiones estratégicas, previa determinación de su viabilidad técnica, financiera y fiscal.

Contribución de Valorización

Podrá aplicarse para financiar total o parcialmente obras de interés público asociadas a movilidad, espacio público, infraestructura y demás actuaciones estratégicas que contribuyan a la consolidación del modelo de ocupación, cuando los estudios correspondientes determinen el beneficio sobre los inmuebles y la viabilidad técnica, económica y financiera del instrumento.



Participación en Plusvalía

La participación en plusvalía se causará cuando se configure alguno de los hechos generadores previsto en el artículo 74 de la Ley 388 de 1997 y de los Artículos 617. Participación en Plusvalía y siguientes del Acuerdo Distrital XXX, de conformidad con las condiciones urbanísticas definidas para el polígono. Los beneficios o exenciones tributarias procederán únicamente cuando se encuentren expresamente establecidos en el Estatuto Tributario Distrital.

Mecanismos compensatorios

Tranferencia de derechos de construcción y desarrollo

Podrá aplicarse cuando se identifiquen inmuebles o áreas generadoras objeto de compensación, particularmente las asociadas a la conservación patrimonial, y se definan las correspondientes áreas receptoras conforme al Acuerdo Distrital xxx y al instrumento de planificación complementaria.

Mecanismos Tributarios

Podrán aplicarse los beneficios, incentivos o exenciones establecidos en el Estatuto Tributario Distrital para promover actuaciones que contribuyan a los objetivos de revitalización del polígono, particularmente la generación de VIS/VIP, la gestión asociada y la consolidación del Sistema Público y Colectivo.

Fuentes de financiación

1. Se promoverá el uso de recursos del Distrito, la Nación, cooperación y demás fuentes públicas, y alternativas habilitadas para financiar las actuaciones estratégicas requeridas para la reactivación, transformación del tejido urbano y consolidación del Sistema Público y Colectivo.
2. Los proyectos estratégicos como conformación del Sistema Multimodal del Río, Avenida Carabobo y Calle 94, son proyectos de orden general dado que están incluidos como proyectos estructurantes de los Macroproyectos.
3. En revitalización las intervenciones de orden local podrán ser financiadas por recursos del distrito (Priorizando el uso del presupuesto participativo), y fuentes alternativas, una vez se priorizen éstas en cada Plan de Desarrollo, en los casos en que la revitalización tenga un predominio de actividad de desarrollo inmobiliario privado, estos proyectos deberán apalancarse principalmente por la concurrencia de instrumentos de captura de valor del suelo.

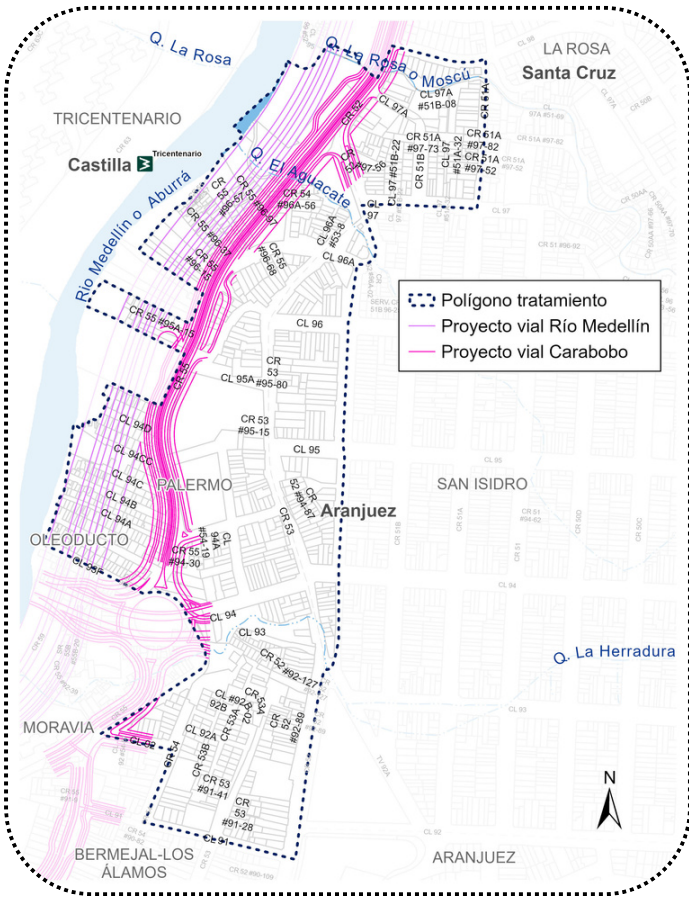
Definición de perfiles viales



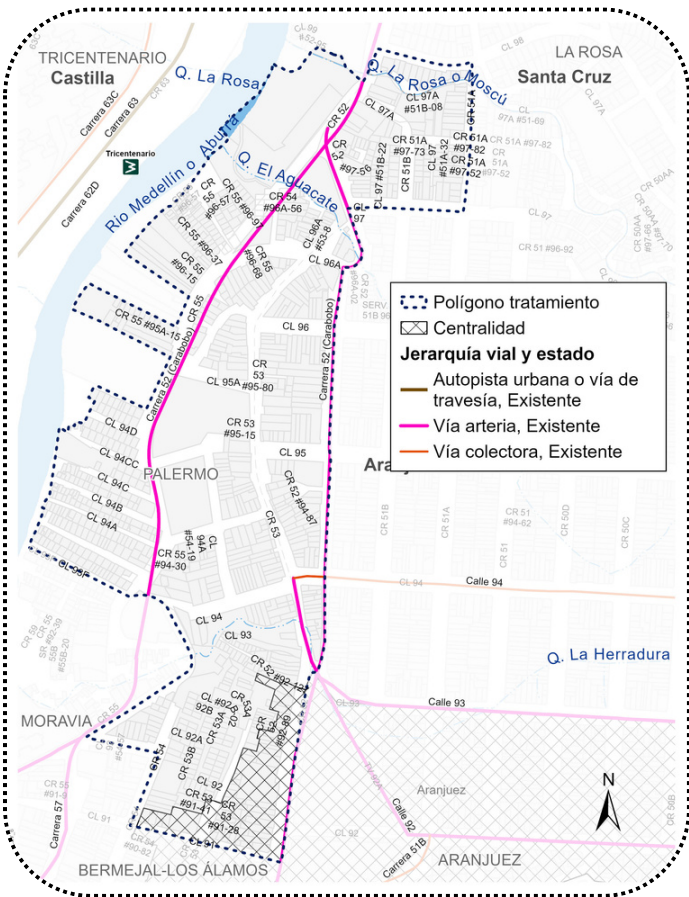
- | | | | |
|-----------|----------------------------|-----------|-----------------------|
| EP | Espacio Público Proyectado | CV | Calzada Vehicular |
| FA | Franja de Amoblamiento | SC | Separador Central |
| CR | Ciclorruta | AJ | Antejardín |
| CS | Calzada de Servicio | FC | Franja de Circulación |
| SL | Separador lateral | | |

Nota: Este espacio está reservado para la incorporación de las secciones viales.

Proyectos viales



Jerarquización vial



Secciones viales

- EP

 Espacio Público Proyectado
- FA

 Franja de Amoblamiento
- CR

 Ciclorruta
- CS

 Calzada de Servicio
- SL

 Separador lateral

CV

 Calzada Vehicular

SC

 Separador Central

AJ

 Antejardín

FC

 Franja de Circulación

Nombre / Nomenclatura	Tramo	Jerarquia	Estado	Sección Pública (m) (sin A.J.)	Sección Total (m) (con A.J.)	Costado	EP (m)	AJ (m)	FC (m)	CR (m)	FA (m)	CS (m)	SL (m)	CV (m)	CR (m)	SC (m)	CR (m)	CV (m)	SL (m)	CS (m)	FA (m)	CR (m)	FC (m)	AJ (m)	EP (m)	Costado
Av. Regional - Corredor Multimodal del Río	Entre calles 98 y 94	Autopista	Proyectada	29,90	29,90	0	16,00							10,95		4,00		10,95			4,00					E
Av. Carabobo - Via Moravia - Acevedo / Carrera 55	Entre calles 92 y 93	Arteria	Ampliación	21,95	31,95	0		5,00	3,35					7,00		2,00		6,80					2,80	5,00		E
Av. Carabobo - Via Moravia - Acevedo / Carrera 55	Entre Calles 93 y 96	Arteria	Ampliación	28,30	38,30	0		5,00	2,50	2,50				10,00		1,00		10,00					2,50	5,00		E
Av. Carabobo / Carrera 52	Entre calles 91 y 93	Arteria	Existente	16,00	26,00	0		5,00	2,50		2,50			6,50								2,00	2,50	5,00		E
Av. Carabobo / Carrera 52	Entre calle 96A y carrera 55	Arteria	Existente	15,00	25,00	0		5,00	2,00		2,00			7,00								2,00	2,00	5,00		E
Av. Carabobo / Carrera 53	Entre calles 93 y 96A	Servicio	Existente	15,00	25,00	0		5,00	2,00		2,00			7,00								2,00	2,00	5,00		E
Calle 96A	Entre carreras 52 y 55	Servicio	Existente	15,00	25,00	S		5,00	2,00		2,00			7,00								2,00	2,00	5,00		N
Carrera 52	Entre calles 93 y 96A	Arteria	Existente	14,30	20,50	0		3,00	2,50		1,50			6,50								1,50	2,50	3,00		E
Carrera 53	Entre calles 91 y 92 A	Servicio	Existente	13,00	19,00	0		3,00	2,00		1,50			6,00								1,50	2,00	3,00		E
Carrera 54	Entre calles 91 y 92 A	Servicio	Existente	15,30	21,50	0		3,00	2,00		2,75			6,00								2,75	2,00	3,00		E
Carrera 54	Entre calles 94 y 94A	Servicio	Existente	13,00	19,00	0		3,00	2,00		1,50			6,00								1,50	2,00	3,00		E
Calle 31	Entre carreras 52 y 54	Servicio	Existente	13,00	19,00	S		3,00	2,00		1,50			6,00								1,50	2,00	3,00		N
Calle 32	Entre carreras 54 y 55	Servicio	Existente	16,00	22,00	S		3,00	2,00		3,00			6,00								3,00	2,00	3,00		N
Calle 34	Entre carreras 53 y 52	Servicio	Existente	0,00	0,00	S																				N
Calle 34A	Entre carreras 53 y 55	Servicio	Existente	13,00	19,00	S		3,00	2,00		1,50			6,00								1,50	2,00	3,00		N
Calle 35	Entre carreras 52 y 53	Servicio	Existente	20,00	26,00	S		3,00	3,00		3,75			6,50								3,75	3,00	3,00		N
Calle 36	Entre carreras 52 y 53	Servicio	Existente	20,00	26,00	S		3,00	3,00		4,00			6,00								4,00	3,00	3,00		N
Calle 36 - Carrera 54	Entre carreras 53 y 55	Servicio	Existente	10,00	16,00	S		3,00	1,50		0,50			6,00								0,50	1,50	3,00		N
Calle 37 A	Entre carreras 52 Y 51 A	Servicio	Existente	10,00	16,00	S		3,00	1,50		0,50			6,00								0,50	1,50	3,00		N
Carrera 51 B	Entre calle 97 A y 97	Servicio	Existente	17,00	23,00	0		3,00	2,50		3,00			6,00								3,00	2,50	3,00		E
Calle 37	Entre carreras 52 y 51 A	Servicio	Existente	18,00	24,00	S		3,00	2,75		3,00			6,50								3,00	2,75	3,00		N
Carrera 51 A	Entre calles 97 y 98	Servicio	Existente	13,00	19,00	0		3,00	1,50		1,50			7,00								1,50	1,50	3,00		E
Calle 32 A	Entre carrera 54 y 53	Servicio		13,00	19,00	S		3,00	2,00		1,50			6,00								1,50	2,00	3,00		N
Carrera 54	Entre calle 94A y 95	Servicio		10,00	16,00	0		3,00	1,50		0,50			6,00								0,50	1,50	3,00		E
Calle 35	Entre carrera 53 y 54 (propuesta)	Servicio		10,00	16,00	S		3,00	1,50		0,50			6,00								0,50	1,50	3,00		N

• Actos **administrativos** de modificación de la presente ficha:

