Bogotá, D.C., 19 de mayo de 2025
JD-008-2025

GRUPO INTERDISEÑOS
CORRESPONDENCIA RECIBIDA

Contrato No. **DADEP 247** Rad. No. 3010
Recibido por: **Jeny Blanco**
Fecha:20-may-25
Anexos: Sin anexos
RECIBIDA VIA E-MAIL

Señores
GRUPO INTERDISEÑOS S.A.S.
Ciudad

Asunto: Respuesta a su comunicación GDADEP-2018-25 "LLAMADO DE ATENCIÓN – POR CONCEPTO SOBRE COMPENSACIONES AMBIENTALES CONTRATO DE CONCESIÓN 186-2020

Respetados señores.

En oportunidad procedemos a atender el contenido del comunicado de la referencia, en el cual la Interventoría expresa:

"se le ha instado a emitir un concepto claro sobre si las actividades de conformación de la zona dura del tapete para la parada de los usuarios del SITP configuran o no una intervención sujeta a compensación ambiental, en razón del endurecimiento de zonas verdes."

Independientemente, a que la Interventoría acepte o no el concepto emitido por el Concesionario en su radicado JD-005-2025, queremos dejar constancia que, precedido de sustentos de orden normativo y legal, hemos sustentado nuestro criterio en cuya oportunidad concluimos que:

> Debe además, de lo señalado hasta el momento como referentes contractuales, tenerse en cuenta los siguientes referentes temporoespaciales que nos permiten concluir sin temor a equivoco, que **al Contrato de Concesión No. 186-2020 no le son aplicables las normas para la compensación por endurecimiento de zonas verdes**:
>
> Si queda duda frente a los planteamientos hasta aquí esgrimidos, cabe indicar que tiene todo el sustento normativo que sea la voluntad de TRANSMILENIO S.A. como responsable del SITP, sustraerse de la norma de Compensación porque el artículo 1 de la Circular Conjunta, tantas veces mencionado, consagra la obligación de Compensar en cabeza de las entidades públicas, bien sea que lo hagan de manera directa o a través de terceros, sin que sea una obligación o responsabilidad que se pueda delegar al tercero, en otras palabras quien eventualmente debe hacer la Compensación es la propia entidad:
>
> En síntesis, este criterio inicial del Concesionario será materia de sustentación y análisis en la reunión con la Interventoría, al igual que lo será el concepto emitido por ustedes. Sin embargo, se considera que para una visión más amplia y completa del tema solicitamos cordialmente esperar la respuesta de la Secretaría de Planeación considerando la remisión hecha por la CAR en atención a la solicitud de la Interventoría.
>
> Finalmente, señalar que el Concesionario se reserva el derecho de ampliar, reforzar, complementar, consultar y/u otras acciones tendientes a demostrar que no es obligación en el marco del Contrato de Concesión No. 186-2020 Compensar por endurecimiento de zonas verdes/permeables.

No obstante y honrando el sentido de diligencia del Concesionario, procedemos a ampliar, complementar el concepto como fue anunciado en el comunicado de respuesta JD-005-2025, anticipando la coincidencia de interpretación que de las normas inherentes ha realizado, previamente, la entidad Contratante, en su radicado DADEP No. 20253080046851, así:

Análisis de las normatividad inherente.

Resolución Conjunta 001 de 2019 *"Por medio de la cual se establecen los lineamientos y procedimientos para la Compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura, en cumplimiento del Acuerdo Distrital 327 de 2008"*, emitida por la Secretaría Distrital de Ambiente - Secretaría Distrital de Planeación.

Esta resolución se fundamenta, entre otros por las siguientes disposiciones: Decreto 190 de 2004 —actualmente derogado por el Decreto 555 de 2021— y el Decreto 319 de 2006 —derogado por el Decreto Distrital 497 de 2023—. Decretos de los cuales deviene la obligación de compensación por endurecimiento de zonas verdes.

En concreto la resolución Conjunta 001 de 2019 en el artículo 2 "DEFINICIONES" menciona: *"Para los efectos de la presente resolución se adoptan las siguientes definiciones:*
(…)
2.5. Obra de Infraestructura: Toda obra relacionada con la construcción, adecuación, mantenimiento, recuperación, rehabilitación de elementos constitutivos del espacio público, del sistema de movilidad y el sistema de servicios públicos.
(…)
2.9. Zona verde: Espacio de carácter permanente de dominio público o privado y/o uso público, que hace parte del espacio público efectivo establecido con el objeto de incrementar la generación y sostenimiento ecosistémico de la ciudad y de garantizar el espacio mínimo vital para el desarrollo de los elementos naturales que cumplen funciones de pulmón verde para la ciudad.

El artículo 3 de la Resolución Conjunta, enumera taxativamente el ámbito de aplicación de los elementos constitutivos de espacio público de la ciudad de Bogotá y su vocación de pasar de ser zonas verdes a objeto de compensación:

Corredores ecológicos.	*Corredor Ecológico de Ronda, conformado por la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental.*
Constitutivos Artificiales o Construidos	
Articuladores del Espacio Publico	*Parques (Metropolitanos, Zonales, Vecinales y de Bolsillo)*
	Plazas
	Plazoletas
Circulación Peatonal y Vehicular	*Corredor Ecológico Vial- Correspondiente a zonas verdes y las áreas de control ambiental de las vías urbanas V-0, V-1, V-2, y V-3 (Art 100 Decreto 190 de 2004)*
	Separadores Viales
	Glorietas
En Espacio Privado	*Antejardines en desarrollo de obras de utilidad pública*

Lo anterior, va de la mano con lo que se expresa en los lineamientos generales incorporados en el anexo técnico que surgió como desarrollo de la Resolución Conjunta 001:

"3. La entidad que requiera endurecer zonas en las que se hubiera cumplido el máximo permitido por el Plan de Ordenamiento Territorial o la norma que la modifique o sustituya y los instrumentos de planificación que la desarrollen, deberán solicitar y obtener concepto previo a la Secretaría Distrital de Planeación, aportando la justificación técnica y ambiental de la necesidad de este endurecimiento antes de la ejecución de la obra, lo cual no lo exime de la compensación por endurecimiento ante la Secretaría Distrital de Ambiente. Lo anterior teniendo en cuenta que existen obras de infraestructura, las cuales son acogidas mediante instrumentos de planificación y esto a su vez acogidos por actos administrativos de las entidades del orden distrital."

Se colige de los apartes transcritos, que proceden las compensaciones por endurecimiento de zonas verdes, cuando se trata de (i) obras de infraestructura en los elementos constitutivos de espacio público y del sistema de movilidad, y (ii) que sobrepasen el porcentaje de endurecimiento permitido por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para tener certeza de la aplicación de lo que establece la Circular Conjunta, deben tener en cuenta los diferentes tipos de intervención que se clasifican en: (i) obras de infraestructura; (ii) espacio público efectivo y (iii) vías urbanas.

(i) Con relación a las obras de infraestructura:

El Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, dispone como elementos constitutivos, en el artículo 2.2.3.1.5 lo siguiente:

"El espacio público está conformado por el conjunto de los siguientes elementos constitutivos y complementarios:

1. Elementos constitutivos
(…)

1.2. Elementos constitutivos artificiales o construidos:

1.2.1. Áreas integrantes de los perfiles viales peatonal y vehicular, constituidas por:

1.2.1.1. Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y duetos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardinales,

cunetas, ciclopistas, ciclovías, estacionamiento parabicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamientos bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles.

1.2.1.2. Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos.

1.2.2. Áreas articuladoras de espacio público y de encuentro, tales como: parques urbanos, zonas de cesión gratuita al municipio o distrito, plazas, plazoletas, escenarios deportivos, escenarios culturales y de espectáculos al aire libre.

1.2.3. Áreas para la conservación y preservación de las obras de interés público y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, culturales, recreativos, artísticos y arqueológicos, las cuales pueden ser sectores de ciudad, manzanas, costados de manzanas, inmuebles individuales, monumentos nacionales, murales, esculturales, fuentes ornamentales y zonas arqueológicas o accidentes geográficos.

(…)

2. Elementos complementarios.

2.1. Componente de la vegetación natural e intervenida. Elementos para jardines, arborización y protección del paisaje, tales como: vegetación, herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques.

2.2. Componentes del amoblamiento urbano.

2.2.1. Mobiliario.

2.2.1.1. Elementos de comunicación tales como: mapas de localización del municipio, planos de inmuebles históricos o lugares de interés, informadores de temperatura, contaminación ambiental, decibeles y mensajes, teléfonos, carteleras locales, pendones, pasacalles, mogadores y buzones.

2.2.1.2. Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos."

Se identifica en la norma que los paraderos que le sirven al SITP, administrados por Transmilenio S.A. y que hacen parte del Contrato de Concesión No. 186-2020, están definidos como elementos constitutivos artificiales perfil vial peatonal y vehicular dentro del segmento para la instalación de mobiliario urbano, siendo elementos complementarios de organización.

(ii) Con relación al Espacio Público Efectivo

La Resolución Conjunta, determina que la zona verde materia de compensación es la que hace parte del espacio público efectivo, y esa definición de espacio público efectivo, está en el documento CONPES 3718 de 2012:

"b. Espacio Público Efectivo (EPE) Para efectos de garantizar la planeación y gestión del espacio público en los POT, y fundamentalmente para monitorear el déficit cuantitativo y cualitativo del mismo en las ciudades, el Artículo 14 del Decreto 1504 de 1998 estableció la categoría de Espacio Público Efectivo, que corresponde al espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Para efectos de su medición, se estableció un indicador de espacio público por habitante y un índice mínimo de EPE de 15 m2."

A su vez, el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 define en el numeral 2.2.1.1 definiciones:

"Zona Verde. Espacio de carácter permanente, abierto y empradizado, de dominio o uso público, que hace parte del espacio público efectivo y destinado al uso recreativo".

Es claro entonces que, las zonas verdes objeto de compensación deben hacer parte del espacio público efectivo, y por tanto deben ser identificadas o definidas expresa e inequívocamente en los diferentes documentos de carácter urbanístico como zona verde y estar registrada en el inventario de espacio público del Distrito Capital a cargo del Dadep, es decir de la entidad Contratante del Contrato de Concesión No. 186-2020.

(iii) Con relación a las Vías Urbanas.

El artículo 155 del Decreto 555 de 2021, establece:

"Anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad. Los rangos de las franjas se deben ajustar según las condiciones particulares de intervención, las características de su entorno y las variaciones de dimensión del perfil. Los anchos de referencia de las vías y de sus franjas funcionales, de acuerdo con su categoría, son los siguientes:

RANGOS DE REFERENCIA POR TIPO DE CALLE (Medidas en metros)							
PERFIL COMPLETO			FRANJAS FUNCIONALES ANCHOS MÍNIMOS				
TIPO DE CALLE	ANCHO MÍNIMO	ANCHO MÁXIMO	CIRCULACION PEATONAL	CICLOINFRA ESTRUCTURA	TRANSPORTE PÚBLICO	FRANJA VEHICULAR	PAISAJISMO Y CALIDAD
A-0	90	>100	13	8	28	13	23
A-1	54	66	7	6	17	10	13
A-2	36	44	6	3	7	7	11
A-3	27	34	6	3	7	3	8
A-3E	22	27	6	3	6	3	4
I-4	22	<27	5	3	0	6	8
I-5	18	<22	5	1,7	0	3	6
I-6	16	<18	6	1,7	0	3	3
L-7	13	<16	4	1,7	0	3	3
L-8	10	<13	4	0	0	3	2
L-9	7	<10	4	0	0	0	3
L-10	4	6	4	0	0	0	0

En la relación de las franjas funcionales, no se incluyen las áreas de zonas verdes, debido a que existe la necesidad de contribuir con la accesibilidad a los sistemas de transporte público e instalación de diferentes tipos de elementos complementarios, como los paraderos de buses inherentes al Contrato de Concesión No. 186-2020.

El Decreto Distrital 555 de 2021 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.” establece lo siguiente:

“Artículo 90. Componentes del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro. Está constituido por áreas destinadas al uso, goce y disfrute colectivo localizados en suelo urbano y rural cuyo propósito es el recorrido, el esparcimiento, la inclusión, el encuentro social, la recreación, el deporte, la cultura, la contemplación y el contacto con la naturaleza, que permiten garantizar una circulación y recorridos seguros, autónomos y confortables. Está conformado por franjas de circulación peatonal, franjas de paisajismo y calidad urbana, parques, plazas, plazoletas, elementos complementarios y elementos privados afectos al uso público.”

(…)

Artículo 126. Índices de diseño para los elementos del Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro. En el diseño de los elementos del sistema existentes y de los que se generen en el marco del presente Plan, producto de proyectos públicos o de cesiones de cargas urbanísticas, se deberán implementar según su tipología, los índices para el manejo de superficies, coberturas vegetales y edificabilidad aquí señalados y calculados con respecto al área total:

"Artículo 154. Estrategia de Calles Completas y franjas funcionales de la Red Vial. La red vial debe consolidarse como una red de calles completas a partir de la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezcan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales. Las intervenciones de calles completas deberán orientarse hacia una distribución modal sostenible del perfil vial, garantizando la consolidación de todas las franjas y cumpliendo con las siguientes condiciones generales:

1. Franjas de circulación peatonal. Son áreas continuas que permiten exclusivamente el desplazamiento peatonal y el acceso a los sistemas de transporte público, e incorporan elementos para la circulación segura de personas con movilidad reducida.

a. Deben cumplir con las características de accesibilidad, seguridad, dirección, conexión y calidad urbana, establecidas para la red de infraestructura peatonal.

b. Deben generarse y cualificarse en todos los proyectos y es la franja base para la conformación del andén.

c. Deben ser continuas en su trazado, niveles y superficies o garantizar una transición que facilite la circulación.

d. Deben contar con suficiente iluminación en horarios nocturnos que brinden condiciones adecuadas de visibilidad y seguridad.

e. Las tapas de las cajas de servicios públicos no deben interferir con la circulación peatonal ni interrumpir la señalización podotáctil. Su ubicación tanto en la franja como en los elementos de conexión tipo vados, debe adaptarse para permitir la correcta circulación y continuidad en el trazado peatonal.

(…)

5. Franja de paisajismo y para la resiliencia urbana. Son áreas libres continuas, no edificables que se extienden a lado y lado de las vías, destinadas a aportar a la calidad ambiental, la conectividad ecosistémica y la cualificación del espacio urbano, mediante la ubicación de vegetación, señalización, mobiliario que complementa la circulación peatonal y que promueva la intermodalidad, la construcción de

infraestructura de acceso a predios y de redes de servicios públicos. Su cobertura debe ser mayoritariamente arbórea. Esta franja se debe generar de manera contigua a las franjas de circulación peatonal y según su ancho, permite la generación de espacios de permanencia y recreación. Hacen parte de estas franjas, las glorietas, orejas y los separadores viales con una sección mayor a 3 metros y las áreas de control ambiental. Dependiendo de las necesidades urbanas, esta franja se asocia con:

a. La infraestructura peatonal y cicloinfraestructura. Son contiguas a la franja de circulación peatonal y conforman con esta el andén de la calle. En esta localización se caracteriza por complementar la circulación peatonal y de ciclistas y por generar espacios de permanencia y soporte a la movilidad activa. Según su ancho permite la generación de espacios de permanencia y recreación, con un máximo de endurecimiento del 40%.

(…)

Parágrafo 2. Los lineamientos y parámetros de diseño técnico específicos del espacio público para la movilidad se precisarán en el Manual de Espacio Público y Manual de Coberturas Vegetales que adoptarán la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Ambiente y el Jardín Botánico de Bogotá, mediante acto administrativo, dentro del año siguiente a la entrada en vigencia del presente Plan."

Por su parte el Manual de Espacio Público adoptado mediante el Decreto 263 de 2023, establece lo siguiente:

Capítulo 5 - Configuración del sistema, apartado b. Espacio público para la movilidad, "Las redes del sistema

La red de infraestructura peatonal.

La red de infraestructura peatonal es la base para poder acceder a equipamientos del Sistema de Cuidado y disfrutar del espacio público peatonal para el encuentro y del transporte público. Esta red consolida la visión de una ciudad accesible, vital, que apoya al reverdecimiento de la ciudad y mejora la percepción de seguridad. Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de paisajismo y para la resiliencia urbana, por las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal y para el encuentro, y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad."

Capítulo 5 – Configuración del sistema, Franjas de diseño/Franjas funcionales, Franja de paisajismo y para la resiliencia urbana:

"Franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana.

Son áreas libres continuas, no edificables que se extienden a lado y lado de las vías, destinadas a aportar a la calidad ambiental, la conectividad ecosistémica y la cualificación del espacio urbano, mediante la ubicación de vegetación, señalización, mobiliario que complementa la circulación peatonal y que promueva la

intermodalidad, la construcción de infraestructura de acceso a predios y de redes de servicios públicos. Su cobertura debe ser mayoritariamente arbórea. Dependiendo de las necesidades urbanas, esta franja tiene unas características y una función diferente."

"CARACTERÍSTICAS Y FUNCIÓN:

Cuando se asocia a la infraestructura peatonal y la cicloestructura

· Es de uso obligatorio para la conformación de la Red de infraestructura peatonal, se ubica contigua a la franja de circulación peatonal y conforman con esta el andén de la calle.

(…)

· Como apoyo a la cicloestrutura, permite hacer que el recorrido sea más agradable y localizar mobiliario de soporte a la movilidad activa.

Según su ancho, permite la generación de espacios de permanencia y recreación, con un máximo de endurecimiento del 40%"

"Características técnicas.

Únicamente se podrá interrumpir la continuidad de las coberturas vegetales en las franjas de paisajismo para la resiliencia urbana cuando se localicen paraderos, infraestructura de apoyo al transporte, mobiliario de permanencia, mobiliario de servicio y en las zonas necesarias para la configuración de pasos seguros para el peatón, garantizando a continuidad visual y condiciones de seguridad"

De tal manera y con fundamento en las normas transcritas textualmente en el presente documento, el Concesionario reitera su manifestación de no aplicación de la obligación de compensar por endurecimiento de zonas verdes en desarrollo del Contrato de Concesión No. 186-2020, por las acciones de construir tapetes y hacer efectivas las zonas de accesibilidad para el sistema de transporte público (SITP) a personas con movilidad reducida.

· La instalación de paraderos y la realización de tapetes en desarrollo del Contrato de Concesión, es una actividad permitida y su finalidad, como mejoramiento de la accesibilidad al SITP, no es una afectación nociva a las zonas verdes aledañas

· Concluye acertadamente el DADEP: "*Las franjas en las que se adelanta la instalación de los paraderos no cuentan con un señalamiento urbanístico, ni con registro en el inventario general de espacio público y bienes fiscales del Distrito Capital como zona verde."*

· Concluye acertadamente el DADEP: "*El endurecimiento realizado en estas franjas se encuentra dentro de los porcentajes máximos permitidos por la normatividad vigente, particularmente el 40 % establecido como superficie*

dura para las franjas de paisajismo en el artículo 126 del Decreto 555 de 2021 y el Manual de Espacio Público adoptado mediante Decreto 263 de 2023."

Finalmente, hay que ratificar que:

Lo expresado en este documento y en el inicial, por parte del Concesionario, será materia de sustentación y análisis en la reunión con la Interventoría, al igual que lo será el concepto emitido por el GRUPO INTERDISEÑOS S.A.S. Sin embargo, reiteramos la importancia de los pronunciamientos de las entidades distritales a las cuales se les solicitó concepto sobre este tema.

El Concesionario se reserva el derecho de ampliar, reforzar, complementar, consultar y/u otras acciones tendientes a demostrar que no es obligación en el marco del Contrato de Concesión No. 186-2020 Compensar por endurecimiento de zonas verdes/permeables.

Atentamente,

Alvaro José Medina Lozano
Representante Legal
EUCOL S.A.S.-JCDecaux
NIT 805.018.583-1