

An aerial photograph of a city street featuring vibrant, multi-colored hexagonal pavement patterns in shades of red, orange, yellow, green, and blue. A blue-painted pedestrian lane with a white wheelchair symbol is visible on the right side of the road. The street is lined with buildings, trees, and parked cars. The text is overlaid on the right side of the image.

Guía
**Lineamientos para
la mitigación de
impactos
urbanísticos
negativos**
en la movilidad y en el
espacio público en
Colombia

Créditos

Claudia Andrea Ramírez Montilla

Directora de Espacio Urbano y Territorial

Andrés Felipe Ramírez Restrepo

Subdirector de Asistencia Técnica y Operaciones Urbanas Integrales

Dorys Patricia Noy Palacios

Asesora Despacho Viceministerio de Vivienda

Karen Tatiana Sánchez García

Contratista – Subdirección de Asistencia Técnica y Operaciones Urbanas Integrales –SATOUI-

1. Introducción

El presente documento tiene como objetivo presentar de manera pedagógica y sintética un conjunto de lineamientos dirigidos a las distintas entidades territoriales del país, que permitan orientar la definición de acciones para la mitigación de impactos urbanísticos negativos [IUN] en los sistemas de movilidad y en el espacio público generados por edificaciones que desarrollen usos asociados a comercio, equipamientos, infraestructuras complementarias a sistemas y servicios públicos, industria y centros logísticos.

Con esta guía, se invita a las entidades territoriales a identificar e incorporar lineamientos, criterios y actividades asociadas a la movilidad urbana y regional en los instrumentos de planeación y gestión del suelo en los territorios. Esto contribuirá a determinar mejores iniciativas en función de la movilidad.

En atención a los compromisos adquiridos por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio a través de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional - CONPES 3991 de 2020, y las

disposiciones que plantea el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia, potencia mundial de la vida”, sobre orientar el ejercicio de planeación del territorio desde un enfoque integral en el que se reconozca al ciudadano como centro y actor fundamental para la planeación de los territorios, se espera que el presente insumo permita:

- Incorporar lineamientos, criterios y actividades asociadas a la movilidad urbana y regional en los instrumentos de planeación y gestión del suelo.
- Orientar las acciones territoriales para mejorar la calidad de la movilidad, el uso del espacio público y seguridad de los distintos actores viales.
- Fortalecer la institucionalidad en las administraciones locales para la toma de decisiones a través de insumos pedagógicos que puedan guiar planes, políticas o programas de movilidad.

2. Marco conceptual

¿Qué es la mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad y el espacio público por actuaciones urbanísticas?

La mitigación de impactos urbanísticos negativos hace referencia al conjunto de medidas dirigidas a disminuir los efectos perjudiciales generados por la implantación de edificaciones sobre los sistemas de movilidad y espacio público. El impacto urbanístico negativo [IUN] está determinado por la magnitud de la implantación, la cual se puede aproximar a partir de tres criterios:

- Intensidad
- Extensión o influencia espacial
- Temporalidad

En el ejercicio de la función pública del ordenamiento del territorio, que se lleva a cabo mediante las acciones urbanísticas previstas en el artículo 8º de la Ley 388 de 1997, las entidades territoriales podrán prever en la planificación y gestión del territorio, lineamientos y acciones de mitigación de impactos negativos que se generen sobre el espacio público y la movilidad, o algunos de sus elementos o componentes, debido a edificaciones nuevas o existentes que desarrollen usos asociados a comercio, equipamientos, infraestructuras complementarias a sistemas y servicios públicos, industria y centros logísticos, también denominadas implantaciones urbanísticas.

En este sentido, la planificación territorial puede anticipar la gestión de algunos impactos en la movilidad, en términos de reducir los niveles de congestión, inseguridad e incluso apropiación indebida del espacio público (como se describe en la sección 3). Por ejemplo, mediante la imposición

de obligaciones urbanísticas –*cesiones de suelo*– que contribuyan a impedir o reducir los impactos negativos. Estas obligaciones urbanísticas deben ser incorporadas en las licencias urbanísticas en sus diferentes modalidades: ampliación, modificación, adecuación, reforzamiento estructural, restauración o reconstrucción, según lo establecido en el artículo 2.2.6.1.1.7 del Decreto 1077 de 2015.

Otras acciones de mitigación que podrían llevarse a cabo desde la gestión de la planificación y el control urbano serán abordadas en la sección 4 de esta guía.



¿Qué elementos son clave en la identificación de impactos urbanísticos?

Implantación urbanística

Se refiere a la intervención física que implica la construcción de una o más edificaciones destinadas a usos comerciales, dotacionales, infraestructuras complementarias a sistemas de movilidad y servicios públicos, industriales y de centros logísticos.

Impacto Urbanístico

Es la modificación de las condiciones urbanísticas existentes en el territorio en materia de movilidad y espacio público, posteriores a una implantación de una edificación y sus usos asociados. El impacto urbanístico puede ser:

a. **Positivo:** Cuando produce una alteración favorable, ya sea directa o indirecta, manteniendo o mejorando las condiciones del territorio donde se implanta una edificación durante su etapa de construcción y/o funcionamiento, operación y mantenimiento.

b. **Negativo:** Cuando produce una alteración desfavorable, ya sea directa o indirecta, en las condiciones del territorio donde se implanta una edificación durante su etapa de construcción y/o funcionamiento, operación y mantenimiento.

Ahora bien, los denominados impactos urbanísticos tendrán, entre otras, tres condiciones o características fundamentales: intensidad, extensión o influencia espacial, y temporalidad.

● Intensidad

Se entiende como el nivel del impacto urbanístico en función de los criterios de localización. Esta intensidad se clasifica en:

a. **Grave:** Cuando la implantación urbanística rompe la traza urbana o genera efectos negativos en los sistemas de movilidad o espacio público, ya sea porque se ubica en predios extensos o se dispersa en un número significativo de inmuebles a lo largo de más de una manzana.

b. **Moderada:** Cuando la implantación urbanística genera un impacto negativo al localizarse en una manzana, pero sin acarrear efectos graves en los sistemas de movilidad o espacio público.

c. **Leve:** Cuando la implantación urbanística genera un impacto negativo bajo, limitado a un sector menor a una manzana.



• Extensión o influencia espacial

Es el alcance espacial del impacto urbanístico negativo en materia de movilidad y espacio público generado por una implantación urbanística. Esto puede ocurrir debido a la atracción de usuarios o la generación de viajes de carga o pasajeros provenientes de entidades territoriales vecinas.

La extensión o influencia espacial varía en función de las siguientes escalas:

a. Regional: Cuando la implantación urbanística genera impactos urbanísticos negativos más allá de los límites del municipio o distrito.

b. Municipal: Cuando la implantación urbanística genera un impacto negativo dentro de los límites del municipio o distrito.

c. Zonal: Cuando la implantación urbanística genera un impacto negativo en su entorno inmediato. Dependiendo de la entidad territorial, este impacto puede extenderse a nivel de localidad, comuna, corregimiento, vereda, unidad de planificación, etc.

d. Vecinal – barrial: Cuando la implantación urbanística o edificación y sus usos asociados generan impactos urbanísticos negativos que se extienden exclusivamente al vecindario o barrio donde se ubica.

• Temporalidad

Se entiende como la frecuencia con la que el impacto urbanístico se presenta y varía en función del uso de la implantación urbanística y los usuarios de esta, de la siguiente manera:

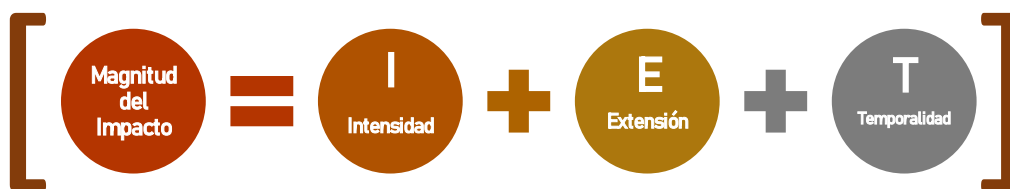
a. Crónico: Cuando el impacto se presenta u ocurre todos los días.

b. Recurrente: Cuando el impacto se presenta en días específicos de la semana o el mes.

c. Episódico: Cuando el impacto se presenta en situaciones extraordinarias que no tienen una recurrencia semanal o mensual.

Magnitud del impacto:

Corresponde al resultado de la sumatoria de los atributos de evaluación de: intensidad, extensión o influencia espacial y temporalidad, de la siguiente manera:



Las autoridades locales podrán valorar la magnitud asignando un puntaje en cada atributo. En la sección 5 de esta guía se propone un rango de valoración entre 1 a 10 puntos.

¿Cómo hacer operativa la mitigación de impactos urbanísticos negativos [IUN]?

De manera específica, en relación a las externalidades negativas derivadas de la implantación urbanística o edificación de usos comerciales y/o de servicios o dotacionales, las autoridades locales deberán identificar la existencia o futura oferta de estas actividades que podrían llegar a impactar en materia de congestión de usuarios, seguridad, ocupación del espacio público, entre otras externalidades. Para estos efectos, se identifican a continuación algunos ejemplos de edificaciones en cada caso:

- a. **Comercio y/o de servicios:** que se desarrollen en inmuebles de oficinas y/o cualquier establecimiento cuya actividad principal es el intercambio de bienes y servicios empresariales. En esta categoría se pueden considerar: servicios básicos, servicios de hospedaje, servicios de oficinas, servicios al automóvil, servicios especiales y servicios logísticos, comerciales (cualificado, aglomerado, pesado); así como grandes superficies comerciales.
- b. **Dotacionales:** que permitan el desarrollo de las funciones sociales y la prestación de los servicios destinados a asegurar el acceso a los derechos fundamentales, sociales y culturales de la ciudadanía para su desarrollo individual y colectivo, ofertados por el sector público o privado. Aquí se destacan: equipamientos colectivos, parques y servicios urbanos básicos.

Después de la identificación, sigue el proceso de asignación de la valoración del impacto mediante los puntajes descritos en la sección 5, lo cual permitirá a la autoridad local establecer prioridades de intervención desde la planificación e implementación de la misma en las licencias de construcción. Incluso, se considerará en el control urbano posterior que realizarán las autoridades locales para verificar el cumplimiento de las previsiones en cuanto al manejo del tráfico y el espacio público establecidas en las licencias y demás autorizaciones locales.



3. Generación de impactos urbanísticos negativos

Las entidades territoriales podrán identificar y caracterizar las acciones generadoras de impactos urbanísticos negativos [IUN] en materia de movilidad y espacio público por implantaciones urbanísticas nuevas o existentes, teniendo en cuenta, entre otras, las acciones que se listan a continuación y que corresponden a las que se presentan de manera típica y/o recurrente en las ciudades colombianas. Las administraciones locales, en ejercicio propio de sus funciones, podrán identificar otras acciones, proponer y adelantar los correctivos necesarios.

a.- Acciones generadoras de impacto [IUN] en materia de espacio público:

- Acción – impacto 1: Aglomeración de usuarios en las zonas de circulación (andenes) debido al déficit de áreas libres.
- Acción – impacto 2: Filas de usuarios sobre los andenes para acceder a la edificación.
- Acción – impacto 3: Estacionamiento inadecuado de vehículos en zonas peatonales.
- Acción – impacto 4: Contaminación por manejo inadecuado de residuos sólidos.
- Acción – impacto 5: Presencia de vendedores informales no regulados.
- Acción – Impacto 6: Uso propio proyectado hacia el espacio público.
- Acción – impacto 7: Contaminación visual y presencia no regulada de publicidad visual exterior.
- Acción – impacto 8: Uso inadecuado y deterioro de elementos de mobiliario.
- Acción – impacto 9: Falta de continuidad en la circulación peatonal y ciclista debido a la presencia de obstáculos o baja calidad de las áreas de circulación.
- Acción – impacto 10: Inseguridad debido a la falta de iluminación y/o diseño inadecuado (baja protección del peatón y/ del ciclista).



Imagen de archivo de la entidad

b.- Acciones generadoras de impacto [IUN] en materia de movilidad vehicular:

- Acción – Impacto 1: Manejo inadecuado de vehículos de transporte pesado que realizan procesos de carga y descarga.
- Acción – impacto 2: Estacionamiento en la vía o en espacios públicos no regulado que dificulta la libre circulación vehicular.
- Acción – impacto 3: Contaminación auditiva y vibración debido al paso de vehículos pesados.
- Acción – impacto 4: Cargue y descargue en horarios no adecuados.
- Acción – impacto 5: Pérdida de velocidad por entrada y salida de vehículos sobre malla vial principal.
- Acción – impacto 6: Congestión en zonas de recogida de pasajeros del transporte público.
- Acción – impacto 7: Aumento de los indicadores de siniestralidad vial en el entorno de la implantación urbanística.



4. Mitigación de impactos urbanísticos negativos

Las entidades territoriales podrán identificar y caracterizar las acciones para mitigar dichos impactos urbanísticos negativos [IUN], teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes acciones:

a.- Acciones tipo para la mitigación de impactos [IUN] asociados al espacio público:

	Impacto	Acciones de mitigación sugeridas
1	Aglomeración de usuarios en las zonas de circulación (andenes) por déficit de áreas libres.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de áreas de transición que articulen el espacio privado con el público y con la estructura urbana de la ciudad, destinadas al tránsito y la permanencia de peatones. ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Cesiones para espacio público como obligación urbanística. ▪ Sustitución y/o liberación de espacio público. ▪ Liberación de antejardines. ▪ Accesibilidad universal desde la vía pública.
2	Filas de usuarios sobre andenes para acceder a la edificación.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de áreas de transición que articulen el espacio privado con el público y con la estructura urbana de la ciudad, destinadas al tránsito y la permanencia de peatones. ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Sustitución y/o liberación de espacio público. ▪ Liberación de antejardines.
3	Estacionamiento inadecuado de vehículos en zonas peatonales.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Sustitución y/o liberación de espacio público. ▪ Liberación de antejardines.
4	Contaminación por manejo inadecuado de residuos sólidos.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de espacios para la disposición de residuos sólidos sin afectar el espacio público.

<p>5</p>	<p>Presencia de vendedores informales no regulados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disposición de espacios para la generación de ventas organizadas en el espacio público (como el aprovechamiento económico del espacio público bajo la figura que la entidad territorial define). ▪ Establecer acciones policivas de control urbano del espacio público.
<p>6</p>	<p>Uso propio proyectado hacia el espacio público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de áreas de transición que articulen el espacio privado con el público y con la estructura urbana de la ciudad, destinadas al tránsito y la permanencia de peatones ▪ Cesiones de espacio público para la mitigación de impactos. ▪ Mezcla de usos: generación de usos complementarios en el interior de la edificación o sobre la fachada. ▪ Primeros pisos activos.
<p>7</p>	<p>Contaminación visual y presencia no regulada de publicidad visual exterior.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regulación de avisos, localización de publicidad. ▪ Primeros pisos activos.
<p>8</p>	<p>Uso inadecuado y deterioro de elementos de mobiliario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Primeros pisos con fachadas y usos activos. ▪ Regulación de avisos y adecuada localización de publicidad. ▪ Acciones de control urbano y policivo.
<p>9</p>	<p>Falta de continuidad en la circulación peatonal y ciclista por presencia de obstáculos o baja calidad de las áreas de circulación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de áreas de transición que articulen el espacio privado con el público y con la estructura urbana de la ciudad, destinadas al tránsito y la permanencia de peatones. ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Cesiones para espacio público como obligación urbanística. ▪ Sustitución y/o liberación de espacio público. ▪ Liberación de antejardines. ▪ Garantizar la accesibilidad universal desde la vía pública. ▪ Acciones de arborización y de manejo paisajístico.
<p>10</p>	<p>Inseguridad por falta de iluminación y/o diseño inadecuado (baja protección del peatón y/ del ciclista).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de áreas de transición que articulen el espacio privado con el público y con la estructura urbana de la ciudad, destinadas al tránsito y la permanencia de peatones. ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Primeros pisos activos. ▪ Refugios peatonales.

b.- Acciones tipo para la mitigación de impactos [IUN] asociados a la movilidad:

	Impacto	Acciones de mitigación sugeridas
1	Manejo inadecuado de vehículos de transporte pesado que realizan procesos de cargue y descargue.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahía de servicios para transporte público dentro del predio. ▪ Contar con un carril adicional de acceso por acumulación de vehículos al interior del predio (que no compute como área construida). ▪ Área de carga y descarga con maniobra al interior del predio. ▪ Ubicación únicamente en corredores de comercio y servicios consolidados y malla vial arterial.
2	Estacionamiento en vía o espacio público no regulado que dificulta la libre circulación vehicular.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generación de áreas de transición que articulen el espacio privado con el público destinadas al tránsito y la permanencia de peatones. ▪ Intervención de espacio público colindante. ▪ Plan de contingencia operativa (eventos especiales). ▪ Sustitución y/o liberación de espacio público. ▪ Liberación de antejardines.
3	Contaminación auditiva y vibración por paso de vehículos pesados.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Área de carga y descarga con maniobra al interior del predio. ▪ Barreras ambientales para reducción de este tipo de contaminación.
4	Cargue y descargue en horarios no adecuados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Horarios de funcionamiento regulados. ▪ Cámaras y tecnologías de vigilancia.
5	Perdida de velocidad por entrada y salida de vehículos sobre malla vial principal.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contar con un carril adicional de acceso por acumulación de vehículos al interior del predio (que no se compute como área construida). ▪ Localización y tamaño adecuado de accesos diferenciados por tipo de usuario, dependiendo del tipo de actividad que se desarrolle. ▪ Implementación de medidas de tráfico calmado en la vía. ▪ Articulación con el Sistema de Transporte Público.
6	Congestión en zonas de recogida de pasajeros de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ubicación adecuada de los accesos y salidas vehiculares respecto a la vía principal o de mayor perfil. ▪ Cupos de estacionamiento y áreas para recogida de pasajeros al interior del predio. ▪ Áreas de manejo y protocolo de operación para taxis.
7	Aumento de indicadores de siniestralidad vial en el entorno de la implantación urbanística.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cupos necesarios de ciclo-parqueaderos dentro de la implantación urbanística. ▪ Bahía de servicio para buses y taxis dentro o fuera de la implantación urbanística. ▪ Implementación de semaforización y/o pasos seguros. ▪ Instalación de señalización y demarcación vial. ▪ Implementación de medidas de tráfico calmado en la vía.

5. Valoración de las acciones generadoras de impactos

Las entidades territoriales podrán valorar la magnitud de las acciones generadoras de impactos urbanísticos negativos [IUN] en los atributos de: a) intensidad; b) extensión o influencia espacial; y c) temporalidad, utilizando como insumo la descripción y escala de valoración que se presenta a continuación:

a.- Intensidad

Evaluar la intensidad del impacto, según uno de los tres rangos indicados a continuación, asignándole un puntaje de valoración al efecto:

Intensidad	Descripción	Valoración	Criterio de localización
Grave	Cuando la implantación urbanística objeto de análisis comprende predios extensos o se dispersa en un número significativo de inmuebles a lo largo de más de una manzana.	Entre 6 y 10	Muchos predios, o predios extensivos.
Moderado	Cuando la implantación urbanística involucra una manzana, pero sin acarrear efectos graves en los sistemas de movilidad o espacio público.	Entre 2 y 5	Predominante en manzana.
Leve	Cuando la implantación urbanística se limita a un sector menor a una manzana.	1	Individual o no predominante en manzana.

b.- Extensión o influencia espacial

Evaluar la extensión o influencia espacial, según uno de los cuatro rangos indicados a continuación, asignándole un puntaje de valoración al efecto:

Extensión o influencia espacial	Descripción	Valoración	Criterio escala
Regional	Hay un impacto extendido a más de un municipio y/o distrito.	Entre 5 y 10	Regional
Municipal	El impacto se restringe dentro de los límites del municipio y / o distrito.	Entre 4 y 5	Municipal
Zonal	El impacto se restringe a un entorno inmediato tipo localidad, comuna, corregimiento, vereda, unidad de planificación, etc.	Entre 1 y 3	Zonal
Vecinal- barrial	El impacto se restringe al vecindario o barrio donde se localiza la implantación.	1	Barrial o vecinal

c.- Temporalidad

Evaluar la temporalidad, de acuerdo con uno de los tres rangos que se indicados a continuación, asignándole un puntaje de valoración al efecto:

Temporalidad	Descripción	Valoración	Criterio usuario y frecuencia
Crónico	El impacto se presenta todos los días.	Entre 5 y 10	Entre semana
Recurrente	El impacto se presenta en unos días específicos de la semana o el mes.	Entre 2 y 5	Fines de semana
Episódico	El impacto depende de situaciones extraordinarias.	1	Eventos

d.- Magnitud

Una vez evaluada la intensidad, la extensión o influencia espacial y la temporalidad, se procederá a determinar o valorar la magnitud de cada una de las acciones generadoras de impacto urbanístico negativo [IUN] que se definan por parte de las entidades territoriales, de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$[M = \text{Impacto} \text{Intensidad} + \text{Impacto} \text{Extensión} + \text{Impacto} \text{Temporalidad}]$$

Los valores que resulten de la ponderación permitirán establecer los índices de magnitud según los siguientes rangos:



6. Mecanismos de mitigación de impactos

a.- Alcance de los mecanismos de mitigación de impactos

La mitigación de impactos urbanísticos negativos [IUN] es recomendable realizarla bajo las siguientes situaciones:

- 1- En la implantación de un nuevo uso asociado a comercio, equipamientos (dotaciones), infraestructuras complementarias a sistemas y servicios públicos, industria y centros logísticos.
- 2- En la regularización o mejoramiento de un uso existente que:
 - a. Busque ser ampliado, adecuado, modificado, restaurado, reforzado, demolido y nuevamente construido (total o parcialmente).
 - b. No cuente con licencia urbanística de construcción o acto de reconocimiento de la edificación.

b.- Mecanismos de mitigación de Impactos

Las entidades territoriales podrán definir las acciones de mitigación de impactos urbanísticos negativos [IUN] en materia de movilidad y espacio público aplicables a:

- 1.- La incorporación de las medidas de mitigación **en la licencia de construcción o en el acto de reconocimiento.**
- 2.- La inclusión de medidas en un instrumento de planificación intermedia, que podría denominarse *esquema o plan de mitigación de impactos*. También podrán incorporarse estas previsiones en instrumentos como los planes maestros de movilidad y espacio público. Lo anterior, conforme a la autonomía territorial y a lo que establezca el respectivo plan de ordenamiento territorial.



7. La implementación de acciones y mecanismos

a.- Licencias de construcción y actos de reconocimiento

Las licencias de construcción y los actos de reconocimiento se recomiendan como mecanismo a través del cual se puedan incorporar acciones de mitigación de impactos urbanísticos negativos [IUN] en materia de movilidad y espacio público en aquellos casos donde la valoración de la magnitud del impacto sea **Baja**. En estos casos, no se requiere introducir cambios en las condiciones urbanísticas del sector específico analizado desde el ejercicio de planificación territorial. El trámite de licenciamiento urbanístico aplica para:

- 1.- Todas aquellas edificaciones asociadas a usos comerciales, dotacionales (equipamientos), industriales, logísticos, e infraestructuras complementarias a sistemas y servicios públicos.
- 2.- Edificaciones que cumplen algunos de los siguientes criterios:
 - Aún no han sido implantadas.
 - Están implantadas (existentes), pero no cuentan con licencia de construcción o acto de reconocimiento.
 - Requieran una ampliación, adecuación, modificación, restauración, reforzamiento estructural, demolición y nueva construcción (total o parcialmente).

En el ejercicio del control urbano que realizan las autoridades municipales a través de la policía, se deberá verificar el cumplimiento de las acciones que se hayan incorporado en las respectivas licencias.

Cuando se trate de impacto **medio**, o cuando algunas de las acciones generadoras sean calificadas en la categoría de medio impacto y ninguna sea calificada como de alto impacto, y siempre que la normatividad urbanística del municipio o distrito contemple acciones de mitigación, dichas acciones deberán ser incorporadas en las licencias.

Si el municipio o distrito carece de normas con acciones claras para la mitigación de dichos impactos urbanísticos que puedan ser previstas en las licencias, se deberá desarrollar un esquema o plan de mitigación de impactos antes de la obtención de la respectiva licencia de construcción o acto de reconocimiento.

b.- Esquema o Plan de Mitigación de Impactos

Una vez hecha la evaluación de las acciones generadoras de impactos urbanísticos negativos en materia de movilidad y espacio público, éstas se califiquen como de **alto impacto**, se recomienda adelantar el esquema o plan de mitigación de impactos. Este plan se considera un instrumento intermedio de planificación del territorio y puede denominarse de diversas formas según el municipio o distrito y dentro del marco de la autonomía territorial pueden denominarse: *Plan de implantación, Plan de regularización, Plan Especial, Esquema de implantación, Plan de Actuación Urbana, Protocolos Ambientales y Urbanísticos.*

El esquema o plan de mitigación de impacto, bajo la denominación que corresponda en cada entidad territorial, tiene como propósito desarrollar los lineamientos del POT de un municipio o distrito para implementar acciones que mitiguen los impactos urbanísticos negativos generados o que puedan generarse con la implantación de edificaciones y sus usos asociados en materia de movilidad y espacio público. Esto es especialmente relevante cuando la magnitud de dicho impacto es alta y requiera determinar medidas específicas y puntuales que introduzcan modificaciones en las condiciones urbanísticas del sector para lograr la mitigación de los impactos en cada caso particular. Estos instrumentos deben ser una condición previa a los procesos de licenciamiento urbanístico y estar contemplados en el POT.

El desarrollo de un esquema o plan de mitigación de impactos debe ser previsto si al momento de evaluar la magnitud de las acciones generadoras de impactos urbanísticos se concluye que:

- a.- Una o algunas de las acciones generadoras es **de alto impacto**.
- b.- Al momento de evaluar la magnitud de los impactos para una o algunas de las acciones, se califica como de **medio impacto** y la normatividad urbanística del respectivo municipio o distrito (ya sea en su POT o en su normativa complementaria) **no cuente** con acciones de mitigación.

Control urbano y seguimiento

El cumplimiento de todas las obligaciones incluidas en las licencias urbanísticas de construcción o en los actos de reconocimiento, así como en el esquema o plan de mitigación de impactos -y *a posteriori en las licencias*-, deberá ser verificado por la administración distrital o municipal en ejercicio del control policivo que en materia urbanística le compete.



Imagen de archivo de la entidad

8. Seguimiento y evaluación de impactos negativos

Es importante que los distintos niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal), en el marco de sus competencias, implementen métricas o mecanismos de seguimiento para evaluar el grado de apropiación conceptual e implementación de medidas de mitigación de impactos urbanísticos dentro de los respectivos POT.

Por ejemplo, se podría evaluar la cantidad de entidades territoriales que han incorporado indicadores de evaluación en materia de mitigación de impactos en sus expedientes municipales. Otro punto de referencia podría ser la cantidad de instrumentos o mecanismos de mitigación de impactos negativos adoptados, así como la cantidad de licencias urbanísticas otorgadas que incluyen acciones de mitigación de impactos negativos asociados a los sistemas de espacio público y movilidad.

También en los ámbitos de la gestión y del control urbano, se puede verificar la cantidad y calidad de espacio público obtenido, mejorado y/o recuperado mediante la implementación de acciones de mitigación.

En igual sentido, los elementos del componente de movilidad originados y/o mejorados por la implementación de acciones de mitigación.

Cualquier aproximación a este tipo de indicadores de seguimiento y evaluación permite a las entidades tener una visión integral del ciclo de la política con información de desempeño para mejorar los procesos de planeación y gestión del suelo.



Imagen de archivo de la entidad

9. Recomendaciones finales

- El presente documento constituye un insumo para los procesos de revisión y ajuste de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), o en su defecto, para el fortalecimiento de los instrumentos de planificación que desarrollan cada POT. En estos instrumentos, se pueda prever o mejorar la inclusión de acciones de mitigación de impactos, de tal forma que se evite la solicitud de requisitos adicionales o se desborde la capacidad del control urbano.



- Los lineamientos propuestos no son exhaustivos ni vinculantes, ya que solo ofrecen una guía para que las entidades territoriales, en el ejercicio de su autonomía, los prevean en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) o en los instrumentos que complementan y desarrollan el POT. Dado que el documento presentado contiene lineamientos, estos no son de aplicación obligatoria para las entidades territoriales y tampoco entran en conflicto con aquellos que definan de manera específica las autoridades territoriales.
- En el caso de la ejecución de planes parciales y otros instrumentos de planificación intermedia, estos podrán incluir medidas de mitigación de impactos negativos en la movilidad y el espacio público, y no se verán afectados en la expedición de licencias urbanísticas. Esto se ajusta a lo establecido en el artículo 27 de la Ley 388 de 1997, modificado por el artículo 29 de la Ley 2079 de 2021:

“PARÁGRAFO 2. Las autoridades ante las cuales se deban adelantar trámites urbanísticos con posterioridad a la adopción del plan parcial estarán obligadas a emitir sus conceptos o permisos con base en lo aprobado en el plan parcial y en su documento técnico de soporte. En todo caso, desde la aprobación del plan parcial se deberán tener definidos y resueltos todos los impactos de la operación sin que se requiera para su ejecución o desarrollo la aprobación de instrumentos de planificación complementarios.” (Subrayado por fuera del texto original).

- Los lineamientos descritos en este documento no deben ser considerados como equivalentes a los requisitos de un estudio de tránsito. Por lo tanto, si ya se adoptó la licencia de urbanización, no será necesario determinar la magnitud de los impactos negativos para la licencia de construcción, ya que las normas relacionadas con la expedición de licencias urbanísticas no incluyen tal presupuesto.
- Debido a que las medidas de mitigación se concretan en las licencias, su proceso de seguimiento y control está a cargo de las autoridades competentes en el control urbano del municipio o distrito.