



ACUERDO METROPOLITANO No. 18

(Diciembre 10 de 2010)

POR EL CUAL SE ADOPTA Y REGLAMENTA EN LOS ASPECTOS METROPOLITANOS EL MACROPROYECTO CENTRALIDAD SUR Y SE DEFINEN LAS CONDICIONES DE VINCULACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DEL ABURRÁ

LA JUNTA METROPOLITANA DEL VALLE DEL ABURRÁ

En uso de sus facultades legales y estatutarias y en especial las conferidas por la Constitución Política, por las Leyes 128 de 1994 y 388 de 1997 y en concordancia con el Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006

CONSIDERANDO

1°. Que en las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial –DMOT-, aprobadas mediante Acuerdo Metropolitano No. 15 de septiembre de 2006, el artículo 26° determina como Hechos Metropolitanos los sistemas estructurantes incluyendo en el numeral 4, entre otros, los Proyectos estratégicos que conforman la red metropolitana de centralidades, identificado la Centralidad Metropolitana del Sur como una de las tres centralidades a promover y por ende su implementación se constituye en desarrollo de este Hecho Metropolitano.

2°. Que de conformidad con el artículo 35° del Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006 el desarrollo de la Centralidad Metropolitana Sur se concibe como macroproyectos urbanos, en los términos establecidos en el artículo 114 de la Ley 388 de 1997 y demás normas que la complementen, adicionen o sustituyan.

3°. Que el Macroproyecto de la Centralidad Metropolitana del Sur posee un ámbito espacial compartido por los municipios de Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Envigado, así como de él hacen parte un conjunto importante de sistemas estructurantes de escala metropolitana, lo cual hace necesaria la adopción de un único Macroproyecto que confiera unidad de planificación y coordinación en la gestión a este proceso de transformación urbana, además de especificar la participación y apoyo de la entidad metropolitana como articuladora y promotora de la iniciativa.

4°. Que la presente adopción constituye un marco normativo y de gestión para el Macroproyecto en desarrollo de lo establecido por las Leyes 128 de 1994 y 388 de 1997, así como de las disposiciones contenidas en los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial vigentes de los municipios de Itagüí, Sabaneta y La Estrella con respecto al diseño e implementación conjunta con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá del



Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2010

Macroproyecto y la necesaria reglamentación complementaria que cada municipio deberá adoptar por Decreto a la luz del presente marco de planificación.

ACUERDA:

CAPITULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1º. OBJETO. Adoptar las directrices, objetivos y condiciones de gestión para la implementación del Macroproyecto Centralidad Sur, en lo que tiene que ver con su escala y competencias metropolitanas.

Estas disposiciones desarrollan los parámetros establecidos a escala metropolitana por el Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006 el cual adoptó las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial, las que constituyen normas obligatoriamente generales para los municipios que la integran

Artículo 2º. CARACTERÍSTICAS Y ALCANCE DEL MACROPROYECTO. El Macroproyecto Centralidad Sur se define como un conjunto de acciones y actuaciones con carácter estratégico, integral y de largo plazo dirigido a producir una intervención de gran escala basada en la articulación de actuaciones públicas y privadas, con impactos significativos en la estructura espacial de la zona sur del Área Metropolitana del Valle del Aburrá, en la calidad de vida de su población y en sus dinámicas socio-económicas. Las acciones y actuaciones consistirán en inversiones y ejecución de obras públicas, regulación de procesos de ocupación, transformación y uso del suelo, inversión y decisiones de localización privadas, utilización y disfrute por parte de la ciudadanía. La ejecución del Macroproyecto se define en un horizonte de largo plazo y, por lo tanto, será incorporado en los distintos instrumentos de planificación de carácter metropolitano y municipal como son los planes de acción y programas de inversión; los planes de ordenamiento territorial cuando sea necesario, los planes parciales de iniciativa pública, privada o mixta que establezcan las condiciones de su ejecución en cada municipio y los planes municipales de desarrollo económico y social y de programación de inversiones.

Las acciones y actuaciones que constituyen el Macroproyecto estarán orientadas por el propósito de configuración de una centralidad metropolitana asumida como complemento y factor equilibrador de la centralidad metropolitana de Medellín y de los núcleos urbanos originales de los municipios que la constituyen. La Centralidad Sur se concibe como un espacio de alta productividad urbana ligado al concepto de parque tecnológico, espacio organizado a partir de la interconectividad propiciada por el sistema de transporte y movilidad basado en la figura del corredor multimodal y dirigido a potenciar los aspectos positivos de la reconversión en curso de la actividad industrial, tanto en el mejoramiento de las condiciones ambientales de la industria pesada como en la incorporación de actividades de servicios de diversa naturaleza. Se concibe también como un espacio de

integración ciudadana, basado en la proyección del espacio natural y en la creación de un pulmón verde urbano, equivalente a una oferta significativa de espacios públicos y equipamientos de diversa escala y función con capacidad de producir hitos urbanos y referentes simbólicos, combinado con una búsqueda de mayor diversidad en los usos y tipologías, particularmente de vivienda para distintos estratos sociales como complemento de los servicios, y un mejoramiento de las condiciones morfológicas. Como proyecto urbano se buscará una centralidad urbana verde, integradora y generadora de múltiples oportunidades.

Artículo 3º. DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO ESPACIAL DEL MACROPROYECTO DE ESCALA METROPOLITANA CENTRALIDAD SUR. El ámbito espacial en el cual se desarrollarán las distintas intervenciones o área de planificación, conforme con el Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006 y para efectos de los procesos de ordenamiento territorial metropolitanos y municipales, tiene una extensión superficial aproximada de 276.31 has, se localiza en jurisdicción de los municipios de Envigado, Sabaneta, Itagüí y La Estrella; se indica en el plano No.1 AMBITO GENERAL DEL MACROPROYECTO y se delimita así: Definida por el puente de la calle 37 sur (Itagüí), hacia el sur oriente por la Carrera 48 avenida Las Vegas, hasta la calle 77 sur (Sabaneta), continuando por la Carrera 49, hacia el sur por la Calle 83 Sur, hacia el sur occidente con la Cra 47F hasta encontrar la Quebrada La Estrella, y hacia el nor-occidente con la Carrera 42 autopista sur, en sentido norte sur, hasta cerrar el polígono en el punto inicial.

Artículo 4º. MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO. Las directrices del modelo de ocupación del territorio, serán:

1. La creación de un pulmón verde urbano bajo el concepto de *arboretum* que sirva de nodo articulador de la red ecológica metropolitana, compuesto principalmente por un megaparque de iniciativa y ejecución pública y privada donde se localicen nodos de desarrollo tecnológico de iniciativa privada.
2. Se contará, en consecuencia, con un espacio natural rodeado por torres de alta densidad que alberguen actividades de servicios y comercio de diferentes tipos, con posibilidades de incorporar paulatinamente la vivienda, en la medida en que la mitigación de impactos ambientales se vaya logrando.
3. La consolidación de un sistema intermodal de transporte que sirva de soporte a las nuevas localizaciones de servicios, comercio y vivienda.
4. La permanencia de actividades industriales bajo la condición de la implementación de programas de mitigación de sus impactos ambientales y urbanísticos de acuerdo con la normativa nacional y metropolitana vigentes.
5. La permanencia de aquellos usos y actividades y asentamientos humanos actualmente existentes integrados a los objetivos del Macroproyecto, excepción hecha



de aquellos destinados a la construcción de obras y la generación de espacio público. En los casos en que por razones de ocupación de zonas de riesgo, zonas de valor ambiental o zonas de uso público sea necesario adelantar programas de reasentamiento, se realizarán programas municipales concertados con los habitantes afectados, que incorporen el componente de apoyo social.

6. El desarrollo, con carácter de urgencia, programas de mitigación de impactos tendientes a mejorar la calidad ambiental del territorio de la Centralidad Sur, con el claro propósito de disminuir los efectos nocivos sobre la población existente.

ARTICULO 5°. COMPONENTES DEL MACROPROYECTO. Este Macroproyecto se conforma por un Sistema de Redes, una política de localización de actividades y un modelo compacto de ciudad, tal como se describe a continuación.

1. Un sistema de redes (ecológica, de movilidad, urbanística) de modo que la Centralidad Sur opere como un nodo articulador de flujos de toda índole, que se compone de:
 - a. Una red ecológica local, en articulación con la red metropolitana que facilite la conectividad ecológica y que aproveche la localización de espacios verdes como amortiguadores de impactos en el territorio de la Centralidad Sur y busca un incremento sustancial de la capacidad de soporte del suelo, conjuntamente con el mejoramiento de sus infraestructuras y servicios, en concordancia con las estrategias de desarrollo territorial y usos del suelo. Esta red incluirá:
 - La creación de un gran parque metropolitano con alta oferta ambiental, como nodo principal de la red local.
 - La conformación de espacios públicos verdes en diferentes sitios de la Centralidad Sur que sirven de retiro para las actividades que hoy son impactantes y que a su vez se utilicen para la siembra de especies vegetales a manera de barreras amortiguadoras de impactos.
 - La creación de corredores verdes arborizados, a lo largo de los separadores y zonas verdes públicas de las vías troncales, de las zonas verdes de las vías internas, de los retiros del río Aburrá, de las orejas de los puentes, etc.
 - La arborización de las trazas sobre la superficie de los retiros de corrientes de agua y la utilización de otros elementos naturales, como conectores de la red.

La red ecológica se concretará en los siguientes ejes:

- Eje cementerio "Jardines Montesacro" + Parque Ditaires (Itagüí).
- Eje quebrada Doña María (Itagüí) + conexión con el Parque El Manzanillo.
- Eje quebradas La Mina y La Sucia (Envigado) + Parque lineal de la quebrada La Eliodora + conexión con el suelo rural del municipio de Envigado.
- Eje quebradas La Honda, La Escuela y La Cienpesos (Sabaneta) + conexión con el parque La Romera
- Eje quebradas La Doctora y La Sabanetica (Sabaneta) + conexión parque La Romera.



- Eje quebrada Negra (La Estrella) + conexión con el API de la Estación Multimodal.
- Eje río Aburrá.

Las rutas de conexión se establecerán considerando nodos (manchones de vegetación de mayor dimensión), fragmentos (que se asemejan más a formas alargadas) y enlaces (manchones que conectan las anteriores clasificaciones), que corresponden a los retiros de las quebradas y tendrán en cuenta la vinculación del megaparque con las áreas de protección municipales de Pico Manzanillo (Itagüí), El Romeral (La Estrella) y La Romera (Sabaneta). La vegetación presente en el retiro del río Medellín servirá como factor de movilización de la avifauna en el área de la Centralidad Sur.

- b. Una red de movilidad que comunica internamente los espacios de la Centralidad Sur y de los cuatro municipios donde será ejecutado el Macroproyecto y optimiza su articulación física con el área metropolitana, la región y el espacio nacional, que se compone de:
- Un espacio público de gran continuidad, que favorece la movilidad local con base en desplazamientos no motorizados y la prelación del peatón sobre el vehículo.
 - La construcción de elementos –puentes vehiculares y peatonales– de vinculación transversal que benefician la conectividad del territorio para atender flujos intermunicipales del sur del valle de Aburrá.
 - La construcción de las nuevas estaciones del sistema METRO (Sabaneta y La Estrella) que, junto con las ya existentes (Envigado e Itagüí), atenderán el flujo de pasajeros del ámbito metropolitano y de un cierto ámbito local de la propia Centralidad Sur.
 - La construcción de la Estación multimodal de flujos y servicios –terminal del sistema METRO y terminal sur de pasajeros– que atiende la movilidad de los flujos de pasajeros de los ámbitos inter-regional y nacional.
 - La conformación de un sistema complementario de transporte público como alimentador de las estaciones del METRO.

En síntesis esta red se organizará en torno a los siguientes ejes:

- Eje del Sistema de transporte masivo METRO.
- Ejes del Sistema de transporte de mediana capacidad.
- Ejes de red caminera de las estaciones del Metro.

- c. Una red urbanística con capacidad suficiente para atender las demandas de infraestructuras y servicios de las personas y actividades que allí se asienten y de una población flotante que se sirve de las oportunidades que en ella encuentra y que se compone de:
- La conformación de un sistema de sub-centralidades al interior del territorio, basado en la localización de las estaciones del METRO como elementos



fundamentales de conducción de flujos humanos, localización de equipamientos, espacios verdes y actividades atractoras.

- La proyección y utilización del área de influencia de la Estación Multimodal de flujos y servicios como soporte de las actividades de negocios, comercio, hotelería, turismo y servicios.
- La proyección de los centros tradicionales municipales sobre la nueva centralidad.
- La conformación de un sistema de espacio público generoso en cantidad, sobresaliente en calidad y caracterizado por una gran funcionalidad como conector de actividades urbanas.
- Una gran oferta de equipamientos comunales para atención de la población, tanto residente como atraída.

Esta red se articula mediante los ejes que se listan a continuación:

- Eje 1: Parque de Envigado + Itagüí hasta quebrada Doña María.
 - Eje 2: Estación Ayurá + PP Coltejer + parque principal de Itagüí + Ditaires.
 - Eje 3: Mayorca + Estación Itagüí + Eje Parque de Itagüí.
 - Eje 4: Glorieta de Ditaires + Futura estación Metro + Unida deportiva Sabaneta + Unidad deportiva de Envigado.
 - Eje 5: Cementerio + Parque de Sabaneta + Aves María.
 - Eje 6: Los Lagos + Nueva centralidad + Estación Multimodal.
 - Eje 7: Parque La Estrella + Estación Multimodal + Eje sur Autopista.
 - Eje 8: Avenida Las Vegas.
 - Eje 9: Autopista.
 - Eje 10: Sistema longitudinal a lo largo del río.
2. La localización de actividades que hacen parte de la plataforma de competitividad de la región y la búsqueda de una diversidad de usos creciente en el tiempo, incluyendo servicios, comercio y, particularmente la vivienda, con el fin de que el proceso de reconversión industrial sirva para atraer usos de distinta jerarquía y función urbana y para diversificar y controle impactos negativos ligados a usos no residenciales que deterioren la calidad urbanística y la calidad de vida.
3. Se desarrolla el objetivo de ciudad compacta propio del modelo de ordenamiento territorial metropolitano, con base en la dotación de espacios públicos de alta calidad como base para la configuración de tejidos urbanos que favorezcan la mezcla de usos, la continuidad y los espacios de proximidad. Esta forma de ocupación del territorio se concreta en:
- a. El equilibrio entre la posibilidad de una alta intensidad de aprovechamiento del suelo destinado a los desarrollos privados, facilitada por las condiciones de movilidad y la oferta de espacios públicos y equipamientos y la definición de obligaciones urbanísticas y formas de compensación entre usos públicos y usos rentables, que permitan el incremento de m² construibles en la medida en que se liberan suelos para la creación de espacios públicos de alta calidad.



- b. El desarrollo de un modelo urbano-arquitectónico en altura (plataforma-torre) que involucre una amplia oferta de usos sin entrar en conflicto funcional.
- c. El fomento al uso del transporte público masivo y medios de transporte no motorizado
- d. La dotación de usos de diversa índole en torno a las estaciones de METRO existentes y futuras.
- e. La construcción de un circuito de ciclorruta.
- f. La construcción de senderos peatonales y bulevares que hagan recorrible todo el territorio de la Centralidad Sur y que lo enlacen con los núcleos municipales existentes.

Artículo 6°. OBJETIVOS DEL MACROPROYECTO. Los objetivos del Macroproyecto, son:

1. Mejorar la calidad urbanística y ambiental de la zona sur del valle del Aburrá y, por tanto la calidad de vida de sus residentes y usuarios actuales y futuros, a través de la construcción de una nueva imagen y condición de vida urbana en torno a una oferta significativa de espacios públicos y el mejoramiento de las condiciones de movilidad.
2. Consolidar un sistema de redes (ecológica, de movilidad, de espacio público) de modo que la Centralidad Sur opere como un nudo articulador de flujos de toda índole.
3. Convertir la proximidad al río y a la infraestructura de movilidad instalada y en proceso de construcción, basada esta última en la intermodalidad (Metro, sistema de transporte masivo de mediana capacidad, Tren de Cercanías, intercambios viales sobre el río -puentes y senderos peatonales-) en factores que propicien una ocupación más racional del suelo y una mayor diversidad de usos que inscriba la zona sur del área metropolitana del valle del Aburrá en procesos de productividad y competitividad regionales y nacionales.
4. Potenciar a través de acciones integrales y con articulación intermunicipal, los distintos factores indicados para atraer la localización de servicios, comercio y vivienda, en una perspectiva de largo plazo dentro del proceso de reconversión o relocalización de la actividad industrial, manteniendo como principio el respeto por la permanencia de los usos actualmente asentados en la zona, pero controlando problemas como la contaminación ambiental, la fragmentación predial y el deterioro urbano.
5. Propender por la inversión mixta (público-privada) y la aplicación de políticas de suelo en la generación de infraestructura, espacio público, equipamientos y localización de usos asociados a la innovación y productividad, principalmente los del orden metropolitano que puedan convertirse en proyectos inductores de la transformación planteada para la zona.



6. Adoptar y fortalecer acciones integrales que permitan mayores beneficios para actores públicos y privados derivados del proceso de reconversión industrial, e inscritos en las políticas de competitividad regional y nacional.
7. Facilitar la progresiva integración predial, sobre todo en aquellas zonas que han sufrido una intensiva subdivisión predial.

Artículo 7°. PROYECTOS INDUCTORES. Los proyectos inductores, es decir aquellas acciones o actuaciones, de iniciativa pública, privada o mixta, que contribuyen a definir el carácter estratégico y la escala de la operación urbana y tienen capacidad para contribuir a generar un impacto estructural, para promover transformaciones y promover decisiones de localización e inversión privada y de cuya ejecución dependerá el logro de los objetivos del Macroproyecto, son:

1. Extensión de la línea A del sistema METRO que incluye la construcción de las futuras estaciones Sabaneta y La Estrella.
2. Construcción de la Estación multimodal de flujos y servicios (Sabaneta y La Estrella).
3. Construcción de los intercambios viales de la 77 sur, avenida Pilsen y "Espumas Medellín" que articularán los costados oriental y occidental del río en el área de planificación de la Centralidad Sur.
4. Construcción del costado occidental del sistema vial del río: Vía de Travesía y Vía Arteria parcialmente soterradas.
5. Construcción del costado oriental del sistema vial del río: Vía Arteria.
6. Construcción del megaparque urbano en jurisdicción del municipio de Itagüí.
7. Construcción del equipamiento metropolitano "Centro de Fomento para la Innovación y Productividad Empresarial" proyecto de iniciativa de entidades gremiales y de corto plazo, que tendrá un carácter estratégico en la renovación de la imagen de la zona y en la atracción de comercio y servicios.
8. Construcción del equipamiento metropolitano "Centro cultural" complementario funcionalmente al "Centro de fomento para la innovación y productividad empresarial" y que apoyará el proceso de reconversión industrial de la zona.
9. Ampliación del Polideportivo norte de Sabaneta.
10. Ampliación del Polideportivo Sur de Envigado, que incluyen la instalación de equipamientos del nivel local y la posibilidad de instalación de usos altamente rentables contiguos a la estación Itagüí del METRO (Envigado).



CAPÍTULO II

ESTRUCTURACIÓN DEL MACROPROYECTO

Artículo 8°. ESTRUCTURACION OPERATIVA DEL MACROPROYECTO. Dado que este Macroproyecto posee un ámbito metropolitano compartido por cuatro municipios, en primera instancia el mismo, manteniendo su unidad conceptual y urbanística, se subdivide entre los cuatro municipios, a su vez, éste territorio se encuentra conformado por tres componentes básicos; A.P.I –Áreas de Preservación de Infraestructuras y Equipamientos-, A.M.E: -Áreas de Manejo Especial- y Áreas para el desarrollo de Planes Parciales de Redesarrollo y Renovación, siendo este último componente el que en mayor medida conforma el área del Macroproyecto. Esta estructuración operativa se ilustra y adopta en el PLANO No 2. ESTRUCTURACION DEL MACROPROYECTO.

Artículo 9°. AREAS DE PRESERVACION DE INFRAESTRUCTURA A.P.I. Esta denominación se le asigna a los terrenos que se encuentran involucrados o reservados para el desarrollo de una infraestructura municipal o metropolitana pública de gran importancia para el desarrollo de macroproyecto o para la ejecución de un proyecto inductor del mismo. Por lo general se trata de terrenos de propiedad pública dispuestos para tal efecto, sin embargo de no serlo y tratarse de predios de propiedad privada deberán movilizarse los instrumentos de gestión pública y pública-privada, descritos en el Capítulo 3 del presente Acuerdo con el fin de garantizar la disponibilidad de este suelo para los requerimientos públicos al tiempo que se cumplan el principio legal de reparto equitativo de las cargas y los beneficios entre el propietario y las entidades promotoras, en este caso el Area Metropolitana del Valle de Aburrá y los municipios involucrados.

Artículo 10°. AREAS DE MANEJO ESPECIAL, A.M.E.: Se trata de inmuebles que por encontrarse construidos en una alta intensidad y consolidación, no se considera factible que entren a hacer parte del proceso de redesarrollo que prevalece en la gran mayoría del área del macroproyecto, por tal razón no hacen parte de áreas involucradas en planes parciales, sino que se conservan sus características actuales, no recibiendo las posibilidades de nuevos aprovechamientos posibilitados a los territorios destinados a planes parciales, permitiéndoseles solo las actuaciones que se autoricen en la reglamentación y adopción específica del Macroproyecto que realizará cada municipio.

Dado que a estos territorios denominados AME, no se les asignan nuevos beneficios constructivos, tampoco serán responsables de cargas urbanísticas, sin embargo sí, participarán de otras formas de aportes a cargas como son las participaciones en plusvalías o cobros de valorización, derivadas de los mayores valores alcanzados por estos inmuebles derivados de las obras públicas y decisiones del macroproyecto en su conjunto.



Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2010

Artículo 11°. PLANES PARCIALES. Toda la extensión del Macroproyecto Centralidad Sur que no hace parte de las Áreas AME o API, pertenece a uno de los diecinueve (19) planes parciales que estructuran el Macroproyecto, atendiendo a lo dispuesto por la Ley 388 de 1997 y a los tratamientos de Redesarrollo y Renovación asignados por cada Plan de Ordenamiento Territorial o Plan Básico de Ordenamiento Territorial.

En este sentido, toda actuación de urbanización o de construcción nueva utilizando los índices de construcción y usos descritos en el acto administrativo de adopción y reglamentación que realizará cada municipio del Macroproyecto, requerirá de la previa elaboración y adopción posterior de cada uno de los diecinueve (19) planes parciales, formulado para la totalidad del área identificada como área de planificación de cada uno de éstos, en el PLANO No 2 ESTRUCTURACION DEL MACROPROYECTO.

Estos planes parciales podrán ser de iniciativa privada, promovidos por sus propietarios y gestores interesados, así como de iniciativa mixta en asocio con entidades gestoras públicas del orden metropolitano o municipal, en todo caso deberán cumplir con todas las exigencias dispuestas en cuanto a cargas y obligaciones urbanísticas descritas en la reglamentación del Macroproyecto que haga cada municipio, así como tendrán derecho a la obtención de los beneficios urbanísticos establecidos en la misma. Igualmente deberán cumplir con todos los procedimientos dispuestos por la normativa nacional vigente y por las disposiciones que sobre planes parciales de redesarrollo y de renovación, establece cada Plan de Ordenamiento Territorial municipal.

Al interior de las áreas de planificación de cada plan parcial, se han dispuesto áreas reservadas para infraestructuras viales, equipamientos y/o parques públicos, tal como se detallará en las reglamentaciones municipales, componentes que serán cargas urbanísticas de estos planes parciales. Aunque se reservan para tales fines públicos como sucede con los A.P.I., no se incluyen en dicha categoría, dado que harán parte del ejercicio de reparto de cargas y de beneficios de cada plan parcial en cabeza de sus gestores, mientras que los A.P.I. descritos en el artículo 9 del presente Acuerdo, son responsabilidad pública para su gestión.

PARAGRAFO: La formulación de los planes parciales podrá igualmente determinar nuevas áreas A.M.E. al interior de sus áreas de planificación adicionales a las identificadas en este Acuerdo, dado que la formulación de cada plan parcial se podrá deducir que algunos inmuebles merecen tal categoría dado su grado de consolidación o la permanencia de sus actividades y/o construcciones.

Artículo 12°. RESPONSABILIDADES BASICAS EN EL DESARROLLO DE LOS COMPONENTES DEL MACROPROYECTO. Conforme a la anterior descripción de componentes territoriales del Macroproyecto, con base en esta se identifican los principales agentes responsables de la gestión del Macroproyecto, tal como se explica en la siguiente tabla 1:

COMPONENTES	GESTOR RESPONSABLE	POSIBLES ENTIDADES PARTICIPANTES
A.P.I. Áreas de preservación de infraestructura y equipamientos	AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ – MUNICIPIO DE ITAGUI.	Entidades públicas del orden Nacional, Departamental, Metropolitano y Municipal, Empresas Gestoras Estatales, Empresas Comerciales e Industriales del Estado, Gremios y Organizaciones, Inversionistas privados, propietarios privados de los terrenos.
A.M.E. Áreas de Manejo Especial.	Propietarios privados o públicos según el caso.	Entidades públicas del orden Nacional, Departamental, Metropolitano y Municipal, Empresas Comerciales e Industriales del Estado.
PLANES PARCIALES para los territorios con tratamientos de Redesarrollo y Renovación.	Propietarios privados	Propietarios privados de los terrenos, promotores inmobiliarios privados, Empresas Gestoras Públicas, privadas y/o mixtas.

ARTICULO 13°. ADOPCION DE LAS NORMAS GENERALES POR CADA MUNICIPIO.

Desarrollando lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, con relación a la posibilidad de desarrollar las normas generales relacionadas con los Macroproyectos y estando éste aspecto contemplado explícitamente en cada uno de los Planes de Ordenamiento Territorial de los Municipios de Itagüí, Sabaneta, Envigado y La Estrella, cada uno de estos municipios, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, en especial las establecidas en las Leyes 136 de 1994 y 388 de 1997, adoptarán el Macroproyecto en lo que tiene que ver con su territorio y particularidades, así como reglamentará de manera específica las normas generales de uso, cesiones, aprovechamientos y los procedimientos de gestión de los planes parciales, API y AME, retomando los aspectos ya reglamentados por cada POT y especificando las normas que sobre estos aspectos no hayan sido establecidas o aquellas que explícitamente hayan sido identificadas para ser reglamentadas por el Macroproyecto.

PARAGRAFO 1: La reglamentación municipal se contempla a través de un Decreto Reglamentario del Plan de Ordenamiento Territorial, dado el ámbito de competencias que desarrolla, estableciendo de manera específica las reglamentaciones para la formulación y adopción de los planes parciales en los municipios de Itagüí, Envigado y Sabaneta y la adopción del API de la Estación Multimodal ó Ancon Sur en el Municipio de La Estrella.

PARAGRAFO 2: Si bien este Acuerdo es una norma vinculante para tres de los cuatro municipios que integran la Centralidad Sur, -Itagüí, La Estrella y Sabaneta-, por ser éstos miembros del Area Metropolitana del Valle de Aburrá, se incluye al municipio de Envigado, en el cual esta norma no es vinculante, sin embargo dadas las disposiciones

incluidas sobre este Macroproyecto en su Plan de Ordenamiento Territorial, reglamentará de igual manera este territorio a través de planes parciales y normas complementarias.

CAPITULO III

SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL MACROPROYECTO

Artículo 14°. CONFORMACION DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES. Conforme con la determinación de los componentes generales y del modelo de ocupación del Macroproyecto descrito en el artículo 5° del presente Acuerdo, en el presente Capítulo se detallan las características específicas de estos componentes de escala metropolitana. Los componentes se organizan en tres sistemas estructurantes, como son; el sistema estructurante ambiental en forma de red ecológica, el sistema estructurante de movilidad y el sistema de subcentralidades y ejes que las articulan. En esencia estos sistemas se estructuran a partir de componentes de espacios públicos.

Artículo 15°. SISTEMA ESTRUCTURANTE AMBIENTAL Y RED ECOLOGICA. El sistema estructurante ambiental parte del reconocimiento de los principales componentes naturales bióticos presentes en este territorio, con el fin de integrarlos al sistema de espacios públicos y así lograr su valoración y preservación, conformando de manera simultánea una red ecológica y un sistema de parques públicos compuestos por los siguientes ejes o componentes – PLANO No. 3 SISTEMAS ESTRUCTURANTES- :

Eje Río Aburrá / Medellín: Sistema estructurante principal del Macroproyecto y de la región, se entiende como el proyecto del “Paseo del Río”, considerando la propiedad pública de muchas de las fajas de suelo que lo conforman y dado el replanteamiento vial que se adopta por medio de este Macroproyecto, esta franja queda disponible para lograr verdaderamente un parque público y paseo peatonal efectivo para la valoración de este componente esencial, igualmente se localiza a lo largo del retiro obligatorio del Río, sus características esenciales se reglamentan a partir de la siguiente sección número 1 y se esquematizan sus elementos básicos de diseño urbano en el documento de soporte de la formulación del Macroproyecto.

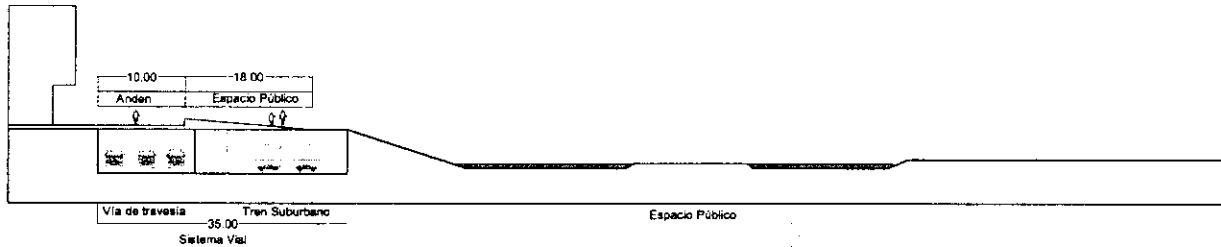


Sección 1. Paseo del Río Aburrá:

Megaparque Centralidad Sur. Pulmón verde urbano que bajo el concepto de *arboretum* sirve de nodo articulador de la red ecológica metropolitana, compuesto principalmente por un megaparque de iniciativa y ejecución pública y privada, en parte aportado por los planes parciales que poseen parte de su superficie a su interior y el resto mediante promoción pública utilizando las alternativas expuestas en este Acuerdo. Al interior del Megaparque se localizan nodos de desarrollo tecnológico de iniciativa privada,



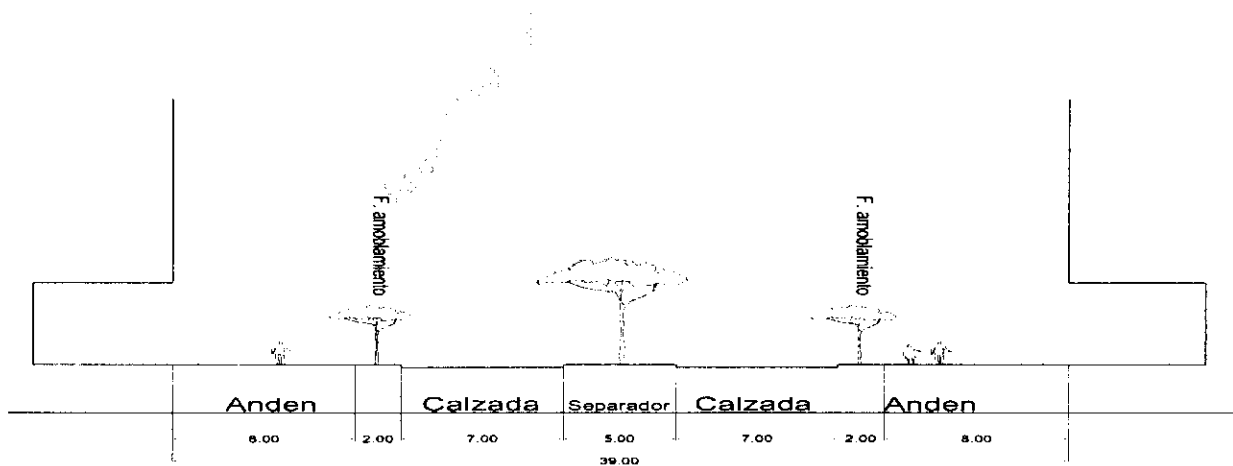
complementados por equipamientos metropolitanos, sus características esenciales se reglamentan a partir de la siguiente sección número 2 y se esquematizan sus elementos básicos de diseño urbano en el documento de soporte de la formulación del Macroproyecto.



Sección 2. Mega parque:

Artículo 16°. SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD. Adóptese los siguientes componentes primarios que estructuran el sistema de movilidad metropolitana:

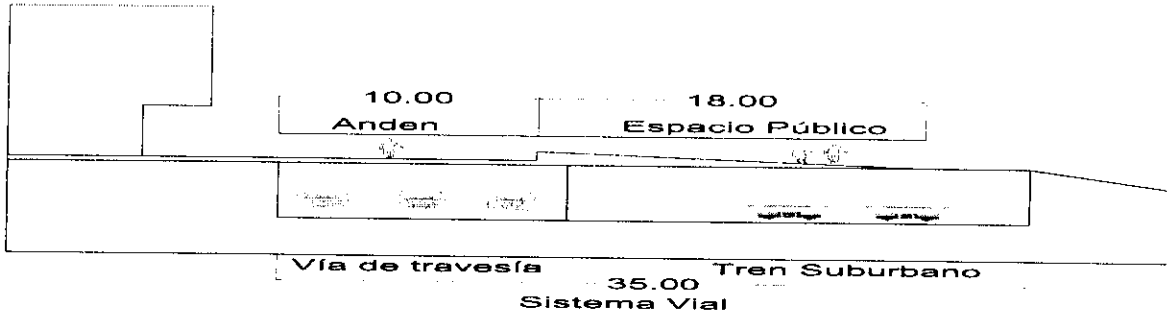
Autopista Sur. Vía existente que pasará a cumplir funciones de arterial metropolitana y municipal. La implementación de este Macroproyecto implicará su adecuación a la siguiente sección y características:



Sección 3. Autopista Sur:

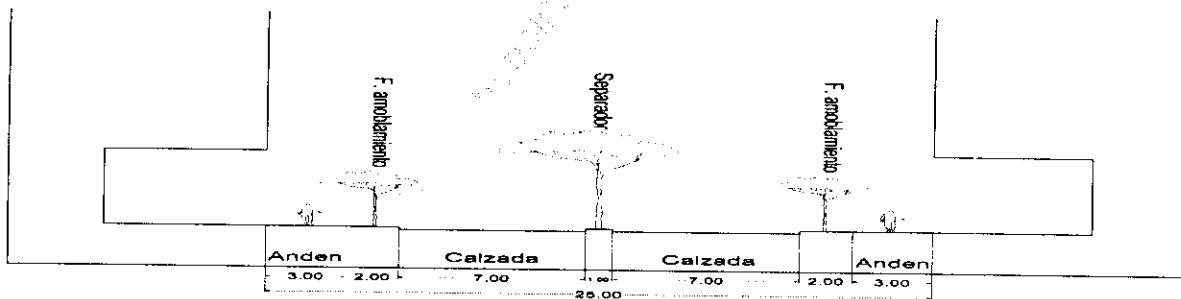
Vía de travesía del sistema multimodal del Río. Vía nueva a ser localizada en el borde occidental del Megaparque para ser construida en forma semi-soterrada tal como se

muestra en el PLANO No. 3. SISTEMAS ESTRUCTURANTES y se ilustra en la siguiente sección 4, igualmente incluye la futura disposición en la misma Faja del tren de cercanías:



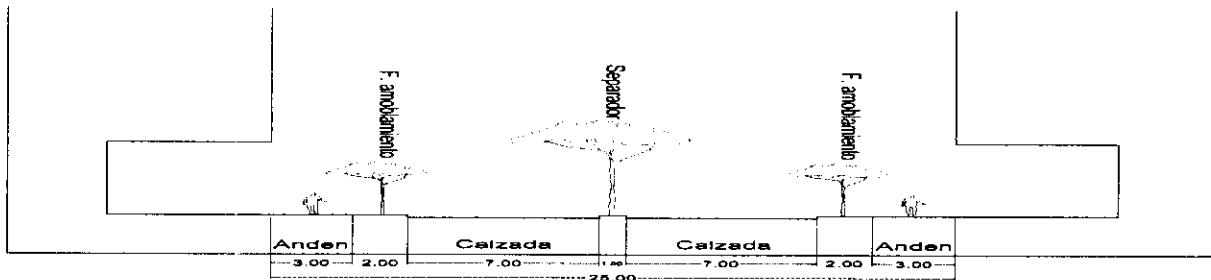
Sección 4. Vía travesía sistema multimodal.

Avenida Pilsen. Vía existente que cumple funciones de arteria metropolitana y municipal. La implementación de este Macroproyecto implicará su adecuación a la siguiente sección y características:



Sección 5. Avenida Pilsen

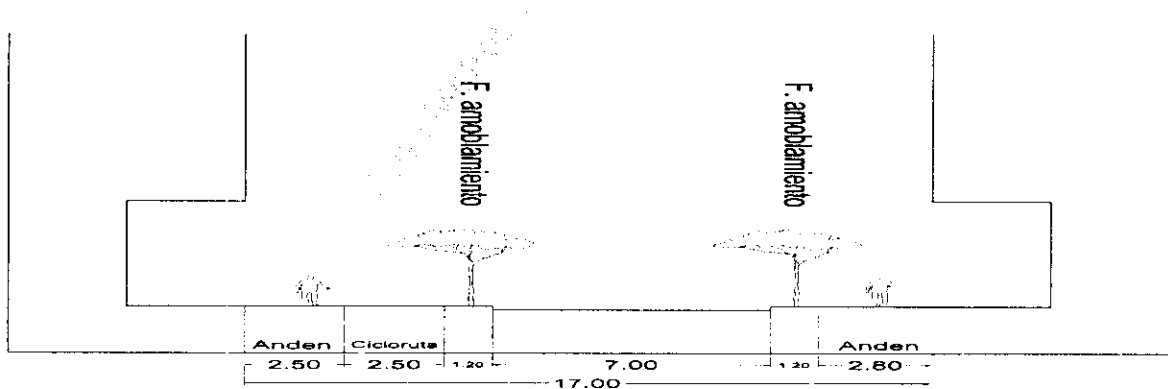
Calle 50: Vía existente que cumple funciones de arteria metropolitana y municipal. La implementación de este Macroproyecto implicará su adecuación a la siguiente sección y características:



Sección 6. Calle 50

Conexión Vial “Espumas Medellín”: Conexión vial para enlazar el sistema vial del Río entre el costado occidental con el costado oriental, su localización y características esenciales se ilustran en el PLANO No. 3. SISTEMAS ESTRUCTURANTES.

Red de ciclovías y Red caminera del Metro: Sistema de conexiones peatonales y disposición de una red de ciclovías que se identifica en el PLANO No. 3 SISTEMAS ESTRUCTURANTES, la sección tipo de estos componentes se ilustra en la siguiente sección 7.



Sección 7. Corte tipo de ciclovía y de vía peatonal.

Artículo 17°. SISTEMA DE SUBCENTRALIDADES Y EJES QUE LAS ARTICULAN. En adición a los anteriores componentes de sistemas estructurantes, éstos se complementan con algunos elementos a destacar con el fin de articular los centros tradicionales de los municipios con las subcentralidades que generan las estaciones del Metro y los proyectos inductores descritos en el artículo 12 de este Acuerdo, estos componentes se enuncian en el documento de soporte del Macroproyecto y serán reglamentados por cada municipio en



el Decreto que cada uno expida para adoptar y reglamentar el Macroproyecto en su respectivo territorio.

CAPITULO IV

CRITERIOS GENERALES PARA EL REDESARROLLO Y ASPECTOS AMBIENTALES

Artículo 18°. CRITERIOS GENERALES DE USO EN EL PROCESO DE RENOVACION Y REDESARROLLO. Los tratamientos asignados a este territorio por los Planes de Ordenamiento Territorial de cada uno de los municipios y en los objetivos que gobiernan este Macroproyecto, buscan la transformación tanto física como funcional para estas zonas, siendo necesario comprender que dicha transformación depende del cambio de plataforma competitiva de los municipios involucrados, así como de las condiciones ambientales que este cambio empieza a generar, de forma tal que es necesario establecer los siguientes criterios generales para el redesarrollo y renovación hacia nuevos usos del suelo:

1. Se entiende como una transformación paulatina gobernada por las posibilidades que los actuales agentes productivos y comerciales que ocupan el territorio consideren oportunas para acometer los procesos a través de los respectivos planes parciales, así primará un criterio de PROTECCION de las actividades productivas, legalmente constituidas y que cumplan las normas ambientales vigentes.
2. Los planes parciales deberán proponer y resolver el manejo de la transición que supone los cambios de uso, de forma tal que no se produzcan condiciones de conflicto entre los usos establecidos, cuyas actividades cumplen la normativa ambiental y urbanística y, los nuevos usos que se pretendan introducir, diseñando estrategias de diseño urbano y normativas particulares que mitiguen los potenciales impactos negativos y habiliten que los nuevos usos no desplacen prematuramente las actividades legalmente establecidas, al tiempo que ofrezcan condiciones adecuadas a las nuevas actividades a desarrollar, cumpliendo un criterio de SANA CONVIVENCIA DE USOS.
3. Amparado en lo dispuesto por cada POT vigente, que anuncia una normativa especial para este territorio a través del instrumento Macroproyecto, el cual cada municipio adoptará mediante acto administrativo, éste instrumento normativo, sumado a la adopción de cada plan parcial, fijará unas posibilidades de uso, que detallan y desarrollan la normativa genérica establecida por el POT, sin embargo toda implementación de los procesos de transformación física y de actividades que pretenda utilizar la norma de usos del suelo por estos decretos habilitada, incluida la potencial aparición de usos residenciales, dependerá de la implementación de un PROTOCOLO AMBIENTAL que diagnostique la situación actual, proponga formas de solución a las problemáticas encontradas para la transformación urbana y finalmente establezca un



plan de manejo ambiental y unas normas urbanísticas especialmente diseñadas para evitar potenciales problemáticas ambientales y de uso derivadas de la transformación.

Artículo 19°. DEFINICION DEL PROTOCOLO AMBIENTAL. El Protocolo Ambiental es un instrumento de diagnóstico, planificación y gestión creado para este Macroproyecto con el fin de posibilitar y regular el cambio de usos que suponen los planes parciales de renovación y redesarrollo que componen y estructuran el mismo, de forma tal que cada propuesta de plan parcial que se formule desarrolle y sustente su propio protocolo ambiental en los términos y contenidos que se reglamentan en detalle en cada decreto de adopción del Macroproyecto expedido en cada municipio.

Los resultados que arroje la combinación de los diagnósticos, línea base y prospectiva del protocolo darán los elementos para habilitar los nuevos usos permitidos en esta Centralidad, así como los criterios de manejo de los usos existente que se conserven o que se consideren transitorios y la regulación de los nuevos usos y sus formas de sana convivencia con los demás usos del suelo, existentes o propuestos.

Con base en los resultados del protocolo ambiental y sus recomendaciones de manejo, cada plan parcial establecerá una zonificación propia de usos del suelo, considerando los usos principales para cada zona y las posibilidades de usos complementarios, restringidos y prohibidos, así como las formas y mecanismos para la transición de usos y el manejo de los usos transitorios, siempre respetando el criterio de Protección de las actividades legalmente localizadas con anterioridad.

ARTICULO 20°. PAPEL DE AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ COMO AUTORIDAD AMBIENTAL EN LOS PROCESOS DE DETERMINANTES, VERIFICACION Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL. Todos los planes parciales identificado en este Acuerdo en los municipios de Sabaneta e Itagüí, deberán llevar a cabo el trámite de concertación de los asuntos ambientales con el Area Metropolitana del Valle de Aburrá en calidad de autoridad ambiental urbana, teniendo en cuenta las especiales condiciones que se generan al redesarrollar o renovar una antigua zona industrial, para incorporar nuevos usos al suelo, de esta forma en el proceso de expedición de determinantes por parte de la autoridad de Planeación Municipal, se deberán solicitar determinantes ambientales en los términos establecidos en el artículo 5-B del Decreto Nacional 2181 de 2006, o la norma que lo modifique, sustituya o derogue. Igualmente esta Entidad tendrá a cargo el estudio de la línea base ambiental y la concertación del Protocolo Ambiental, tanto entre los agentes implicados como entre las entidades responsables del seguimiento y evaluación de su aplicación, siendo el Area Metropolitana del Valle de Aburrá en principio la Entidad que liderará en cumplimiento de sus funciones, estos procesos.

PARAGRAFO: En las determinantes ambientales que expida el Area Metropolitana del Valle de Aburrá, ésta determinará en detalle los estudios y diagnósticos a que haya lugar según la localización de la propuesta de plan parcial y los indicios o historiales que se conozcan de las industrias y actividades establecidas en el presente o pasado en la zona.



CAPITULO V

SISTEMAS DE GESTION DEL MACROPROYECTO

Artículo 21°. SISTEMA GENERAL DE GESTION DEL MACROPROYECTO. Tal como se dispuso en el artículo 12 del presente Acuerdo, el sistema de responsabilidades para desarrollar el Macroproyecto, reconoce un papel promotor y gestor del conjunto de actuaciones de manera asociada entre el Area Metropolitana del Valle de Aburrá y los municipios involucrados, sobre todo en lo que tiene que ver con los Proyectos Inductores, así como principalmente en lo que tiene que ver con los sistemas de movilidad de escala metropolitana y municipal arterial.

Como responsable principal para el desarrollo de los planes parciales en las áreas con tratamiento de redesarrollo y renovación, se identifica al sector privado en cabeza de los propietarios de los terrenos allí localizados y promotores inmobiliarios, los cuales mediante la aplicación del ejercicio de reparto de cargas y de beneficios contenida en el documento de soporte de la Centralidad Sur y las reglamentaciones adoptadas en cada municipio, así como mediante la conformación de las unidades de actuación urbanística y unidades de gestión que se establezcan en cada plan parcial, asumirán las cargas descritas en cada Decreto Municipal, accediendo igualmente a los beneficios posibilitados en forma de índices de construcción y usos del suelo descritos en los mismos.

Artículo 22°. PARTICIPACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL MACROPROYECTO. El AMVA y particularmente su Director Ejecutivo y su Sub Director de Planificación Integral tendrán a su cargo la coordinación general de la implementación del Macroproyecto, su seguimiento y evaluación, para lo cual realizarán las siguientes actividades:

1. Prestar asistencia técnica o apoyo para la formulación y aprobación de los planes parciales municipales reguladores del Macroproyecto y en particular para la inclusión de los instrumentos de gestión y financiación cuya implementación y ejecución corresponda al nivel municipal.
2. Conformar un grupo de trabajo permanente que combinará discusión técnica y de políticas, asesoría, investigación y formación dirigida a cualificar los funcionarios del AMVA y de los municipios en el diseño, implementación y seguimientos a los instrumentos de gestión y financiación y, de manera conjunta, a fortalecer la capacidad institucional. En particular establecer un monitoreo u observatorio del mercado del suelo que permita contar con información oportuna y actualizada para la toma de decisiones en materia de evolución de precios del suelo, terrenos no desarrollados y terrenos de oportunidad, evolución de la actividad económica y de la transformación de los usos del suelo y su intensidad y condiciones de aplicación de los instrumentos de gestión y financiación.



3. Programar y ejecutar recursos de inversión para los Proyectos Inductores, de acuerdo con las normas legales y estatutarias y con los recursos disponibles
4. Adoptar directamente la contribución de valorización como mecanismo de financiación de los sistemas de movilidad de escala metropolitana y para la construcción de parte del megaparque, pudiendo una vez obtenga las autorizaciones o delegaciones del caso que sean legalmente necesarias, establecer el mecanismo de compensación mediante transferencia de derechos de construcción para la obtención de los suelos necesarios para la ejecución de algunos de los Proyectos Inductores.
5. Constituir el Fondo de Compensación Metropolitano que sería operado mediante una fiducia mercantil, una vez obtenga las autorizaciones municipales, de manera que sea posible establecer un mecanismo de dirección de este Fondo y, de forma más general, de coordinación en la fase de implementación del Macroproyecto, con la participación de los Alcaldes, o sus delegados, de los cuatro municipios.
6. Establecer, de manera concertada con las autoridades municipales, las condiciones de participación de los agentes privados y promover la realización de inversiones y la ejecución de obras por parte de particulares y la localización de actividades estratégicas en el ámbito del Macroproyecto.
7. Establecer un sistema de seguimiento e información sobre avances y pendientes en la ejecución del Macroproyecto con el fin de lograr su continuidad en el largo plazo. Este sistema tendrá por finalidad principal mantener posicionado el Macroproyecto en el sistema de decisiones públicas y la programación de inversión requerida, aún cuando ocurran cambios en las administraciones municipales y del AMVA, de manera que en los planes municipales de desarrollo económico y social y de programación de inversiones y en los planes de acción y presupuestos se asignen recursos al Macroproyecto.
8. Diseñar y poner en práctica un sistema de comunicación del Macroproyecto que presente diferentes niveles de información y de comunicación de la misma, con el fin de permitir a los distintos agentes interesados directamente en su ejecución o a la ciudadanía en general, reconocer el Macroproyecto, comprender sus alcances y su evolución, como base para su legitimación y permanencia en el largo plazo.

Artículo 23°. PARTICIPACIÓN MUNICIPAL EN LA IMPLEMENTACION DEL MACROPROYECTO. Se establece como presupuesto básico de la implementación del Macroproyecto el reconocimiento de la autonomía municipal en la regulación de los usos del suelo y de la importancia de la vinculación permanente de cada una de las administraciones municipales y de su ciudadanía (agentes económicos, gremios, organizaciones ciudadanas, ciudadanos interesados) para que se logren los objetivos del Macroproyecto, dentro de este marco, para la implementación del Macroproyecto se



Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2010

requiere la participación de los municipios a través de las administraciones municipales en las siguientes actividades:

1. Establecer la reserva de áreas necesarias para la construcción de redes primarias de infraestructura vial y de servicios públicos, para espacios libres, para parques y zonas verdes de escala urbana y zonal y, en general, todas las que se refieran al espacio público vinculado al nivel de planificación de largo plazo, en el caso concreto del Macroproyecto, de conformidad con el artículo 15° numeral 1.2 de la Ley 388 de 1997, pudiendo determinar áreas generadoras de derechos de construcción transferibles, para efectos de su conversión en suelos de uso público.
2. Contribuir con la constitución del Fondo de Compensación Metropolitano de que trata el artículo 49° de la Ley 388 de 1997, como mecanismo para asegurar el reparto equitativo de cargas y beneficios generados por el ordenamiento urbano en el Macroproyecto e igualmente articular al funcionamiento de éste Fondo Metropolitano a los Fondos Urbanos, de Compensaciones o de Espacio Público Municipales o las figuras que hagan sus veces.
3. Promover y facilitar la formulación de los planes parciales de iniciativa privada para regular de manera coordinada y con el proyecto de una misma imagen urbana y un mismo modelo de ocupación del territorio, los mismos objetivos y un sentido común en torno al Macroproyecto las distintas acciones y actuaciones, en los términos de los artículos 19 y 114 de la Ley 388 de 1997 y de acuerdo con las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial contenidas en el Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006 y en el presente Acuerdo.
4. Aportar recursos de inversión que serán programados en sus respectivos instrumentos de planificación, particularmente en los programas de ejecución de los planes de desarrollo económico y social.
5. Aportar insumos para las tareas de promoción, gerencia, comunicación e información, seguimiento y evaluación que realice el AMVA y asumir aquellas tareas que de manera concertada se decida como más factibles de realizar directamente por las autoridades municipales.

Artículo 24°. FINANCIACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS PROYECTOS INDUCTORES. La financiación de los Proyectos Inductores se realizará, entre otros mecanismos, mediante una contribución de valorización establecida para todos los terrenos e inmuebles localizados en el área de planificación del Macroproyecto y otros localizados fuera en relación con los cuales se demuestre que serán beneficiados con la ejecución de las obras.



Las áreas comprendidas en el Megaparque que hacen parte de planes parciales, serán financiadas mediante el sistema de aportes de las actuaciones urbanísticas a ser desarrollados mediante estos planes.

También será factible la financiación de estos proyectos, mediante los mecanismos de Concesión y/o Desarrollo de Actuaciones Urbanas Integrales, mediante la participación asociada de agentes públicos y privados y la participación de Bancos Inmobiliarios y/o Empresas Gestoras Metropolitanas y Municipales, así como con recursos provenientes de captaciones de plusvalías.

Artículo 25°. REPARTO DE CARGAS Y DE BENEFICIOS EN EL MACROPROYECTO. Acorde con los artículos precedentes, se reconocen tres (3) ámbitos de reparto de las cargas y los beneficios en el presente Macroproyecto:

A escala Metropolitana, mediante la participación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y de las entidades involucradas en el desarrollo de los Proyectos Inductores las cuales financian parte de las cargas, así como administran recursos derivados de esta escala y para estos proyectos mediante instrumentos tales como la contribución de valorización, recuperación de plusvalías por obras públicas metropolitanas que no sean financiadas por valorización, operación de Fondos de Compensaciones, Concesiones y participación en Bancos Inmobiliarios Metropolitanos.

El segundo ámbito de reparto lo constituye y administra de manera autónoma cada Municipio, mediante la reglamentación y adopción del Macroproyecto en su territorio, distribuyendo las cargas y los beneficios en primera instancia mediante un reparto efectuado de cargas urbanísticas para diferentes escalas de responsabilidad entre los planes parciales de manera proporcional a sus beneficios, igualmente mediante la potencial recuperación de plusvalías urbanas en la zona de Macroproyecto, así como la posibilidad de financiación de obras de escala municipal en el ámbito del Macroproyecto mediante la contribución de valorización, la captación de plusvalías o la inversión de recursos obtenidos mediante el pago de obligaciones urbanísticas derivadas de actuaciones dentro o fuera del territorio del Macroproyecto.

El tercer ámbito del Macroproyecto lo constituye el sistema de reparto al interior de cada plan parcial, dado que éstos deberán conformar sus respectivas unidades de actuación urbanísticas y unidades de gestión, las cuales deberán resolver de manera equitativa la distribución de las cargas y los beneficios asignados a cada una, derivadas de las asignadas a cada plan parcial por el presente Macroproyecto.

Artículo 26°. REPARTO DE CARGAS Y DE BENEFICIOS ENTRE LOS PLANES PARCIALES. En aplicación del principio de reparto equitativo de las cargas y los beneficios, este Macroproyecto adopta una estrategia de reparto equitativo entre los planes parciales que lo conforman en cada municipio, detallado en el documento de soporte, el mismo que servirá de sustento para la asignación de aportes de cada plan



Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2010

parcial establecidos en los Decretos de adopción del Macroproyecto expedidos por cada uno de los municipios con la asistencia técnica del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Artículo 27°. MECANISMOS DE GESTION PARA LOS PLANES PARCIALES. Todos los diecinueve (19) planes parciales que conforman este Macroproyecto, deberán tramitarse cumpliendo con los parámetros establecidos en los Decretos Nacionales 2181 de 2006 y 4300 de 2007 o el decreto que los sustituya o modifique, igualmente deberán cumplirse los parámetros que sobre el trámite de planes parciales establece cada POT Municipal y la reglamentación y adopción particular del Macroproyecto que realizará cada municipio.

Las determinantes que expida el municipio para la formulación de cada plan parcial deberán ceñirse completamente en todos sus aspectos con las disposiciones de la adopción específica del Macroproyecto por municipio, de forma tal que su aplicación constituye la base para la implementación del Macroproyecto, se consideran de carácter fijo los sistemas públicos aquí establecidos como son los sistemas ambientales, y los sistemas de movilidad metropolitanos, relacionados en el PLANO No. 3, así como la delimitación de los planes parciales, AME y API.

En los planes parciales que hacen parte de este Macroproyecto se podrá:

1. Conformar las unidades de actuación urbanística y de gestión que sean necesarias.
2. Identificar nuevas áreas A.M.E. justificando las razones de consolidación de lo existente que impiden su inclusión en el proceso de redesarrollo.
3. Especificar los usos del suelo y actividades entre las diferentes Unidades y áreas del plan parcial conforme a los usos permitidos descritos en este Acuerdo.
4. Distribuir la edificabilidad general asignada al plan parcial sobre el área bruta entre las Unidades.
5. Diseñar las estrategias de reparto de cargas y de beneficios que sean adecuadas para lograr la gestión del plan parcial.
6. Establecer los mecanismos generales de gestión privada o mixta para implementar el plan parcial.
7. Determinar normas complementarias tales como volumetrías, retiros, parqueaderos, tipologías y normas arquitectónicas y constructivas.

Artículo 28°. MECANISMOS DE REVISIÓN Y ACTUALIZACION DEL MACROPROYECTO. La presente reglamentación podrá ser revisada por la Junta Metropolitana en los siguientes eventos:

1. Cambio sustancial en las condiciones del sector que hacen inviable la ejecución del Macroproyecto.
2. Ocurrencia de un caso fortuito o fuerza mayor que restringen de manera drástica o impiden el desarrollo del Macroproyecto y sus planes parciales.



Estas decisiones deberán estar soportadas técnicamente en los indicadores que arroje el sistema de información de seguimiento del Macroproyecto que se establece en el artículo 20 de este Acuerdo; decisiones que se deberán adoptar de manera concertada con los municipios involucrado en el Macroproyecto.

ARTÍCULO 29°. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de la Junta Metropolitana del 10 de diciembre de 2010, según consta en el Acta respectiva.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Medellín, a los 10 días del mes de diciembre de 2010.

ALONSO SALAZAR JARAMILLO
Alcalde Metropolitano

ANA CRISTINA MORENO PALACIOS
Delegada del Señor Gobernador
Presidenta Designada para la Sesión

MAURICIO FACIO LINCE PRADA
Secretario Junta Metropolitana
Director Área Metropolitana del Valle de Aburrá