

## ACUERDO METROPOLITANO 04 2022

(septiembre 28)

GACETA OFICIAL N. 5021. AÑO XXXV. 19, OCTUBRE, 2022. PAG. 3

### ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

Por el cual se adiciona el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana, adoptado mediante el Acuerdo Metropolitano Nro. [20](#) de 2020

### LA JUNTA METROPOLITANA DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de las atribuciones constitucionales, legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los artículos [2](#), [319](#) y [365](#) de la Constitución Política de Colombia; el inciso cuarto del artículo [1](#) de la Ley 1083 de 2006 modificado por el artículo [96](#) de la Ley 1955 de 2019; los literales a), f), m), n), o), p) del artículo [10](#) y el numeral 1, literal e) del artículo [20](#) de la Ley 1625 de 2013; el artículo [segundo](#) de la Resolución del Ministerio de Transporte 1371 de 2008; el inciso 2, artículo [4](#) y el artículo [8](#) de la Resolución del Ministerio de Transporte Nro. 20203040015885; el Acuerdo Metropolitano Nro. [019](#) de 2002; el numeral 1, Literal e) del artículo [38](#) del Acuerdo Metropolitano Nro. 10 de 2013; y

### CONSIDERANDO QUE

Según el artículo [2](#) de la Constitución Política de Colombia, dentro de los fines esenciales del Estado se encuentran: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. En tal sentido, el artículo [365](#) ibídem, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por lo que es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

El artículo [366](#) de la Norma Superior, establece que “El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado [...]”.

El artículo [319](#) de la Constitución Política de Colombia les asigna a las áreas metropolitanas el deber de “[...] programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad[...]

El artículo [24](#) de la Constitución Política de Colombia reconoce a la movilidad como un derecho fundamental de las personas: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

Los artículos [79](#) y [80](#) de la Constitución Política de Colombia reconocen el derecho colectivo a un ambiente sano e imponen el deber estatal de su garantía a la comunidad.

El artículo [82](#) constitucional “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.”

Le corresponde al Estado adoptar las medidas necesarias y que tienden a mejorar la prestación del

servicio a los ciudadanos que requieren del transporte público y con las que se les permita el goce efectivo de los derechos fundamentales que les son connaturales, a sabiendas que no solamente se encuentra en primera plana el de la libertad de locomoción, que se garantiza en el contexto urbano con la eficiente prestación del servicio de transporte público, sino con otros, como bien, lo ha sustentado la Corte Constitucional en Sentencia T-604 de 1992 en la que claramente ha determinado que el transporte público como servicio esencial, es: “[...] un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales”, especificando los mismos, así: "De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad”; por lo que deriva que "A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales". Y en un contexto general concluía la Corte, que "La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público".

Los artículos 6 y 7 de la Ley 1625 de 2013, atribuyen como competencias y funciones de las áreas metropolitanas, las siguientes: “Artículo 6. Son competencias de las áreas metropolitanas [...] a) Programar y coordinar el desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman. [...] d) Establecer en consonancia con lo que dispongan las normas sobre ordenamiento territorial, las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio de los municipios que la integran, con el fin de promover y facilitar la armonización de sus Planes de Ordenamiento Territorial. [...] Artículo 7. [...] son funciones de las áreas metropolitanas [...] a) Identificar y regular los Hechos Metropolitanos [...] f) Coordinar, racionalizar y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano [...] j) Ejercer las funciones y competencias de autoridad ambiental en el perímetro urbano [...] m) Formular la política de movilidad regional, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial, de conformidad con la jurisdicción de los hechos metropolitanos. n) Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella; o) Formular y adoptar instrumentos para la planificación y desarrollo del transporte metropolitano, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial; p) Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros [...]”

El documento final de la cumbre de las Naciones Unidas para la aprobación de la agenda para el desarrollo después de 2015, trazó los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), en los cuales el transporte es objeto central de la meta 11.2 (Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles). Esta busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. De igual forma, la meta 11.6 del mismo objetivo, se plantea para 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.

En el anterior sentido, el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo, dispuso: “[...] Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia [...] deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de

movilidad metropolitanos [...] deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley [1625](#) de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana. [...] Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo. [...] La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia”.

De otro lado, las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, establecieron la Línea de Gestión “Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático” que identificó intervenciones para impulsar el uso eficiente de recursos y la reconversión de actividades hacia procesos limpios y bajos en carbono, en articulación con las políticas nacionales de PDS, Crecimiento Verde, Mejoramiento de la Calidad del Aire y Cambio Climático, entre otros. Específicamente en materia de tecnologías vehiculares señaló que, es necesario aumentar el ingreso de vehículos limpios a través de la formulación e implementación de una estrategia que fomente el transporte sostenible en los modos de transporte terrestre, fluvial y férreo, así como el fomento a la movilidad urbana sostenible. Asimismo, las bases del PND señalan que el país debe impulsar las energías renovables no convencionales y la eficiencia energética en el sector transporte a través de la actualización de reglamentos y esquemas de etiqueta vehicular, la definición de estándares de eficiencia energética para vehículos y la inclusión de metas obligatorias de eficiencia energética en el Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía. El PND se alinea con las políticas definidas en los Documentos CONPES 3934 “Política de Crecimiento Verde” y 3943 “Política para el mejoramiento de la calidad del aire”, en los que se fundamenta la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica ENME.

Las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se plantean como principio, aumentar los viajes en transporte público para reducir externalidades negativas del transporte y mejorar la calidad de vida en las ciudades, determinando en la línea Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida: (i) el aumento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público mediante la cofinanciación de sistemas de transporte; (ii) la adquisición de vehículos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, que contemplen elementos para facilitar la accesibilidad a la población en condición de discapacidad u otros actores con movilidad reducida; (iii) el fortalecimiento de instrumentos para la implementación de otras fuentes de financiación en los proyectos de sistemas de transporte, y (iv) el fortalecimiento de instrumentos de planeación y regulación de la movilidad a través de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, y el fortalecimiento para la implementación y desarrollo de la conectividad urbano regional.

En 2015 Colombia presentó ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)<sup>[2]</sup> su Contribución Nacionalmente Determinada (NDC),<sup>[3]</sup> a través de la cual se comprometió a reducir en un 20% sus emisiones de gases de efecto invernadero, respecto al nivel proyectado para el 2030, con posibilidad de aumentar su compromiso a 30% con apoyo de la cooperación internacional.<sup>[4]</sup>

La Ley [1931](#) de 2018, establece las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones

de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la nación, departamentos, municipios, distritos, áreas metropolitanas y autoridades ambientales en cuanto a las acciones de adaptación al cambio climático y en la mitigación de gases efecto invernadero. La norma, impone a las autoridades departamentales incorporar la gestión del cambio climático dentro de sus planes de desarrollo, la que a su vez podrá ser incorporada en otros instrumentos de planeación con que cuente el departamento. Para el efecto, de manera conjunta con las Autoridades Ambientales Regionales, se deberá formular los Planes Integrales de Gestión del Cambio Climático Territoriales (PIGCCT) de acuerdo con su jurisdicción y realizarán el seguimiento a su implementación de acuerdo con los lineamientos que se establezcan en el marco del Sisclima; precisando a su vez, que los departamentos, municipios y distritos deben implementar medidas de mitigación de Gases de Efecto Invernadero en materia de transporte e infraestructura, lo que debe reflejarse en los instrumentos de planificación territorial, como los POT y Planes de Desarrollo. (Art. [8](#), [9](#) y [13](#)).

La Ley [2169](#) de 2021 “Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones”, tiene como objetivo “[...] establecer metas y medidas mínimas para alcanzar carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia.” Así mismo en su artículo [2](#) define que: “Todas las entidades, organismos y entes corporativos públicos del orden nacional, así como las entidades territoriales, darán cumplimiento al objeto de la presente ley y son corresponsables en la ejecución de las metas y medidas aquí establecidas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales. Parágrafo 1 Las entidades territoriales y los organismos y entidades del orden nacional, deberán implementar las acciones necesarias para lograr estas metas en el marco de las competencias que les han sido asignadas por la Constitución y la ley, así como trabajar conjuntamente con el sector privado, crear los Instrumentos necesarios y promover la implementación de acciones que aporten a las metas nacionales.”

El Documento CONPES 3991 de 2020 “Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional”: “[...] busca impulsar y articular las diversas formas de desplazamiento existentes a nivel urbano, con el fin de atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, bajo condiciones de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad.”. Igualmente, proporciona “[...] lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional, con el fin de contribuir al bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico de las ciudades”. Asimismo, estableció en sus objetivos específicos: el fortalecimiento de la calidad de la movilidad integral a partir de la reducción de las principales externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, siniestralidad vial y congestión) con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las ciudades; fortalecer la institucionalidad de las administraciones locales y de la Nación, en la planeación, ejecución, control y seguimiento de la movilidad en las ciudades y aglomeraciones urbanas, para así garantizar de forma efectiva la implementación de estrategias integrales de movilidad urbana y regional.

La Política Nacional de Transporte Urbano y Regional previó el concepto de movilidad sostenible a partir de cuatro aspectos que lo estructuran:

--Accesibilidad: disposición física, económica y social del sistema de transporte y de los diferentes

modos, de manera tal que sea posible garantizar una movilidad eficiente a todos ciudadanos; como garantía del derecho de circular libremente, previsto en el artículo [24](#) de la Constitución Política, mencionado en el artículo [2](#) de la Ley [105](#) de 1993, y que de acuerdo con la Corte Constitucional ostenta la condición de fundamental.

--La eficiencia energética y la gestión de externalidades: Estos dos elementos se vuelven tangibles frente al amparo del derecho al medio ambiente reconocido en los artículos [79](#) y [80](#) de la Constitución Política; siendo el ahorro de energía un aspecto a desarrollar en los planes de movilidad ante la evidencia de la presencia del fenómeno de contaminación por emisiones de gases en el territorio de orden municipal o distrital.

--La Seguridad: Ligada a la integridad personal y naturalmente la vida, que tiene su origen desde el artículo [12](#) de la Constitución Política y por el cual, como derecho fundamental, implica la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, lo que deriva, el ejercicio de la movilidad libre de riesgos injustificados. Por ello, en materia de transporte, desde el artículo [20](#) de la Ley 105 de 1993, se ha contemplado como uno de los principios básicos: “La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.”

La Resolución del Ministerio de Transporte Nro. 202030400[15885](#) de 2020, reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. En ella se estableció la obligación de actualizarlos o adoptarlos, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial previó que su formulación se debe enmarcar en estrategias que conlleven a la materialización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS - en Colombia, para que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así prelación a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta), reconociendo al transporte público como eje estructurante, cuya operación debe contemplar tecnología de baja o cero emisiones. En cuanto a los determinantes de la planeación, la Resolución prevé que los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deben articularse con: i) los planes de desarrollo del municipio, distrito o área metropolitana y su disponibilidad de recursos; y ii) con los instrumentos de planeación de orden departamental y nacional.

Esta misma Resolución establece que en la fase de seguimiento los proyectos estructurantes y específicos de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, pueden ser reformulados en función de lo aprobado en el plan de desarrollo municipal, distrital o metropolitano, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, siempre y cuando no se afecten los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan con la finalidad de adoptar de nuevos programas, proyectos.

El Proyecto 1: “Implementación de corredores de movilidad” del Programa 2: “El transporte público, una opción para todos” del Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana, adoptado mediante el Acuerdo Metropolitano Nro. [20](#) de 2020, busca “Ampliar la cobertura del sistema de transporte público del Valle de Aburrá mediante la implementación de corredores de movilidad sostenible que transformen la prestación del servicio y reduzcan los tiempos de viaje, con desplazamientos más directos y eficientes según las necesidades de movilidad de los usuarios. Lo

anterior aportará a la competitividad y equidad en el territorio.”. Allí fueron identificados quince corredores de movilidad para ser desarrollados a 2030 según la priorización establecida por el mismo Plan (Pág. 43).

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, en calidad de empresa Industrial y Comercial del Estado constituida con la finalidad de operar el transporte público Masivo a cargo del Estado, realizó análisis técnicos para determinar las líneas de deseo de viajes de los habitantes del Valle de Aburrá y envió al Área Metropolitana del Valle de Aburrá la justificación técnica de las líneas de deseo que identificó como potenciales corredores de transporte masivo bajo la modalidad de cable aéreo y que son susceptibles de llevar a estudios de factibilidad, aval técnico y fiscal para cofinanciación por parte de la Nación. Lo anterior, atendiendo la propuesta del Plan de Gobierno del presidente de la República de cofinanciar 5 cables para el Distrito de Medellín.

De acuerdo con los análisis realizados por el Metro de Medellín, los posibles corredores que podrían (si así lo determinan los estudios técnicos) ser atendidos a través de una tecnología de la familia de los cables, son los siguientes:

- Loma de Los Parra.
- Tricentenario - Aldea Pablo VI.
- Caribe - Aures No.1.
- Caribe - La Cruz - Oriente.
- La Estrella - San Antonio de Prado.

La Subdirección de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá analizó los estudios técnicos presentados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada mediante Memorando Nro. 01256.

Para poder proceder con los trámites ante la Nación para poder contar con la cofinanciación de proyectos de transporte Masivo en el Valle de Aburrá se hace necesario actualizar el listado de los corredores contenidos en el Proyecto 1: “Implementación de corredores de movilidad” del Programa 2: “El transporte público, una opción para todos” del Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana. Siendo los nuevos corredores, los siguientes:

- Loma de Los Parra.
- Tricentenario - Aldea Pablo VI.
- Caribe - Aures No.1.
- La Estrella - San Antonio de Prado.

En mérito de lo expuesto,

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO. Adicionar el Proyecto 1 denominado “Implementación de corredores de

movilidad” del Programa 2: “El transporte público, una opción para todos” del “Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana”, adoptado mediante Acuerdo Metropolitano Nro. [20](#) de 2020, incluyendo los siguientes corredores de movilidad:

16. Loma de Los Parra.

17. Tricentenario - Aldea Pablo VI.

18. Caribe - Aures No.1.

19. Caribe - La Cruz - Oriente.

20. La Estrella - San Antonio de Prado.



ARTÍCULO SEGUNDO. En consecuencia, se adiciona al proyecto 1 denominado “Implementación de corredores de movilidad” del Programa 2: “El transporte público, una opción para todos” del Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana, los siguientes corredores de movilidad:

| 2020 | 2025                 | 2030                     |
|------|----------------------|--------------------------|
| 7-11 | 1-3-4-5-8-9-10-14-15 | 2-6-12-13-16-17-18-19-20 |



ARTÍCULO TERCERO. Publíquese en la Gaceta Oficial del del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, como medio de difusión a la comunidad en general por ser de su interés.

Este Acuerdo fue debatido y aprobado en reunión de Junta Metropolitana virtual del veintiocho (28) de septiembre de 2022, convocada el veinte (20) de septiembre de 2022, según consta en el Acta No 3 de 2022.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Medellín, a los veintiocho (28) días del mes de septiembre de 2022.

DANIEL QUINTERO CALLE

Alcalde de Medellín

Presidente

JUAN DAVID PALACIO CARDONA

Director

Secretario

<NOTAS DE PIE DE PAGINA>.

1. Corte Constitucional. Sentencia T-595; Exp. T-444377, 1 de agosto de 2002. M.P.: Manuel José

Cepeda Espinosa.

2. Creada en 1992 para enfrentar el desafío global del cambio climático y promocionar la estabilización de las concentraciones de GEI en la atmósfera
3. Medidas y acciones que se planean a mediano plazo para reducir los países sus emisiones de gases de efecto invernadero y adaptarse al cambio climático, frente al Acuerdo de París.
4. Cambio Climático, Cancillería de Colombia, <https://www.cancilleria.gov.co/en/node/8106>



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.  
Compilación de disposiciones aplicables al MUNICIPIO DE MEDELLÍN  
n.d.  
Última actualización: 13 de octubre de 2022

