



Ayuntamiento del Distrito Nacional

DESPACHO DEL PRESIDENTE
Santo Domingo, R.D.

Ayuntamiento del Distrito Nacional En Uso de sus Facultades Legales



Dicta la Ordenanza No.9/2019.-

CONSIDERANDO: Que la Constitución Política de la República Dominicana determina propiciar el desarrollo integral y equilibrado de sus habitantes, compatible con la preservación de sus recursos naturales, de su identidad nacional y de sus valores culturales.

CONSIDERANDO: Que la Constitución Política de la República Dominicana establece en su artículo 194 que es prioridad del Estado la formulación y ejecución de un plan de Ordenamiento Territorial que asegure el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales de la Nación, acorde con la necesidad de adaptación al cambio climático.

CONSIDERANDO: Que la Constitución establece en su artículo 199 que el Distrito Nacional, los municipios y los distritos municipales constituyen la base del sistema político administrativo local y gozan de potestad normativa, administrativa y de uso de suelo, fijadas de manera expresa por la ley y sujetas al poder de fiscalización del Estado y al control social de la ciudadanía, en los términos establecidos por esta Constitución y las leyes.

CONSIDERANDO: Que la Constitución dispone en el artículo 201 que el gobierno del Distrito Nacional y el de los Municipios estarán cada uno a cargo del Ayuntamiento, constituido por dos órganos complementarios entre sí, el Concejo de Regidores y la Alcaldía.

CONSIDERANDO: Que la Ley No. 1-12 que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, se fundamenta en el crecimiento económico, la redistribución de la riqueza, la justicia social, la equidad, la cohesión social y territorial y la sostenibilidad ambiental, en un marco de libre competencia, igualdad de oportunidades, responsabilidad social, participación y solidaridad.

CONSIDERANDO: Que los ayuntamientos de los municipios y del Distrito Nacional, dentro del marco de la autonomía que los caracteriza, deben promover el desarrollo y la integración de su territorio, el mejoramiento sociocultural de sus habitantes y la participación efectiva de las comunidades en el manejo de los asuntos públicos locales, con la finalidad de obtener como resultado mejoras en la calidad de vida, preservando el medio ambiente, los patrimonios históricos y culturales, así como la protección de los espacios de dominio público.

CONSIDERANDO: Que la Ley No. 6232-63, que establece un proceso de Planificación Urbana e introduce modificaciones orgánicas a las Instituciones Municipales establece que los órganos técnicos de los Ayuntamientos encargados de regular el crecimiento de las poblaciones bajo sus respectivas jurisdicciones se denominarán, Oficinas o Divisiones de Planeamiento Urbano, y que en su calidad de cuerpos técnicos, consultivos y asesores de las ramas ejecutivas, dependerán directamente de las sindicaturas, en el caso de los ayuntamientos; y les atribuye funciones.

Cont...

Ord. No.9/2019.-

CONSIDERANDO: Que la Ley No. 176-07 establece que en cada ayuntamiento habrá una Oficina de Planeamiento Urbano, cuyo objetivo central es asistir técnicamente al ayuntamiento y a las comunidades en el diseño, elaboración de los planes de desarrollo del municipio, y regular y gestionar el planeamiento urbanístico, uso de suelo y edificación en las áreas urbanas y rurales del territorio municipal, desde criterios de inclusión y equidad social y de género, participación y eficiencia.



CONSIDERANDO: Que la Ley No. 176-07 establece dentro de las competencias propias de los ayuntamientos el Ordenamiento del territorio, planeamiento urbano, gestión del suelo, ejecución y disciplina urbanística; normar y gestionar el mantenimiento y uso de las áreas verdes, parques y jardines; normar y gestionar la protección de la higiene y salubridad públicas para garantizar el saneamiento ambiental; construcción de infraestructuras y equipamientos urbanos, pavimentación de las vías públicas urbanas, construcción y conservación de aceras y contenes y; preservación del patrimonio histórico y cultural del municipio, entre otras.

CONSIDERANDO: Que la Ley No. 496-06 establece en su artículo 3, que la Secretaría de Estado de Economía, Planificación y Desarrollo (hoy Ministerio) es el Órgano Rector de la ordenación, el ordenamiento y la formulación de políticas públicas de desarrollo sostenible en el territorio, como expresión espacial de la política económica, social, ambiental y cultural de la sociedad.

CONSIDERANDO: Que el país cuenta con una Estrategia Nacional de Desarrollo y el Distrito Nacional cuenta con un Plan Estratégico de Desarrollo en coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Conferencia de Quito, Hábitat III, que plantean una visión de largo plazo y la necesidad de dotar de las herramientas de regulación necesarias para enfrentar los retos a los que se enfrentan los países y ciudades de cara al 2030.

CONSIDERANDO: Que el Distrito Nacional, como ciudad capital de la República y centro urbano del área metropolitana más grande del país, requiere de un Plan de Ordenamiento Territorial que defina los lineamientos generales de organización con relación a su rol dentro del contexto metropolitano, al uso del suelo y ocupación del territorio, la localización de equipamientos de cobertura local, metropolitana y regional, la gestión integral de riesgos y la adaptación al cambio climático, los equilibrios territoriales, la adecuada distribución de la infraestructura y servicios básicos, la protección y mejoramiento del medioambiente y los recursos naturales a nivel urbano.

CONSIDERANDO: Que es necesario contar con información climática confiable y oportuna para la toma de decisiones e instrumentos de planificación que consideren los impactos del clima, para garantizar el desarrollo sostenible de la vida urbana.

CONSIDERANDO: El Memorándum de Entendimiento firmado entre la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y el Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN), para apoyar la capacidad del Ayuntamiento del Distrito Nacional y desarrollar procesos de planificación de uso de suelo participativos que incorporen consideraciones de cambio climático; implementar acciones de adaptación al cambio climático en zonas de alto riesgo del Distrito Nacional, alineadas con la reducción de riesgos climáticos y los planes municipales de uso de suelo y; compartir logros y lecciones aprendidas.

Ord. No.9/2019.-

CONSIDERANDO: El apoyo técnico recibido en el marco de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), a través de la iniciativa Ciudades Líderes en Medidas de Adaptación (CLIMA), y sus socios implementadores: la Asociación Internacional para el Manejo de Ciudades y Condados (International City/County Management Association-ICMA-por sus siglas en inglés), el Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC), y el Instituto Dominicano de Desarrollo Integral (IDDI).

CONSIDERANDO: El apoyo técnico recibido del Ministerio de Medioambiente y Recursos Naturales y del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), a través de la Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT), que comparten la visión y rectoría a nivel nacional para la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial a nivel municipal, regional y nacional.

CONSIDERANDO: El estudio de la Amenaza Sísmica y la vulnerabilidad física para el Gran Santo Domingo (SGN-PNUD. 2016), cuyo objetivo es contribuir con la reducción del riesgo sísmico a través de la generación de estudios y fortalecer las capacidades de las instituciones de gobierno orientadas a la regulación del sector de la construcción, la gestión del riesgo y respuesta a desastres, y el ordenamiento del territorio, a fin de aumentar la resiliencia urbana y de la población, minimizando las pérdidas humanas, los bienes materiales y económicos frente a eventos sísmicos.

Visto: El Proyecto de Normativa sobre El Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional, POT Capital 2030, enviada por la Administración Municipal.

Visto: El informe de la Comisión de Ordenamiento Territorial aprobado con 29 votos.

VISTA: La Constitución Política de la República Dominicana del 13 de junio del 2015.

VISTA: La Ley No. 01-12, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

VISTA: La Ley No. 675-44, sobre Urbanizaciones y Ornato, y sus modificaciones.

VISTA: La Ley No. 6232-63, sobre Planificación Urbana.

VISTA: La Ley No. 218-68, Sobre Patrimonio Cultural de la Nación.

VISTA: La Ley No. 262-75, para la instauración del Plan Regulador de Santo Domingo.

VISTA: La Ley No. 64-00, sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales y sus normativas.

VISTA: La Ley No. 163-01, que crea la provincia de Santo Domingo y modifica los límites del Distrito Nacional.

VISTA: La Ley No.147-02, sobre Gestión de Riesgos.

VISTA: La Ley No. 202-04, Ley sectorial de Áreas Protegidas.

VISTA: La Ley No. 64-05, que crea los Municipios de Pedro Brand y los Alcarrizos.

VISTA: La Ley No. 496-06, que crea la Secretaría de Estado de Economía, Planificación y Desarrollo, y sus reglamentos de aplicación.

VISTA: La Ley No.498-06, de Planificación e Inversión Pública.

VISTA: La Ley No. 176-07, del Distrito Nacional y los Municipios.

VISTA: La Ley No. 63-17, De Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

VISTO: El Decreto No. 183-93 que crea el Cinturón Verde de Santo Domingo.

VISTO: El Decreto No. 04-96 que declara de utilidad pública e interés social la adquisición por el Estado Dominicano de una porción de terreno en el Distrito Nacional, para ser destinada a una reserva natural.

VISTO: El Decreto No. 207-02 que crea parques urbanos en el Cinturón Verde de Santo Domingo.



Ord. No.9/2019.-

VISTO: El Decreto No. 601-08 que crea el Consejo Nacional para el Cambio Climático y el Mecanismo de Desarrollo Limpio (CNCCMDL).

VISTO: El Decreto No. 269-15, que establece la Política Nacional de Cambio Climático.

VISTA: La Resolución No.118-07, del Concejo de Regidores del Distrito Nacional que aprueba la Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional.

VISTAS: Las Ordenanzas No. 03-11 y No. 08-11 que contienen el Plan Estratégico de Revitalización Integral Ciudad Colonial y Plan Regulador Ciudad Colonial de Santo Domingo.

VISTA: La Ordenanza No. 05-13, que declara Gazcue patrimonio urbanístico y arquitectónico de la ciudad de Santo Domingo y aprueba la Normativa de Gazcue.

VISTA: La Ordenanza No. 06-13, que aprueba la Normativa de Villas Agrícolas.

VISTA: La Resolución No. 94-98, que aprueba el Plan de Desarrollo Urbano del Polígono Central de Santo Domingo.

VISTA: La Resolución No. 131-01, que aprueba la Regulación para la Urbanización Cerros de Arroyo Hondo III.

VISTA: La Resolución No. 132-01, que aprueba la Regulación para la Urbanización de Los Pinos.

VISTA: La Resolución No. 85-09, que aprueba la Zonificación Indicativa sobre Densidades de la Circunscripción No.1 y sus modificaciones.

VISTO: El Anteproyecto de Ley de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo presentado por la Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT), que cursa ante el Congreso de la República para su conocimiento y sanción.

VISTO: El Proyecto de Ordenanza que contiene el Plan de Ordenamiento Territorial, POT Capital 2030, elaborado por la Alcaldía del Distrito Nacional.

VISTA: La Certificación de la Dirección de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT) del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, que valida a nivel técnico la propuesta que contiene el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional, POT Capital 2030, elaborado por la Alcaldía del Distrito Nacional.

VIATA: Las vistas públicas celebradas por la Comisión de Ordenamiento Territorial y la Administración.

Dicta una Ordenanza en el sentido siguiente:

Primero: Aprobar como al efecto aprueba el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional (POT Capital 2030), que define los lineamientos generales de organización con relación al uso del suelo y ocupación del territorio, orienta la localización de equipamientos de cobertura local, metropolitana y regional, la gestión integral de riesgos y la adaptación al cambio climático, los equilibrios territoriales, la adecuada distribución de la infraestructura y servicios básicos, la protección y mejoramiento del medioambiente y los recursos naturales a nivel urbano para el Distrito Nacional.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO NACIONAL

TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Ord. No.9/2019.-

**CAPITULO I
OBJETO-AMBITO-ALCANCE-VIGENCIA y DURACIÓN-
DEFINICIONES-JERARQUÍA DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN**



ARTÍCULO 1. OBJETO. Esta ordenanza tiene por objeto establecer el marco general de la normativa urbana de la Ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, a través de lineamientos generales de organización con relación al uso del suelo y ocupación del territorio, orientar la localización de equipamientos de cobertura local, metropolitana y regional, la gestión integral de riesgos y la adaptación al cambio climático, los equilibrios territoriales, la adecuada distribución de la infraestructura y servicios básicos, la protección y mejoramiento del medioambiente y los recursos naturales a nivel urbano para el Distrito Nacional. Establece normas urbanísticas generales, definidas a partir de la Visión de ciudad, lineamientos, objetivos y estrategias a mediano y largo plazo, contenidos en este documento, alineadas con el Plan Estratégico del Distrito Nacional (PEDN).

ARTÍCULO 2. AMBITO. Para los fines de esta Ordenanza, el ámbito de aplicación es todo el territorio del Distrito Nacional, definido mediante las leyes vigentes.

ARTÍCULO 3. ALCANCE. Los contenidos del presente Plan regirán en todo el ámbito territorial establecido en el **ARTÍCULO 2. AMBITO**, y serán de aplicación obligatoria para todos los bienes inmuebles propiedad de personas naturales, jurídicas o del Estado Dominicano. Sus disposiciones servirán de base para la formulación de los instrumentos de planificación previstos dentro del Plan de Ordenamiento Territorial como **INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA**.

PÁRRAFO I: Los documentos técnicos, planos y tablas que acompañan esta Ordenanza son parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial y se constituyen en instrumentos de su aplicación.

ARTÍCULO 4. VIGENCIA y DURACIÓN. En cumplimiento de las disposiciones del Sistema de Planificación vigente, los contenidos del presente plan serán revisados cada cuatro (4) años, y su actualización se realizará a los doce (12) años, a partir de su aprobación y promulgación.

ARTÍCULO 5. DEFINICIONES Y TÉRMINOS UTILIZADOS EN ESTE DOCUMENTO:

1. **Accesibilidad.** Condición que deben cumplir los espacios, objetos, instrumentos, sistemas o medios, para que sean utilizables por todas las personas, en forma segura, equitativa y de la manera más autónoma y natural posible. Es la posibilidad que tengan todas las personas, sin que medien exclusiones de ningún tipo (social, físicas o técnicas), para acceder a un entorno, servicio o utilizar un objeto. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas».
2. **Aceras.** Parte de una vía pública limitada por la línea del contén y la línea de las propiedades adyacentes, destinadas exclusivamente para el uso de peatones. Las aceras contarán con franjas verdes permeables, para la colocación de arbolado y verde urbano.
3. **Áreas o suelo de cesión.** Se trata del suelo que los desarrolladores del suelo Urbanizable, de proyectos de urbanización y de conjuntos habitacionales deben de ceder a la ciudad para vías, espacios libres, zonas verdes y restantes equipamientos públicos incluidos en la propia actuación o adscritas a ella para su obtención.

Ord. No.9/2019.-

4. **Áreas verdes.** Espacios dentro del tejido urbano predominantemente ocupados con árboles, arbustos o plantas, que pueden tener diferentes usos, ya sea cumplir funciones de esparcimiento, recreación, ecológicas, ornamentación, protección, recuperación y rehabilitación del entorno, o similares de acuerdo a la normativa vigente.
5. **Arbolado.** Conjunto de especies arbóreas de un territorio, tanto en espacio público como privado. En la ciudad ofrece servicios ambientales tales como sombra, control de partículas en suspensión en el aire, control de ruido, regulación de temperatura, paisajismo y fomento de la biodiversidad.
6. **Calificación del suelo.** Es la atribución de un uso determinado y parámetros edificatorios a las distintas clases de suelo, establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial en la Clasificación del Suelo.
7. **Calles Completas.** Es un enfoque hacia el diseño de calles para conectar personas y lugares con la mayor eficiencia, seguridad y conveniencia, promoviendo la movilidad no motorizada (peatones, ciclistas) y el uso del transporte público. Ofrece mayor cantidad de opciones de movilidad para los ciudadanos y prioriza la construcción de aceras amplias, con arbolado y mobiliario urbano adecuado que conlleve a mayores desplazamientos a pies, en bicicletas y transporte público.
8. **Calles de prioridad peatonal.** Vías diseñadas con facilidades para desplazamientos a pies y en otros medios de movilidad no motorizada, incluyen mejoras en las aceras, arbolado y mobiliario urbano para facilitar los desplazamientos peatonales. Se vinculan a zonas de tráfico calmado o reducido y a vías con transporte público, que conllevan parte de los desplazamientos a pies.
9. **Clasificación del suelo.** Es la división de todo el territorio en función a su situación y a su posibilidad de transformación urbanística, dentro del marco de lo establecido por los Planes de Ordenamiento Territorial. La clasificación del suelo se determina el régimen de uso, y establece el conjunto de derechos y deberes de los propietarios del suelo.
10. **Centralidades.** Lugares del territorio con una fuerte capacidad de atracción de personas, donde se producen elevados intercambios de bienes y servicios. Los componentes diferenciados que constituyen una centralidad son los siguientes elementos¹: Intercambiador de transportes, espacio público de convivencia cívica, espacios comerciales y oficinas, alta densidad residencial alimentada por la demanda de transportes colectivos, equipamientos sociales de alta intensidad de uso de suelo (Salud, educación y/o Cultura), servicios de administración pública 'Elementos emblemáticos' generadores de 'Genius Loci'.
11. **Compacidad urbana.** Es la relación entre el espacio utilizado por los edificios (volumen) y la superficie urbana (área). Favorece la proximidad y diversidad de usos aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos, y la provisión de servicios por lo que optimiza la gestión del suelo. Las ciudades compactas deben incluir espacio público de calidad para el peatón como aceras amplias, espacios verdes y plazas.



Ord. No.9/2019.-

12. Conectividad. Se refiere a la cantidad de conexiones entre las partes de una red de calles y la agilidad de sus intersecciones.

13. Densidad urbana. Magnitud que expresa el consumo que el ser humano hace del territorio, para ello se pueden utilizar tres indicadores: habitantes por unidad de superficie (densidad poblacional), viviendas por unidad de superficie (densidad residencial) y superficie construida por unidad de superficie (densidad edificatoria). Como unidad de superficie se suelen utilizar la hectárea, el km² y los m².

14. Espacio público. Espacio de uso y dominio colectivo, multifuncional, accesible y caracterizado por la intensidad y la calidad de las relaciones que se crean.

15. Frente mínimo edificable. Ancho frontal mínimo hacia el vial de un lote o solar, requerido para poder alcanzar los parámetros edificatorios especificados en el presente Plan o las normativas específicas para cada sector.

16. Frente máximo edificable. Ancho frontal máximo hacia el vial de un lote o solar, o grupo de solares que conforman un proyecto, requerido para poder mantener la imagen urbana propuesta en el presente Plan o las normativas específicas para cada sector.

17. Habitabilidad. Cualidad del espacio que genera una experiencia de comodidad y aceptabilidad en el usuario y que permite la realización de actividades lúdicas, recreativas, culturales, de convivencia.

18. Incentivos. Estímulos propuestos por el planeamiento para generar mejoras en cada zona de uso preferente, atendiendo a las necesidades específicas de cada una. Se establecen como mecanismos para alcanzar los objetivos propuestos y prioridades de desarrollo de la ciudad.

19. Índice de construcción (IC) o Edificabilidad. Expresa la densidad de edificación que consiste en la relación proporcional entre el área máxima de construcción permitida sobre el solar o lote y su superficie total.

$$IC = \text{Total Área edificada por piso} / \text{Área del solar}$$

20. Índice de ocupación (IO). Expresa la relación proporcional entre la huella del edificio sobre la superficie total del lote o solar. Resulta de dividir el área construida del primer nivel, entre el área total del solar o lote y multiplicar por 100. Se expresa en porcentaje.

$$IO = (\text{Total Área edificada 1er nivel} / \text{Área del solar}) \times 100$$

21. Infraestructura verde. Red estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales de alta calidad con otros elementos medioambientales, diseñada y gestionada para proporcionar diversos servicios ecosistémicos y proteger la biodiversidad tanto de los asentamientos rurales como urbanos.

Cont...



Ord. No.9/2019.-

- 22. Instrumentos de Planificación.** Es el conjunto de documentos técnicos y normativos que complementan las normas generales provistas por el Plan de Ordenamiento Territorial. Estos instrumentos profundizan en las normativas por temas específicos o áreas determinadas de la ciudad. Los principales instrumentos de planificación establecidos en el POT son: Plan General Urbano (PGU), Plan de Movilidad Urbana (PMU), Plan de Infraestructura verde (Sistema Verde) y Espacios abiertos de uso público (PIVEA), Plan de Infraestructura básica, Plan de Infraestructura vial, Plan de Adaptación Climática, Plan de Gestión de Riesgos, Plan Parcial (PP), Plan Integral de Mejoramiento Barrial (PIMB), Plan Especial (PE) y Unidades de Actuación Urbanística (UAU).
- 23. Movilidad sostenible.** Aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro.
- 24. Niveles y alturas.** Los niveles equivalen al número máximo de pisos o metros de altura admisibles por sector y por vía calculados sobre el nivel de rasante del acceso principal.
- 25. Parcelación.** Se refiere a la división catastral prevalente en manzanas y solares.
- 26. Patrimonio cultural.** Comprende todos los bienes, valores y símbolos culturales tangibles e intangibles que son expresión de la Nación dominicana, tales como las tradiciones, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes, materiales e inmateriales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular, que contribuyen a la identidad local.
- 27. Peatón.** Persona que transita por la vía pública a pie y/o que utiliza ayudas técnicas en caso de movilidad limitada.
- 28. Porcentaje de permeabilidad.** Expresa la superficie con capacidad de infiltrar agua al subsuelo en un lote o solar. Resulta de dividir la superficie permeable del primer nivel, entre el área total del solar o lote y multiplicar por 100. Se expresa en porcentaje.
Porcentaje de Permeabilidad= (Total Área permeable 1er nivel/Área del solar)x100
- 29. Red vial.** Se refiere al sistema compuesto por el espacio de uso público destinado al libre tránsito de personas y vehículos, de conformidad con las Leyes y Reglamentos de la materia. El sistema vial urbano se clasifica en:
- 29.1. Arteriales principales (travesías y avenidas principales).** Son aquellas vías que manejan los volúmenes de tránsito más altos y los viajes más largos. Incluyen las vías que en su recorrido se extienden más allá de la jurisdicción (político-administrativa propia). Para el Distrito Nacional se corresponderían a las que lo conectan con el área metropolitana y el resto del país, es decir, las que llevan la mayor carga de los viajes de entrada y salida del área urbana y rutas de autobuses interurbanos e intraurbanos, así como los movimientos dentro de la ciudad central.



Blo

Vaq

Ord. No.9/2019.-

29.2. Arteriales menores (avenidas secundarias). Son aquellas vías que se interconectan con las arterias principales y en cuyo sistema arterial urbano se presentan viajes de longitud moderada y un nivel más bajo de movilidad que en las arterias principales. Distribuye viajes a áreas geográficas más próximas (pequeñas) que las identificadas con el sistema superior. Incluye todas las arterias no clasificadas como principales. Transporta rutas de autobuses locales y proporciona continuidad intracomunitaria, pero lo ideal es que no abarque vecindarios identificables.

29.3. Calles Colectoras. Son aquellas vías que proporcionan tanto el servicio de acceso a las propiedades como la circulación del tránsito dentro de los diversos sectores de la ciudad. Las instalaciones en el sistema colector pueden penetrar vecindarios residenciales, distribuyendo viajes desde las arterias a través del área hasta sus destinos finales. La calle colectora urbana también recoge el tráfico de las calles locales en los barrios residenciales y lo canaliza hacia el sistema arterial. En las áreas de centralidad y de densidad de tráfico, el sistema de colectores urbanos puede incluir toda la cuadrícula de la calle. El sistema de calles colectoras urbanas también puede transportar rutas de autobuses locales. Incluye todas las calles que penetran los barrios residenciales recogiendo el tráfico de las calles locales.

29.4. Calles Locales. Son aquellas vías que permiten el acceso a propiedades contiguas y conexiones a sistemas de orden superior e instalaciones que no están en uno de los sistemas superiores. Ofrecen el nivel más bajo de movilidad y generalmente no transportan rutas de transporte público. Los patrones de calles residenciales locales son tales que las distancias de viaje son menores a 1 km desde el origen del viaje hasta una calle colectora. Incluye todas las vías que no están indicadas en una de las categorías superiores.

30. Resiliencia. Es la capacidad de adaptación cuando se expone a un peligro o a un cambio sistémico, a fin de mantener un nivel aceptable de organización funcional.

31. Servicios ambientales. Beneficios que proveen los ecosistemas a las personas, para que estas a su vez hagan uso de ellos con el fin de mejorar su calidad de vida. Los ecosistemas proveen a la sociedad. Los principales son: Servicios de hábitat, Servicios de abastecimiento, Servicios culturales y Servicios de regulación.

32. Tránsito. Circulación de vehículos y personas por calles y aceras, y en general cualquier vía de circulación terrestre, marítima o aérea.

33. Urbanismo táctico. Enfoque dirigido por la ciudad y/o ciudadanía para la mejora del entorno urbano construido por medio de intervenciones escalables, económicas, a corto plazo y destinadas a catalizar cambios a largo plazo.

34. Urbanización. Todo terreno destinado a la construcción de calles y edificios bajo un plan armónico en terrenos que se encuentran dentro o fuera de las zonas urbanas de las ciudades. También hace referencia al conjunto de viviendas que resultan de urbanizar un terreno y que corresponden a un plano unitario; en especial el que está situado en suelo urbanizado no consolidado destinado principalmente a viviendas unifamiliares.

Cont...



Ord. No.9/2019.-

- 35. Usos del suelo.** Se refiere a las actividades realizadas en los inmuebles de forma parcial o total. Los usos de suelo se clasifican por sus funciones en: residencial, Terciario, dotacional e industrial.
- 36. Usos preferentes.** Aquellos usos afines a las actividades y funciones, deseables para alcanzar el desarrollo de un sector dado.
- 37. Usos compatibles.** Aquellos que siendo afines al uso preferente de un sector dado, complementan sus funciones sin entrar en conflicto ni generar impactos adversos a otros usos, a residentes, a usuarios y al ambiente natural o construido.
- 38. Usos condicionados.** Se refiere a los usos que potencialmente podrían entrar en conflicto o generar impactos adversos a otros usos, a residentes, a usuarios y al ambiente natural o construido. Son usos que siendo compatibles en un entorno determinado, requerirán de estudios técnicos especializados de impacto ambiental o de tránsito entre otros. Incluyen urbanizaciones, conjuntos habitacionales, comercios y/o plazas comerciales de alto impacto como supermercados, gimnasios, restaurantes, bares y discotecas, centros educativos y colegios e iglesias, entre otros.
- 39. Usos prohibidos.** Se refiere a los usos que entran en conflicto o generan impactos adversos a otros usos, a residentes, a usuarios y al ambiente natural o construido. Son los usos no compatibles con los usos permitidos en cada sector. Incluyen todas las actividades consideradas nocivas a la salud y seguridad de la población y los usuarios del sector.
- 40. Vías para bicicletas o Ciclovías.** Calles o vías con infraestructura adecuada y facilidades para uso exclusivo o compartido de bicicletas. Pueden existir en las siguientes modalidades: i) carril para bicicletas, con mecanismos de protección dentro de la vía, ii) Carril compartido con los vehículos de motor, con señalización de precaución y velocidades limitadas y iii) carril especializado en parques o áreas naturales.
- 41. Vías peatonales.** Calles o vías de uso exclusivo para el peatón. Dentro de la estructura urbana de asentamientos, formales e informales, en este último caso existen vías de uso peatonal casi exclusivo que no cumplen con las secciones mínimas y parámetros vigentes, que se denominan callejones.
- 42. Vías de valor paisajístico o Panorámicas.** Calles o vías donde se potenciará el disfrute y recreación, atendiendo a elementos que conforman el imaginario urbano de la ciudad, sobre todo elementos naturales, históricos y paisajes característicos de la ciudad.
- 43. Zonas homogéneas.** Se refiere áreas con características homogéneas en cuanto a morfología o desarrollo histórico, usos del suelo e integración espacial y/o funcional. Estas zonas se refieren a ámbitos espaciales de operación, definidas por sectores urbanos.



Ord. No.9/2019.-

- 44. Zonas de Uso preferente (ZUP).** Se refiere a áreas con características afines en las que se establecen usos deseables para alcanzar el desarrollo esperado. Los usos preferentes deben ser los más significativos en calidad y cantidad. Se establecen también usos compatibles o afines que complementan las funciones sin entrar en conflicto ni generar impactos adversos al uso predominante o deseado.
- 45. Zonas de Uso especial (ZUE).** Se refiere a áreas con características únicas y especiales para el contexto urbano, metropolitano o nacional en las que se desea preservar su carácter histórico, su valor patrimonial o que concentran actividades de centralidad que transcinden la escala de ciudad. Para cada ZUE se establecen usos preferentes y compatibles, y debido a su carácter especial se indica el instrumento de planificación detallada aplicable.

ARTÍCULO 6. JERARQUÍA DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA. En adición a las normas generales provistas por el Plan de Ordenamiento Territorial, para la gestión urbana se establecen instrumentos de planificación que definen normativas específicas y complementan las regulaciones establecidas en el POT Capital, abordando diferentes escalas o situaciones. Las normativas urbanísticas detalladas no son parte del alcance del POT, pero deben ser coherentes con el modelo urbano planteado en el mismo y la definición de los instrumentos de planificación aplicables en cada caso.

**TITULO II
COMPONENTE GENERAL**

**CAPITULO I
MARCO ESTRATÉGICO DEL POT**



ARTÍCULO 7. VISIÓN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Se aprueba como parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial, POT Capital 2030 la Visión del Distrito Nacional como aspiración colectiva, que resume los insumos obtenidos del proceso de formulación del POT, con la participación de múltiples actores representativos de la ciudad:

"Santo Domingo, capital y centro económico del país, se relaciona de forma activa con su área metropolitana. Promueve el bienestar de quienes la habitan y visitan; mediante el uso sostenible y compatible del territorio, fomentando inversiones que incrementan su resiliencia."

ARTÍCULO 8. LINEAMIENTOS. Las políticas públicas se articularán en torno a seis (6) Lineamientos, con sus correspondientes Objetivos, Programas y Proyectos, los cuales definen el modelo de ciudad al que aspira el Distrito Nacional, en el marco de lo establecido por el Plan Estratégico del Distrito Nacional y la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana:

- **LINEAMIENTO 1. Centralidad metropolitana y regional.** Posicionamiento de una visión territorial compartida, con aspiraciones colectivas y compromisos sectoriales definidos. A través del fortalecimiento de la centralidad metropolitana y regional de la ciudad de Santo Domingo, se aprovechan oportunidades de desarrollo económico y social para la valorización y equilibrio de zonas con diversos potenciales de la ciudad, complementando funciones con el área metropolitana.

Ord. No.9/2019.-

- **LINEAMIENTO 2. Sostenibilidad ambiental y Resiliencia para la adaptación climática.** Integración de la adaptación climática a la planificación como ruta hacia la resiliencia, que permita transformar la vulnerabilidad territorial a través de medidas de adaptación, mitigación y respuesta ante eventos extremos.
- **LINEAMIENTO 3. Consolidación urbana mediante procesos de planificación de infraestructuras y servicios.** Consolidación de espacios de usos mixtos compatibles, densidades diversificadas vinculadas a mejoras de infraestructura (Agua potable y Alcantarillado), incremento en la dotación de espacios públicos y proximidad a transporte público masivo.
- **LINEAMIENTO 4. Movilidad Urbana Sostenible.** Promoción de la movilidad no motorizada, con espacios de integración ciudadana, con aceras amplias, mobiliario y arbolado urbano que den prioridad al peatón y al uso de la bicicleta, promoviendo la integración intermodal (Metro, autobuses rápidos-BRT, teleférico, ciclorutas), y la identificación de nuevas vías de conexión, sobre todo en la circunscripción #2.
- **LINEAMIENTO 5. Articulación y coordinación Interinstitucional.** Fortalecimiento de espacios de trabajo conjunto e instrumentos de planificación que faciliten el abordaje entre ADN, gobierno nacional y Municipios del Área Metropolitana para la planificación de los sistemas estructurantes de la ciudad que requieren de un manejo conjunto a diferentes escalas: Protección de recursos naturales y sostenibilidad ambiental, gestión del agua, energía, actividades productivas, movilidad, residuos sólidos, seguridad alimentaria, entre otros.
- **LINEAMIENTO 6. Seguimiento a las dinámicas de la ciudad.** Generación de información y documentación acerca de la ciudad y su área metropolitana que permita obtener datos actualizados, cuantitativos y cualitativos, de apoyo a la toma de decisiones y el seguimiento de las dinámicas propias de la ciudad para facilitar el desarrollo local, integrando diversos actores locales.

ARTÍCULO 9.OBJETIVOS.

- **Objetivo 01.** Fomentar la mezcla de uso de suelos compatibles con el fin de promover una ciudad compacta respetando los atributos ambientales y mejorando el acceso a espacios públicos de calidad.
- **Objetivo 02.** Promover una oferta de vivienda diversificada e inclusiva, que garantice el derecho a la ciudad.
- **Objetivo 03.** Favorecer el desarrollo económico de sus habitantes creando nuevas centralidades y consolidando zonas con potencial para el uso sostenible y compatible del territorio.
- **Objetivo 04.** Consolidar un sistema de espacios abiertos de uso público integrados a la infraestructura verde, ofertando servicios ambientales que incrementen la resiliencia de la ciudad.



BP

BR

Ord. No.9/2019.-

- **Objetivo 05.** Incentivar la localización de inversiones que incrementen la resiliencia, a través de procesos de renovación urbana en áreas claves para el desarrollo de la ciudad.
- **Objetivo 06.** Impulsar la densificación del Distrito Nacional, delimitando polígonos que tomen en cuenta la conectividad y oferta de servicios públicos para incrementar la habitabilidad de todo el territorio.
- **Objetivo 07.** Facilitar la articulación inter-institucional con el fin de mejorar la dotación de equipamiento urbano y la oferta de servicios públicos, de forma equilibrada en todo el territorio.
- **Objetivo 08.** Promover junto a las entidades competentes, la movilidad urbana sostenible diversificando las modalidades de transporte, la mejora de la interconectividad y la planificación orientada al transporte.
- **Objetivo 09.** Promover un modelo urbano sostenible, equitativo y consensuado entre todos los actores políticos, sociales y económicos que intervienen en la ciudad.

ARTÍCULO 10. MODELO DE CIUDAD.

- **COMPACTA.** Una ciudad que favorezca el uso mixto, con espacios públicos de calidad que interconecten el tejido urbano y promuevan la intermodalidad de los desplazamientos, utilizando las facilidades de transporte público colectivo (Metro y BRT), en mayor medida que el vehículo privado. Centro del área metropolitana, con la que se conecta por arterias y corredores de fácil circulación y con una densidad urbana que evite la necesidad de grandes desplazamientos.
- **SOSTENIBLE.** Una ciudad que valora y promueve su infraestructura verde (acuíferos: Mar, ríos, arroyos y cañadas, reservas ecológicas, parques urbanos) y que respeta sus recursos naturales, integrándolos a los procesos de desarrollo, recuperando zonas vulnerables a las amenazas climáticas. Que reduce sus residuos a través de la separación, clasificación y reciclaje.
- **EQUITATIVA.** Una ciudad que promueve la identidad cultural de sus barrios y la vida urbana, inclusiva, accesible y asequible con espacios públicos seguros y equipamientos de calidad en todos sus barrios.
- **RESILIENTE.** Una ciudad que conoce los riesgos humanos, sociales y medioambientales y es capaz de resistir y de recuperarse rápidamente, minimizando el impacto y la vulnerabilidad de sus ciudadanos.
- **EMPRENDEDORA.** Una ciudad que genera empleos de calidad en diversas áreas de la economía, que promueve y fortalece el emprendimiento en diferentes escalas y que genera alianzas para la formación de sus ciudadanos.
- **VIVIBLE.** Una ciudad que promueva la calidad de sus espacios públicos y la importancia del peatón. Con equipamientos y servicios de alta calidad, usos compatibles y amenidades urbanas que promueve el uso y disfrute de sus espacios públicos y el crecimiento ordenado y sostenible de su territorio.

Cont...



Ord. No.9/2019.-

CAPITULO II CLASIFICACIÓN DEL SUELO

ARTÍCULO 11.CLASIFICACIÓN DEL SUELO. La Clasificación del Suelo es la división que efectúa el Plan de Ordenamiento Territorial de todo el territorio perteneciente al Distrito Nacional en función a su situación y a su posibilidad de transformación urbanística, dentro del marco de lo establecido por el POT. A lo interno de los límites administrativos del Distrito Nacional, el suelo se clasifica en Urbano, Urbanizado, Urbanizable y No urbanizable. La aspiración del POT es que el suelo urbanizado alcance durante el periodo de vigencia del plan las condiciones necesarias para que pueda ser clasificado como urbano. La clasificación del suelo determina el régimen de uso, establece el conjunto de derechos y deberes de los propietarios del suelo, contenidos en el documento técnico del Plan de Ordenamiento Territorial.

TITULO III COMPONENTE URBANO

CAPITULO I SISTEMA VERDE URBANO



ARTÍCULO 12.SISTEMA VERDE URBANO. El sistema verde urbano o infraestructura verde del Distrito Nacional está conformado por las áreas de alto valor natural bajo régimen especial de protección, en suelo público o privado que prestan diferentes servicios ambientales para la ciudad. Está conformado por un conjunto de áreas verdes con componentes de biodiversidad que atraviesan el área urbana y la enriquecen con sus características ambientales. Estos espacios que pueden ser zonas de ecosistemas frágiles y valores especiales de biodiversidad, parques, acuíferos y sus zonas de protección, plazas, o áreas de gran valor natural que se conectan por corredores verdes como son parques lineales, calles o avenidas arboladas que le dan conectividad y continuidad, conformando un sistema. Este sistema garantiza la protección de especies que habitan las ciudades, refuerzan sus características ambientales y promueve sostenibilidad ambiental y urbana.

ARTÍCULO 13.OBJETIVOS DEL SISTEMA VERDE URBANO. La estructuración del sistema verde o infraestructura verde tiene como objetivos:

- Incrementar la resiliencia y sostenibilidad ambiental, a través de la preservación de los ecosistemas naturales, la recuperación de zonas degradadas, protección de cauces y riberas (ríos, arroyos y cañadas) y recuperación de zonas de amenaza y riesgo.
- Lograr una conexión efectiva entre las áreas de alto valor natural y el sistema de espacios abiertos de uso público de la ciudad, que inciden en la sostenibilidad ambiental y urbana, mejorando la calidad de vida, promoviendo la movilidad peatonal y la calidad ambiental.
- Proveer servicios ambientales de hábitat, abastecimiento, culturales y regulación que faciliten el equilibrio y sostenibilidad de la ciudad.
- Permitir la permeabilidad del suelo para la preservación de las aguas subterráneas y como medio de infiltración y desagüe natural de las aguas de lluvia.

Cont...

Ord. No.9/2019.-

ARTÍCULO 14.ZONAS AMBIENTALES QUE CONFORMAN EL SISTEMA VERDE URBANO. Para el Distrito Nacional las áreas naturales se identifican y clasifican de acuerdo a sus funciones y se le asignan categorías de protección dentro del suelo no urbanizable, buscando continuidad con la escala metropolitana y promoviendo su articulación con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), a través de corredores o conectores verdes que enlacen los principales espacios naturales y permitan la articulación con el sistema de espacios abiertos del área metropolitana. El sistema verde del Distrito Nacional está conformado por las zonas ambientales, delimitadas en el plano Zonas Ambientales que conforman la Infraestructura verde del Distrito Nacional.

CAPITULO II SISTEMAS GENERALES

ARTÍCULO 15.SISTEMAS GENERALES. Los Sistemas Generales se conforman por los sistemas de espacios abiertos de uso público, de Equipamientos, de patrimonio cultural, de servicios urbanos y de comunicaciones. El suelo reservado para Sistemas Generales, no solo integra el suelo que ya tiene el uso determinado para esos fines, sino que puede contemplar una reserva de suelo para desarrollo futuro de alguno de los elementos que lo integran, en las condiciones especificadas para cada zona o desarrollo.

ARTÍCULO 16.SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS, DE ESPARCIMIENTO Y ENCUENTRO. Es el conjunto de espacios abiertos de uso público conformado por parques de diferentes escalas, plazas, plazoletas, vías peatonales, red de aceras, bulevares, calles arboladas, puentes peatonales, ciclorutas, isletas, rotondas y distribuidores de tránsito. El sistema de espacios abiertos de esparcimiento y encuentro se integra funcionalmente al sistema verde, al cual complementa.

ARTÍCULO 17.SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS. El sistema de equipamientos colectivos comprende todos aquellos centros al servicio de la población destinados a usos administrativos, culturales y docentes, sanitarios, asistenciales, religiosos, cementerios, y otros servicios de interés social. Es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de vivienda y trabajo, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas.

PARRAFO.A los fines del POT, no se toma en cuenta si el equipamiento es de servicio público o privado, sino su función dentro del accionar de la ciudad y el servicio que brinda al ciudadano.

ARTÍCULO 18.SISTEMA DE PATRIMONIO CULTURAL. A los fines del Plan de Ordenamiento territorial, se aborda el patrimonio cultural con un enfoque integral, y se aborda en las categorías de patrimonio natural, patrimonio cultural inmueble y patrimonio cultural de valor urbanístico.

ARTÍCULO 19.En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, las consideraciones sobre el Patrimonio Natural se abordan desde el Sistema Verde y de espacios abiertos de uso público del Distrito Nacional, y las consideraciones normativas correspondientes al patrimonio cultural inmueble y de valor urbanístico se abordan en la definición de los tratamientos urbanísticos y los instrumentos de planificación. Dentro de las Zonas de uso preferente y de Zonas de Uso Especial se identificarán incentivos que promuevan la accesibilidad, disfrute y promoción del valor cultural del patrimonio. Estos incentivos tienen como objetivos facilitar la protección de los bienes, reducir la amenaza de su deterioro o pérdida. Incluyen flexibilidad en los usos permitidos, transferencias de los derechos de edificabilidad, entre otros.



Ord. No.9/2019.-

ARTÍCULO 20. Los impactos del clima y otros impactos no climáticos sobre el patrimonio pueden tener efectos de largo alcance o incluso permanentes, que conllevarían el deterioro o pérdida de su valor singular. A pesar de que las medidas de adaptación para los activos del patrimonio histórico pueden ser similares a las de otros tipos de infraestructura, en la gestión del patrimonio se abordarán medidas de adaptación particulares atendiendo al estudio de los estresores climáticos identificados en el Análisis de vulnerabilidad Evaluación de la vulnerabilidad climática del Distrito Nacional para el Plan de Ordenamiento Territorial.

ARTÍCULO 21. SISTEMA DESERVICIOS PÚBLICOS. Comprende toda la infraestructura esencial para brindar servicios básicos necesarios para el funcionamiento integral de la ciudad. Estos servicios básicos comprenden: abastecimiento de agua potable, de electricidad, saneamiento y disposición de aguas pluviales y residuales. Asimismo se contemplan los servicios de seguridad ciudadana, mercados públicos, bomberos, funerarias así como recogida y tratamiento final de residuos.

ARTÍCULO 22. SISTEMA DECOMUNICACIONES. Sistema general de comunicaciones, tanto urbanas como interurbanas, incluye las reservas de suelo necesarias para la localización de las redes viarias, carriles exclusivos para autobuses, metro, áreas de acceso a estas y todas aquellas otras vinculadas a las mismas, como estaciones de metro y autobuses, puertos, aeropuertos, helipuertos y otras instalaciones afines.

ARTÍCULO 23. RED VIAL. El sistema vial facilita la conexión del Distrito Nacional con el área metropolitana y con la red vial de escala nacional. También permite la interconexión entre los diferentes barrios y sectores de la ciudad, para lo que se requiere superar la visión tradicional de las calles como espacios para el tránsito motorizado y lograr que la red conectada de calles sea un medio seguro y accesible que contemple todos los modos de desplazamiento, generando condiciones de accesibilidad para los diversos grupos de personas, sin importar la edad, limitaciones o modo de transporte utilizados, y promoviendo espacios confortables para el desplazamiento peatonal.

El sistema vial se aborda con el enfoque de calles completas, una planificación integral con capacidad de proveer facilidades para la integración del transporte masivo a la red de espacios públicos y contemplar otros medios de movilidad como la peatonal o en bicicleta, en adición al vehículo privado y el transporte público.

Además de su función de movilización del tránsito de personas a través de distintos modos (vehículos, transporte público, bicicletas, peatones), las calles se planifican de acuerdo a sus funciones dentro del sistema verde de la ciudad como espacios que deben proveer confortabilidad peatonal y ciclista (sombra, reducción de la temperatura e islas de calor), hábitat para fomentar biodiversidad y con capacidad adaptativa para incrementar la resiliencia y mitigar los efectos del cambio climático (cableado soterrado, drenajes, pavimentos que faciliten infiltración).

Los corredores o conectores ambientales buscan articular el sistema verde de la ciudad a través de las redes viales existentes y futuras, conectando las principales zonas ambientales, parques y equipamiento colectivo, incorporando arbolado atractivo a biodiversidad y fortaleciendo la infraestructura verde de la ciudad. También contribuyen a fortalecer la imagen urbana, sobre todo por sus elementos naturales y paisajísticos e históricos, característicos de la ciudad. Esta categorización se aborda dentro del sistema verde de la ciudad.

Ord. No.9/2019.-

ARTÍCULO 24. JERARQUIZACIÓN VIAL. La jerarquización vial del Distrito Nacional se establece atendiendo a los criterios de continuidad y conectividad intermunicipal o urbana, volumen de tránsito, distancia de los viajes y la existencia de transporte público interurbano, intraurbano o local. El sistema vial urbano se clasifica en:

- **Arteriales principales**, que incluye corredores o travesías y avenidas principales.
- **Arteriales menores**, que incluye avenidas secundarias.
- **Calles Colectoras**, que penetran los barrios residenciales recogiendo el tráfico de las calles locales.
- **Calles Locales**, que incluye todas las vías que no cumplan con las características de arteriales principales, arteriales menores o calles colectoras.

Ble



ARTÍCULO 25. SECCIONES DE ACERA. Las secciones de acera correspondientes a cada categoría, atienden a fortalecer la interconexión entre los diferentes barrios y sectores de la ciudad como medio seguro y accesible, proveer facilidades para la integración del transporte masivo a la red de espacios públicos y fortalecer la infraestructura verde de la ciudad (sombra, reducción de la temperatura e islas de calor), hábitat para fomentar biodiversidad y la capacidad adaptativa para incrementar la resiliencia y mitigar los efectos del cambio climático (cableado soterrado, drenajes, pavimentos que faciliten infiltración).

Las secciones de acera propuestos por el POT en relación a la jerarquización vial, serán indicativos y deberán ser determinados en los planes urbanos y normativas específicas para cada zona o sector, atendiendo al nivel de consolidación, las posibilidades de desarrollo o transformación de los diferentes sectores de la ciudad, permitiendo incrementar el potencial de desarrollo en la medida en que se incremente el espacio público adyacente.

Las vías de mayor jerarquía y mayor sección vial (ancho de vía, aceras, espacio público adyacente), podrán tener mayor potencial de edificabilidad.

ARTÍCULO 26. MECANISMOS DE COORDINACIÓN. Los sistemas generales no son competencia exclusiva del Ayuntamiento del Distrito Nacional, por lo que a través del POT se establecerían los mecanismos de coordinación y articulación para manejar la protección del suelo existente para estos fines, y las reservas de suelo necesarias para el desarrollo futuro de dichos sistemas.

En el caso del Distrito Nacional, algunos de estos servicios pueden encontrarse localizados fuera de sus límites administrativos, por lo que se requerirá la articulación con las entidades competentes de nivel nacional y las autoridades locales correspondientes, así como la articulación entre los planes de movilidad de escala urbana y metropolitana.

RP

En el caso de la República Dominicana, los Ayuntamientos no tienen competencia sobre todos los servicios básicos. Los servicios públicos de competencia propia del Ayuntamiento del Distrito Nacional son: recogida y disposición final de residuos, bomberos, funerarias municipales y mercados públicos.

Cont..

Ord. No.9/2019.-

El POT debe trabajar conjuntamente con las entidades nacionales encargadas de los servicios que no son competencia propia o exclusiva del Ayuntamiento del Distrito Nacional, para acordar el suelo existente y reservado para poder brindar eficientemente los mismos, las normas aplicables y de la misma manera, debe de coordinar con dichas instituciones para garantizar un servicio eficiente en el caso de que se propongan nuevos usos y densidades en la ciudad.

Las medidas de adaptación climática correspondientes a cada sistema se indican en el Plan de medidas de adaptación del Distrito Nacional, en el marco de los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.

CAPITULO III SISTEMA DE OCUPACIÓN

ARTÍCULO 27. SISTEMA DE OCUPACIÓN. El sistema de ocupación se estructura a partir del reconocimiento del Distrito Nacional como centro del área metropolitana, con la que se conecta por arterias y corredores de fácil circulación y con una densidad urbana equilibrada, que evite la necesidad de grandes desplazamientos, aprovechando el suelo ya urbanizado con capacidad de concentrar mayores densidades y actividades productivas de manera armónica y densidades más bajas en zonas sensibles o de articulación con el sistema natural.

Una ciudad que favorezca el uso mixto, con espacios públicos de calidad que interconecten el tejido urbano y promuevan la intermodalidad de los desplazamientos, utilizando como elemento estructurador las facilidades de transporte público colectivo existente y proyectado de metro, autobuses rápidos (BRT) y teleférico, fortaleciendo el carácter especial de zonas tradicionales de la ciudad que concentran actividades y servicios o forman parte de la identidad urbana.

El Plan de Ordenamiento Territorial organiza el territorio atendiendo a los usos actuales y vocaciones identificadas, vinculando las áreas de centralidad de diversas escalas. Estas áreas homogéneas se clasifican en Zonas de Uso Preferente (ZUP) y Zonas de Uso Especial (ZUE). Para cada una de estas zonas se determinan tratamientos e instrumentos de planificación, para facilitar la ejecución de los lineamientos establecidos por el Plan.

ARTÍCULO 28. CENTRALIDADES. A partir de un análisis del sistema áreas de centralidad con acumulación de economías de escala, presencia de espacio público, infraestructura verde y equipamientos sociales, comunitarios e institucionales. Su reconocimiento y análisis permite el equilibrio en la ciudad, la orientación de la política e inversión pública, la generación de sus economías de escala y la reducción de costos de transacción.

CAPITULO IV CALIFICACIÓN DEL SUELO

ARTÍCULO 29. CALIFICACIÓN DEL SUELO. A partir de la clasificación del suelo y del modelo de ciudad establecido en el POT, se determinan los usos para cada suelo a partir de zonas de uso preferente, delimitadas atendiendo a la morfología y estructura urbana, infraestructura vial, densidad actual y potencial, usos y vocaciones, dotación de equipamientos públicos y acceso a servicios básicos.

Ord. No.9/2019.-

A estas zonas se le asignan usos preferentes, usos compatibles y parámetros edificatorios (alturas, retiros a lindero, edificabilidad, densidad). Se establecen también Zonas de Uso especial, atendiendo a características únicas para el contexto urbano, metropolitano o nacional en las que se desea preservar su carácter histórico, su valor patrimonial o que concentran actividades de centralidad que pueden trascender la escala urbana.

ARTÍCULO 30. USOS GENERALES DEL SUELO. Los usos generales del suelo se delimitarán de acuerdo a lo establecido en los instrumentos de planificación correspondientes, según las categorías establecidas para las zonas de uso preferente y de uso especial, identificadas en las tablas anexas. La asignación de usos del suelo en una zona de uso preferente o especial por sí sola no garantiza la ubicación de un establecimiento en un solar determinado, todo proyecto debe cumplir con todas las disposiciones normativas vigentes. A partir de estos usos generales del suelo se establecerán actividades y funciones compatibles para cada zona de uso preferente o de uso especial. Para el suelo del Distrito Nacional, quedan establecidos los siguientes usos desuelo: Residencial, Terciario (Comercial, Comercial Industrial, Oficinas y Servicios, Hospedaje, Recreativo, Combustibles y Energía, Zonas francas especiales urbanas), Dotacional (Equipamientos, Servicios públicos y urbanos, Infraestructura de Servicios, Comunicaciones, Espacios abiertos de uso público y zonas verdes) e Industrial.

CLASIFICACION DE LOS USOS GENERALES DEL SUELO

ARTÍCULO 31. USOS PREFERENTES. Aquellos más afines a las actividades y funciones deseadas para una zona determinada, que serán los de mayor cantidad.

ARTÍCULO 32. USOS COMPATIBLES. Aquellos que complementan sus funciones sin entrar en conflicto ni generar impactos adversos a otros usos, a residentes, a usuarios y al ambiente natural o construido.

ARTÍCULO 33. USOS CONDICIONADOS. Aquellos que generan un impacto en el entorno, y requerirán para determinar su ubicación, de estudios especializados de impacto ambiental, de tráfico u otros los usos de urbanizaciones, conjuntos habitacionales, edificaciones y plazas comerciales incluyendo supermercados, gimnasios, restaurantes, bares, discotecas, clínicas, centros educativos y colegios e iglesias. Se incluyen dentro de los usos condicionados la venta y almacenaje de combustibles.

ARTÍCULO 34. DENSIDADES. A los fines del Plan de Ordenamiento Territorial, la densidad urbana será medida en viviendas por hectárea, se clasifica en densidad baja, media y alta, aplicando los rangos establecidos por las normativas específicas para cada zona o sector. El objetivo del presente plan es lograr una densidad urbana equilibrada, minimizando los grandes desplazamientos para cubrir las necesidades de la vida cotidiana, aprovechando el suelo ya urbanizado con capacidad de concentrar mayores densidades en torno a las zonas de centralidad, que cuentan con concentración de actividades productivas, facilidades de transporte masivo e infraestructura, y densidades más bajas en zonas sensibles o de articulación con el sistema natural, de manera armónica. Las densidades para nuevos desarrollos habitacionales y procesos urbanos tales como renovación, densificación y recalificación del suelo urbano estarán condicionadas a los resultados de los estudios de impacto ambiental y vial, así como la factibilidad de suministro de agua potable y otros servicios urbanos.



Ord. No.9/2019.-

Para fines de la aplicación del Plan, la densidad urbana es un parámetro de referencia importante pero en su aplicación se conjuga con otros como la edificabilidad (índice de construcción), índice de ocupación, entre otros que aplicados en conjunto determinarán los parámetros edificatorios para cada zona de uso preferente o sector. La edificabilidad permitida para una zona o sector está relacionada a la jerarquización vial, la estructura urbana y el potencial de desarrollo del sector.

ARTÍCULO 35. REQUERIMIENTOS. El Plan General y los instrumentos de planificación requeridos para cada tratamiento aplicado a las Zonas de Uso preferente y de Uso Especial, definirán con el apoyo de estudios especializados como Acceso y cobertura de servicios básicos, dotaciones públicas, vulnerabilidad, amenaza sísmica, características ambientales y cualquier otro requerido para garantizar la seguridad y calidad de vida urbana, los parámetros normativos específicos y los requerimientos de equipamientos y servicios para su desarrollo de manera sostenible.

ARTÍCULO 36. ZONAS DE USO PREFERENTE (ZUP). Se refiere a áreas con características afines en las que se establecen usos deseables para alcanzar o mantener el desarrollo esperado. Los usos preferentes deben ser los más significativos en calidad y cantidad. Se establecen también usos compatibles o afines que complementan las funciones sin entrar en conflicto ni generar impactos adversos al uso predominante o deseado.

La definición de las zonas de uso preferente promueve la mezcla de usos afines y procura reducir los conflictos por incompatibilidad de actividades en una zona determinada con características homogéneas, buscando incrementar la calidad de vida en dicho entorno y mantener las características urbanas.

De acuerdo a las tipologías edificatorias y categorías de uso para cada ZUP podrán existir subzonas que mantienen el mismo uso preferente pero cuya delimitación se establece la aplicación de los usos y parámetros edificatorios de acuerdo a características más locales o a la concentración de actividades terciarias u otros usos específicos para un perímetro o vía a lo interno de la ZUP.

Para el Distrito Nacional se establecen zonas de uso residencial en diversas tipologías y densidades, zonas de uso terciario, zonas de uso mixto, zonas de uso dotacional y zonas de uso industrial.

ARTÍCULO 37. ZONAS DE USO ESPECIAL (ZUE). Se refiere a áreas con características únicas y especiales para el contexto urbano, metropolitano o nacional en las que se desea preservar su carácter histórico, su valor patrimonial o que concentran actividades de centralidad que pueden trascender la escala de ciudad. Para cada ZUE se establecen usos preferentes y compatibles, y debido a su carácter especial requerirán de la formulación de planes especiales para su desarrollo.

ARTÍCULO 38. DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (DOT). Herramienta definida para estructurar los sectores próximos a una estación de transporte masivo (de metro o autobús de tránsito rápido-BRT, existentes o futuros), priorizando la generación de buena infraestructura peatonal, ciclista y facilidades de acceso a otras modalidades de movilidad.

Ord. No.9/2019.-

Se propone esta herramienta para su aplicación dentro de la vigencia de este plan en zonas piloto de aplicación, que comprenden el entorno de dos estaciones con preponderancia dentro de la ciudad por su alta centralidad y consolidación de actividades o por su desarrollo previsible, vinculado a una zona de gran conectividad y casi centro geográfico de la ciudad. En estas áreas delimitadas se promoverá un desarrollo compacto, usos de suelo mixtos, alta densidad y accesibilidad peatonal a bienes y servicios.

TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

ARTÍCULO 39. TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS. Los Tratamientos Urbanísticos son las decisiones de ordenamiento que permiten orientar diferencialmente la forma de intervenir el territorio, con miras a lograr los objetivos globales de desarrollo definidos para territorio del DN, establecidos para cada zona de uso preferente. Mediante los tratamientos se territorializan los objetivos y lineamientos generales de ordenamiento planteados en el modelo de ciudad. El POT Capital plantea siete tratamientos urbanísticos distintos que responden a la caracterización de cada zona homogénea de la ciudad, son la base de la calificación del suelo. Estos son: Conservación, Consolidación, Renovación Urbana, Mejoramiento Integral, Reasentamiento, Redesarrollo y Desarrollo.

TITULO IV SISTEMA DE GESTIÓN

ARTÍCULO 40. SISTEMA DE GESTIÓN. La gestión del Plan de Ordenamiento Territorial está a cargo de la Dirección de Planeamiento Urbano del Ayuntamiento del Distrito Nacional, que tiene las facultades legales para realizar la administración de las regulaciones urbanas en el territorio bajo su jurisdicción.

ARTÍCULO 41. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO, DE EVALUACIÓN Y DE GESTIÓN. Para monitorear y evaluar el alcance de los objetivos del Plan, se establecerá un sistema de indicadores que contiene las metas y plazos previstos para el POT y que facilitará la medición de los niveles de prosperidad urbana del Distrito Nacional.

ARTÍCULO 42. Solicitar a la Administración enviar un informe cada 120 días al Concejo Municipal, para ir informando los avances del POT.

ARTÍCULO 43. Ordenar como al efecto **Ordena**, que la presente ordenanza sea comunicada a la Administración Municipal

Dada en la Sala de Sesiones Lic. Emilio Rodríguez Demorizi, del Palacio Municipal del Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, en Sesión Ordinaria a los Diez (10) días del mes de Junio del año Dos Mil Diecinueve (2019).

Lic. Víctor E. Ogando
Presidente del Concejo Municipal
del Distrito Nacional



Betsy A. Céspedes R.
Licda. Betsy A. Céspedes R.
Secretaria del Concejo Municipal
del Distrito Nacional