



Todo lo que tiene que saber sobre el proyecto de sobretasa a los parqueaderos

Fecha de publicación: 04/04/2016

La Administración Distrital ha convocado al Concejo de Bogotá a sesiones extraordinarias con el fin de someter a su consideración la autorización para el cobro de una sobretasa al estacionamiento público en la ciudad, de acuerdo con lo establecido por el Gobierno Nacional en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015.

“En este momento estamos planteando que el Concejo dé una autorización. Posteriormente vamos a generar un decreto reglamentario. Estamos en un proceso de discusión con los ponentes que nos permite ajustar los aspectos que no sean claros, que necesiten de mayores precisiones para que lo podamos ofrecer a la ciudadanía”, explicó el secretario de Movilidad, Juan Pablo Bocarejo.

Seguramente usted se preguntará por qué es necesaria esa sobretasa. Aquí le exponemos algunas razones.

1. Transporte público amenazado

El Gobierno Nacional propone nuevas herramientas que permitan a las ciudades financiar sistemas de transporte público de mejor calidad, en particular la contribución de estacionamientos públicos. Es una respuesta a las dificultades que enfrentan sistemas como los de Cali, Barranquilla, Pereira y Bogotá.

En la anterior administración, con el fin de limitar el déficit, se disminuyó en largos períodos el número de kilómetros recorridos, afectando fuertemente la calidad y disponibilidad del transporte público en la ciudad.

La calidad del transporte público decae, especialmente en periferia, lo que estimula la aparición de transporte informal, altamente peligroso y contaminante, amenazando la sostenibilidad del SITP y estimulando la adquisición de motos, que están generando una alta accidentalidad.

El déficit de las finanzas del sistema de transporte público de la ciudad durante la próxima década se calcula en 700.000 millones de pesos cada año. Este no incluye

mejoras en la calidad del servicio. El aumento de las tarifas con el fin de lograr este equilibrio es inviable socialmente.

Si Bogotá aspira a tener un sistema de alta calidad, se requieren inversiones en nueva infraestructura de transporte público por 35 billones de pesos a 2020 y 50 billones de pesos a 2038. La contribución de sobretasa a parqueaderos es una forma de aliviar esa carga de recursos.

2. Nuevas fuentes para Transmilenio -tronal- y zonal- y eficiencia en la operación

Necesitamos ajustar las rutas del transporte zonal y mejorar la oferta de buses mejorando así su cobertura, frecuencia y comodidad.

Necesitamos reconstruir la infraestructura de estaciones y contar con recursos que permitan implementar un plan para erradicar las malas prácticas de colados, que exacerban el déficit actual y son un precedente lamentable de práctica social.

Se requiere desarrollar nuevos corredores de transporte masivo que sigan contribuyendo a disminuir los tiempos de viaje de la mayoría de los bogotanos.

Debemos mejorar la velocidad a través del aumento y control en los carriles preferenciales.

3. Movilidad sostenible

La intervención sobre los costos de operación del automóvil puede generar desestímulos que limiten la externalidad de congestión.

Intervenir sobre el costo de estacionamiento es una herramienta económica que permite actuar de manera diferencial en las zonas de mayor congestión.

¿En qué consiste la propuesta?

Consiste en cobrar una contribución al servicio de estacionamientos o garajes públicos de la ciudad para recaudar presupuesto para el transporte de la ciudad.

El aporte tendrá un tope máximo de 3.800 pesos (dos veces el pasaje promedio de acuerdo con la Ley Nacional 1753/15) y mínimo de 0 pesos. Esta contribución NO es por minuto, sino un aporte máximo por el ingreso al estacionamiento.

De acuerdo con la Ley que define esta contribución, este tope variará de acuerdo con diversas características de la zona.

Estos factores son:

Estrato del predio

Servicio del transporte público

Nivel de congestión

Hora del día

Para que usted lo comprenda mejor, aquí le damos algunos ejemplos:

De acuerdo con los factores del estrato del predio, la cobertura del servicio de transporte público, el nivel de congestión y la hora del día, algunos casos que representan cómo funcionaría la sobretasa son:

En una zona de actividad comercial de estrato 3, con bajo acceso al transporte público y bajo nivel de congestión vehicular se pagaría una sobretasa de 500 pesos.

En un centro empresarial de la ciudad localizado en una zona estrato 6, con alto nivel de congestión y alto acceso al transporte público se pagaría una sobretasa de 3.800 pesos.

En una zona industrial de la ciudad con estrato 4, con alto acceso a transporte público y bajo nivel de congestión se pagaría una sobretasa de 1800 pesos.

En una zona residencial, estrato 1 o 2, con escaso acceso a transporte público y bajo nivel de congestión, vehicular no se cobraría sobretasa.

¿Cuánto se recaudaría?

Entre 90.000 millones de pesos y 130.000 millones de pesos al año.

El recaudo se estima para un total de 172.326 viajes en auto y 69.000 diarios viajes en moto que pagan estacionamiento.

El recaudo incluye automóviles y motocicletas.

¿Cuáles son las ventajas?

Un mecanismo definido a nivel nacional para aliviar la crítica situación del transporte público en las ciudades colombianas.

Un mecanismo que permite un recaudo de bajo costo y seguro al fortalecer el control sobre los estacionamientos.

Una medida en donde el modo menos sostenible aporta recursos para los modos más sostenibles.

Una medida de modular los costos de uso del automóvil de manera diferencial, buscando limitar su uso en las zonas más congestionadas.

Este documento fue tomado directamente de la página oficial de la entidad que lo emitió.