

REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Bogotá D.C.,

Doctor

HUGO CASTIBLANCO MARÍN

Subsecretario Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

Concejo de Bogotá D.C.

Ciudad

Asunto: Ponencia para primer debate al Proyecto de Acuerdo 093 de 2014

Respetado doctor Castiblanco:

En cumplimiento de la asignación como ponente del Proyecto de Acuerdo N°093 de 2014 *“Por el cual se adopta la tasa por uso de áreas de alta congestión en el Distrito Capital”*, me permito rendir ponencia en los siguientes términos:

1. OBJETO DEL PROYECTO

De acuerdo con sus autores, el Proyecto de Acuerdo tiene como propósito crear la autorización para que en el marco de las disposiciones legales y normativas, el Distrito Capital imponga el cobro de la tasa por el uso de áreas de alta congestión en la ciudad, como medida alternativa para incentivar la disminución de uso del vehículo particular, promoviendo la preferencia de los propietarios de estos, hacia medios de menor impacto en la infraestructura y el ambiente como el transporte público, la bicicleta o el desplazamiento a pie.

Debido a que la base de la propuesta se fundamenta en la intención de aliviar la congestión y el mejoramiento de la calidad del aire de la zona fijada para el cobro, la presente iniciativa no tiene propósitos fiscales, por lo cual el éxito de su aplicación no se medirá en el monto de los recursos recaudados sino en la disminución del flujo vehicular dentro de la zona. De este modo, una cifra menor de ingresos cuando el cobro sea aplicado, frente al potencial de recaudo dado por el número de vehículos que transitan la zona en la actualidad, significará que la medida habrá provocado que un determinado número de vehículos particulares ya no ingresen y se cumpla con el objetivo de descongestionar. En su naturaleza jurídica este cobro se tipifica como un tipo de tributo y



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

por lo tanto se configura su justificación a partir del uso de un servicio o bien público y se determina el sujeto pasivo como aquel conductor que ingrese a la zona definida.

Esta iniciativa se contempla como la continuación de la decisión de crear la alternativa de cobrar a los usuarios de vehículos particulares las externalidades generadas por su utilización, tales como el deterioro de la infraestructura vial, la contaminación ambiental y las cargas ocasionadas por el aglutinamiento vehicular que se presenta en diversas zonas de la ciudad. Una vez se dio la autorización legal en el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 1450 de 2011 y su reglamentación a través del Decreto 2883 de 2013 del Ministerio de Transporte, el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Humana”, dentro de su intención primordial de incentivar el transporte multimodal y la reducción del uso del automóvil particular, traza las líneas para la gestión de acciones de mitigación a la congestión y la contaminación ambiental, dentro de su Eje 2 “Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua” del programa “Movilidad Humana”.

De esta forma, llega al Concejo de Bogotá la propuesta para que en el marco de los estudios técnicos, financieros y legales que sustenten sólidamente la aplicación de la medida de cobros por congestión, la Administración Distrital sea autorizada a ejecutar la implementación de los mecanismos a través de los cuales se realizará el cobro a los usuarios sujetos del pago.

2. ANTECEDENTES

La Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2012, contrató con la Unión Temporal *Steer Davies Gleave – Posse Herrera Ruiz – AKIRIS* la elaboración de los estudios, diseños y estructuración técnica, financiera y legal del Proyecto Cobros por Congestión para la Ciudad de Bogotá, con el fin de determinar los medios para su implementación efectiva, logrando los objetivos de disminución del uso del vehículo y su sustitución por medios de transporte sustentables.

Los alcances del proyecto de la consultoría son los siguientes:

- Estructuración técnica: Va desde la evaluación de las condiciones de tránsito en la ciudad hasta la determinación de los pliegos de condiciones para aquellas compañías que entren en la construcción y operación del sistema



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

- Estructuración financiera: Hace referencia a la evaluación de la viabilidad financiera del proyecto, en relación con los costos e ingresos que genere el mecanismo una vez implementado y el papel de la administración distrital en su sostenimiento económico
- Estructuración legal: Incluye el análisis de la normatividad nacional y distrital que soporte la legalidad de la medida
- Acompañamiento: La Unión Temporal se compromete a acompañar a la Secretaría de Movilidad en el proceso de aprobación del proyecto en el Concejo de Bogotá y en la presentación del mismo ante el Ministerio de Transporte, dentro de la vigencia del contrato
- Documentos para licitación: La Unión Temporal entregará como parte de sus compromisos toda la documentación necesaria para efectuar la contratación de la implementación y la operación del sistema

Este contrato tuvo la interventoría de la Universidad de los Andes, quien hasta el 14 de abril había dado la aprobación de cuatro productos que hacen parte del compromiso del consultor. Los documentos productos aprobados son:

1. Plan de Trabajo
2. Metodología Detallada
3. Documento de Línea Base de Diagnóstico
4. Propuesta y Evaluación de Alternativas y Definición de Alternativa a Implementar

El día 14 de Abril fueron radicados en la Secretaría de Movilidad los productos definitivos números 5 y 6 de la consultoría. Estos productos contienen la siguiente información:

1. Detalle de la alternativa seleccionada
2. Estructuración legal
3. Estructuración financiera
4. Documentos para licitación

En la actualidad todos estos productos tienen la revisión de la interventoría adelantada por la Universidad de los Andes; posterior a ello se realizaron varios espacios de discusión de las observaciones entre el consultor y el interventor, con la participación de los 5 supervisores de la Secretaria de Movilidad que acompañan el proceso. Fruto de este



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



La consultoría de cobros por congestión finalizó el día 14 de Abril del 2014, día que coincide con la entrega de los productos definitivos de la consultoría. Frente a la interventoría, la fecha de finalización es el día 10 de Junio del 2014.

La consultoría llevó a cabo un minucioso estudio de las múltiples variables que se insertan dentro de la posibilidad de crear la medida; se efectuó una revisión de las características y trayectorias de ejecución que se emplearon en otras ciudades en donde hoy en día se aplica, se tomaron los aspectos más sobresalientes de esas experiencias y se consideraron como puntos de referencia para la valoración frente a la realidad del Distrito Capital. Posteriormente se construyó la línea base para sugerir las distintas alternativas posibles de aplicación y comparar posibilidades de diseño, en relación a tipos de mecanismo a emplear como áreas, cordones o pantallas, ubicación en la ciudad, tipo de automotor a considerar, densidad poblacional, relación con el tipo de actividades y usos del suelo, entre otras; posteriormente se procedió a determinar con argumentos rigurosos cuál de las alternativas habría de ser la óptima frente al cumplimiento del objetivo y beneficio para la ciudad. Una vez definida la alternativa, se profundizó en los detalles involucrados con la misma en lo relacionado con la selección de las tecnologías y los medios de seguimiento. Por último, se elaboró y presentó la estructuración financiera para la alternativa elegida así como la estructuración legal y los documentos para la elaboración de los pliegos de contratación de los operadores que se tengan cuando sea implementada la medida.

La UT SDG-PHR-Akiris informa que en la actualidad solamente cinco ciudades han implementado exitosamente la medida de cobros por congestión, son ellas: Singapur, Londres, Estocolmo, Milán y Gotenburgo. Todas ellas con un PIB per cápita muy superior al de Bogotá y pertenecientes a países que se encuentran entre los primeros 30 de la



COMPANIA
COTECNA OHSAS 18001
CERTIFICADA
2007
Certificado No. SC-2011/006861 E



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

lista de medición del Índice de Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo¹.

En el análisis comparativo se determinó que los tres elementos que más pueden generar conflicto en el proceso son las limitantes tecnológicas, dada la complejidad que implica controlar y registrar el inmenso número de unidades vehiculares que son sujeto de cobro y los que no, la necesidad de creación institucional, por la relación y coordinación que debe existir entre distintas entidades aparte de la configuración de un marco legal adecuado y aceptado por la opinión mayoritaria, y finalmente, la percepción general de que el problema de congestión es grave y que la medida de cobro es útil para afrontarlo y aliviarlo.

Definición de Línea Base de Transporte

En esta dimensión, se realizó un análisis de la movilidad en Bogotá y el diagnóstico de diversas condiciones como los tiempos de viaje para las diversas modalidades existentes; mediante revisiones estadísticas con base en los estratos de residencia de los usuarios, tipos de actividad por la cual se desplazan entre otros, se determinaron preferencias y volúmenes de tráfico en zonas de la ciudad en donde la congestión es un tema crítico en diversas franjas horarias o permanentemente. De igual manera realizaron modelamientos de movilidad en donde se tuvo en cuenta la entrada en funcionamiento de importantes medios complementarios de transporte que se encuentran en la agenda de desarrollo urbano de la ciudad como los siguientes:

- Metro de Bogotá
- Tranvías
- Troncales de Transmilenio
- Implementación plena del SITP
- Vías de la Malla Vial Arterial y Secundaria

La caracterización de las medidas posibles para motivar la no utilización del vehículo particular es considerada como clave para definir herramientas de gestión de la demanda, y es útil para definir aquellas que la ciudad ha implementado y alimentan la definición de

¹ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD
<https://data.undp.org/dataset/Human-Development-Index-HDI-value/8ruz-shxu>



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

línea base. Entre ellas se encuentran los sistemas de tarificación, la política de estacionamientos, las restricciones de circulación, los sistemas de viajes compartidos y viajes planeados, el teletrabajo, los proyectos de transporte público.

Definición de Línea Base de Tránsito y Nivel de Servicio

En esta parte se diagnosticó el estado general de la malla vial arterial e intermedia haciendo uso de indicadores de flujo y densidad de tránsito, todos medidos en campo y con la aplicación de métodos estadísticos cuya correlación determinó la calidad del servicio ofrecido por la infraestructura y su estado.

Adicionalmente se realizaron caracterizaciones de la gestión del tránsito como el servicio de semaforización, las estrategias de contraflujo, las iniciativas de seguridad vial y los planes de manejo de tránsito para situaciones de intervención urbana. La modelación de la información recopilada permitió visualizar la relación que el estado de la infraestructura y la disponibilidad de servicios fijos o inmateriales, tiene con la densidad de los flujos vehiculares en diversas horas del día, permitiendo tener referentes para la toma de decisiones sobre la ubicación de las zonas más pertinentes para el cobro por congestión.

Definición de Línea Base Urbanística

Aquí se analizaron las características de ordenamiento territorial que están directamente relacionadas con el concepto de cobro por congestión, sobre lo planteado en el Decreto 364 de 2013, como lo son la Estructura Ecológica Principal, la Estructura Funcional y de Servicios y la Estructura Socio Económica y Espacial, aparte de los tratamientos y las áreas de actividad en el perímetro urbano. También se dirigió la atención hacia aspectos de distribución de las actividades comerciales, educativas, sociales y productivas, y la expansión geográfica de la ciudad y el crecimiento por densificación, ya que ello determina cuáles son los elementos para definir la demanda de transporte de los habitantes y cómo esta puede influir en la conformación de zonas críticas de congestión.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



Definición de Línea Base Social y Económica

En esta parte se analiza uno de los pilares que sustentan la motivación del presente proyecto de acuerdo, la necesidad de que las externalidades que se causan por la utilización del vehículo particular, sean cobradas a sus usuarios de modo que se internalicen y haya percepción económica del efecto que su decisión de tomar el automóvil produce.

El análisis de base económica realizado, las modelaciones y las comparaciones con las ciudades en donde se ha aplicado el mecanismo, iba dirigido a determinar cuantitativamente la manera en que el cobro genera descenso en el flujo vehicular y aumento de la velocidad media de las vías de la ciudad, según sus características, y la manera en que estos cambios generan un descenso también en el costo social sentido en la actualidad por la congestión creada por la afluencia vehicular.

La calidad del aire de la ciudad tiene serias afectaciones en virtud de la carga contaminante expedida por los vehículos automotores de combustión interna, lo que hace que en consecuencia haya serias afectaciones a la salud pública por la incidencia de enfermedades respiratorias derivadas de la inhalación de gases contaminantes. Una iniciativa dirigida directamente a reducir el uso de vehículos motorizados conduce a que la ciudad se posicione en la búsqueda de alternativas para mitigar el cambio climático y la protección del bienestar de los ciudadanos. Igualmente se verifica la incidencia de la contaminación auditiva, factor acentuado por el parque automotor.

Después de generar y estudiar una serie amplia de alternativas para la aplicación de la medida, a través de criterios financieros, estadísticos, tecnológicos y de impacto social y ambiental, la consultoría determinó las opciones más adecuadas para realizar la implementación en las siguientes dimensiones:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



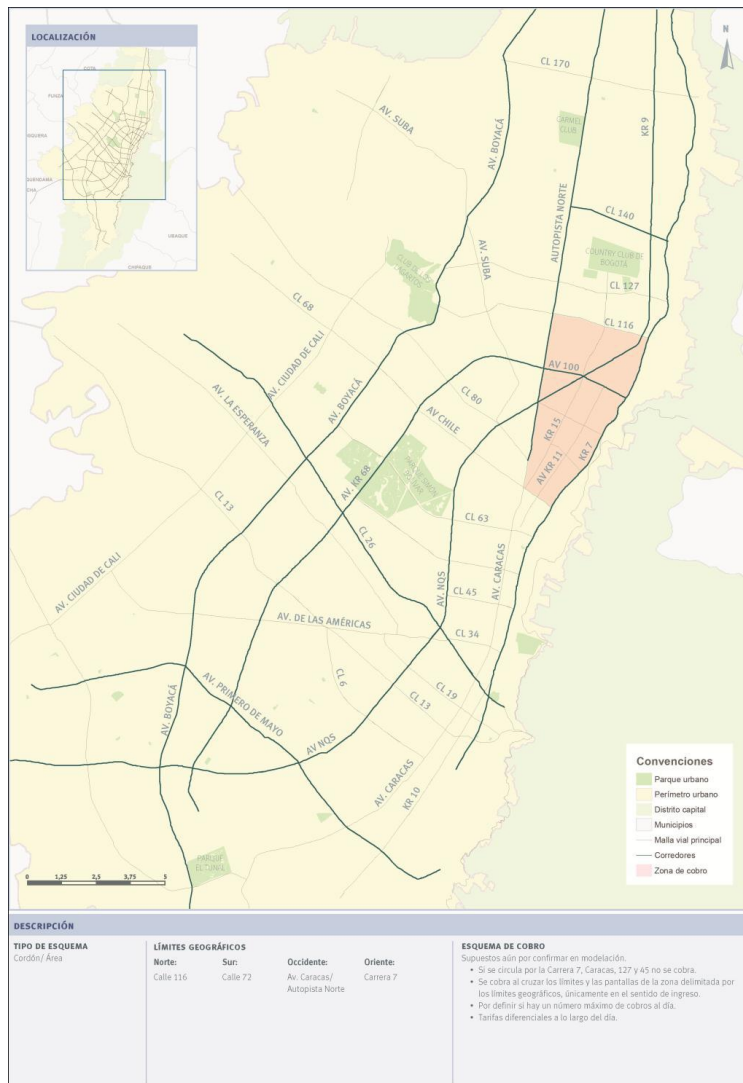
REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

- Zona de cobro por congestión:

Será aquella delimitada por la calle 72 al sur y la calle 116 al norte y por la carrera 7 al oriente y la Autopista Norte al occidente.



Fuente: Grupo Consultor UT- SDG, PHR, Akiris



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Ley 1450 de 2011, Plan Nacional de Desarrollo

Sobre la explícita autorización para que algunas entidades territoriales creen la medida de cobros por congestión:

ARTÍCULO 90. Recursos locales para proyectos y programas de infraestructura vial y de transporte. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida para evitar congestión urbana. El Gobierno Nacional reglamentará los criterios para determinar dichas áreas.

*Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a **financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.***

*Parágrafo 1°. Para efectos de cobro de tasas o peajes por uso de áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, **el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario la tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o acompañantes y los meses y días de año y horas determinadas de uso.***

Parágrafo 2°. El sujeto pasivo de la tasa por contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará teniendo en cuenta el tipo del vehículo, modelo, tipo de servicio y número de pasajeros.
(Negrilla fuera del texto)

Decreto 2883 de 2013, del Ministerio de Transporte

Sobre los criterios para la determinación de las áreas de cobro por congestión:

ARTÍCULO 1 - CRITERIOS PARA DETERMINAR ÁREAS DE ALTA CONGESTIÓN, DE ALTA CONTAMINACIÓN, O DE INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA O MEJORADA PARA EVITAR CONGESTIÓN URBANA:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

De conformidad con la ley, los Municipios o Distritos con poblaciones mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana. Para la determinación de estas áreas deberán observar los siguientes criterios:

- 1. La disponibilidad de una oferta de transporte público y alternativas de transporte no motorizadas suficientes para atender tanto las demandas existentes como las nuevas que se puedan generar con la imposición de las tasas por uso y su proyección en el tiempo a partir de series estadísticas de al menos diez (10) años.**
- 2. Cuando se trate de infraestructura vial a mejorar o las áreas en cuestión, acreditar que éstas se caracterizan por la existencia de externalidades negativas relacionadas principalmente con el uso excesivo de vehículos motorizados particulares y que no se afectarán adversamente los niveles de servicio del transporte público y no motorizado, realizando simulaciones con base en las series estadísticas.**
- 3. La forma en que se va a contener el número de impactos negativos previsibles en diversos órdenes sobre las vías, zonas o corredores de transporte por fuera de la infraestructura o de las áreas, y en que la administración municipal o distrital formulará e implementará acciones apropiadas de mitigación en todo caso.**

Atendidos los criterios anteriores, se formulará el modelo de tasa por uso en el cual deberán abordarse al menos los siguientes criterios, de conformidad con los parágrafos 1 y 2 del artículo 90 de la Ley 1450 de 2011:

- 1. Con relación a condiciones operativas y para facilitar la determinación de la infraestructura o de las áreas según el contexto local, la administración municipal o distrital deberá observar tanto las características como los elementos que las conforman como se indica a continuación, favoreciendo la eficiente utilización de las vías y/o el espacio público circunscritos, además de promover el cambio modal a modos de transporte público y no motorizado:**
 - 1.1 Tipos de vía, niveles de congestión y servicio, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta congestión o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana.**



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

- 1.2 *Concentraciones de los técnicamente denominados 'contaminantes criterio', tipos de vehículos, modelos, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta contaminación.*
- 1.3 *Temporalidad de las tasas por uso, de acuerdo con los criterios señalados en los parágrafos 1 y 2 -del artículo 90 de la Ley 1450 de 2011, Y en concordancia con la destinación específica prevista en el inciso 2° del mismo artículo.*
- 1.4 *Aspectos relacionados con la aplicación de las tasas por uso como los días a la semana, las horas del día, las vías de aplicación y/o las distancias recorridas sobre las cuales se impondrán las tasas por uso.*

*En cada uno de los numerales previos se detallarán los elementos, metodología e indicadores utilizados para su medición.
(Negrilla fuera del texto)*

Sobre la obligación de las entidades territoriales para hacer los estudios para resolver los criterios de aplicación de la medida:

ARTÍCULO 2: CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN, IMPLEMENTACIÓN, MODIFICACIÓN O DEROGACIÓN DE ÁREAS DE ALTA CONGESTIÓN, DE ALTA CONTAMINACIÓN, O DE INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA O MEJORADA PARA EVITAR CONGESTIÓN URBANA:

La administración municipal o distrital que opte por definir, implementar o modificar la infraestructura o las áreas de las que trata el presente Decreto, garantizará que se cumplan los estándares y protocolos nacionales en caso de adoptar el sistema de identificación y recaudo electrónico vehicular que el Gobierno Nacional disponga.

Corresponde a los Municipios o Distritos, la realización de estudios debidamente sustentados, los cuales atenderán y resolverán como mínimo, los criterios definidos en el presente Decreto como soporte previo necesario a la expedición de los actos administrativos.

La Administración Municipal o Distrital sustentará ante la instancia que para ello conforme el Ministerio de Transporte, el proyecto de determinación, implementación, modificación o derogación si es el caso, de las áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



evitar congestión urbana que va a realizar y su respectivo plan de acción, el cual deberá contener como mínimo la siguiente información:

- *Estudio de viabilidad económica y social, indicando expresamente los costos y beneficios de la iniciativa a impulsar y su conveniencia.*
- *Definición clara de funciones y responsabilidades de la autoridad competente estipulada, nueva o delegada, que tendrá a cargo la definición, implementación, modificación y operación de la iniciativa.*
- *Metodología para la definición de indicadores de impacto de la medida, esquema detallado de monitoreo y métodos de evaluación a adoptar.*
- *Para los casos específicos de definición, implementación o modificación, se incluirá la propuesta tecnológica y el esquema operativo y funcional del sistema de recaudo electrónico vehicular. Especial atención se dará a los mecanismos de identificación, recolección, verificación, cobro y control de evasión de las tasas por uso.*
- *Cronograma y descripción del plan de definición, implementación, modificación y/o derogación, debidamente justificado que incluya las medidas y/o iniciativas previas y posteriores a la definición, implementación, modificación y/o derogación del cobro de las tasas por uso.*
- *Proyecto de acto administrativo local que defina la infraestructura o las áreas en cuestión, señalando expresamente la externalidad o conjunto de externalidades negativas que sustentan la iniciativa y el cual permitirá delimitar el cobro y adoptar las tasas por uso, o si es el caso derogar el cobro que aplica sobre las mismas.*
- *Para los casos específicos de definición, implementación o modificación, se detallarán los proyectos y programas a los cuales se destinarán los recursos del cobro de la tasas por uso.*
- *Plan de socialización.*

PARÁGRAFO. En todo caso, la definición, implementación, modificación o derogación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana, deberá ser congruente con la política pública nacional de movilidad y transporte urbano e impulsada con el propósito de facilitar directa o indirectamente, la ejecución de los Planes de Desarrollo de las autoridades locales y la promoción coherente de políticas y medidas que se establezcan dentro de documentos de política pública



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

como planes maestros de movilidad, estrategias de transporte y planes de ordenamiento territorial.
(Negrilla fuera del texto)

Sobre la definición de las tarifas:

ARTÍCULO 4 - TARIFAS: Los estudios técnicos presentados por la respectiva administración servirán de base para la definición del valor de las tasas por uso, y deberán tener en cuenta en todo caso las disposiciones contenidas en la Constitución, la Ley y los criterios de que trata el artículo 1° del presente Decreto.

Acuerdo 489 de 2012, Plan de Desarrollo Bogotá Humana

Sobre la creación de las tasas por congestión:

ARTÍCULO 50. FINANCIACIÓN (...) En cuanto a la modernización tributaria prevista, aborda cambios de estructura principalmente en los impuestos de predial e ICA e involucra nuevos conceptos como son las tasas por congestión, y el otorgamiento de mayores derechos de edificabilidad en el proceso de densificación urbana que necesariamente debe abordar la planeación del territorio. (...)



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO

Sobre la base de lo descrito en el anterior marco jurídico con respecto a la facultad constitucional otorgada a los concejos municipales y distritales para la creación de todo tipo de figura de recaudo fiscal, además de la especificidad legal dada por el Plan Nacional de Desarrollo y su decreto reglamentario en lo referente al cobro por congestión, el proceso de análisis, discusión, valoración y aprobación de la presente iniciativa se encuentra ajustado a las competencias del Concejo de Bogotá.

6. ANÁLISIS

Si bien otras ciudades latinoamericanas han implementado mecanismos de cobro por tránsito urbano, estos son básicamente por el acceso a autopistas rápidas dentro de la ciudad y Bogotá sería pionera en la implementación del sistema de cobro por congestión en una zona delimitada, con esta ventaja de liderazgo y con la perspectiva de obtener resultados positivos, la ciudad de Bogotá logrará ser modelo de implementación de medidas ajustadas a las necesidades modernas de protección ambiental y al ciudadano.

Así mismo como resultado de la implementación de esta medida en la ciudad, se logrará disminuir la presencia y el número de vehículos al interior de una área focalizada dentro de un territorio específico con una alta posibilidad de impacto, con lo cual se puede afectar positivamente el territorio al disminuir la congestión en la movilidad urbana y de igual forma con la disminución de la ocupación del espacio

De igual forma se logrará mitigar dentro del área de ese territorio el impacto de congestión vehicular, obteniendo un beneficio directo en la salud pública al disminuir la contaminación atmosférica.

Vale la pena resaltar que esta medida beneficiará las condiciones de movilidad de una población en particular habitante y/o flotante dentro del área territorial específica para el caso de la ciudad de Bogotá; adicionalmente la población al tomar conciencia de los beneficios de la medida, se genera una nueva cultura ciudadana en los habitantes de la ciudad frente a los comportamientos colectivos, como resultado de los beneficios directos del uso del transporte público e indirectos al uso racional del vehículo privado proporcional



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



a las bondades para la salud pública, como resultado del efecto dominó en los habitantes de la ciudad de Bogotá.

La administración distrital ha llevado a cabo una labor destacable al entregar con rigurosidad la misión de establecer las condiciones técnicas, financieras y legales para la definición de las características a través de las cuales se pueda implementar el mecanismo de cobro por congestión, aplicando la lógica conveniente de estudiar de forma minuciosa los detalles de la medida por causa del gran impacto socio-cultural que conlleva, sin embargo es necesario demarcar el tiempo en el cual la propia administración distrital habrá creado la reglamentación necesaria para la implementación normal de la medida.

Hay que evitar que este estudio sea descartado o que se propicie la contratación de nuevos estudios que redunden sobre lo ya evaluado, con la consecuente inversión innecesaria de recursos distritales y el retraso de una medida conveniente para favorecer la movilidad urbana y reducir los efectos de la contaminación atmosférica; por lo tanto, la administración distrital debe gestionar para lograr obtener la culminación de los estudios y así garantizar la optimización de los recursos en beneficio de los habitantes de la ciudad de Bogotá.

La presente iniciativa **SÍ POSEE IMPACTO FISCAL**, dado que conlleva una serie amplia de factores que deben ser financiados para su implementación exitosa. Sin embargo, el estudio financiero determina que los costos de creación y sostenimiento se cubrirán con el propio recaudo de la tasa y en el evento en que estos no sean suficientes se hará uso de los recursos propios de la Secretaría de Movilidad asignados en su marco presupuestal.



COMPANIA
COTECNA OHSAS 18001
CERTIFICADA
2007



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

5. CONCLUSIÓN

Con base en los argumentos anteriormente expuestos, me permito rendir ponencia **POSITIVA CON MODIFICACIONES**, al proyecto de acuerdo 093 de 2014, *“por el cual se adopta la tasa por uso de áreas de alta congestión en el Distrito Capital”*

Cordialmente,

DIANA ALEJANDRA RODRÍGUEZ CORTÉS

Concejal Ponente

Proyectó: Esteban Zabala
Carlos Andrés Cruz

Revisó: Anita Liévano Toledo



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”

