



**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN TERCERA
PERMANENTE DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

Proyecto de Acuerdo No. 119 de 2013

**"Por el cual se derogan parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos
modificatorios 398 de 2009 y 445 de 2010, se deroga el Acuerdo 451 de 2010 y se dictan
otras disposiciones"**

En cumplimiento a la asignación que se me hiciera como ponente del Proyecto de Acuerdo No. 119 de 2013, *"POR EL CUAL SE DEROGA PARCIALMENTE EL ACUERDO 180 DE 2005 Y SUS ACUERDOS MODIFICATORIOS 398 DE 2009 Y 445 DE 2010, SE DEROGA EL ACUERDO 451 DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*, me permito rendir ponencia en los siguientes términos:

Es necesario precisar, que el Proyecto de Acuerdo 119 de 2013 mantiene en un alto porcentaje del contenido del proyecto 095 de este mismo año, razón por la cual la ponencia que presentamos a continuación, mantiene igualmente, gran parte del contenido de la que presentamos en su momento.

1. OBJETIVOS DE LOS PROYECTOS DE ACUERDO:

Al revisar las exposiciones de motivos y el articulado del Proyecto de Acuerdo 119 de 2013, se encuentran como objetivos principales los siguientes:

- Derogatoria parcial del plan de obras planteado en el Acuerdo 180 de 2005, excluyendo la totalidad de las obras del grupo 2 del sistema de movilidad y del sistema de espacio público.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- Suprimir los planes de obras de los grupos 3 y 4 contenidas en el Acuerdo 180 de 2005.
- Incluir un paquete de obras viales, en el plan de obras del Proyecto de Acuerdo de endeudamiento a presentar al Concejo Distrital por parte de la Administración.
- Derogar el Acuerdo 451 de 2010.

2. ASPECTOS JURÍDICOS

2.1. La responsabilidad de la iniciativa.

Es pertinente señalar que de conformidad con los artículos 313 y 315 de la Constitución Política y los artículos 12-3 y 13 del Estatuto Orgánico de Bogotá (Decreto Ley 1421 de 1993), corresponde de manera exclusiva al Alcalde Mayor la iniciativa para la elaboración y presentación de Proyectos de Acuerdo en materia de contribuciones fiscales.

Es así como se dispone que podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los Acuerdos a que se refiere el ordinal 3° del artículo 12 del Estatuto Orgánico, que estipula: “Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos”.

Queda claro que la iniciativa para fijar las condiciones del cobro de la contribución de valorización es de competencia exclusiva del señor Alcalde de la ciudad. Sin embargo, tal y como lo expresa el inciso final del artículo 13 del Decreto Ley 1421,





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

el Concejo puede introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde¹.

2.2. Competencia del Concejo.

Luego de ser presentada la propuesta, en este caso de modificación de un Acuerdo sobre la contribución por valorización, corresponde al Concejo de la Ciudad como suprema autoridad político – administrativa estudiar su viabilidad jurídica, técnica, financiera, así como su pertinencia económica y social. Lo anterior tiene sustento, en primer lugar, en los artículos 317 y 338 de la Constitución Política, que dicen:

Artículo 317. "**Solo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble.** Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. La ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción". (Resaltado es nuestro)

Artículo 338: "En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y **los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales.** La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones

¹ El artículo 338 de la Constitución Política, fija la competencia impositiva en forma exclusiva - entre otras corporaciones de elección popular -, en los concejos. Esto es, la facultad de imponer contribuciones fiscales





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo". (Resaltado es nuestro)

En segundo lugar debemos acudir al régimen especial para Bogotá, es decir al Decreto Ley 1421 de 1993, que fija puntualmente las competencias de la Corporación como se lee en los numerales 1° y 3° del Artículo 12, y los artículos 13 y 157, cuyo tenor es el siguiente:

“ARTÍCULO 12º. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

(...)

3. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos. Numeral”.

(...).

“ARTÍCULO 13º. Iniciativa. Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el Alcalde Mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los

o parafiscales. Aquí debe tenerse en cuenta que la atribución tributaria es derivativa y no originaria, es decir, que debe tener como soporte una ley que permita crear, a nivel municipal, el impuesto, tasa o contribución.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario. Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde”.

“ARTÍCULO 157. Valorización. Corresponde al Concejo establecer la contribución de valorización por beneficio local o general; determinar los sistemas y métodos para definir los costos y beneficios de las obras o fijar el monto de la sumas que se pueden distribuir a título de valorización y como recuperación de tales costos o de parte de los mismos y la forma de hacer su reparto. Su distribución se puede hacer sobre la generalidad de los predios urbanos y suburbanos del Distrito o sobre parte de ellos. La liquidación y recaudo pueden efectuarse antes, durante o después de la ejecución de las obras o del respectivo conjunto de obras. La contribución de valorización por beneficio general únicamente se puede decretar para financiar la construcción y recuperación de vías y otras obras públicas. A título de valorización por beneficio general no se puede decretar suma superior al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos corrientes del Distrito recaudados en el año anterior al de inicio de su cobro.

PARAGRAFO. Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el inciso anterior, autorizase al Gobierno Distrital para introducir en las valorizaciones decretadas los ajustes y reducciones que fueren necesarios al monto distribuible y a los plazos y descuentos ordenados para su pago”.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

De igual manera se ha expresado el Acuerdo 7 de 1987 en su artículo 4°, que expone: “Ordenación. La Ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de valorización, en el Distrito Especial, se ordenará por el Concejo de Bogotá. (...)”

Por último es oportuno recordar nuevamente que tal y como lo señala el inciso final del artículo 13 del Decreto Ley 1421, el Concejo puede introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde. Este asunto no suscita duda, como se acepta en la exposición de motivos del proyecto 095 de 2013 presentado por la Administración: “es competencia de esta Corporación, adoptar las modificaciones que sean necesarias dentro del desarrollo de los acuerdos de valorización”.

2.3. Contribución de valorización

La contribución por valorización tiene antecedentes legales desde 1921 según se observa en la ley 25 “*Por la cual crea el impuesto de valorización*”, que en el artículo 3° expone:

“Establécese (SIC) el impuesto directo de valorización, consistente en una contribución sobre las propiedades raíces que se beneficien con la ejecución de obras de interés público local, como limpia y canalización de ríos, construcción de diques para evitar inundaciones, desecación de lagos, pantanos y tierras anegadizas, regadíos y otras análogas, contribución destinada exclusivamente a atender los gastos que demanden dichas obras.”

Luego, mediante el Decreto 1604 de 1966, el Gobierno Nacional dispuso la valorización como una "contribución sobre las propiedades raíces que se





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

beneficien con la ejecución de obras de interés público local", y lo hizo extensivo a todas las obras de interés público que ejecuten "la Nación, los Departamentos, **el Distrito Especial de Bogotá**, los Municipios o cualquiera otra entidad de Derecho Público y que benefician a la propiedad inmueble, y en adelante se denominará exclusivamente contribución de valorización".

De igual manera en el artículo 2° señalo que el establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización se harían por la respectiva entidad nacional, departamental o **municipal** que ejecutara las obras, y el ingreso se invertirá en la construcción de las mismas obras.

Con fundamento en las anteriores normas, el Concejo de Bogotá expidió el Acuerdo 7 de 1987, mediante el cual se adoptó "*el Estatuto de Valorización del Distrito Especial de Bogotá*", que definió, organizó y en general estableció el procedimiento para el cobro de la contribución. Es así como en su artículo 2° "la Contribución de Valorización por Beneficio Local está prevista para la financiación de la construcción de obras de interés público que producen un beneficio a la propiedad inmobiliaria localizada en el sector de ejecución de aquellas".²

Queda claro pues que la Contribución de Valorización por Beneficio Local, regulada por el conjunto de normas previamente descritas, y que hacen parte de nuestro ordenamiento jurídico, sustentan la validez para proponer este mecanismo para financiar obras de movilidad y de espacio público en el Distrito Capital.

² Numeral 4 de la parte considerativa del Acuerdo 180 de 2005.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Es por lo anterior, que desde el punto de vista jurídico, consideramos inapropiada la propuesta de la Administración Distrital de excluir del Acuerdo 180 la totalidad de las obras listadas en los grupos 2, 3 y 4, teniendo en cuenta que la misma significaría la derogación de un acto de la administración que desarrollo tan conveniente mecanismo.

3. CONVENIENCIA DE LA VALORIZACIÓN

3.1. La valorización ha sido herramienta de financiación de infraestructura

La Contribución por Valorización se ha utilizado en Bogotá desde la **década de los años 30** como un instrumento de financiación de la construcción de obras de infraestructura, especialmente vías e intersecciones vehiculares. Sin embargo, en el último plan de obras también se incluyeron andenes, parques públicos y puentes peatonales.

La normatividad específica de la contribución de valorización de Bogotá fue adoptada por el Concejo con el **Acuerdo 7 de 1987** y la define **no como un impuesto, sino como un gravamen real** sobre las propiedades inmuebles sujeto a registro destinado a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras³ de interés público que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes

³ Por plan o conjunto de obras, se entiende aquel que se integra con cualquier clase de obra que por su ubicación, conveniencia de ejecución y posibilidades de utilización complementan los tratamientos de desarrollo, rehabilitación o redesarrollo definidos en el plan de desarrollo vigente.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

inmuebles que se benefician en mayor o menor grado, con la ejecución de las obras.

En vigencia de esta norma específica se han cobrado y ejecutado cuatro grandes planes de obras aprobadas, así como un programa implementado por IDU, denominado OBRA POR TU LUGAR, para adelantar las obras puntuales solicitadas por la comunidad.

Estos planes financiados por valorización desde 1990, son:

PLAN	NORMAS REGULADORAS	AÑO DE APROBACIÓN	FECHA DE COBRO
Valorización General	Acuerdo 16 y 19	1990	
	Acuerdo 14 y 31	1992	1993
Plan Ciudad Salitre	Acuerdo 23	1995	1996
Plan Formar Ciudad	Acuerdo 25	1995	1996 - 1998
	Acuerdo 9	1998	
	Acuerdo 48	2001	2002
Plan de Obras Acuerdo 180	Acuerdo 180	2005	2007 (Fase I)
Programas Obras por tu lugar	Ley 388	1997	2002 - 2005

Fuente: Libro Contribución de Valorización – IEMP – Instituto de Estudios del Ministerio Público

3.2. No derogar Acuerdo 180 de 2005 significa defender lo público

Es importante recordar que el cobro de valorización, **como mecanismo de financiación de obras**, es aprobada por el Concejo Distrital, mientras que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) tiene la función de realizar el recaudo, la identificación y construcción de las obras viales principales que se construirán con este instrumento.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Por lo anterior, se puede establecer que es responsabilidad tanto del Concejo como de la Administración Distrital velar por que los recursos aportados por los bogotanos sean invertidos de la mejor forma evitando, un despilfarro de los mismos o como lo afirma Camacol, posibles detrimentos patrimoniales.

“Una gran parte de las obras que pretende derogar ya ha tenido algún tipo de inversión por parte del distrito; en algunos casos, sólo se han realizado estudios en etapa de factibilidad y, en otros, se ha realizado la compra de algunos predios, razón por la cual, es probable que dicha derogatoria genere un detrimento patrimonial para el patrimonio del Distrito”⁴.

Además, la financiación de cada una de las mismas, fue amarrado al proceso de recaudo anterior, lo que obliga al distrito a desarrollar las fases siguientes, ya que ha invertido recursos en compra de predios y diseños con plata recaudada en la fase anterior, prerrequisito para conseguir la totalidad de los recursos en la fase siguiente. En síntesis, los estudios y diseños y compra de predios del grupo de obras 2, se hicieron con lo recaudado en el grupo 1 y lo recaudado en la fase dos, permitirá hacer diseños y comprar predios para las obras de la fase 3.

Por estas razones, es inconveniente para el Concejo de la ciudad aprobar la exclusión de obras por las cuales la ciudadanía ya le pagó al Distrito, el cual a su vez se vio exigido a invertir recursos para su recaudo.

Desde nuestra perspectiva podemos concluir que existen tres razones para que el Distrito incurra en un detrimento patrimonial, al derogar el Acuerdo 180:

⁴ Camacol. (2013), Carta enviada a Concejo con posición sobre proyecto Valorización.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA, D.C.

- 1) Porque los contratos que realizó el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), para el proceso de ejecución del cobro de la fase 2 del Acuerdo 180 de 2005, costaron \$6.887 millones de pesos, los cuales se contrataron así:

OBJETO DEL CONTRATO	EMPRESA CONTRATADA	VALOR DEL CONTRATO
CONTRATOS DE PERSONAL		2.778.868.000
ALQUILER E INSTALACION DE 100 PUESTOS DE TRABAJO PARA LA UBICACION DEL RECURSO HUMANO REQUERIDO PARA FASE II DEL ACUERDO 180 DE 2005	CONSORCIO APONTE ARBOLEDA ABOGADOS	754.000.000
CONTRATAR LA AUDITORIA AL LEVANTAMIENTO DE INFORMACION EN TERRENO DENTRO DEL PROCESO DE INVENTARIO PREDIAL PARA EL COBRO DE LA CONTRIBUCION DE VALORIZACION APROBADA MEDIANTE EL ACUERDO 180/05 FASE II	WR INGENIEROS AVALUADORES LTDA	51.852.000
ETB SE OBLIGA PARA CON EL IDU A PROPORCIONAR UNA SOLUCIÓN PARA IMPLEMENTAR Y GARANTIZAR LA OPERACIÓN DE SOLUCIONES INTEGRALES DE TECNOLOGÍA Y TELECOMUNICACIONES, INCORPORANDO DENTRO DE ÉSTAS, EL SERVICIO DE ACCESO A INTERNET DE ALTA VELOCIDAD, LOS CANALES DEDICADOS DE DATOS DE MÁXIMA CONECTIVIDAD Y SU SEGURIDAD, Y EL SERVICIO DE EQUIPOS DE CÓMPUTO ACTUALIZADOS, IMPRESORAS Y SCANNER, CONFORME CON LOS ESTUDIOS PREVIOS ELABORADOS POR EL IDU Y LA OFERTA DE SERVICIOS DE VALOR AGREGADO CON EL ANEXO TÉCNICO Y FINANCIERO PRESENTADA POR LA ETB, DOCUMENTOS QUE FORMAN PARTE INTEGRANTE DEL PRESENTE CONTRATO.	EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTA S.A E.S.P. - E.T.B.	1.768.238.697
EL PRESENTE CONTRATO INTERADMINISTRATIVO TIENE POR OBJETO LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE DISEÑO, SUMINISTRO DE INSUMOS, IMPRESIÓN, AJUSTAMIENTO, EMPAQUE Y DISTRIBUCIÓN CERTIFICADA POR CORREO MASIVO DE DOCUMENTOS, REQUERIDOS EN LAS ETAPAS DE NOTIFICACIÓN, RECLAMACIÓN Y COBRO DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN, ORDENADA POR EL ACUERDO 180 DE 2005.	SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.	1.399.995.350
ESTIMACION DE CAPACIDAD DE PAGO DE LOS PROPIETARIOS DE LOS PREDIOS INCLUIDOS EN LAS ZONAS DE LOS PREDIOS INCLUIDOS EN LAS ZONAS DE INFLUENCIA PARA EL COBRO DE LA CONTRIBUCION DE VALORIZACION APROBADA MEDIANTE ACUERDO 180/05 FASE II	CONSORCIO ESTUDIO DE VALORIZACION PARA BOGOTA	79.244.000
PRESTACIÓN SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULO TIPO AUTOMOVIL Y/O CAMPERO Y/O CAMIONETA PARA EL DESPLAZAMIENTO DE FUNCIONARIOS QUE EFECTUARÁN LA ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO PREDIAL Y LA DEPURACIÓN DE LAS DEVOLUCIONES QUE SE GENEREN DURANTE EL PROCESO DE NOTIFICACIÓN, COBRO Y RECAUDO DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN APROBADA MEDIANTE EL ACUERDO 180/05- FASE II.	SETCOLTUR S.A.S	55.591.900
TOTAL		6.887.789.947

Fuente: Respuesta del IDU a la proposición de 2013



UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD
Calle 36 No. 28 A - 41 PBX. 2088210
www.concejodebogota.gov.co



GD-PRO02-F01



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- 2) Porque por concepto de estudios y diseños⁵, en el año 2007, la Administración recaudó e invirtió \$147.688 millones, los cuales sirvieron para avanzar en los trabajos preliminares al desarrollo de las obras de la fase II de Valorización. Lo anterior, teniendo en cuenta que actualmente éstos hacen parte de la base gravable de la contribución de valorización que realizan los ciudadanos.
- 3) Finalmente, porque el Distrito adelantó, en estos años de preparación y precisión de las obras de la Fase II del Acuerdo 180, la compra de 171 de los 301 predios que debía adquirir para cumplirle a los contribuyentes. Estos 171 predios le costaron a la ciudad \$36.244 millones de pesos.

En síntesis, derogar el Acuerdo 180 puede costarles a todos los bogotanos y bogotanas un total de \$190.819 millones, que permitiría en términos concretos, la construcción de la Avda. Gaitán Cortés y la intersección vial con la que se conectaría a la Avda. Boyacá⁶.

⁵ Se consideran como todos aquellos estudios, exploraciones, faenas o trabajos de reconocimiento de terreno que deben realizarse para obtener todos los datos o antecedentes necesarios, ya sea para confeccionar el proyecto y los diseños de la obra como para el estudio del programa de trabajo. Es decir, determinaría con mayor exactitud los costos de la obra.

⁶ Esta obra pertenece al grupo 3 del Acuerdo 180 y fue descartada por el Alcalde, sin ningún criterio técnico, del Proyecto de cupo de endeudamiento 094 de 2013, afectando de un plumazo a los habitantes de la localidad de Tunjuelito y a la ciudad en general.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

3.3. Defender la valorización es fortalecer la cultura tributaria de los bogotanos y bogotanas

Es bien conocido por la opinión pública que el gran salto que dio la ciudad está ligado a la consolidación de un manejo sano de las finanzas y a la incubación de una cultura tributaria que le permitió a los gobiernos posteriores al Dr. Jaime Castro, un aumento adicional de los ingresos propios de la ciudad.

Un estudio realizado por Lincoln Institute, en abril del año 2011, afirma que:

“La contribución de valorización (...) muchas veces encuentra resistencia. Los principales argumentos en su contra son que es un instrumento poco práctico y técnicamente complicada, que falta capacidad para implementarlo, y que es impopular. Sin embargo, **la experiencia de Colombia** pareciera contradecir estos argumentos, al sugerir que la resistencia tiene sus raíces en prejuicios, ideologías, o falta de información. Este instrumento no sólo tiene una larga historia de aplicación continua (aunque irregular), pero también una historia demostrada de recaudar ingresos significativos para financiar obras públicas.

Bogotá recoge actualmente cerca de mil millones de dólares para invertir en obras públicas utilizando este gravamen. Es de destacar analizando cobros recientes en la contribución sobre 1.500.000 predios en Bogotá, que su cobro ha sido generalmente aceptado por los contribuyentes, con tasas de no pago relativamente bajas (baja cartera morosa) – de hecho, más bajas que para el impuesto a la propiedad inmobiliaria. Si bien su legitimidad no está puesta en duda, incluso entre la comunidad empresarial, ha habido controversia sobre la aplicación metodológica de la carga y hay discusión en otras ciudades colombianas sobre el modelo a utilizar”.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Esto trae una pregunta interesante: ¿por qué, a pesar de sus imperfecciones técnicas, es la contribución de valorización tan aceptada por la sociedad?⁷

En Colombia la contribución de valorización ha jugado un papel importante en el financiamiento de obras públicas y ha tenido una considerable participación en los ingresos de las ciudades”

A pesar de las críticas y protestas que la ciudadanía expresa por los cobros excesivos, según cada punto de vista, la práctica de la contribución no se suspende, lo que es un valor social importante que demuestra el capital social con que cuenta la ciudad para emprender grandes retos de desarrollo. En esta ocasión y pese a los escándalos por corrupción producto de la cartelización de que fue víctima la contratación de la ciudad, al 1 de marzo de 2013 habían cancelado por concepto de valorización 404.114 propietarios de 1 millón 478 mil que fueron notificados, es decir, un 28%, y el aporte había sido de \$123.394 millones de pesos.

Ahora bien, pese a los anuncios del Alcalde Gustavo Petro de querer derogar el Acuerdo 180 de 2005, y en consecuencia, desestimar la Valorización como herramienta de contribución, la ciudad demostró que quiere seguir usándola, si tenemos en cuenta que, según la encuesta representativa realizada por Ipsos Napoleón Franco para Alianza de Medios, RCN Radio, RCN Televisión, La FM y Revista Semana, un 50% prefiere seguir financiando las obras por este mecanismo, frente a un 37% que las prefiere financiadas por cupo de endeudamiento.

⁷ Las negrillas están por fuera del texto y son puestas por el autor de esta ponencia.





3.4. El déficit de infraestructura vial que tiene la ciudad requiere de múltiples fuentes de financiación

Este sistema de recaudación de recursos por parte del Distrito no se puede hacer a un lado, ya que en la actualidad la ciudad cuenta con un déficit de obras o de infraestructura urbana que requiere de múltiples formas de financiación y no sería conveniente privarse de una forma que ha resultado exitosa para el recaudo de nuevos recursos.

Rescatar la valorización como instrumento, no significa negar otras fuentes, puesto que es probado que la ciudad requiere del endeudamiento público-privado, de las Alianzas Público- Privadas, del aumento de los ingresos corrientes (mejorando la carta catastral), entre otras.

En consecuencia, derogar la valorización es desconocer el conjunto de obras de infraestructura vial o de movilidad que requiere la ciudad, de las cuales mencionamos solo algunas o mejor, las más importantes:

- **SITP – SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE:** Es una apuesta de gran inversión para la ciudad, este sistema comprende las acciones necesarias para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público.

El SITP busca tener una red de transporte público articulada, organizada y de fácil acceso de la ciudad, la cual está conformada por los dos sistemas de





CONCEJO DE BOGOTA, D.C.

transporte que operan en la ciudad de forma independiente. El primero es el Sistema Transmilenio que opera en corredores exclusivo movilizand o actualmente el 27% de la demanda de la Ciudad. El segundo es el Sistema Colectivo, que transporta cerca del 73% de los viajes, con un sistema de rutas extensas no jerarquizadas.

Actualmente, la puesta en marcha de este proyecto marcha de forma lenta y con muchos problemas para los usuarios que a la fecha no se han podido solucionar

- **Troncales de Transmilenio:** El sistema de transporte público más desarrollado con el que cuenta la ciudad, desde el documento **CONPES 3093 de 2000 “Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros”**, se planificaron la construcción de 388 km de troncales. A la fecha de hoy se han construido solamente 84 km, lo que significa un retraso cercano al 70 % en su construcción.
- **Metro pesado:** Es un proyecto de transporte masivo que busca mejorar la movilidad de la ciudad. La construcción del Metro de Bogotá ha sido objeto de debates y estudios desde 1950 y tomó fuerza en la Administración de la Bogotá Positiva, donde se llegaron a acuerdos con el gobierno nacional para su financiación.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Aunque este proyecto aparentemente va por buen camino, la ciudad afronta la duda de cuando se iniciara su construcción ya que este sistema de transporte masivo complementaría y descongestionaría el sistema Transmilenio

- **La Avenida Longitudinal de Occidente (ALO).** Es una vía que recorrerá en un futuro la ciudad de Bogotá de norte a sur por todo su borde occidental. Es una de las principales iniciativas de movilidad que busca mejorar no solo la movilidad departamental sino también reducir el tráfico de vehículos pesados, el volumen y la congestión vehicular que se presenta en las vías de Bogotá, generando ahorros de tiempo de viaje y reduciendo la carga de aire contaminado en la ciudad.
- **La financiación de la malla vial local:** La malla vial de la ciudad la conforman 15.811 Km de carril, de los cuales, 14.931 corresponden al subsistema vial y 879 km lo conforma el subsistema de transporte troncal. Ahora bien, de los 14.931 de la malla vial local, el 62% se encuentra en mal estado. Estas cifras demuestran el gran reto que tiene la ciudad y los ingentes recursos que se deben conseguir para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Según datos de la propia alcaldía, la ciudad requiere de \$11.1 billón de pesos para recuperar y desarrollar la malla vial de la ciudad.

El reto de conseguir nuevas fuentes de financiación va acompañado del reto por conseguir recursos pero a bajo precio, y allí radica la potencialidad de la valorización frente a otras fuentes como el endeudamiento, ya que mientras ésta





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

tiene solo los costos por recaudo, el endeudamiento público le significa a la ciudad, ingresos a los que hay que adicionarle los costos financieros por intereses.

La valorización representa ingresos rápidos y baratos, mientras que el endeudamiento es una manera fácil pero costosa de acceder a él, ya que como lo afirmó el Secretario de Hacienda, Ricardo Bonilla en la presentación del proyecto 094 de cupo de endeudamiento, que pretende sea aprobado en el Concejo de Bogotá, 4.3 billones de pesos podría incrementarse ya que los costos financieros (pago de intereses entre otros) podría incrementar dicho crédito entre un 20% y 30%.

Así las cosas, las obras por cupo pueden terminar costando más a los contribuyentes en el largo plazo. Es como si las obras se financiaran mediante valorización por contribución general pero sumándole los costos financieros.

4. Justificación y definición de obras por valorización

Las obras establecidas en el Acuerdo 180 en sus diferentes grupos obedeció al estudio Tranus del 2004, en concordancia con el POT modificado en el año 2005, el cual estableció, de acuerdo a las proyecciones socio-espaciales de la ciudad las necesidades de infraestructura para garantizar un modelo integrado del uso del suelo y de transporte, razón por la cual, cada una de las obras señaladas en el Acuerdo obedecen a necesidades de movilidad que cada uno de los sectores de la ciudad presentará en el corto, mediano y largo plazo.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA, D.C.

De ahí que Camacol señale que:

“El Proyecto de Acuerdo, además, incurre en desconocimiento de los principios de planeación urbana consagrados en la Ley 388 de 1997, debido a que omite las políticas distritales trazadas en esta materia desde hace 3 administraciones, en lo que respecta a expansión urbana e infraestructura.

Adicionalmente, la propuesta consistente en adaptar los planes de obras de valorización efectivamente contenidos en el P.O.T vigente a las políticas de la actual administración distrital, desconoce abiertamente los criterios de vigencia de la ley en el tiempo, ya que la modificación del P.O.T anunciada a la fecha no ha ni siquiera sido sometida a consideración del Concejo de Bogotá”.

Camacol insiste en que el Proyecto de Acuerdo está lleno de incoherencias, ya en algunos apartes del mismo señala que debe privilegiarse la movilidad de los Bogotanos y en otros utiliza a los peatones para excluir, por ejemplo, los puentes peatonales.

“En el caso de los puentes peatonales, andenes y ciclorutas señala, tanto en el plan de desarrollo como en el presente proyecto, la prevalencia del peatón sobre los medios de transporte motorizados, sin embargo, los utiliza como argumentos para excluir las obras que les benefician directamente” (Camacol, 2013).

También llama la atención sobre la falta de criterios técnicos para excluir algunas obras de valorización,

“Al analizar de una manera más profunda los argumentos del proyecto es posible encontrar que los estudios realizados para determinar la exclusión de las obras carecen de criterios que permitan medir de una manera técnica su incidencia en la movilidad de los diferentes puntos de la ciudad donde estaba planeado instalar





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

la infraestructura. De acuerdo con los argumentos expuestos, en muchos casos el criterio adoptado está determinado por la posible implementación de sistemas de transporte masivo que a futuro podría reducir la demanda sobre las vías, sin embargo desconocen la incidencia de las obras en la movilidad a corto y mediano plazo” (Camacol, 2013).

Al leer el Proyecto 117 de 2013 de Cupo de Endeudamiento, en el cual están consignadas algunas de las obras excluidas del Acuerdo 180 de Valorización podemos ver que los argumentos utilizados parecen obedecer más a un criterio fiscal o político, que a las necesidades de movilidad de los bogotanos, ya que el IDU privilegió las obras viales que sumados su costo no superara, aproximadamente, los \$750 mil millones de pesos, dejando por fuera tramos viales del Acuerdo 180, de igual o mayor importancia para la ciudad, como el caso de la Gaitán Cortés que des embotellaría a la localidad de Tunjuelito.

La ausencia de recursos para financiar el paquete de obras, que a diciembre de 2012 ascendía a un poco más de 3 billones de pesos, exigía que cada corredor vial diseñado fuera construido por partes, al punto que más de uno fue repartido en tres o cuatro tramos respectivamente. De ahí que las obras viales del grupo 1, requieren la continuidad en su desarrollo para que el impacto que se esperaba generar no quede en el limbo.

En consecuencia, en esta ponencia ponemos a consideración de la Corporación, un paquete de obras viales que cumplan con cinco criterios básicos:

- Que sean tramos viales del grupo 2, que cuenten con estudios, diseños y adquisición de predios.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- Que su trazado y construcción respondan a la necesidad de mejorar los problemas de movilidad de la ciudad.
- Que configuren corredores viales que se conecten a grandes troncales de la ciudad o permitan disminuir su congestión.
- Que no se encuentren situadas en predios de estratos 1 y 2, debido a que los beneficiarios no tendrían capacidad de pago.
- Que el conjunto de las mismas, no constituya un monto distribuible que conlleve a un cobro alto en el valor de la contribución por valorización, que resulte impagable a los Bogotanos, teniendo en cuenta los cuestionamientos al sistema de cobro y a su vez el deseo de pago de los ciudadanos.

Como resultado de estos criterios le sugerimos a esta Corporación incluir 7 tramos viales y 2 intersecciones y 10 andenes del grupo 2 establecidas en el Acuerdo 180 de 2005, las cuales señalamos a continuación:

PLAN DE OBRAS PARA FINANCIAR POR VALORIZACIÓN			
CÓD. OBRA	SUBSISTEMA	OBRA	OBSERVACIONES
106	Vías	Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)	Este tramo vial será ampliado y con ello consolidarán un corredor vial paralelo a la Carrera 30 para conectarse con la Autopista Norte. De los 49 predios que se necesitan, el distrito ya adquirió 11.
108	Vías	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 (Tramo Vial A)	Esta obra cuenta con 27 predios comprados de los 48 establecidos para la compra. Además, servirá para descongestionar la localidad de Suba en el Sector de Suba- Rincón, la cual configurará un corredor vial con las obras 137 y 144 establecidas en el grupo III y IV.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

109	Intersección vial	Avenida El Rincón por Avenida Boyacá	Esta intersección vial cuenta con 13 predios comprados de los 17 por comprar. Servirá para descongestionar la localidad de Suba y el Sector de Suba-Rincón, adicionalmente, será la conclusión del trayecto vial configurado por la obra 108 (grupo II), 137 (grupo III) y 144 grupo IV.
115	Intersección vial	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)	Esta obra de intersección vial permitirá conectar la Avda. Constitución con el Resto de la Avda. José Celestino Mutis, sin interrumpir el flujo vehicular de la Avda. Boyacá. Infortunadamente no cuenta aún con compra de predios pese a que ya se cobró valorización por ella.
116	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72)	Este tramo vial será el extremo oriental de la Avda. José Celestino Mutis, cuenta con un 80% de viabilidad predial y consolidará un corredor vial que des embotellar la localidad de Engativá y permitirá conectar a ésta con la Avda. Constitución, la cual es paralela de la Avda. Boyacá, lo que reducirá flujo vehicular por ésta última, mejorando la movilidad de la ciudad en su conjunto.
136	Vías	Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)	Este tramo vial hace parte del corredor vial Avda. la Sirena, conformado por las obras 141 y 164 del grupo III y la 150 y 163 del grupo IV. Y el distrito ha invertido en la compra de 14 predios de un total de 43 que conformar la obra en total.
141	Vías	Avda. La sirena. Desde la Avda. Carrera 9 hasta la Avda. Carrera 19.	Este tramo vial completaría el corredor vial de la Avda. La Sirena, la cual consolida el corredor de la Calle 153.
147	Vías	Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3)	Este tramo vial permite descongestionar la Avda. 68 y la Avda. 1ra de Mayo, ya que a manera de diagonal conecta la Avda. 68 con Boyacá, desde la Avda. Montes.
148	Vías	Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur.	Este tramo vial permite descongestionar la Avda. 68 y la Avda. 1ra de Mayo, ya que a manera de diagonal conecta la Avda. 68 con Boyacá, desde la Avda. Montes.
415	Andenes	Andenes Avenida Calle 85 entre Avenida Germán Arciniegas (AK 11) y Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)	



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

418	Andenes	Andenes y Ciclorutas en la Calle 76, desde Av. Paseo del Country (AK 15) hasta Av. Alberto Lleras Camargo (Ak 7)	
421	Andenes	Andenes y Ciclorutas en la Calle 94, desde Av. Alberto Lleras Camargo (Ak 7) hasta la Av. Paseo de los Libertadores (Autopista Norte)	
419	Andenes	Andenes y Ciclorutas en la Av. Pedro León Trabuchy (AK 42B), desde la Av. Jorge Eliécer Gaitán (AC 26) hasta Av. De las Américas (AC 24)	
420	Andenes	Andenes y Ciclorutas en la Av. Batallón Caldas (AK 50), desde Av. Jorge Eliécer Gaitán (AC 26) hasta Av. De las Américas	
407	Andenes	Andenes Avenida de los Cedritos (AC 147) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte)	
413	Andenes	Andenes Avenida Rodrigo Lara Bonilla (AC 125A) entre la Avenida Alfredo Bateman (Avenida Suba) y Avenida Boyacá	
416	Andenes	Andenes y Cicloruta en Av. Pepe Sierra, desde la Av. Paseo los Libertadores (Autopista Norte) hasta Av. Boyacá	



UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD
Calle 36 No. 28 A - 41 PBX. 2088210
www.concejodebogota.gov.co



GD-PRO02-F01

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

409	Andenes	Andenes sector 1 (Sector Héroes) Calle 77 y Calle 85 - Avenida Paseo del Country (Ak 15) y Avenida Paseo los Libertadores (Autopista Norte)	
417	Andenes	Andenes y Cicloruta en la Av. Boyacá, desde la Av. Medellín (AC 80) hasta la Calle 76	

Luego de revisar la conveniencia de los ejes viales propuestos por el Alcalde en el proyecto de cupo de endeudamiento 117 de 2013, me permito sugerir 17 tramos viales y una intersección para que sean financiadas por cupo de endeudamiento. A continuación listamos las obras:

CÓDIGO DE OBRA	TIPO DE OBRA	OBRA	OBSERVACIONES
110	VIA	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta carrera 122	Esta obra se ubica mayoritariamente en el estrato 2 y hace parte de un corredor vial en el Occidente de la ciudad.
119	VIA	Avenida Ciudad de Cali, desde Avenida Bosa hasta Avenida San Bernardino (Tramo Vial A)	Este tramo vial hace parte de la Avda. Bosa, la cual se deberá articular a los tramos 135 del grupo IV y 143 del grupo II de valorización. Es importante construirla ya que permitirá des embotellar Bosa, la cual cuenta con un déficit alto de infraestructura para la movilidad.
125	VIA	Avenida de los Cerros (Avenida Circunvalar) desde Calle 9 hasta Avenida de los Comuneros.	Este tramo vial permite conectar la Avda. Circunvalar con la Avda. los Comuneros, además, consolida un corredor vial perimetral por el Oriente de la Ciudad con las obras 126 y 127 del grupo II de valorización, hasta la Carrera 10 por la Avda. La Hortúa CLLE 1. Esta obra cuenta con 31 de los 35 predios que deberían comprarse.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

126	VIA	PAR VIAL - Carrera 6 y Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1)	Este par vial, hace parte del corredor vial de la Circunvalar la cual a manera de perimetral por el Oriente, se consolida para conectarse hasta la Carrera 10, a través del tramo de la obra vial No. 127 del grupo II de valorización (la administración no presentó datos de estado de compra de predios, sin embargo, ya se cobró valorización sobre la misma.
127	VIA	Avenida de La Hortúa (AC 1) desde la Carrera 6 hasta Avenida Fernando Mazuera (AK 10)	Finalmente, este tramo vial como lo hemos mencionado en las dos obras anteriores es el extremo occidental del corredor vehicular que se consolidará desde la Avda. Circunvalar hasta la Carrera 10. Según la Administración, a Junio 14 de 2014 se cuenta con un 80% de la viabilidad predial.
129	VIA	Avenida Jorge Gaitán Cortés, (AK 33) desde Avenida Boyacá hasta Avenida Santa Lucía (Tramo vial A)	Este tramo permite descongestionar la localidad de Tunjuelito, ya que permite no solo en flujo vehicular en la localidad, sino que permite agilizar la circulación entre la carrera 30 y la Avda. Boyacá.
133	VIA	Avenida Alsacia desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86) (Tramo A)	Este tramo hace parte del Corredor vial Avda. Villa Alsacia, el cual permitirá movilizar un alto flujo de personas de la localidad de Kennedy. Esta obra hace parte del grupo IV de valorización, la cual deberá ser excluida del Acuerdo 180 e incluida en el Cupo de endeudamiento.
135	VIA	Avenida Bosa desde Avenida Ciudad de Cali hasta Avenida Tintal (Tramo vial B)	Este tramo vial hace parte de la Avda. Bosa, la cual se deberá articular a los tramos 119 del grupo III y 143 del grupo II de valorización. Es importante construirla ya que permitirá desembotellar Bosa, la cual cuenta con un déficit alto de infraestructura para la movilidad. Esta obra deberá ser excluida del Acuerdo 180 e incluida en el Cupo de endeudamiento.
137	VIA	Avenida El Rincón (KR 91 y AC 131A) desde Carrera 91 hasta Avenida La Conejera (TV 97) (Tramo Vial B)	Esta obra hace parte del eje vial Avda. Suba Rincón el cual lo componen el tramo 144 del grupo IV y el 108 del grupo II de valorización. Permite consolidar este corredor vial y significa un alivio para la localidad e Suba. Deberá ser excluida del Acuerdo 180 e incluida en el Cupo de endeudamiento.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

139	VIA	Avenida Constitución (AK 70) desde Avenida José Celestino Mutis (AC 63) hasta puente Río Salitre (incluye traslado línea alta tensión)	Esta avenida permite conectar a la ciudad entre la Avda. José Celestino Mutis hasta la AC 80, convirtiéndose en un eje vial que descongestionaría la Avda. 68.
140	VIA	Avenida Jorge Gaitán Cortés (AK 33) desde Avenida Santa Lucía (AK 68) hasta Intersección Matatigres (Tramo vial B)	Este tramo permite descongestionar la localidad de Tunjuelito, ya que permite no solo en flujo vehicular en la localidad, sino que permite agilizar la circulación entre la carrera 30 y la Avda. Boyacá.
143	VIA	Avenida Bosa, desde Avenida Agoberto Mejía (AK 80) hasta Avenida Ciudad de Cali (Tramo vial C)	Este tramo vial hace parte de la Avda. Bosa, la cual se deberá articular a los tramos 135 del grupo IV y 119 del grupo III de valorización. De los 80 predios por comprar el distrito ya ha adquirido 47.
144	VIA	Avenida El Tabor desde Avenida La Conejera hasta Avenida Ciudad de Cali. (Tramo vial C)	Esta obra hace parte del eje vial Avda. Suba Rincón el cual lo componen el tramo 137 del grupo III y el 108 del grupo II de valorización. Permite consolidar este corredor vial y significa un alivio para la localidad e Suba. Deberá ser excluida del Acuerdo 180 e incluida en el Cupo de endeudamiento.
166	INTERSECCION VIAL	Intersección Avenida Jorge Gaitán Cortés por Avenida Boyacá	Conecta el tramo de los ejes viales 129 y 140 de valorización del grupo III el cual conecta con la Avda. Boyacá, la cual tendrá un mejor flujo vehicular con la construcción de la misma.
169	VIA	Avenida San José (AC 170) desde Avenida Cota (AK 91) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 106)	Este tramo vial es la continuidad de la obra No. 107 del grupo I, ejecutada por la administración distrital. Su importancia radica en que al construirse configura un corredor vial que puede suplir la ausencia de la ALO, en tanto al unirse con la Avda. Ciudad de Cali por el extremo occidental, se convierte en un corredor perimetral que podría des embotellar la localidad de Suba. Pese a su bondad, la Administración debe ejercer un control severo y una regulación estricta del uso del suelo para evitar la expansión de la ciudad a la zona rural con la que colinda. Esta obra no tiene compra de predios, sin embargo, esto ya debió haberse hecho, ya que por ella se cobró valorización y se pagaron los diseños de la misma.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

505	VIA	Avenida Alsacia (AC12) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta la carrera 68 D (Tramo vial B)	Este tramo hace parte del Corredor vial Avda. Villa Alsacia, el cual permitirá movilizar un alto flujo de personas de la localidad de Kennedy. Esta obra hace parte del grupo IV de valorización, la cual deberá ser excluida del Acuerdo 180 e incluida en el Cupo de endeudamiento.
504	VIA	Carrera 68 D desde la Avenida Alsacia (AC12) hasta la Avenida Centenario (CL 13) (Tramo vial C)	Este tramo hace parte del Corredor vial Avda. Villa Alsacia, el cual permitirá movilizar un alto flujo de personas de la localidad de Kennedy. Esta obra hace parte del grupo IV de valorización, la cual deberá ser excluida del Acuerdo 180 e incluida en el Cupo de endeudamiento.
N/A	Vías	Avenida Boyacá desde calle 183 hasta la calle 170	Esta obra se excluye del anillo vial 1 del POZ Norte contenido en el Anexo 1 del Acuerdo 451 de 2010 y se incluye en el cupo de endeudamiento, ya que el POZ Norte se aplaza su cobro hasta la aprobación de la modificación del POT.
N/A	Vías	Avenida Carrera 9 de la calle 170 a la calle 193	Esta obra se excluye del anillo vial 1 del POZ Norte contenido en el Anexo 1 del Acuerdo 451 de 2010 y se incluye en el cupo de endeudamiento, ya que el POZ Norte se aplaza su cobro hasta la aprobación de la modificación del POT.
N/A	VIA	Tramo vial de la Avenida Agoberto Mejía	Este tramo vial comprende desde la Avda. Alsacia y la Avda. Centenario, permitiendo la descongestión de la Avda. Boyacá y la Avda. Ciudad de Cali.

5. Las demás obras y los cambios en el ordenamiento territorial

La ciudad se enfrentará dentro de poco a la reforma del Plan de Ordenamiento Territorial, lo que va a generar un ajuste en los usos del suelo y en la planeación de territorio, razón por la cual, es preciso que la Corporación apruebe un camino sensato para las obras que no estén incluidas en este proyecto, ni en el de cupo de endeudamiento, como es el caso de la Intersección Avenida Medellín (AC 80)



UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD
Calle 36 No. 28 A - 41 PBX. 2088210
www.concejodebogota.gov.co



GD-PRO02-F01

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

por Avenida Colombia (AK 24) y Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13).

El más apropiado es la suspensión de las mismas, hasta tanto no se haga la reforma del POT, efecto que irradia al POZ Norte, el cual contiene obras de infraestructura que deberán ser reconfiguradas acorde a los nuevos lineamientos de esta política de ordenamiento del territorio.

Por su parte, obras como parques o puentes peatonales consignadas en el grupo II, III y IV deberán suspenderse y buscarse fuentes alternativas de financiación, que le permita a la administración el cumplimiento de las obras y la devolución del dinero que fue recaudado a los contribuyentes.

6. Del monto distribuible

El valor del monto distribuible del Plan de obras propuesto en la presente ponencia asciende a la suma de \$348.459.768.169, por tanto se modifica lo establecido en el Art. 2 del Acuerdo 180 de 2005, ajustándolo en lo pertinente.

7. CONCLUSIÓN

Para el estudio y la elaboración de la presente ponencia, el H.C. Antonio Sanguino y su equipo de trabajo recibió importantes aportes de los Honorables Concejales Jorge Duran Silva del Partido Liberal, Orlando Parada del Partido de la U y la Bancada del Movimiento Político MIRA, de igual forma, se recibieron aportes por parte de la comunidad y sectores organizados. Sea este el medio



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

para agradecer el interés y los valiosos aportes que los anteriormente mencionados nos brindaron en la construcción del documento que sin duda alguna, refleja un acuerdo y una apuesta que antepone el beneficio de la ciudad.

Por las consideraciones jurídicas, técnicas y financieras antes expuestas y convencidos de que el Proyecto de Acuerdo busca subsanar las inequidades e injusticias que existen para el cobro de la contribución por valorización, y con el fin de atender el clamor de la ciudadanía, me permito rendir **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES**.

Cordialmente,

ANTONIO E. SANGUINO PÁEZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ
PARTIDO VERDE

