

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Honorable Concejal

OMAR MEJIA BAEZ

Presidente Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

Concejo de Bogotá

Ciudad

ASUNTO. “PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACUERDO N° 119 DE 2013”.

Respetado Presidente.

Dentro de los términos establecidos en el artículo 72 del Acuerdo 348 de 2008, Reglamento Interno del Concejo de Bogotá D.C., de manera atenta me permito radicar ponencia para primer debate al 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"

Lo anterior, en atención a la designación que me hiciera la Presidencia, con ocasión del sorteo público reglamentario.

Cordialmente,

YEZID GARCÍA ABELLO

Concejal Ponente



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACUERDO "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"

I. EXPOSICION DE MOTIVOS

1. OBJETIVO

La Administración Distrital presenta a consideración del honorable Concejo de Bogotá el proyecto de Acuerdo adjunto titulado *"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"*.

2. MOTIVACIONES DEL PROYECTO

2.1. ASPECTOS JURÍDICOS

Por mandato de los artículos 317 y 338 de la Constitución Política, compete al Concejo de Bogotá, D. C., en el ámbito territorial del Distrito Capital y de conformidad con las previsiones legales, gravar la propiedad inmueble e imponer contribuciones fiscales o parafiscales, incluida la contribución de valorización, siendo los acuerdos expedidos por esa Corporación donde se deben fijar los sujetos activos y pasivos, los hechos, las bases gravables y las tarifas de los tributos, así como el sistema y el método para definir los costos y beneficios de las contribuciones y la forma de hacer su reparto.

Igualmente, el artículo 157 del Decreto Ley 1421 de 1993, por el cual se dicta el Estatuto Orgánico del Distrito Capital de Bogotá, régimen especial para la Ciudad de conformidad con lo señalado en el artículo 332 de la Constitución Política, atribuyó a la mencionada Corporación, la competencia para establecer la Contribución de Valorización, el tipo de beneficio, así como la determinación de los sistemas y métodos para definir los costos y beneficios de las obras o la fijación del monto de las 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.

De conformidad con el numeral 3° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, corresponde al Concejo Distrital *"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 aquellos."*



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

El artículo 13 del citado Decreto Ley, dispone que *"Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 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."*

El Capítulo Segundo, artículo 4° del Acuerdo 7 de 1987, expresa que corresponde al Concejo de Bogotá D. C., ordenar la ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de valorización.

De manera consecuente es competencia de esta Corporación, adoptar las modificaciones que sean necesarias dentro del desarrollo de los acuerdos de valorización.

Mediante el Acuerdo 180 de 2005, se autorizó el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un conjunto de obras de los sistemas de movilidad y espacio público, contemplando su ejecución en cuatro (4) grupos y su cobro en cuatro (4) fases.

El artículo 1° del Acuerdo 180 de 2005, ordenó el cobro de la Contribución de Valorización por Beneficio Local, en el Distrito Capital de Bogotá, con la destinación específica de financiar la construcción del plan de obras que se encuentra relacionado en el Anexo No. 1 que forma parte del citado acto administrativo, anexo que fue modificado por el artículo 1° del Acuerdo 398 de 2009.

En aplicación del Acuerdo 7 de 1987, el Concejo de Bogotá aprobó en el año 2010 el Acuerdo 451, *"Por el cual se adopta una contribución de valorización por beneficio local, en el marco del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan de ordenamiento zonal del norte"*. Este Acuerdo señala la determinación de la contribución y el monto distribuible, así como las obras a ejecutar, lo mismo que las condiciones para el cobro de la contribución de valorización y el inicio de las obras.

De acuerdo con lo planteado se pone en consideración del Honorable Concejo de Bogotá, D.C, el presente proyecto de DEROGATORIA PARCIAL DEL ACUERDO 180 DE 2005 Y SUS ACUERDOS MODIFICATORIOS Y DEROGATORIA DEL ACUERDO 451 DE 2010 para su revisión, análisis y expedición a fin de atender los requerimientos y sugerencias establecidas en censo por parte de la ciudadanía y de la Administración Distrital.



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

2. DEROGATORIA PARCIAL DEL PLAN DE OBRAS PLANTEADO EN EL ACUERDO 180 DE 2005.

2.1 EXCLUIR LA TOTALIDAD DE LAS OBRAS DEL GRUPO 2 DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO, SEGÚN LAS SIGUIENTES CONSIDERACIONES

2.1.1 OBRAS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL GRUPO 2 QUE SE EXCLUYEN POR INVIABILIDAD

Cód. Proy	Sistema	Proyecto
120	Vías	Intersección de Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13)

Mediante contrato IDU- 032 de 2006, suscrito entre el Instituto Desarrollo Urbano – IDU y Restrepo y Uribe Ltda., cuyo objeto fue la consultoría para las obras de vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público que conforman el Grupo G, Zona D de proyectos de valorización en Bogotá D.C. se realizó el estudio de factibilidad de las alternativas de diseño para las mejoras geométricas de la intersección.

La Intersección de Puente Aranda es una de las intersecciones en las que más vías arteriales confluyen y por lo tanto de gran uso y utilidad. Las cuatro vías de la malla vial arterial que se cruzan en esta intersección son: la Avenida de Las Américas, Avenida Batallón Caldas (Carrera 50), Avenida Colón (Calle 13) y Avenida de los Comuneros (Avenida Calle 6ª).

Como parte del estudio de factibilidad se estudiaron tres (3) alternativas, que tienen como propósito realizar la conexión operativa del Sistema Articulado de TransMilenio de las Troncales Avenida Colón ó Avenida Centenario (Calle 13), Avenida Comuneros (Calle 6) y Avenida de Las Américas, y del tráfico mixto en general en el sector de la intersección, considerando la eliminación de todas las estructuras de puentes existentes en el sector.

El estudio de factibilidad, arrojó como resultado que la alternativa más favorable tiene un costo total de \$241.224.806.708 a precios del 2008, lo que hace que sea inviable técnica y financieramente.

Cód. Proy.	Sistema	Proyecto
105	Vías	Intersección vehicular en la Avenida Medellín (AC 80) por Avenida Colombia (AK 24)





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Mediante contrato IDU- 030 de 2006, suscrito entre el Instituto Desarrollo Urbano – IDU y el Consorcio CEI-SMA, cuyo objeto fue la Consultoría a precio global fijo sin reajuste para las obras de vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público que conforman el Grupo E Zona C de proyectos de Valorización en Bogotá D.C., se realizó el estudio de factibilidad de la Intersección vehicular en la Avenida Medellín (AC 80) por Avenida Colombia (AK 24)

El alcance del estudio contempló una Intersección a desnivel con orejas, rampas y vías de acceso, de acuerdo con las secciones viales reglamentadas en el POT.

Como parte del estudio de factibilidad se estudiaron dos (2) alternativas:

- La primera, incorpora tres carriles de circulación por sentido por la carrera 24 entre la Calle 76 y la Av. Medellín, manejando a nivel, semaforizada, la intersección de la Calle 80 por Carrera 24.
- La segunda, incorpora la intersección a desnivel en la Carrera 24 por Calle 80 y el cierre de la intersección semaforizada de la Carrera 30 por Av. Medellín. Adicionalmente, considera tres (3) carriles de circulación por sentido por la Carrera 24 entre la Calle 76 y la Calle 80.

Del análisis de tránsito, se concluye que la intersección a desnivel de la Carrera 24 por Calle 80 no se requiere construir en el corto plazo, dado que para el año 2012 la intersección mantiene un nivel de servicio D, mientras que en el año 2022 la intersección presenta problemas operacionales al ser manejada con semáforos. El estudio de factibilidad, arroja como resultado que la alternativa a desnivel tiene un costo total de \$25.204.002.817 a precios del 2008.

Frente a la necesidad de infraestructura de la ciudad, la priorización de obras que requiere la misma y la discusión actual sobre la financiación de estas, se considera, pese a que la obra técnicamente es viable, que con base en el estudio de factibilidad realizado por el IDU, su ejecución puede postergarse en el tiempo para dar prelación a soluciones de movilidad estratégicas en el corto plazo.

2.1.2 PLAN DE OBRAS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL GRUPO 2 QUE SE EXCLUYEN O QUE SE FINANCIAN POR ENDEUDAMIENTO

2.1.2.1 SISTEMA DE VIAS

Cód. Obra	Sistema	Proyecto
136	Vías	Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

169	Vías	Avenida San José (AC 170) desde Avenida Cota (AK 91) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 106)
147	Vías	Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3)
148	Vías	Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur.

Según concepto remitido por la Secretaría Distrital de Planeación al IDU vía correo electrónico del día 9 de Abril de 2013:

“Se recomienda aplazar la intervención sobre la Avenida San José (AC 170) desde Avenida Cota (AK 91) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 106), código proyecto 169, fundamentalmente porque su construcción contribuiría a la expansión de suelos urbanos en la periferia, en contravía de la estrategia de densificación para el centro ampliado, y el uso eficiente del suelo urbano y la protección de los suelos con importancia ambiental y ecosistémica.

Se excluye la Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7), código proyecto 136, porque este corredor ya existe y la intervención prevista se concentraba en el mantenimiento y la consolidación del perfil transversal de la vía. Se identifica viable postergar la intervención, debido a que la infraestructura se encuentra en una zona consolidada de la ciudad, en la cual se debe privilegiar el desarrollo de proyectos de transporte masivo y estrategias para desincentivar el uso del vehículo particular en concordancia con el Plan de Desarrollo Bogotá Humana y el Plan Maestro de Movilidad.

Finalmente los corredores, de la Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3), código proyecto 147, y la Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur, código proyecto 148, se excluyen del proyecto de Acuerdo dado que estos corredores son existentes, y eran una alternativa para el desvío del transporte público, desde la zona de Kennedy y Bosa hacía la Zona Central de la ciudad. Dada la evaluación de un proyecto de Alianza Publico Privada para un sistema férreo sobre el corredor del SUR que conecta los mismos orígenes y destinos de viaje y da prevalencia a un modo de transporte público que opera con energías alternativas, se recomienda aplazar la intervención prevista, contribuyendo a consolidar lo consignado en el programa de Movilidad Humana del PDD Bogotá Humana”.

Igualmente, en concepto remitido por la Secretaría Distrital de Movilidad al IDU, vía correo electrónico, de los días 9 y 10 de Abril de 2013 y en referencia a las siguientes obras:

(136) Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo, (147) (AK 7) Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3) y (148) Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur.

Señala que:

“Estos corredores, actualmente en funcionamiento, cuentan -desde el punto de vista de la movilidad- con niveles de servicios aceptables y/o con recorridos alternativos para alcanzar los mismos puntos. En una perspectiva fiscal, la rehabilitación puede llegar a resolverse con recursos propios, con la destinación de sobretasa a combustibles, participación sobre ingresos generales u otros ingresos.”

Finalmente y de acuerdo con varias mesas de trabajo técnicas entre la Secretaría Distrital de Movilidad, Planeación, Hacienda y el IDU en decisión del CONFIS del 8 de abril de 2013, se definió que del actual Grupo 2 del Acuerdo 180 de 2005, se seleccionaría este grupo de obras para ser financiadas por endeudamiento:

Cód. Obra	Sistema	Proyecto
106	Vías	Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)
126	Vías	PAR VIAL - Carrera 6 y Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1)
127	Vías	Avenida de La Hortúa (AC 1) desde la Carrera 6 hasta Avenida Fernando Mazuera (AK 10)
108	Vías	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91
109	Intersecc	Avenida El Rincón por Avenida Boyacá
143	Vías	Avenida Bosa, desde Avenida Agoberto Mejía (AK 80) hasta Avenida Ciudad de Cali
125	Vías	Avenida de los Cerros (Avenida Circunvalar) desde Calle 9 hasta Avenida de los Comuneros.
110	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta Carrera 122
116	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72)
115	Intersecc	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)

2.1.2.2 PUENTES PEATONALES

Según concepto remitido vía correo electrónico por la Secretaría Distrital de Planeación al IDU del día 9 de Abril de 2013:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

“La implementación de soluciones a desnivel, para paso peatonal, desconoce los lineamientos del PDD Bogotá Humana, que prioriza en el Sistema de Movilidad al peatón como actor en mayor condición de vulnerabilidad en relación con otros modos de transporte y privilegia su circulación a nivel.

Por lo anterior se deben priorizar soluciones semaforizadas para disminuir tiempos de desplazamiento de los peatones y facilitar las posibilidades de accesibilidad al espacio urbano para las personas en condición de discapacidad, así como para los actores con movilidad reducida, como adultos mayores, niños y mujeres embarazadas.

Los pasos a desnivel que en ese contexto se excluyen del proyecto de Acuerdo al no considerarse prioritarios, son:

Cód. Obra	Sistema	Proyecto
304	Peatonales	Avenida San José (AC 170) por Carrera 47 (Villa del Prado)
307	Peatonales	Avenida Rodrigo Lara Bonilla (AC 125A) por Carrera 41
321	Peatonales	Avenida Centenario (AC 13) por Avenida del Congreso Eucarístico (AK 68)
308	Peatonales	Avenida Callejas (DG 127A) por Carrera 31 (Clínica Reina Sofía)

Igualmente, en concepto remitido vía correo electrónico por la Secretaría Distrital de Movilidad al IDU de los días 9 y 10 de Abril de 2013 y en referencia a las mismas obras arriba referidas:

“Ante la necesidad de revisar estructuralmente la contribución decretada en el Acuerdo 180 de 2005, resulta necesario examinar alternativas que contribuyan a conseguir la provisión de condiciones de seguridad vial para los peatones, pero presenten una relación costo-beneficio acorde a la disponibilidad de recursos de los contribuyentes y del erario distrital.

Las soluciones peatonales diseñadas e implementadas en los últimos años han establecido una tendencia en la construcción de soluciones a desnivel a través de puentes peatonales, los cuales resuelven el conflicto vehículos-peatones con un mayor recorrido segregado y seguro para estos últimos. En los últimos 10 años la ciudad experimentó la llegada a su entorno de grandes infraestructuras metálicas con las cuales se pretende proteger la vida de los peatones pero de igual forma se impone la necesidad de recorrer mayores distancias, implicando a su vez mayor esfuerzo para evitar la detención de los vehículos, con algún riesgo de seguridad para los



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

peatones en horas de la noche. Si bien el puente peatonal es una forma de solución, hay otra que protege la vida de los peatones en aquellos cruces donde se ha detectado la necesidad de paso de flujo peatonal, con cruces que pueden ser diseñados a nivel, privilegiando a los peatones acorde con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad y el actual Plan de Desarrollo – “Bogotá Humana”, este último ha establecido como prioridad de las decisiones el Ser Humano. Dentro de las obras del Grupo 2 del Acuerdo 180 se incluyó la solución tipo puente peatonal en sectores de la ciudad en que se presentaban conflictos por el paso continuo de peatones, algunas de estas situaciones -es el caso de los proyectos 321, 308, 304 y 307- han sido atendidas a través de implementación de intersecciones con semáforo peatonal. Esta actual condición permite postergar la construcción de los puentes peatonales en estos sectores, como solución que también permite resolver el conflicto peatón – vehículo garantizando la seguridad vial para los transeúntes en tanto la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial establezca los criterios para soluciones de largo plazo. Por otro lado estas obras actualmente presentan un déficit de 10.312.576.256 millones de pesos que no podrían cargarse como costo adicional a una contribución ya bastante alta. Esta nueva condición hace necesario replantear la infraestructura prevista con soluciones semaforizadas e implementar en el corto plazo adecuaciones y mejoramiento del entorno de los pasos peatonales a nivel ya existentes, en particular se debe revisar mejoramientos geométricos, construcción de pompeyanos, rampas, señalización, canalización de flujos peatonales, ubicación de barreras vivas, obras civiles y amoblamientos que complementen la semaforización, que deben desarrollarse por parte del Instituto de Desarrollo Urbano y de la Secretaría Distrital de Movilidad.”

De acuerdo con varias mesas de trabajo técnicas entre la Secretaría Distrital de Movilidad, Planeación, Hacienda y el IDU y en sesión del CONFIS del 8 de abril de 2013, se decidió que los puentes peatonales sobre la Avenida Boyacá, se incorporen y armonicen dentro de los diseños definitivos que se desarrollen para la Troncal Boyacá, actualmente en proceso de ejecución de la factibilidad del proyecto por parte del IDU y se ejecute la obra de forma integral.

Cód. Obra	Sistema	Proyecto
320	Peatonales	Avenida Boyacá (AK 72) por Calle 11A (Villa Alsacia)
323	Peatonales	Avenida Boyacá (AK 72) por Avenida Américas Costado Sur - Calle 5A



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

322	Peatonales	Avenida Boyacá (AK 72) por Avenida Américas Costado Norte - Calle 7A
333	Peatonales	Avenida Boyacá por Calle 164
332	Peatonales	Avenida Boyacá por Calle 152

2.1.2.3 ANDENES

Según concepto remitido vía correo electrónico por la Secretaría Distrital de Planeación al IDU del día 9 de Abril de 2013:

“Los andenes y las ciclorrutas en algunos sectores de la ciudad, se excluyen del proyecto de Acuerdo al no considerarse prioritarios porque las zonas donde se localizan cuentan con una buena Infraestructura en el soporte urbano del sector, además de ser áreas que tienen índices de motorización altos, y por tanto alternativas de desplazamiento diferentes a la peatonal. Estos andenes y ciclorrutas son:

Cód. Obra	Sistema	Proyecto
415	Andenes	Andenes Avenida Calle 85 entre Avenida Germán Arciniegas (AK 11) y Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)
418	Andenes	Andenes y Ciclorruta en la Calle 76, desde Av. Paseo del Country (AK 15) hasta Av. Alberto Lleras Camargo (AK 7)
421	Andenes	Andenes y Ciclorruta en la Calle 94, desde la Av. Alberto Lleras Camargo (AK 7) hasta la Av. Paseo de los Libertadores (Autopista Norte)
407	Andenes	Andenes Avenida de los Cedritos (AC 147) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte)
413	Andenes	Andenes Avenida Rodrigo Lara Bonilla (AC 125A) entre la Avenida Alfredo Bateman (Avenida Suba) y la Avenida Boyacá
416	Andenes	Andenes y Ciclorruta en Av. Pepe Sierra, desde la Av. Paseo de Los Libertadores (Autopista Norte), hasta Av. Boyacá

Los andenes y ciclorruta en la Av. Batallón Caldas (AK 50), desde Av. Jorge Eliécer Gaitán (AC 26) hasta Av. de las Américas, código proyecto 420, también se excluyen del proyecto de acuerdo dado que para esta zona se tiene previsto por la SDM y el IDU habilitar los carriles BICI, buscando intervenciones más inmediatas y económicas al realizar la señalización de ciclorruta en calzada. Para el componente de la red de andenes, se cuenta con una buena Infraestructura en el soporte urbano del sector.

Para los andenes y ciclorruta en la Av. Pedro León Trabuchy (AK 42B), desde la Av. Jorge Eliécer Gaitán (AC 26) hasta Av. de las Américas (AC 24), código proyecto 409, y andenes sector 1 (Sector Héroes) Calle 77 y Calle 85 – Avenida Paseo del Country (AK 15) y Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte), código 419, se espera que a través del Instrumento de Renovación Urbana se



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

transformen las calidades urbanísticas del sector, contemplando el reordenamiento del espacio urbano y la generación de espacio público.

Finalmente los andenes y la ciclorruta en la Av. Boyacá, desde la Av. Medellín (AC 80) hasta la Calle 76, código proyecto 417, enmarcados en el área de influencia del proyecto Troncal Boyacá, se excluyen del proyecto de Acuerdo porque en los estudios y diseños de esta Troncal se definirá la sección y priorización de intervención en el componente urbano de la zona“.

Desde el punto de vista jurídico, la Administración propone al Concejo de Bogotá la exclusión de los puentes peatonales y andenes antes citados, con fundamento en los conceptos expuestos por la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales responden a criterios de eficiencia, beneficio y equidad, en armonía con el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012- 2016 – Bogotá Humana (artículo 59 Acuerdo 489 de 2012).

2.2 SE EXCLUYEN LOS PLANES DE OBRAS DE LOS GRUPOS 3 Y 4 DEL ACUERDO 180 DE 2005

El Acuerdo 180 de 2005 autorizó la financiación de un Plan de ciento treinta y siete (137) Obras mediante la Contribución de Valorización por Beneficio Local, a través del modelo de financiación de los sistemas que tienen relación con la conectividad, movilidad y el espacio público, acorde con la ideología de planeación integral propuesta por el Plan de Ordenamiento Territorial para cumplir los objetivos Ambientales, Económicos, Sociales, Físicos y de Armonización con los planes de desarrollo, propuestos en el Artículo 1 del POT.

Actualmente se adelanta por parte de la Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación, la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 190 de 2004, la cual se prevé como una necesidad propia de la condición dinámica del ciudad, que con el transcurrir del tiempo ha cambiado y se ha ido adaptando a las transformaciones de la sociedad que la habita. El Plan de Ordenamiento Territorial vigente para Bogotá tiene la obligación de prever con anticipación la manera de ordenar el territorio en función de una visión de largo plazo.

Es así que, dentro de las políticas de ordenamiento territorial en el suelo urbano formuladas en el Documento Técnico de Soporte de la propuesta de revisión excepcional al Plan de Ordenamiento Territorial, en curso actualmente, la Política de Movilidad busca desarrollar acciones coordinadas para facilitar el acceso de toda la población a los bienes y servicios urbanos, reducir los niveles de congestión y generar modalidades integradas de movilidad, con el fin de asegurar condiciones de equidad en el acceso y disfrute de los beneficios que ofrece la ciudad.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Esta revisión, que se adelanta en un proceso amplio de participación y consulta con la ciudadanía, organizaciones sociales, gremios y academia, fórmula para la política de movilidad los siguientes lineamientos:

- 1. Promover la intermodalidad de los distintos componentes de transporte de la ciudad para conformar una red completa de movilidad, sustentada en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y en la red de transporte interurbano y en especial, que responda a las exigencias de movilidad y conecte eficazmente las diferentes zonas de la ciudad con el centro ampliado.*
- 2. Conformar una red vial con criterios de complementariedad que responda a la jerarquización y especialización de la infraestructura vial, en función de las formas de organización de las actividades urbanas y de su conexión con la región, y de la implementación de la estrategia de ordenamiento territorial.*
- 3. Garantizar la conectividad de la ciudad con su entorno regional y nacional mediante la localización y dimensionamiento adecuado de infraestructuras viales y de transporte que hagan eficiente la articulación del territorio en la escala regional.*
- 4. Desarrollar e implementar acciones y proyectos complementarios a la puesta en marcha del SITP en cada zona urbana, con el fin de dinamizar procesos de transformación urbana en articulación con el sistema de espacio público y con el de equipamientos, minimizando el consumo de suelo.*
- 5. Priorizar el transporte sostenible no motorizado, peatonal y en bicicleta, mediante la reformulación de la red de ciclorrutas y la construcción de redes peatonales articuladas al sistema urbano de movilidad, especialmente en las áreas de actividad económica intensiva, zonas de aglomeración de economía popular y otras zonas con primacía del tráfico peatonal.*
- 6. Ajustar la red de estacionamientos públicos y las exigencias de estacionamientos en función de la oferta de transporte público, la consolidación del SITP y la congestión en la red vial arterial.*
- 7. Priorizar los proyectos que conforman la red de circuitos de movilidad para mejorar la conectividad con la malla vial arterial.*
- 8. Promover proyectos viales que mejoren las condiciones de accesibilidad y conectividad de las diferentes zonas industriales del Distrito Capital.*
- 9. Incorporar en todos los proyectos de infraestructura vial y de oferta de transporte público, las condiciones necesarias para el acceso a la población en condición de discapacidad y movilidad reducida.*



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

10. *Facilitar el desarrollo de las actividades cotidianas de la ciudadanía, propiciando la adecuada interconexión en términos de distancias, tiempos y costos desde los niveles locales a los niveles regionales, según la demanda y los patrones de movilidad de la población, y con un enfoque de género y diferencial.*

11. *Estimular gradualmente el uso de medios de transporte público y masivo que no generan gases efecto invernadero (GEI).*

Por otro lado, la política de productividad, proyecta entre otros, el siguiente lineamiento:

Cualificar las áreas industriales de la ciudad mediante la definición de acciones urbanísticas concretas que enmarquen la gestión pública para mejorar las condiciones de accesibilidad de los bienes, insumos y productos resultantes de los procesos industriales y orienten las actuaciones privadas para la transformación positiva del espacio urbano y faciliten la localización de actividades complementarias que contribuyan con el aumento de la productividad, tales como, el fortalecimiento de las cadenas de insumos y los servicios de apoyo especializado a la producción para la ciudad y la región.

De otra parte, en el marco de la política urbana de movilidad, entre los lineamientos de la modificación del POT, se determina entre otros, el de “*garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos*”, constituyéndose el sistema de movilidad en el elemento base de la articulación funcional de la ciudad, priorizando el transporte sostenible no motorizado, peatonal y en bicicleta en áreas centrales de la ciudad, implementando el transporte masivo y la desmotivación hacia el uso del transporte privado y densificando a lo largo de los corredores de transporte.

Es así como dentro de los objetivos y acciones que debe prever el sistema de movilidad se proponen las siguientes acciones, entre otras:

Conformar una red vial que se complemente, la cual atienda la jerarquización de la malla vial arterial, en relación con las formas de organización de las actividades de la ciudad y de la implementación y puesta en marcha de la Estrategia Espacial que pretende este Plan.

Reformular el plan vial, su jerarquización y especialización de acuerdo con la estrategia espacial definida como prioridad en este plan, articulando el desarrollo de la malla vial con el subsistema de transporte y la regulación del tráfico.

De otra parte, mediante el Acuerdo 489 de 2012 por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012 2016 Bogotá Humana se estableció lo siguiente:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Artículo 5, numeral 4. Define como uno de sus objetivos: *“Incrementar la capacidad financiera y económica de los más pobres. Potenciar la capacidad de las familias para acceder a bienes que consideren valiosos en el marco de sus proyectos de vida. Se pretende incrementar el ingreso disponible de los hogares de menores recursos, mediante la reducción del gasto en aquellos componentes de la canasta familiar que dependan del gobierno distrital y la carga impositiva de los pobres, en un contexto de sostenibilidad financiera de la ciudad”*.

Artículo 6, numeral 8. Define como una de sus estrategias: *“Mejorar la progresividad en los subsidios y tarifas, que permita ofrecer a las personas en condición de pobreza menores cargas tributarias, mayor acceso a servicios por la vía de la eficiencia y las tarifas, así como garantía de consumos básicos en algunos bienes esenciales, de modo que puedan liberar recursos para destinar a bienes y servicios distintos a la canasta de subsistencia”*.

Artículo 28. *Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular ...*

Adicionalmente, dentro de los proyectos prioritarios de este programa, se establece en el numeral 6. *Ampliación, mejoramiento y conservación del subsistema vial de la ciudad (arterial, intermedia, local y rural):*

Se avanzará decididamente en la construcción, rehabilitación y mantenimiento de obras viales y de espacio público con el propósito de ampliar y cualificar la infraestructura para mejorar la movilidad en zonas con mayor densidad poblacional; mejorar la conectividad de áreas con altos niveles de concentración de actividades económicas, educativas, recreativas y culturales; y mejorar la accesibilidad a zonas de la periferia urbana y poblados rurales. Se avanzará especialmente en el mantenimiento y construcción de vías, puentes vehiculares y peatonales, pontones, intersecciones y andenes.

De la misma manera, según el párrafo del artículo 59, con el fin de armonizar los programas y proyectos del presente Plan de Desarrollo con los planes de obras de los Acuerdos 180 de 2005 y 451 de 2010, la Administración Distrital podrá presentar un Proyecto de Acuerdo al Concejo de la Ciudad, que responda a criterios de capacidad de pago, eficiencia, beneficio y equidad, acorde con el modelo de Ciudad que se busca consolidar.

Acorde con lo aquí expuesto, la modificación que se presenta al Acuerdo 180 relacionada con excluir el Plan de Obras de los grupos 3 y 4 del Acuerdo 180 de 2005, tiene el propósito fundamental de contribuir al cumplimiento de los objetivos y metas de la revisión excepcional del Plan de Ordenamiento territorial y del Plan de Desarrollo Bogotá Humana 2012-2016, en lo que corresponde a la reducción de todas las formas de segregación



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

social, económicas, espaciales y culturales, por medio del aumento de las capacidades de la población para el goce efectivo de los derechos, del acceso equitativo al disfrute de la Ciudad, a la revitalización de los espacios urbanos como expresión del uso democrático del suelo y al fortalecimiento de lo público como principio del Estado Social de Derecho en lo relacionado con la eficacia y eficiencia administrativa.

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante que el honorable Concejo de la ciudad, la Administración y la ciudadanía discutan la pertinencia de las obras planteadas en el año 2005, frente a las nuevas dinámicas de densificación urbana y de desarrollo regional que implican un desafío en la infraestructura que soporta la ciudad. Así, como los nuevos diseños urbanos que implican reevaluar el tipo de solución constructiva para los diferentes tipos de usuarios según las prioridades definidas en el sistema intermodal de transporte.

2.2.1 DESBALANCE FINANCIERO DEL PLAN DE OBRAS DE LOS GRUPOS 3 Y 4

El IDU ha avanzado la prefactibilidad de los proyectos del Plan de Obras de los grupos 3 y 4 del Acuerdo 180 de 2005, ejercicio que permitió un primer dimensionamiento y valoración de las obras, determinando de forma aún más precisa a la inicialmente contemplada en el Acuerdo, el valor de las mismas y por ende el costo de los diseños y el alcance de la afectación predial, ajustando la información con la base catastral actualizada al año 2012 por la Unidad Administrativa de Catastro Distrital y por lo tanto determinando a la vez con mayor rigor el valor factible a pagar por adquisición y compensación.

Es así que, se identificó un déficit en el monto aprobado para los diseños y adquisición de predios de las obras del grupo 3 por aproximadamente 134 mil millones a pesos 2012 y se pudo determinar que la construcción de las obras del grupo 3 tendría un déficit aproximado de 381 mil millones de pesos al año 2012, déficit que la administración distrital tendría que cubrir con otras fuentes de financiación.

De otra parte, en obra se identificó un déficit en el monto aprobado para los diseños y adquisición de predios de las obras del grupo 4 por aproximadamente 32 mil millones a pesos 2012 y se pudo determinar que la construcción de las obras del grupo 4 tendría un déficit aproximado de 362 mil millones de pesos al año 2012, déficit que la administración distrital tendría que cubrir con otras fuentes de financiación.

Dado que, por costo de la obra, plan o conjunto de obras se entiende *“el valor de todas las inversiones y gastos que ella requiera hasta su terminación, entre otros, estudios, diseños, proyectos, ejecución, financiación, adquisición predial, indemnizaciones, construcciones, instalaciones, reajustes, imprevistos, interventoría, obras de ornato y amoblamiento”*, el costo actualizado de las obras correspondientes a los grupos 3 y 4 del Acuerdo 180 de 2005 fue estimado por el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, con base en:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- ✓ Evaluación y análisis del presupuesto de obra de un conjunto de veinticuatro (24) obras del grupo 1 terminadas y once (11) en ejecución. Evaluación y análisis del presupuesto de obra de un conjunto de treinta y tres (33) obras del grupo 2, producto de la ejecución de los diseños y estudios técnicos.
- ✓ Estudios de prefactibilidad que se adelantaron para el efecto, al conjunto de veintiun obras (21) del grupo 3, como la fase I de la ejecución de la factibilidad de los proyectos, la cual se trabaja con información secundaria, y cuyo propósito es la aproximación inicial, exploratoria sobre los aspectos generales que componen y afectan a los proyectos, para determinar la viabilidad o no de los mismos y limitar los costos de un proceso incremental, durante el cual se puede rechazar la idea del proyecto en cualquier momento. Durante esta fase I, se realizó un estudio financiero de los proyectos que determinó la estimación de costos unitarios de construcción y de los costos globales de cada alternativa, en todos sus componentes.

De la misma manera, durante el proceso de ejecución de los esquemas básicos de los proyectos del grupo 3, a nivel de prefactibilidad, se evidenció la necesidad de realizar algunas obras complementarias a las mismas, y por lo tanto, en proyectos del grupo 4, relacionadas con:

- ✓ Solución de intersección, cuando dos o más proyectos de la malla vial arterial se intersectan entre sí y la evaluación preliminar de tránsito la justifica, correspondientes al mismo grupo o entre diferentes grupos de obra, no contempladas por el Acuerdo 180 de 2005 o por otras fuentes de financiación.
- ✓ Solución para el cruce de proyectos viales sobre canales de agua, no contempladas por el Acuerdo 180 de 2005 o por otras fuentes de financiación.
- ✓ Solución para el cruce peatonal en las intersecciones elevadas.
- ✓ Solución de perfiles viales diferentes a los propuestos por el Acuerdo 180 de 2005, donde estos se demanda consolidar, como resultado de la dinámica actual de la ciudad.
- ✓ Dimensionamiento preliminar del componente de redes de servicios públicos.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Así mismo, durante el tiempo transcurrido entre la aprobación del Acuerdo, año 2005 y hoy se han dado cambios tendientes a obtener mejores prácticas en el desarrollo de este tipo de infraestructura. La evolución de las Normas Técnicas de Construcción que a la fecha obligan a plantear estructuras viales de mejor especificación en cuanto a calidad de materiales implicando esto un incremento en los costos de los proyectos. De igual manera en el transcurso del tiempo mencionado surgieron para el componente predial cambios, basados entre otros, en los siguientes aspectos:

- ✓ La dinámica del mercado inmobiliario, en los últimos 8 años, ha ocasionado que el valor del terreno y de la construcción de los predios que se requieren para este plan de obras está muy por encima de lo aprobado inicialmente.
- ✓ La construcción de nuevas edificaciones en las zonas de reserva vial requeridas para la construcción de estas obras, esto en razón a la inexistencia de una norma que impida el desarrollo de diferentes tipos de proyectos urbanísticos dentro de estas zonas.
- ✓ Crecimiento de las unidades sociales en los predios residenciales de estratos bajos de la ciudad, trayendo consigo que los costos de reasentamientos de población sean mayores a los inicialmente aprobados.

En ese sentido, la Administración de la ciudad, propone excluir las obras de los grupos 3 y 4 del Acuerdo 180 de 2005, bajo las siguientes premisas:

- ✓ Evaluar la su ejecución en el tiempo, acorde la actual revisión excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial POT, Decreto 190 de 2004, una vez este se adopte y determine la condición en que las mismas continuarían a la luz del mismo.
- ✓ Evaluar en tal sentido, cuáles de las obras referidas podrían ejecutarse en el marco de los objetivos del actual Plan de Desarrollo Bogotá Humana 2012 – 2016, financiadas a través de endeudamiento que para tal fin gestione la actual administración y cuáles pueden programarse de formar ulterior en el tiempo, para ejecución a través de diferentes fuentes de financiación.
- ✓ Optimizar los costos de la infraestructura, analizando detenidamente los valores de construcción y adquisición predial de los factibles proyectos a realizar por cupo de endeudamiento, brindando un conjunto de obras integrales con una mirada de austeridad y racionalidad en la inversión pública y en armonía con los ejes estratégicos trazados por el Plan de Desarrollo:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- *Una ciudad que reduce la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo.*
 - *Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua.*
 - *Una Bogotá en defensa y fortalecimiento de lo público.*
- ✓ Replantear los diseños que alteren o impacten el espacio del agua de Ríos, quebradas, humedales y demás elementos de la estructura ecológica principal, así como replantear materiales y procesos constructivos que permitan permear más al suelo y mantener el drenaje urbano en lugar, y procesos de reciclaje de escombros y nuevas tecnologías limpias.
 - ✓ Repensar la plusvalía por el beneficio de la obra enfocada a los nuevos usos del suelo diferentes a la vivienda que se promoverán por el desarrollo de las obras y las nuevas edificabilidades que se deriven, anticipándose a la captura de esas rentas como retorno a la inversión pública.

Por todo lo precedente, se considera necesario excluir el plan de obras aprobado para los grupos 3 y 4 del Acuerdo 180 de 2005.

2.2.2 GESTION EN EL PROCESO DE FORMULACION DEL PLAN DE DESARROLLO BOGOTA HUMANA 2012 – 2016

En el proceso de formulación del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 “Bogotá Humana”, los proyectos asociados al Grupo 2 y Grupo 3 del Acuerdo 180 de 2005 bajo todos sus componentes de intervención (Vial y Espacio Público) como se relaciona anteriormente, fueron contemplados como Proyectos de Infraestructura de Movilidad Priorizados en el Programa de Movilidad Humana para ser ejecutados durante la vigencia del Plan de Desarrollo.

En las concertaciones presupuestales que definían los recursos y fuentes de financiación para la ejecución del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”, el Instituto de Desarrollo Urbano hizo visible el déficit presupuestal que presentaban las obras del Grupo 3 y 4 del Acuerdo 180 de 2005 relacionadas anteriormente, identificando que la fuente asociada a la contribución de la valorización no era suficiente para financiar estas intervenciones y se requería de la destinación presupuestal del Distrito para complementar los recursos necesarios.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

A continuación se presenta la solicitud de déficit presentada por el Instituto de Desarrollo Urbano para ser financiada con los recursos propios del Distrito del presupuesto del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”.

FASE	INTERVENCIÓN	DÉFICIT PRESUPUESTAL
II	Obras Grupo 2, Estudios y Diseños y Adquisición Predial Grupo 3 y complementariedad	\$ 498.257
III	Obras Grupo 3, Estudios y Diseños y Adquisición Predial Grupo 4 y complementariedad	\$ 688.501
TOTAL		\$ 1.186.758

Cifras en millones de pesos

Los recursos necesarios y adicionales a la contribución de valorización ascenderían aproximadamente a \$1.1 billones que permitirían financiar el déficit de todas las fases del ciclo del proyecto asociadas a obra del grupo 2 y estudios y diseños y adquisición predial de grupo 3 y grupo 4 enmarcadas en intervenciones necesarias para dar continuidad, complementariedad y conectividad acordes al nuevo modelo de desarrollo de la ciudad.

Sin embargo, debido a la situación fiscal del Distrito no fue posible para la Secretaría Distrital de Hacienda aprobar esta solicitud y requerimiento presupuestal quedando desfinanciadas las ejecuciones de estos proyectos y contando única y exclusivamente con la fuente de recaudo Fase II y Fase III (\$1,2 billones) y recursos del balance de valorización AC.180/05 (\$200 mil millones).

2.3 INCLUIR EN EL PLAN DE OBRAS DEL PROYECTO DE ACUERDO DE ENDEUDAMIENTO A PRESENTAR AL CONCEJO DISTRICTAL, LOS SIGUIENTES PROYECTOS

SUBSISTEMA	OBRA
Vías	Avenida Alsacia (AC 12) desde Avenida de la Constitución hasta Avenida Boyacá (AK 72)
Vías	Avenida Constitución desde Avenida Alsacia (AC 12)hasta Avenida Centenario (AC 13)



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Vías	Avenida Alsacia desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86).
------	--

SITUACION ACTUAL:

Corredor sin construir, funcionando actualmente como vías locales. Comprende sectores consolidados con uso residencial, industria, y otros no consolidados.

Estos proyectos mejorarán las condiciones de habitabilidad de las UPZ's Bavaria y Castilla, caracterizadas por usos industriales, dotacionales y áreas residenciales; la consolidación del corredor Avenida Alsacia, aporta la estructura necesaria a este suelo con tratamiento de desarrollo que se ha consolidado recientemente y se constituirá en una solución a la accesibilidad que demanda actualmente un amplio sector de la población del sur y centro occidente de la ciudad.

El corredor de la Avenida Alsacia, contribuye a mejorar la conectividad de la zona con la malla vial arterial de la ciudad, la cual se proyecta con dos calzadas, tres carriles por sentido y espacio público, respetando la reserva vial vigente e incluyendo la construcción de los pasos sobre el canal del río Fucha. Su conexión con la Avenida Constitución y esta a su vez con la Avenida Centenario, permite entregar y recoger el tráfico generado y atraído de la zona de influencia

La Avenida Alsacia en el tramo comprendido entre la Av, Boyacá y la Av. Constitución cruza transversalmente la ZMPA del Canal Fucha, donde debe resolverse el paso sobre el mismo. La cobertura vegetal del sector es dispersa y abundante, con notoria concentración en el separador existente de la Avenida Constitución y al interior de los predios privados, previendo soluciones que mantengan la mayor área factible de cobertura vegetal.

Con el fin de dar una solución de accesibilidad, conectividad y movilidad al sector sur-occidental de la ciudad, se realizó la evaluación a nivel del sector movilidad, de dos alternativas; la primera, corresponde a la configuración de un corredor alternativo conformado por la Av. Tintal desde la Av. Bosa hasta la Av. Alsacia, Av. Alsacia desde Av. Tintal hasta Av. Agoberto Mejía, según el escenario 7000 evaluado por la Secretaría Distrital de Movilidad. La segunda, corresponde a la ampliación de la Av. Ciudad de Cali de dos a tres carriles en el tramo comprendido entre la Av. Centenario hasta la Av. Bosa, así como las mejoras geométricas y adecuación de intersecciones de la Av. Ciudad de Cali entre la Av. Centenario y la Av. Bosa, según el escenario 7500 evaluado por la Secretaría Distrital de Movilidad.

De otra parte, a través de la comunicación DSVCT-53011-12, con radicado IDU 20125260374132 del 20 de junio de 2012, la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad solicitó al IDU "la



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

determinación de alternativas de solución de inversión en infraestructura con la construcción de la Avenida Alsacia, así como la conexión de la carrera 71D sobre el puente del río Fucha hacia la calle 13 al oriente”.

Escenarios	Variables		
	Volumen/ Capacidad	Volumen x Velocidad	Velocidad
2000	0,43	32428,9	26,2
7000	0,38	35876,7	28,6
7500	0,41	33617,4	27,1

Fuente: Revisión de alternativas Acuerdo 180 de 2005 - SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

De acuerdo con lo anterior, el escenario 7000, es decir la construcción de un corredor alterno, aporta mayores beneficios a la ciudad, que adecuar y mejorar las condiciones de la Av. Ciudad de Cali.

De la misma manera, la construcción del corredor alterno, disminuye la relación volumen/capacidad y aumenta la velocidad promedio, representado en la variable volumen/velocidad, redundando en un mayor beneficio para la población usuaria de este corredor.

En tal sentido, y en concordancia con los diferentes componentes evaluados, especialmente el análisis de la macro modelación adelantada por la Secretaría Distrital de Movilidad y las conclusiones derivadas del proceso, expuestas anteriormente, se consideró viable consolidar el corredor de la Avenida Alsacia entre la Avenida Constitución y la Avenida Tintal, siendo prioritario el corredor de la Avenida Alsacia, el cual se propone financiar por cupo de endeudamiento en la actual Administración, y en una segunda etapa, el corredor de la Avenida Tintal para ejecutar en el siguiente Plan de Desarrollo.

Este nuevo corredor de la Avenida Alsacia, servirá de circulación alterna a la Avenida Centenario o Calle 13, que en sus condiciones actuales, son insuficientes para resolver las necesidades de movilidad y accesibilidad de la zona, actualmente en crecimiento en razón a que, un porcentaje importante del suelo de la misma, con tratamiento urbanístico de desarrollo asignado por el POT, se ha urbanizado en los últimos años, proceso que continuará.

El proyecto integral propuesto, permitirá contar con un corredor funcional desde la Avenida Centenario Calle 13 a la altura de la Avenida Constitución hasta la Avenida Ciudad de Cali, facilitando una eficiente salida del sector occidente hacia la zona oriente de la ciudad.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En la evaluación realizada por la Secretaría Distrital de Planeación, estos proyectos registran un puntaje alto, dada la convergencia de variables en el área de influencia, lo que facilitará la movilidad en zonas con mayor potencial de desarrollo urbano.

BENEFICIOS ESPECIFICOS:

Funciona como corredor alternativo de la Av. Ciudad de Cali y de la Av. Centenario y permite generar la infraestructura vial necesaria para cubrir la demanda de viajes, en las diferentes escalas requeridas para el correcto funcionamiento de la zona, con 42 rutas del SITP circulando por la misma.

Ofrece una solución de accesibilidad, conectividad y movilidad a la población del sur-occidente de la ciudad, especialmente las UPZ s Castilla, Bavaria, Patio Bonito, Tintal Norte y Calandaima, estimada al 2011 en 418.225 habitantes, de estratos 2 y 3 en un 90% , con una densidad promedio de 237 hab./ ha, considerablemente superior a la densidad urbana promedio de la ciudad que registra 192 hab./ha.

Atiende la demanda actual, dado el incremento de metros cuadrados de vivienda desarrollados en la Localidad de Kennedy, entre 2010 y 2011, 8.829 unidades, equivalente al 24% del total desarrollado en la ciudad.

Contribuye a incrementar los metros cuadrados de espacio público y zonas verdes en la Localidad, actualmente en déficit respecto al índice previsto por el POT de 10 m²/hab., con un promedio de 3,6 m²/hab.

SUBSISTEMA	OBRA
Vías	Avenida El Rincón desde la Carrera 91 hasta la Avenida La Conejera (Transversal 97) y la Avenida Tabor desde Avenida La Conejera hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86)

SITUACION ACTUAL:

Corredor estructurante de la UPZ Rincón, sin construir y funcionando actualmente como vías locales.

Comprende sectores no consolidados de uso residencial predominante con deficiencias en su infraestructura, accesibilidad, equipamientos y espacio público.

Estos proyectos se proponen ejecutar y financiar por cupo de endeudamiento de forma prioritaria, con el fin de garantizar la integralidad de la malla vial arterial de la Av. El Rincón y la Av. El Tabor desde la Av. Boyacá hasta la Av. Ciudad de Cali y su continuidad funcional con la Avenida 127 , consolidada y en funcionamiento hasta la Avenida Carrera 7, optimizando este corredor de oriente a occidente de la ciudad.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

La construcción del corredor integral soluciona los inconvenientes de accesibilidad a las UPZ de El Rincón y Suba, teniendo en cuenta que actualmente solo cuentan con dos vías de acceso; una de ellas es la Carrera 91 que opera como par vial con la Carrera 93; estas dos vías se conectan con la Av. Ciudad de Cali al occidente de la ciudad. Con la implementación del corredor de la Av. El Rincón - Av. Tabor se mejoraría la congestión ocasionada por dicho par vial permitiendo una alternativa de conexión con el oriente de la ciudad al integrarse con el tramo que se encuentra ya diseñado en Grupo 2 del Acuerdo 180 de 2005.

BENEFICIOS ESPECIFICOS:

Funciona como corredor alternativo para accesibilidad al sistema integrado de transporte público, e integral a la operación de las Avenidas Ciudad de Cali y Suba y permite generar la infraestructura vial necesaria para cubrir la demanda de viajes, en las diferentes escalas requeridas para el correcto funcionamiento de la zona, con 190 rutas del SITP circulando por la misma.

Ofrece una solución de accesibilidad, conectividad y movilidad a la población de la UPZ Rincón que cubre el 30% de la población de la localidad, estimada para el 2011 en 319.478 habitantes, de estratos 2 y 3 en un 56,8% y 46% respectivamente, con una densidad de 450 hab./ha, considerablemente superior a la densidad urbana promedio de la ciudad que registra 192 hab./ha.

Atiende la demanda actual, considerando el incremento de metros cuadrados de vivienda desarrollados, entre 2010 y 2011, correspondientes a 8.837 unidades en la Localidad de Suba, equivalentes al 24% del total desarrollado en la ciudad.

Contribuye a incrementar los metros cuadrados de espacio público y zonas verdes en la Localidad de Suba, actualmente en déficit respecto al índice previsto por el POT de 10 m²/hab., con un promedio de 2,2 m²/hab.

SUBSISTEMA	OBRA
Vías	Avenida Constitución (AK 70) desde Avenida José Celestino Mutis (AC 63) hasta antes del puente sobre el Río Salitre (incluye traslado línea alta tensión)

SITUACION ACTUAL:

Corredor estructurante de la UPZ Las Ferias, construida parcialmente y funcionando actualmente como corredor de movilidad local.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Comprende sectores no consolidados de uso comercial y residencial predominante con deficiencias en su infraestructura, accesibilidad, equipamientos y espacio público.

Estos proyectos se proponen ejecutar y financiar por cupo de endeudamiento de forma prioritaria, con el fin de garantizar la integralidad de la malla vial arterial de la Av. Constitución desde la Av. Calle 63 hasta la Av. Calle 80 y su continuidad funcional con los tramos ya consolidados hasta la Avenida Calle 13, optimizando este corredor de sur a norte de la ciudad.

La construcción del corredor integral soluciona los inconvenientes de accesibilidad a las UPZ de Las Ferias, teniendo en cuenta que actualmente solo cuentan con el acceso desde la Avenida Boyacá y la Avenida 68, saturadas. Con la consolidación del corredor de la Av. Constitución en su perfil definitivo, se mejoraría la congestión ocasionada por el funcionamiento de un solo carril por sentido, permitiendo adicionalmente la generación de nuevos espacios públicos.

BENEFICIOS ESPECIFICOS:

Funciona como corredor alternativo a la Avenida Boyacá, e integral a la operación de las Avenidas Calle 80 y 63 en sentido oriente – occidente y permite generar la infraestructura vial necesaria para cubrir la demanda de viajes, en las diferentes escalas requeridas para el correcto funcionamiento de la zona, con 173 rutas del SITP circulando por la misma.

Ofrece una solución de accesibilidad, conectividad y movilidad a la población de la la UPZ Las Ferias que cubre el 15% de la población de la localidad, estimada para el 2011 en 843.722 habitantes, de estratos 2 y 3 en un 25% y 70% respectivamente, con una densidad de 160 hab./ ha, en afinidad con la densidad urbana promedio de la ciudad que registra 192 hab./ha.

Atiende la demanda actual, considerando el incremento de metros cuadrados de vivienda desarrollados, entre 2010 y 2011, correspondientes a 1.531 unidades en la Localidad de Engativá, equivalentes al 5% del total desarrollado en la ciudad.

Contribuye a incrementar los metros cuadrados de espacio público y zonas verdes en la Localidad de Engativá, actualmente en déficit respecto al índice previsto por el POT de 10 m²/hab., con un promedio de 3,6 m²/hab.

SUBSISTEMA	OBRA
Vías	Avenida Bosa desde Avenida Ciudad de Cali hasta Avenida Tintal (AK 91)
Vías	Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Bosa hasta Avenida San Bernardino (AC 80 J)



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

SITUACION ACTUAL:

Corredores estructurantes de las UPZ Bosa Occidental y Bosa Central, sin construir y funcionando actualmente en algunos puntos específicos como vías locales.

Comprende sectores no consolidados de uso residencial predominante con deficiencias en su infraestructura, accesibilidad, equipamientos y espacio público.

Estos proyectos se proponen ejecutar y financiar por cupo de endeudamiento de forma prioritaria, con el fin de garantizar la integralidad de la malla vial arterial de la Av. Ciudad de Cali desde la Av. Calle 170 al norte de la ciudad hasta la Av. San Bernardino al sur de la ciudad y su conexión y operación integral con el corredor de la Avenida Bosa desde la Avenida El Tintal y su continuidad funcional con los tramos ya consolidados hasta la Autopista Sur, optimizando este corredor de sur a norte de la ciudad para ingresar rápidamente en el sentido oriente - occidente.

La construcción del corredor integral soluciona los inconvenientes de accesibilidad a las UPZ de Bosa Occidental, Bosa Central y Gran Britalia, teniendo en cuenta que actualmente solo cuentan con el acceso desde la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida San Bernardino, las que, dada su falta de continuidad al sur-occidente, entregan a vías locales. Con la construcción de estos corredores, se brinda solución a la accesibilidad y movilidad a este importante sector en desarrollo de la ciudad, permitiendo adicionalmente la generación de nuevos espacios públicos.

BENEFICIOS ESPECIFICOS:

Funcionan integralmente como circuitos con la actual Avenida Ciudad de Cali y la Avenida San Bernardino, y operacionalmente con la Autopista Sur, permitiendo generar la infraestructura vial necesaria para cubrir la demanda de viajes, en las diferentes escalas requeridas para el correcto funcionamiento de la zona, con 48 rutas del SITP circulando por la misma.

Ofrece una solución de accesibilidad, conectividad y movilidad a la población de las UPZ Bosa Occidental, Bosa Central que cubren el 80% de la población de la localidad de Bosa, estimada para el 2011 en 583.056 habitantes, de estratos 1, 2 y 3 en un 5%, 3% y 87% respectivamente, con una densidad de 380 hab./ ha, muy superior con la densidad urbana promedio de la ciudad que registra 192 hab./ha.

Atiende la demanda actual, considerando el incremento de metros cuadrados de vivienda desarrollados, entre 2010 y 2011, correspondientes a 2.961 unidades en la Localidad de Bosa y 8.829 unidades en la Localidad de Kennedy, equivalentes al 33% del total desarrollado en la ciudad.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Contribuye a incrementar los metros cuadrados de espacio público y zonas verdes en la Localidad de Bosa, actualmente en déficit respecto al índice previsto por el POT de 10 m²/hab., con un promedio de 2,2 m²/hab.

2.4 DEROGACIÓN DEL ACUERDO DEL ACUERDO 451 DE 2010

En aplicación del Acuerdo 7 de 1987, el Concejo de Bogotá aprobó en el año 2010 el Acuerdo 451, "Por el cual se adopta una contribución de valorización por beneficio local, en el marco del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan de ordenamiento zonal del norte". Este Acuerdo señala la determinación de la contribución y el monto distribuible, así como las obras a ejecutar, lo mismo que las condiciones para el cobro de la contribución de valorización y el inicio de las obras.

El Instituto de Desarrollo Urbano en septiembre 27 de 2011, mediante Resolución VA 017 asignó la contribución de Valorización por Beneficio Local con la destinación específica de financiar la construcción del plan de obras conformado por el anillo vial 1 del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte al que hace referencia el Decreto 043 de 2010.

Respecto al cobro de la contribución, este no se ha iniciado por cuanto no se han cumplido las condiciones establecidas en los artículos 16 y 19 del Acuerdo, que al tenor disponen:

“Artículo 16. Recaudo. La entidad competente recaudará la contribución de valorización prevista en el presente Acuerdo una vez se haya iniciado una de las obras de que trata el presente Acuerdo.

Artículo 19. Fecha de pago. La entidad competente recaudará el pago de la contribución de valorización o de la cuota correspondiente en el curso del segundo semestre de cada año”.

2.4.1.1 ASPECTOS AMBIENTALES

El borde Norte de la ciudad ha estado presente en una serie de discusiones en relación con el desarrollo de este sector de la ciudad de Bogotá, especialmente por los temas ambientales, prediales y sociales.

En el marco del Acuerdo 043 de 2010, luego modificado por el Decreto 464 de 2011 y como compromiso adquirido por el IDU en el artículo 26 del mismo, se realizó un estudio de Factibilidad donde se indicó la inviabilidad de algunos tramos viales del POZ Norte, tal y como quedó documentado en el párrafo que a continuación se transcribe, tomado de las conclusiones y recomendaciones del estudio, en su componente urbanístico:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

“Preliminarmente se ha determinado la inviabilidad de proyectar algunas vías del anillo 2A y 2B fundamentalmente por temas de gestión predial, ambiental y social expuestas ampliamente ante la Secretaría de Planeación en las mesas de Trabajo, de igual forma a la fecha de terminación de este documento no se ha recibido aclaración por parte de la SDP, en cuanto a los (i) mecanismos que se deberían utilizar para recuperar los terrenos requeridos para la construcción del proyecto vial (ii) dependiendo de los mecanismos, las entidades encargadas de la ejecución (iii) cronograma de tiempos para la recuperación de terrenos (iv) normas aplicables para las alternativas analizadas. Los tramos de vías que no son factibles y su Grado de complejidad (GC) son:

Anillo 2A

Tramo 36: Avenida Low Murtra entre Av. el Polo y Av. Arrayanes – GC: alto.

Tramo 34: Avenida las Villas entre Av. el Polo y Av. los Arrayanes - GC: medio.

Tramo 11: Av. Santa Bárbara entre Av. El Polo y Av. Jardín - GC: Bajo.

Anillo 2B:

Tramo 49: Avenida Low Murtra entre Av. Jardín y Av. Guaymaral -(Por fuera del Pozn)- GC: Alto.”

Adicionalmente en el mismo estudio, en el componente de tránsito y transporte, con el fin de determinar el volumen vehicular en las vías del Plan Zonal del Norte en cada uno de los escenarios, se realizó la Macro-modelación del sector por la Dirección Técnica de Proyectos del IDU, para lo cual se tuvo en cuenta las secciones viales propuestas por la Secretaría Distrital de Planeación, y los posibles desarrollos de los Planes parciales en la zona.

A continuación se presentan los resultados para el año 2025, donde se puede observar que en el escenario con anillos 2A y 2B, el volumen se distribuye en forma similar en todos los corredores, sin embargo en el escenario de la derecha donde no se incluye la Av. Low Murtra de la Av. El Polo hacia el norte, los vehículos no cuentan como enlazar el occidente con el oriente y el norte del sector razón por la cual la Av. El Polo aumenta su volumen de 2470 a 4340 vehículos, lo que conlleva a una congestión en esta vía.



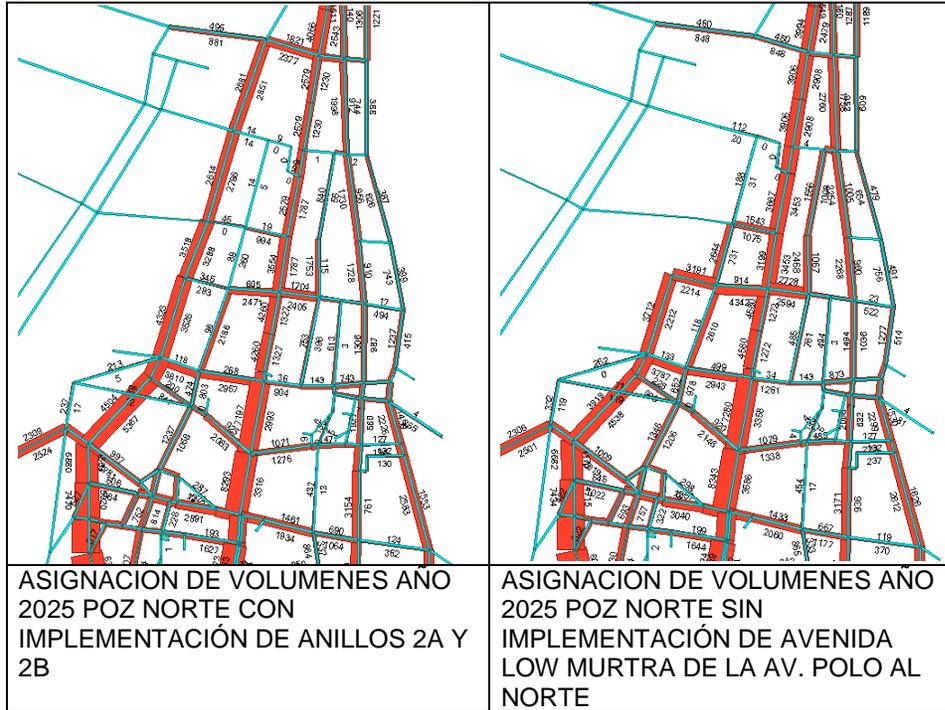
“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.



Fuente: Dirección Técnica De Proyectos. IDU, 2013.

No obstante, los corredores no son las únicas infraestructuras que se afectan con la no construcción de los anillos 2A y 2B, las intersecciones también son afectadas especialmente la intersección de la Av. El Polo con Autopista Norte, en los siguientes esquemas se presentan los volúmenes direccionales en los dos escenarios para esta intersección.

Como se puede observar, el volumen que proviene del occidente por la Av. El Polo y toma hacia el norte por la Autopista Norte aumenta de 461 con anillos 2A y 2B a 2191 vehículos sin estos anillos.

Asignación de volúmenes año 2025 para la intersección de la avenida el polo con autopista norte con implementación de anillos 2a y 2b del POZ norte.



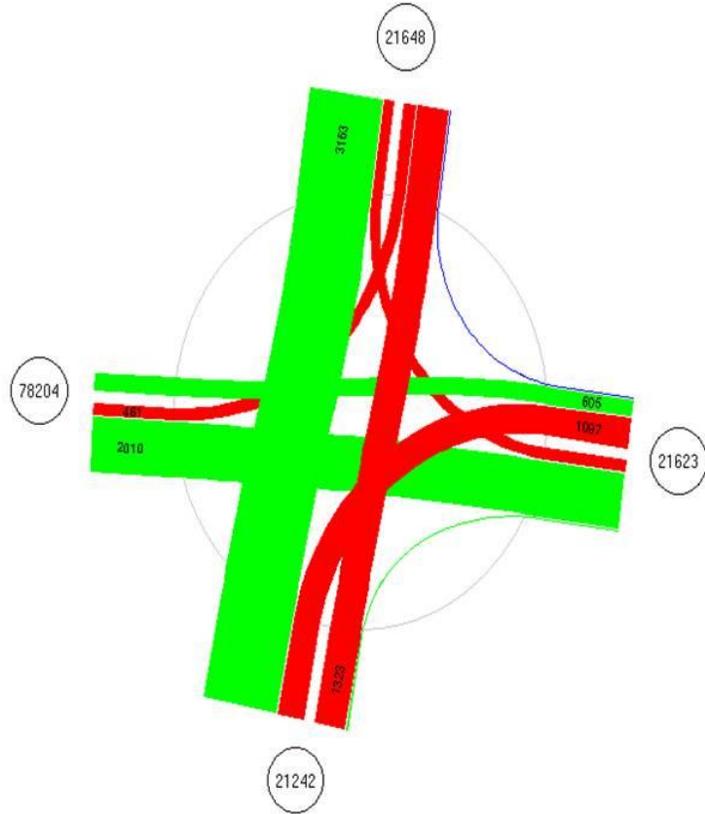
REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Intersection node 21622:

from:	to:	volau	volad
78204	78204:	0	25
78204	21648:	461	0
78204	21623:	2010	52
21648	21623:	391	0
21648	21242:	3163	190
21623	78204:	605	52
21623	21648:	2	0
21623	21242:	1097	50
21242	21648:	1023	238
21242	21623:	4	30



Node 21622

Fuente: Dirección Técnica De Proyectos. IDU, 2013.

Asignación de volúmenes año 2025 para la intersección de la avenida el polo con autopista norte sin implementación de anillos 2a y 2b del POZ Norte.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”

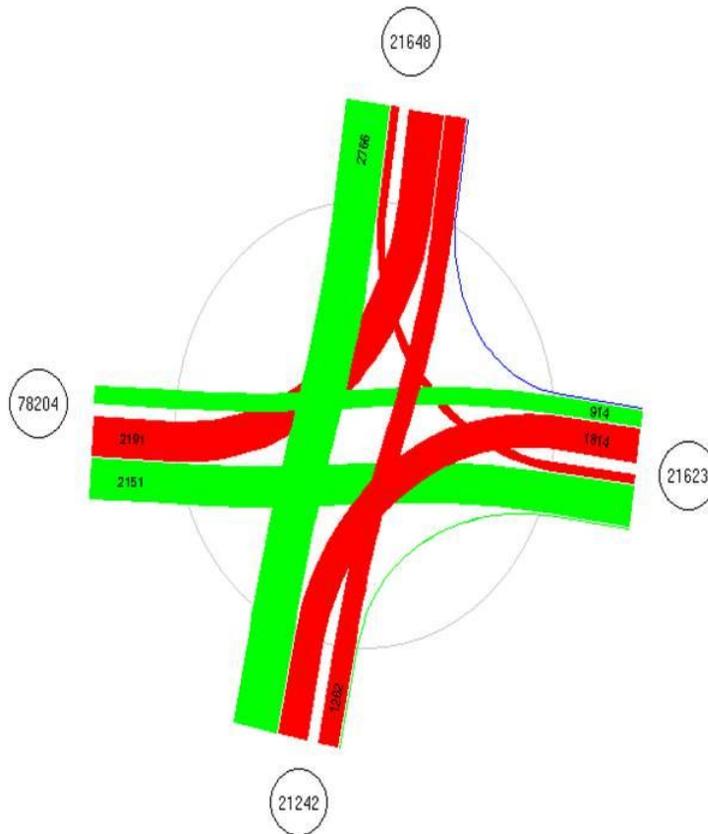


REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Intersection node 21622:				
From:	To:	Volavol	Volad	
78204	78204:	0	25	
78204	21648:	2191	0	
78204	21623:	2151	52	
21648	78204:	0	48	
21648	21623:	403	0	
21648	21242:	2766	190	
21623	78204:	914	52	
21623	21648:	0	0	
21623	21242:	1814	50	
21242	21648:	1262	238	
21242	21623:	10	90	



Node 21622

Fuente: Dirección Técnica De Proyectos. IDU, 2013.

Es de anotar que para los prediseños elaborados en la etapa de factibilidad del anillo 1, se tuvo en cuenta que para el año 2025 estaría construido en su totalidad el Plan Zonal del Norte, incluyendo los anillos 2A y 2B, razón por la cual al no ser viable la construcción de la Avenida Low Murtra entre la Av. El Polo y la Avenida Guaymaral, las condiciones de tránsito a tener en cuenta cambian radicalmente, lo que implica que los prediseños realizados, tanto para la Avenida El Polo como para la intersección de esta misma vía con la Autopista Norte, no cuentan con la capacidad suficiente y deben ser revisados y ajustados.

Adicionalmente en el marco de la revisión excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial –POT-, uno de los temas de revisión, entre otros, es el Borde Norte y el componente rural ajustado a las nuevas directrices nacionales y a la Política de Ruralidad. El Decreto 190 de 2004 tiene lógicas típicamente urbanas. Por ende hasta no armonizar estas discusiones con el Concejo de Bogotá al nuevo POT y al Plan de Desarrollo vigente el Acuerdo 489 de 2011, es indispensable derogar el Acuerdo 451 de 2010.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Así mismo, mediante Resolución.2923 del 04 de noviembre de 2011 la CAR declaró que del suelo Rural y de Expansión Urbana, 125.500 Ha. estuvieran bajo su jurisdicción y no hubo acuerdo sobre cerca de 103.8 Ha.

Reserva Forestal del Norte: Declarada mediante Acuerdo CAR No 11 de 2011 (1.412 ha)



Fuente: CAR 2012

Cabe resaltar que dada la concepción del POZ Norte, como un proyecto Integral y teniendo las determinantes jurídicos ambientales, prediales y sociales anteriormente expuestos hacen necesaria la revisión del Plan de Ordenamiento en el Borde Norte con el fin de actualizarla con la normativa de ordenamiento ambiental vigente y determinar la viabilidad del POZ Norte, fundamento del Acuerdo 451 de 2010, tal cual como fue aprobado.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

2.4.1.2 INTERCAMBIO DE SUELOS POR DERECHOS DE EDIFICABILIDAD ADICIONAL COMO PARTE DEL REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS, EN EL ÁMBITO DEL POZ NORTE.

En este mismo sentido la Secretaría Distrital de Planeación informó al IDU con oficio Radicado IDU No. 20125260314492 “que el pasado 14 de febrero el director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca –CAR- solicitó al Señor alcalde Mayor de Bogotá:

“(...) analizar la posibilidad de modificar las decisiones contenidas en el Decreto 043 de 2010, pues consideramos que esta norma, entre otras falencias, no se ajustó a las determinantes expedidas por el entonces Ministerio del Medio ambiente mediante resoluciones 475 y 621 de 2000, ni surtió el proceso de concertación previo obligatorio sobre los asuntos ambientales de competencia de esta corporación”.

Atendiendo esta solicitud, la Secretaría distrital de Planeación inició la revisión de los aspectos de orden técnico y jurídico, relacionados con el alcance y aplicación de los actos administrativos expedidos en el marco del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte. En desarrollo de esta revisión, la administración distrital expidió el Decreto Distrital 140 del 28 de marzo de 2012, por medio del cual derogó el Decreto Distrital 537 de 2011, cuyas disposiciones guardaban relación directa con el desarrollo de las actividades previstas en el artículo 89 del Decreto Distrital 043 y que inciden sobre el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, y consecuentemente, sobre los mecanismos de gestión previstos para la adquisición de los suelos requeridos para la construcción de la infraestructura vial del POZ Norte.

Los determinantes anteriormente expuestos hacen necesaria la revisión del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte y los instrumentos que lo desarrollan, cambios que generan dificultades de orden ejecutorio por parte del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU-, ya que la gestión de suelo para la construcción del anillo 1 del POZ Norte previstas en el Acuerdo 451 de 2010 estaba soportada en dicho mecanismo de intercambio de suelo por derechos de edificabilidad adicional.

2.4.1.3 ACUERDO 489 DE 2012 “POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA BOGOTÁ D.C. 2012-2016.

La actual administración establece como objetivo principal en su Artículo 5. Numeral 7 “Construir un territorio donde se garantice el acceso equitativo a la ciudad. La distribución de redes estructurantes –acueducto y alcantarillado, malla vial, redes de energía y gas–,



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

los equipamientos educativos, de salud, culturales, deportivos, administrativos, la cobertura de los sistemas de transporte y la localización de sus puntos de acceso, la ubicación de la vivienda y los centros de atención social y de justicia, deben contribuir a la reducción de la segregación, facilitando el acceso a toda la población sin importar sus niveles de ingreso, la ubicación de su residencia, edad, condición física o identidad.”

Adicionalmente en su Artículo 22 establece lo siguiente:

“Programa revitalización del centro ampliado. Recuperar la vitalidad y significado cultural de la ciudad construida por generaciones. La revitalización de la ciudad consiste en intervenir zonas deterioradas o con precarias condiciones urbanísticas y ambientales, con el propósito de actualizar las infraestructuras de servicios públicos, aprovechar la oferta de transporte público, aumentar la oferta de espacio público y equipamientos, recuperar su significado como bien colectivo y patrimonial, potenciar su dinámica socioeconómica, aumentar el verde urbano y mejorar las oportunidades de la ciudadanía en el acceso a un hábitat humano.”

El Acuerdo 489 de 2012 por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016, en su Artículo 28. Programa de Movilidad Humana establece:

“Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular y a la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades cardiorrespiratorias que afectan especialmente a las niñas, los niños y adultos mayores. Esta prioridad además ayudará a disminuir los niveles de accidentalidad...”

En los proyectos prioritarios de Construcción e Integración de la Red Férrea como eje Estructurador del Sistema de Transporte Público y Ampliación e Integración de Troncales, se contempla la red de metro ligero que comprende un anillo férreo urbano con una longitud de 78.3 kilómetros conformado por los corredores férreos existentes: del norte (NQS), el corredor de occidente desde la carrera Séptima por calle 13, hasta la Avenida Ciudad de Cali. Por el borde oriental, un corredor sobre la Carrera Séptima, iniciando desde el Portal 20 de Julio hasta la Calle 193, cruzando al occidente sobre la Avenida San José (calle 170) donde se conecta con la Avenida Longitudinal de Occidente, hasta el Portal de Las Américas y la construcción de la Troncal de la Avenida Boyacá, desde Yomasa hasta Avenida San José (Calle 170) con Autopista Norte.

De igual forma es en el Art. 59. “Proyectos de infraestructura de movilidad priorizados para ejecutar durante la vigencia del Plan de Desarrollo Bogotá Humana”. En su párrafo establece que “con el fin de armonizar los programas y proyectos del presente plan de desarrollo con los planes de obras de los acuerdos 180 de 2005 y 451 de 2010, la administración podrá presentar un proyecto de acuerdo al Concejo de la ciudad, que



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

responda a criterios de capacidad de pago, eficiencia, beneficio y equidad, acorde con el modelo de desarrollo de la ciudad.”

2.4.1.4 INFRAESTRUCTURA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO SANITARIOS Y SISTEMA DE DRENAJE PLUVIAL DEL BORDE NORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.

Los estudios y diseños fueron adelantados por la Consultoría de la EAAB – Borde Norte, mediante contrato N° 1-02-25500-0626-2009 cuyo objeto fue la “Factibilidad Técnica, Ambiental, Económica y Financiera para el Desarrollo de la Infraestructura de Acueducto y Alcantarillado Sanitario y Sistema de Drenaje Pluvial del Borde Norte de la Ciudad de Bogotá”.

Cabe señalar, que dichas infraestructuras prioritarias para la ejecución del proyecto deben ser construidas como parte del reparto de cargas y beneficios a cargo de los desarrollos urbanísticos de la zona de expansión del borde Norte de Ciudad, que soporta los proyectos viales incluidos en el plan de obras del acuerdo 451 de 2010, situación que a la fecha no ha sido concertada lo que hace inviable su concreción.

2.4.1.5 PLAZO DE INICIO DE LAS OBRAS Y DÉFICIT PRESUPUESTAL ACTUAL.

El artículo 6 del Acuerdo 451 de 2010 ordena que el plazo máximo para iniciar la etapa de construcción de las obras a las que se refiere el presente Acuerdo, no podrá exceder el término de dos (2) años contados a partir del momento en que se expida el acto administrativo que ordena asignar el valor del monto distribuible. Por ende, el 27 de Septiembre de 2013, será la fecha límite para iniciar dicha etapa.

Teniendo en cuenta que el momento de la asignación puede ser diferente al del inicio del cobro, como en efecto ya se dio en aplicación de la norma vigente, ya que el Acuerdo 451 es de fecha septiembre 28 de 2010 y por lo tanto el IDU dando cumplimiento a su obligación expidió la resolución VA 017 de septiembre 27 de 2011 dentro del término establecido, sin embargo el IDU no puede iniciar el cobro de la contribución de valorización ordenada por el Acuerdo 451 de 2010 hasta que no cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 16 y 19:

“Artículo 16. Recaudo. La entidad competente recaudará la contribución de valorización prevista en el presente Acuerdo una vez se haya iniciado una de las obras de que trata el presente Acuerdo.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Artículo 19. Fecha de pago. La entidad competente recaudará el pago de la contribución de valorización o de la cuota correspondiente en el curso del segundo semestre de cada año”.

Así las cosas, tenemos que para el inicio de las obras se han realizado las siguientes actividades:

Una vez aprobado el Acuerdo 451 de 2010 en septiembre de 2010 el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, inició el estudio de factibilidad del Anillo Vial 1, terminado en abril de 2011 y entregado a la Secretaría Distrital de Planeación.

En dichos estudios de factibilidad, se estudiaron diferentes aspectos técnicos como estudios de tránsito, diseño geométrico, estudio urbanístico y de espacio público, estudios de suelos, evaluación ambiental y social, inventario de redes de servicios públicos y evaluación de alternativas de solución entre otros aspectos principales, incluyendo los análisis presupuestales correspondientes.

A través de la Resolución 593 de 2011, la SDP adoptó la reserva vial en mayo del mismo año.

Con los resultados de la etapa de factibilidad, se podrán ejecutar los diseños detallados de cada uno de los proyectos.

Desde enero 30 de 2012 mediante Contrato IDU -038 de 2011 se adelantan los diseños del tramo correspondiente a la Avenida Laureano Gómez entre Calles 170 y 183.

Teniendo en consideración los aspectos ambientales, prediales, sociales y de déficit económico señalados anteriormente para la construcción de las obras de infraestructura vial señaladas en el Acuerdo 451 de 2010, que se derivan de las modificaciones legales de aspectos legales del borde norte de la ciudad, la no reglamentación del Intercambio de suelos por derechos de edificabilidad adicional como parte del reparto equitativo de cargas y beneficios, en el Ámbito del POZ Norte, la inexistencia del financiamiento de la Infraestructura de Acueducto y alcantarillado Sanitarios y sistema de drenaje pluvial del Borde Norte de la ciudad de Bogotá, Así como la armonización al Acuerdo 489 de 2012 “Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016, aunado con las fechas y plazo de inicio de las obras y déficit presupuestal actual, se considera inconveniente e improcedente la ejecución del Acuerdo 451 de 2010.

Una de las estrategias planteadas para la aplicación de la política de corresponsabilidad orientada a la implementación de las decisiones plasmadas en el POT es *“Propiciar la articulación entre las instancias de participación ciudadana de los diferentes escenarios territoriales en la elaboración, gestión, seguimiento, control social y evaluación de las normas e instrumentos de planeación”*



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Adicionalmente, una de las condiciones que ameritan la revisión de un Plan de Ordenamiento Territorial, que como ya se explicó debe ser coordinado con los acuerdos es la “*necesidad o conveniencia de ejecutar proyectos de gran impacto en materia de transporte masivo, infraestructuras, expansión de servicios públicos o equipamientos colectivos*”, según se previó en el artículo 152 del POT vigente, situación que en efecto se presenta actualmente en Bogotá, con la programación de proyectos tales como Primera Línea de Metro, 78 Km. de Metro Ligero y las nuevas y extensión de corredores existentes de las Troncales de TransMilenio, proyectos que hacen parte de las metas del Plan de Desarrollo Bogotá Humana 2012-2016, que se establecieron en el artículo 59 del Acuerdo 489 de 2012.

Esta es una oportunidad de importancia para armonizar todos los proyectos de infraestructura vial y de espacio público, que aunque hoy programados por los tres acuerdos mencionados, no se han desarrollado, tal como ocurre con la construcción de los proyectos del grupo dos y los estudios y diseños, adquisición de suelo, compensaciones a que haya lugar y construcción de las obras de los grupos tres y cuatro del Acuerdo 180.

El proceso de armonización se previó en el parágrafo del artículo 59, del Acuerdo 489 de 2012, Plan de Desarrollo Bogotá Humana 2012-2016, respecto de las obras determinadas por los acuerdos 180 de 2005, 451 de 2010 y el mismo Plan de Desarrollo, de manera que exista coherencia entre las actuaciones de la Administración Distrital, para lo cual previó la presentación al Concejo de la ciudad, de un proyecto de Acuerdo en donde se plasme esta intención, en el marco de “...*critérios de capacidad de pago, eficiencia, beneficio y equidad, acorde con el modelo de desarrollo de la ciudad...*” Tomado del parágrafo del artículo 59 del Acuerdo 489 de junio 14 de 2012.

Todo lo antes explicado es congruente con uno de los principales objetivos de la Actual Administración Distrital, que es “*Construir un territorio donde se garantice el acceso equitativo a la ciudad. La distribución de redes estructurantes –acueducto y alcantarillado, malla vial, redes de energía y gas –, los equipamientos educativos, de salud, culturales, deportivos, administrativos, la cobertura de los sistemas de transporte y la localización de sus puntos de acceso, la ubicación de la vivienda y los centros de atención social y de justicia, deben contribuir a la reducción de la segregación, facilitando el acceso a toda la población sin importar sus niveles de ingreso, la ubicación de su residencia, edad, condición física o identidad.*”

Es indispensable reconocer que las determinantes Ambientales emitidas por el Ministerio de Medio Ambiente desde el año 2000, fueron materializadas en las **resoluciones 2921 de 2012 y 0129 de 2013**, emitidas por la autoridad ambiental encargada, en este caso la CAR. Que asu vez, son parte fundamental dentro de la de la revisión extraordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial, POT. Los anteriores actos administrativos repercuten directamente en tres factores fundamentales dentro del POZN:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

(i) La estructura Funcional del Poz Norte (ii) el Suelo de Producción y (iii) las Zonas Productivas.

En este contexto la estructura funcional hace parte directa del sistema vial entre otros del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, teniendo que reformular los componentes técnicos establecidos en el año 2010, ya que las nuevas determinantes implican reformular las obras descritas en el anexo 1 del Acuerdo 451 de 2010.

Respecto del Anillo 1 del POZ Norte que se pretendía construir por valorización con un área de influencia que no demostraba un beneficio real, así como el cobro en una misma bolsa a suelo rural, de reserva forestal y de expansión, la necesidad de reformular el POZ Norte por las determinantes ambientales de las resoluciones del Ministerio de Ambiente dictadas desde el 2000 y recientemente reconocidas por la CAR a la luz de la actual concertación de la revisión del POT, llevan a reformular el proceso de adquisición del suelo de esas obras, su replanteamiento técnico para respetar dichas determinantes y a reformular la figura de la valorización que además no recargue aún más los hogares de Usaquén, Suba y Barrios Unidos sin capacidad de pago, lo que hace necesario en este momento de igual forma la derogatoria del Acuerdo 451 de 2010.

Finalmente los análisis de tránsito realizados en conjunto entre la Secretaría Distrital de Movilidad, SDM, y el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, para los diferentes escenarios propuestos, la revisión del componente ambiental del POZ Norte que se requiere adelantar y teniendo en cuenta los proyectos prioritarios y metas del programa Movilidad Humana del Plan de Desarrollo Bogotá Humana, adoptado mediante el Acuerdo 489 de 2012, se concluyó que es necesario derogar el anillo uno del borde Norte de la ciudad.

2.5 SUSTENTO FINANCIERO DE LA DEROGATORIA PARCIAL DEL ACUERDO 180 DE 2005 Y TOTAL DEL ACUERDO 451 DE 2010:

El Acuerdo 180 de 2005 en su Artículo 1 – Determinación de la Contribución, establece “*el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local en el Distrito Capital de Bogotá, con la destinación específica de financiar la construcción del Plan de Obras que integran los sistemas de movilidad y de espacio público, contempladas en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus Operaciones Estratégicas, en consonancia con el Plan de Desarrollo*”.

A través del establecimiento de una contribución de valorización estipulada en un Acto Administrativo (Acuerdo 180 de 2005), se impugna una obligación contingente a la ciudadanía que obtiene un beneficio local por la construcción de unas obras del sistema de movilidad y espacio público.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

El Instituto de Desarrollo Urbano teniendo en cuenta un conjunto de variables, factores y etapas de ejecución de los proyectos, realizó una estimación de la contribución en el período de aprobación del Acuerdo, contemplándose que dicho valor se actualizaría año tras año con el Índice de Costo de la Construcción Pesada – ICCP, con el fin de traer a valor presente dicha estimación.

Teniendo en cuenta lo anterior se establece que a la fecha de la aprobación del Acuerdo, la contribución pasa a ser una obligación con cierto grado de incertidumbre para la realización de un suceso futuro.

Las obligaciones contingentes son obligaciones pecuniarias que pueden tener un impacto adverso representativo, afectando la situación financiera de las entidades territoriales dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El Decreto 175 de 2004 *“Por el cual se dictan disposiciones para la gestión de obligaciones contingentes en Bogotá, D.C.”* se aplica con la entrada en vigencia de la Ley 448 de 1998 que da origen al marco regulatorio para el tratamiento de las obligaciones contingentes.

En el Artículo 1 – Cobertura del Decreto se establece en el literal b. las obligaciones contingentes generadas por Operaciones de Crédito Público y Otros Contratos Administrativos, cuyas obligaciones pueden tener un impacto adverso representativo sobre las finanzas del Distrito y de la Entidad Regulada que en este caso es el Instituto de Desarrollo Urbano, a través del cual se cumple la siguiente condición:

...

b) La obligación contingente puede afectar la estabilidad financiera de la entidad regulada. Cuando la obligación contingente se valore y se determine que en el evento de su exigibilidad, la entidad regulada por sí misma no estará en capacidad de responder con su propio presupuesto por la obligación, generando un requerimiento inesperado de recursos presupuestales para la Administración Distrital, se considerará como obligación de impacto adverso representativo.

El proceso básico que se debe desarrollar para las obligaciones contingentes se enmarca dentro de cinco (5) procedimientos que consisten en:

1. Identificación

La construcción de las Fases II, III y IV del Acuerdo 180 de 2005 Y EL ANILLO 1 DEL ACUERDO 451 DE 2010, establecen unas obligaciones contingentes que tienen un impacto adverso representativo sobre las finanzas del Distrito y del Instituto de Desarrollo Urbano como entidad ejecutora, en razón a que la capacidad de pago de la ciudadanía es insuficiente y las etapas de ejecución de los proyectos (estudios y diseños, adquisición predial y construcción) presentan un déficit con respecto a lo presupuestado en la estimación.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Empleando la clasificación de riesgos definida en el Documento CONPES 3107 de 2001, se identifican y analizan a continuación los riesgos que generan la existencia de estas obligaciones contingentes.

La evaluación de los proyectos en infraestructura, así como su estructura y viabilidad financiera se realiza sobre la base de una proyección probable de flujos, esto es, de los costos de las fases de intervención, así como de los ingresos esperados.

Una asignación adecuada de los riesgos es aquella que minimiza el costo de su mitigación. Los riesgos de un proyecto se refieren a los diferentes factores que pueden hacer que no se cumplan los resultados previstos y los respectivos flujos esperados. Para determinar cuáles son los riesgos asociados al Plan de Obras del Acuerdo 180 de 2005 y del Acuerdo 451 de 2010, se debe identificar las principales variables que determinan estos flujos:

Riesgo Comercial

El Riesgo Comercial se presenta cuando los ingresos que provienen de la operación de asignación y recaudo por la contribución de valorización difieren de los costos reales de los proyectos. Es decir, la fuente de financiación es insuficiente para atender la ejecución total del proyecto, conllevando a generar inviabilidad por la disposición de la financiación en la cual los costos son superiores a los ingresos.

Adicionalmente, la imposibilidad de cobrar mayores tarifas por la capacidad de pago y el no pago o evasión de la contribución que se traducen en flujos de caja menores, son factores de mercado negativos para que el proyecto no se pueda emprender con las características esenciales.

El nivel de servicio y la demanda de este Plan de Obras, no cumple con las expectativas iniciales, por el reordenamiento y nuevo modelo de desarrollo de la ciudad.

Riesgo de adquisición de predios

Este riesgo está asociado al costo de los predios, a su disponibilidad oportuna y a la gestión necesaria para la adquisición. El riesgo surge de la necesidad de disponer de predios para el desarrollo de los proyectos.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Riesgos de Construcción

El monto y el costo de la inversión no se financian el 100% con la contribución. Este riesgo tiene tres componentes: i) Cantidades de Obra: sucede cuando la inversión requiera cantidades de obra distintas a las previstas; ii) Precios: sucede cuando los precios unitarios de los diferentes componentes de la inversión son distintos a los previstos; iii) Plazo: sucede cuando las obras se realizan en un tiempo distinto al inicialmente previsto.

Durante la etapa de preinversión y de estructuración de los proyectos (Factibilidad), con los estudios previos y actividades que generan un nivel de información, se ha analizado la inviabilidad del Plan de Obras del Acuerdo 180 de 2005 y del Acuerdo 451 de 2010, en razón a que no se pueden cubrir los sobrecostos por las complejidades presupuestales

Riesgos de Operación

El riesgo de operación se refiere al no cumplimiento de los parámetros de desempeño especificados; a costos mayores a los proyectados; a disponibilidad y costos de los insumos.

El riesgo de operación incide sobre los costos y los ingresos del proyecto debido a que implica menores niveles de productividad e induce un incremento de los costos.

Riesgos Financieros

Este riesgo tiene dos componentes: i) el riesgo de consecución de financiación; ii) riesgo de las condiciones financieras (plazos y capacidad de pago). Este tipo de riesgo es muy alto cuando se obtienen condiciones que no se adecuen al plazo de maduración del proyecto y por ende a su generación de caja.

Las entidades estatales podrán diseñar soportes de liquidez para los proyectos, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 14 del Decreto 423 de 2001, por un periodo de tiempo limitado y así facilitar la obtención de financiación en condiciones más favorables.

Riesgos de Fuerza Mayor

Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos que están fuera del control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas. Eventos graves de fuerza mayor pueden conducir a la interrupción de la ejecución del proyecto.

Riesgo de Norma o Político

Se refiere a diferentes eventos de cambios de ley, de situación política o de condiciones territoriales que tienen impacto negativo en el proyecto.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

2. Valoración

Teniendo en cuenta la Metodología de Valoración de las Obligaciones Contingentes definida por la Secretaría Distrital de Hacienda y los modelos y análisis que ha estructurado el Instituto de Desarrollo Urbano con respecto a la contribución de la valorización, se establece a continuación la valoración:

DEFICIT PRESUPUESTAL ACUERDO 180 DE 20105		
GRUPO	DISEÑOS Y PREDIOS	OBRA
2		280
3	134	381
4	32	362
DEFICIT PRESUPUESTAL ACUERDO 451 DE 2010		
ANILLO 1	PREDIOS Y OBRA	
	60	

NOTA: Valores aproximados en miles de millones de pesos a 2013 para grupo 2 y a 2012 para grupos 3 y 4 y POZN

3. Registro Contable

En los libros contables del Instituto de Desarrollo Urbano y en los documentos y soportes que amparan el registro presupuestal para la ejecución de las etapas de intervención del Plan de Obras del Acuerdo 180 de 2005, se evidencia que la asignación para atender la intervención programada es insuficiente, considerando adicionalmente que el recaudo tiene un factor de error y pérdida aproximadamente del 5% por descuentos y obligaciones no canceladas, lo que conlleva a que la Entidad tenga que establecer fuentes alternativas como las Transferencias Ordinarias para financiar el 100% de la ejecución de la fase de intervención.

Generar un requerimiento inesperado de recursos y desplazar la intervención de proyectos estratégicos de la Administración por el traslado de una fuente y presupuesto que estaba destinado a la ejecución de otros proyectos fuera del Plan de Obras del Acuerdo 180 de 2005 y del Acuerdo 451 de 2010, origina que la obligación tenga un impacto adverso representativo.

4. Mitigación



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Para contrarrestar el efecto adverso de las obligaciones contingentes, la Administración Distrital considera la derogatoria parcial del Acuerdo 180 de 2005 y sus reglamentarios y total del Acuerdo 451 de 2010, los cuales contemplan el mecanismo de Contribución de Valorización por Beneficio Local y solicita la financiación por endeudamiento de las algunas obras que cumplen con el modelo de desarrollo de la ciudad y son indispensables para la conectividad y accesibilidad.

3. COMPETENCIAS DEL HONORABLE CONCEJO DE BOGOTÁ

El proyecto de Acuerdo que se presenta al Concejo de la ciudad tiene como soporte el principio de representación política a que se refiere el artículo 338 de la Constitución Política de 1991, según el cual, corresponde a las corporaciones públicas de elección popular la adopción de los tributos cuya titularidad les corresponda.

Como consecuencia de este mandato constitucional, el numeral 03 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 determina como competencia del Concejo Distrital “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.”

De la misma manera, el artículo 13 del mencionado Decreto Ley determina como competencia del Alcalde Mayor de Bogotá la iniciativa exclusiva para presentar los proyectos de acuerdo a que se refiere el numeral 3º ya citado, es decir, los que tengan contenido tributario.

Dentro de este marco y de conformidad con lo establecido en el artículo 157 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Concejo de Bogotá expidió EL ACUERDO 180 DE 2005 Y SUS REGLAMENTARIOS, ASI COMO EL ACUERDO 451 DE 2010, por medio del cual APROBÓ un plan de obras a financiarse con los recursos provenientes de la contribución de valorización.

En este orden de ideas, el Concejo de Bogotá es competente para DEROGAR PARCIALMENTE EL ACUERDO 180 DE 2005 Y SUS REGLAMENTARIOS ASI COMO PARA DEROGAR mediante Acuerdo Distrital el contenido del Acuerdo 451 de 2010, tal como lo propone la Administración Distrital a la Corporación pública de elección popular.

No sobra mencionar que la Administración Distrital y, en especial, el Instituto de Desarrollo Urbano, estarán atentos para resolver las inquietudes que puedan surgir al interior de la Corporación.

Cordialmente,



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO
Alcalde Mayor

RICARDO BONILLA GONZALEZ
Secretario Distrital de Hacienda

MARTHA CONSTANZA CORONADO FAJARDO
Secretaria Distrital de Movilidad (E)

MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA
Directora General Instituto de Desarrollo Urbano



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTO DE ACUERDO No. _____ 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".

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales que le confieren los artículos 317 y 338 de la Constitución Política, el numeral 3 del artículo 12 y el artículo 157 del Decreto-Ley 1421 de 1993, los artículos 15 y 242 de los Decretos 1604 de 1966 y 1333 de 1986 respectivamente, el Acuerdo 7 de 1987, los artículos 5 y 59 del Acuerdo 180 de 2005 y 489 de 2012 respectivamente y el artículo 63 del Acuerdo 24 de 1995 y 18 del Decreto 390 de 2008.

A C U E R D A:

ARTÍCULO 1°.- DEROGATORIA PARCIAL DEL ACUERDO 180 DE 2005 Y SUS ACUERDOS MODIFICATORIOS 398 DE 2009 Y 445 DE 2010. Derogar parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 modificado parcialmente por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010 en el sentido de:

1.- Excluir del Grupo 2 de valorización contenido en el Acuerdo 180 de 2005, la totalidad de las obras allí listadas.

Respecto de las obras del Grupo 2 que se excluyen mediante la presente orden, los costos de construcción e interventoría, de las obras que se listan en la siguiente tabla se financiarán usando como fuente sustitutiva a la contribución por valorización los recursos de endeudamiento:

Código	Tipo	Proyecto
115	Intersección	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)
110	Vía	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta Carrera 122
116	Vía	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72)
143	Vía	Avenida Bosa, desde Avenida Agoberto Mejía (AK 80) hasta Avenida Ciudad de Cali



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Código	Tipo	Proyecto
125	Vía	Avenida de los Cerros (Avenida Circunvalar) desde Calle 9 hasta Avenida de los Comuneros.
126	Vía	PAR VIAL - Carrera 6 y Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1)
127	Vía	Avenida de La Hortúa (AC 1) desde la Carrera 6 hasta Avenida Fernando Mazuera (AK 10)
106	Vía	Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)
108	Vía	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91
109	Intersección	Avenida El Rincón por Avenida Boyacá
320	Puente peatonal	Avenida Boyacá (AK 72) por Calle 11A (Villa Alsacia)
322	Puente peatonal	Avenida Boyacá (AK 72) por Avenida Américas Costado Norte - Calle 7A
323	Puente peatonal	Avenida Boyacá (AK 72) por Avenida Américas Costado Sur - Calle 5A
332	Puente peatonal	Avenida Boyacá por Calle 152
333	Puente peatonal	Avenida Boyacá por Calle 164

2.- Excluir del Acuerdo 180 de 2005 la totalidad de las obras previstas en los grupos 3 y 4 dada su inviabilidad financiera.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

ARTÍCULO 2.- DEVOLUCIÓN DEL RECAUDO OBTENIDO POR LA ASIGNACIÓN DE DOS OBRAS DE LA FASE I.

Se ordena devolver los recaudos obtenidos en virtud de la asignación realizada en la Fase I de valorización, correspondientes a las siguientes obras del Grupo 2:

Código	Proyecto
105	Avenida Medellín (AC 80) por Avenida Colombia (AK 24)
120	Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13)

Previo a la devolución de los recaudos que por concepto de dichas obras se obtuvieron, ellos deberán ser objeto de cruce de cuentas con asignaciones realizadas en otros cobros de valorización; por ende, solo en los casos en que se verifique saldos a favor del contribuyente, se procederá a la devolución de estos, debidamente indexados con el IPC a la fecha de la Resolución que ordena la devolución, de conformidad con lo establecido en el Estatuto Tributario, siendo este el mecanismo de imputación de pagos previsto en el presente acuerdo.

ARTÍCULO 3.- DEVOLUCIÓN DEL RECAUDO OBTENIDO POR LA ASIGNACIÓN DE LA FASE II.

Todos los recaudos obtenidos en virtud de la asignación realizada en el año 2012 para la Fase II de valorización, deberán ser objeto de cruce de cuentas con asignaciones realizadas en otros cobros de valorización; por ende, solo en los casos en que se verifique saldos a favor del contribuyente, se procederá a la devolución de estos, debidamente indexados con el IPC a la fecha de la Resolución que ordena la devolución, de conformidad con lo establecido en el Estatuto Tributario, siendo este el mecanismo de imputación de pagos previsto en el presente acuerdo.

ARTÍCULO 4.- DEROGATORIA DEL ACUERDO 451 DE 2010. Se deroga el Acuerdo 451 de 2010, por las razones contenidas en la justificación técnica presentada por la administración distrital y que hace parte de la exposición de motivos del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5.- VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación en el registro distrital, modifica en lo pertinente los Acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009 y 445 de 2010, deroga expresamente el artículo 10 del Acuerdo 398 de 2009 y las disposiciones que le sean contrarias, en especial el Acuerdo 451 de 2010.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D. C., a los ___ días del mes de _____ de 2013

MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ

MAURICIO ACOSTA GONZÁLEZ

Presidente

Secretario General

GUSTAVO PETRO URREGO

Alcalde Mayor de Bogotá D. C.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

II. CONCLUSIONES Y VIABILIDAD DEL PROYECTO DE ACUERDO

• **OBJETIVO.**

El objetivo principal de esta ponencia, es presentar a consideración del Concejo Distrital una alternativa que recoja lo solicitado por la Administración en el Proyecto de Acuerdo No. 119 de 2013, teniendo en cuenta las consideraciones planteadas por los Honorables Concejales en los debates anteriores de los Proyectos de Acuerdo acumulados Nos. 054, 056, 057 Y 059 de 2013, del Proyecto de Acuerdo 095 de 2013, todos los anteriores sobre valorización y en el debate del Proyecto de Acuerdo 094 de 2013 sobre cupo de endeudamiento.

• **JUSTIFICACIÓN.**

Además de las consideraciones y las motivaciones jurídicas, técnicas, sociales, económicas y financieras expuestas anteriormente por la administración en el Proyecto de Acuerdo 119 de 2013, me permito presentar a consideración de ustedes las siguientes razones que me llevan a presentar la siguiente ponencia y que permite dar herramientas a la Administración Distrital para resolver el problema causado a los bogotanos por el cobro de la valorización aprobada en el Acuerdo 180 de 2005 y modificada por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010 y que en el marco de este Proyecto de Acuerdo, se derogue parcialmente el Acuerdo 180 de 2005, y se derogue totalmente el Acuerdo 451 de 2010:

ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS DEL CONCEJO

Constitución Política de Colombia

ARTÍCULO 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
 2. Ejercer las competencias que les correspondan.
 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
 4. Participar en las rentas nacionales.
- (...)





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

(...)

4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.

(...)

Decreto Ley 1421 de 1993

(...)

ARTICULO 12. 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.

2. Adoptar el Plan General de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas. El plan de inversiones, que hace parte del Plan General de Desarrollo, contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos y la determinación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

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.

4. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos.

(...)

11. Revestir pro tempore al alcalde mayor de precisas facultades para el ejercicio de funciones que corresponden al Concejo. El alcalde le informará sobre el uso que haga de las facultades al término de su vencimiento.

(...)

Acuerdo 7 de 1987

(...)

Artículo 4º.- 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.

(...)





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Consejo de Estado

El Concejo de Estado a través de su sección cuarta de la sala de lo contencioso administrativo mediante Sentencia de agosto 27 de 1993 estableció la legalidad del cobro de valorización por beneficio general y la competencia del Concejo de establecer la definición del cobro por beneficio general o local.

DEROGATORIA PARCIAL DEL ACUERDO 180 DE 2005, SUS ACUERDOS MODIFICATORIOS Y DEROGATORIA TOTAL DEL ACUERDO 451 DE 2010

El Plan de Obras y los montos distribuibles propuestos por los Acuerdos 180 de 2005 con sus acuerdos modificatorios son las siguientes:

PAQUETE DE OBRAS DEL ACUERDO 180 DE 2005

Sistema Movilidad

	GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4
PUENTES PEATONALES	13	9	4	5
ANDENES	9	10		
VIAS	12	12	8	13
INTERSECCIONES	6	4	9	7

FUENTE: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU

SISTEMA ESPACIO PÚBLICO

Fase I: 5 parques

Fase II: 11 parques

Los Montos distribuibles aprobados en los Acuerdos 180 de 2005 y 451 de 2010, a precios de 2005 son las siguientes:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

FASE	Año	Monto Pesos 2005
FASE I	2005	\$ 633.662.784.641
FASE II	2005	\$ 619.607.069.531
FASE III	2005	\$ 611.203.183.931
FASE IV	2005	\$ 199.452.024.966
TOTAL ACUERDO 180 DE 2005		\$ 2.063.925.063.069
ACUERDO 451 DE 2010 EN PRECIOS 2005		\$ 307.086.804.692
TOTAL MONTO DEL ACUERDO 180 DE 2005 Y 451 DE 2010		\$ 2.371.011.867.760

A los Bogotanos hay que aclararles que lo que se busca con esta ponencia es que esta Corporación derogue parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios dejando algunas obras de los grupos 2, 3 y 4 para ser cobradas por valorización local como lo establecían los mencionados Acuerdos y algunas obras de dichos grupos para ser financiadas con recursos de endeudamiento. Así mismo, derogar completamente el Acuerdo 451 de 2010 (Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - POZ NORTE), que de lograrse, los bogotanos no van a tener que cancelar el valor estipulado allí, por de cerca de 307 mil millones de pesos (a precios del año 2005), lo que equivaldría aproximadamente a 420 mil millones a precios del años 2013.

Esto significa que si sumamos el valor a cobrar por valorización establecido en el Acuerdo 451 de 2010 - POZ NORTE junto con el valor establecido en el Acuerdo 180 de 2005, ascendería a la suma de 2.371.011.867.760 pesos, valor que hay que seguir trasladando al bolsillo de los contribuyentes y que de no tomarse la determinación de derogar el Acuerdo 451 de 2010 en el Proyecto de Acuerdo presentado por la administración, se haría exigible el pago a los predios que se encuentran en el área de influencia de estas obras.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”





OBRAS OBLIGATORIAS E INDISPENSABLES PARA EL DESARROLLO DEL DISTRITO

Como lo ha manifestado la Administración Distrital en todos los documentos de exposición de motivos, creemos que las obras contempladas en el Acuerdo 180 de 2005 son importantes para el desarrollo de nuestra ciudad, sin embargo, los estudios realizados por la administración manifiestan que existen sectores donde no existe capacidad de pago, lo que impide que dichas obras sean financiadas por la vía de la valorización por beneficio local y que obliga a la administración a buscar recursos sustitutivos como el endeudamiento para realizarlas, si obviamente existe voluntad por parte de esta Corporación de aprobar dentro del cupo de endeudamiento los montos que permitan financiar dichas obras y no dejar rezagados del desarrollo, algunos sectores de Bogotá, que por su poca o nula capacidad de pago se privarían de la construcción de obras de impacto en sus localidades.

Así mismo, existen obras de impacto en sectores donde según los estudios realizados por la administración, existe capacidad de pago y que podrían contribuir con el pago de valorización. A continuación presentamos al Honorable Concejo una propuesta de Plan de Obras para que sean cobradas por la vía de la valorización y un Plan de obras propuesto para ser financiadas con recursos del crédito y que pedimos sean incluidos los recursos dentro del Acuerdo que discuta y apruebe esta Corporación a la Administración sobre cupo de endeudamiento.

Propuesta de Plan de Obras a cobrarse por valorización, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
3	171	Vías	Avenida San Antonio (AC 183) desde Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)	\$ 74.002.065.741
2	115	Intersecc	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)	\$ 35.270.687.998
2	116	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72)	\$ 34.455.375.344
2	106	Vías	Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)	\$ 4.759.553.644
2	136	Vías	Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)	\$ 10.441.076.480
2	147	Vías	Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3)	\$ 12.800.478.781
2	148	Vías	Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur.	\$ 38.141.033.195
TOTAL				\$ 209.870.271.182

Propuesta de Plan de Obras a cobrarse por valorización, que dan solución a los problemas del norte:

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
451		Vías	SOLUCION AL NORTE * (1) AV. NOVENA desde la 170 hasta la calle 193,	\$ 80.614.376.471
TOTAL				\$ 80.614.376.471

La anterior propuesta establece que quede únicamente este Plan de Obras para cobrarse por valorización por un valor total a precios de 2013 de \$290.484'647.653 pesos.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Propuesta de Plan de Obras a financiarse con recursos del crédito, de obras incluidas en el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios:

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
2	109	Intersecc	Avenida El Rincón por Avenida Boyacá	\$ 55.637.904.519
2	108	Vías	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91	\$ 33.211.250.433
2	110	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta Carrera 122	\$ 32.648.410.601
2	125	Vías	Avenida de los Cerros (Avenida Circunvalar) desde Calle 9 hasta Avenida de los Comuneros.	\$ 7.888.369.889
2	126	Vías	PAR VIAL - Carrera 6 y Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1)	\$ 7.217.464.328
2	127	Vías	Avenida de La Hortúa (AC 1) desde la Carrera 6 hasta Avenida Fernando Mazuera (AK 10)	\$ 7.018.059.998
2	143	Vías	Avenida Bosa, desde Avenida Agoberto Mejía (AK 80) hasta Avenida Ciudad de Cali	\$ 50.814.301.352
3	139	Vías	Avenida Constitución (AK 70) desde Avenida José Celestino Mutis (AC 63) hasta puente Río Salitre (incluye traslado línea alta tensión)	\$ 135.979.156.776
3	137	Vías	Avenida El Rincón (KR 91 y AC 131A) desde Carrera 91 hasta Avenida La Conejera (TV 97)	\$ 84.355.194.736
4	144	Vías	Avenida El Tabor desde Avenida La Conejera hasta Avenida Ciudad de Cali.	\$ 35.755.484.195
4	135	Vías	Avenida Bosa desde Avenida Ciudad de Cali hasta Avenida Tintal	\$ 73.805.715.260
3	119	Vías	Avenida Ciudad de Cali, desde Avenida Bosa hasta Avenida San Bernardino (dos calzadas)	\$ 93.776.547.362
4	133	Vías	Avenida Alsacia desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86) + DOS TRAMOS NUEVOS (1) 'AV. ALSACIA: Avenida Alsacia (AC 12) desde Avenida de la Constitución hasta Avenida Boyacá (AK 72) (2) 'AV. ALSACIA: Avenida Constitución desde Avenida Alsacia (AC 12) hasta Avenida Centenario (AC 13)	\$ 86.114.619.413
4	142	Vías	Avenida Tintal (AK 89) desde Avenida Villavicencio hasta Avenida Manuel Cepeda Vargas - Calzada Occidental + los tramos que requiere para ser conectada con la AV. ALSACIA	\$ 143.000.000.000
TOTAL				\$ 847.222.478.862

Propuesta de Plan de Obras a financiarse con recursos del crédito, de obras que dan solución a los problemas del norte:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
451		Vías	SOLUCION POZ NORTE * (2) AV. SAN ANTONIO: Calle 183 de la autopista hasta la Av. Boyacá,	\$ 51.631.080.009
451		Vías	SOLUCION POZ NORTE * (3) AV. BOYACÁ desde la Calle 183 hasta la Calle 170)	\$ 56.154.311.887
TOTAL				\$ 107.785.391.896

La anterior propuesta establece que quede únicamente este Plan de Obras para ser financiadas con recursos del crédito por un valor total a precios de 2013 de **\$955.007'870.758** pesos.

Se propone entonces, cobrar por la vía de la valorización algunas obras y financiar a través de recursos del crédito el diseño, construcción y mejoramiento de la infraestructura física de la ciudad que actualmente contemplan el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios.

Al incorporar estas obras dentro del cupo de endeudamiento, se busca aliviar a los contribuyentes, dado que en el presente año particularmente, se ha presentado un aumento en los niveles de tributación.

TOPES FRENTE AL IMPUESTO PREDIAL

Nosotros proponemos que haya un tope frente al impuesto predial, ya que representaría un alivio al contribuyente, pues si se comparan los cobros más altos por predio en la fase II del Acuerdo 180 y en el Acuerdo 451 contra el cobro máximo que propone nuestra modificación, esta última equivaldría a pagar la suma de máximo tres (3) impuestos prediales para los inmuebles de uso residencial y seis (6) impuesto prediales para los no residenciales. Para los Acuerdo 180 y 451 las contribuciones no eran homogéneas y llegaban a ser muy superiores al impuesto predial (por ejemplo de 51 veces el predial) en los picos de la distribución, situación que además de ser lesiva para el contribuyente le generaba una gran incertidumbre en el pago. Adicionalmente en el Acuerdo 180



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

no se previó un tope anual a la contribución que facilitara la amortización de pagos al contribuyente.

Estamos proponiendo fijar un tope para los predios de uso residencial de un (1) impuesto predial por año, y que el tope para los predios de uso NO Residencial se establezca un tope máximo de dos (2) impuestos prediales por año, en todo caso respetando que en total sume en total máximo seis (6) impuestos prediales como cobro de valorización.

Comparativo del valor máximo de la contribución de valorización como porcentaje del impuesto predial según Acuerdos vigentes y propuesta

DESTINO	PROPUESTA	ACUERDO 180 FASE II	ACUERDO 451 POZ N
COMERCIAL	6	18,0	10,0
DOTACIONAL	6	7,7	40,0
EXPANSIÓN URBANA	6	0,0	51,5
INDUSTRIAL	6	5,7	22,9
LOTES	6	10,0	27,8
RESIDENCIAL	3	23,9	2,6

FUENTE: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

EXCLUSIÓN DE PREDIOS

Predios con avalúo catastral inferiores a 135 smmlv

Proponemos la exclusión de la contribución por valorización a inmuebles edificados y con uso residencial con una valor catastral inferior a 135 smmlv, ya que es evidente que ella tiene como fundamento la posibilidad de que los hogares propietarios de dichos inmuebles se vean beneficiados de una política pública que independiente de su capacidad de pago y del fenómeno de valorización que puedan experimentar sus propiedades por las obras propuestas, les permita ser hogares con un tratamiento diferencial al ser dichos inmuebles considerados como Vivienda de Interés Social (incluso Vivienda de Interés Prioritario, los valorados hasta 70 smmlv) en los que se verifiquen dos condiciones adicionales: (i) sean predios edificados, esto es, que no puedan incluirse lotes de engorde y (ii) tengan como vocación, uso residencial exclusivo, lo que no permita predicar que dichos predios generan fuentes económicas adicionales a dichas familias.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Así las cosas, resulta evidente, incluir como condición adicional para ser beneficiario de esa exclusión, el hecho de que esos propietarios no sean propietarios de más de dos inmuebles independiente del valor catastral de los inmuebles adicionales (al de 135 smmlv) ya que una situación así implica en la práctica tener dos predios uno donde se reside y otro del que se recibe una renta, esto es, una fuente de ingreso adicional de tal tipo de hogares.

Predios destinados al funcionamiento de las Juntas de Acción Comunal

Se propone que los predios edificados que destinados al funcionamiento de la Juntas de Acción Comunal – JAC, que se encuentren debidamente reportados como tal ante el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC, sean objeto de exclusión de la contribución de valorización, como un paso adicional a la promoción de la labor comunal y su organización en la ciudad de Bogotá y que en el Distrito Capital a la fecha se ha concretado en la exclusión que en tal sentido se predica de salones comunales de propiedad de las JAC y frente al Impuesto Predial Unificado que contiene el Estatuto Tributario Distrital.

Existen postulados y directrices claras hacía las administraciones municipales y distritales para proponer y fortalecer dichos procesos comunitarios a través de mecanismos como las exclusiones, que referidas a inmuebles no solamente de propiedad de las juntas de acción comunal sino de otros propietarios, promuevan el desarrollo de la actividad comunal a partir de permitir el uso regular de los inmuebles a dichas actividades, siempre que ellos se encuentren debidamente reportados así ante el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC.

Las anteriores previsiones constitucionales y legales, no son extrañas a la actual administración distrital, ya que somos coherentes con lo plasmado en el propio Acuerdo Distrital 489 de 2012 *“Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D. C. 2012 – 2016”*.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

III. CONCLUSION

De conformidad con todas las anteriores consideraciones y como manifestaciones de la voluntad política que me asiste frente a esta iniciativa, me permito rendir **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES** (con las modificaciones de articulado propuestas en la presente ponencia) al Proyecto de Acuerdo N° 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" y en el cual se recogieron las iniciativas planteadas por la Administración, como lo planteado por los Honorables Concejales en los debates a los anteriores Proyectos de Acuerdo que sobre esta materia fueron discutidos al interior de esta Corporación, e invito a todos los Concejales de la Ciudad de Bogotá D.C. para que aprovechando esta oportunidad, le demos herramientas a la Administración Distrital aprobando este articulado modificadorio propuesto en esta ponencia y entre todos podamos resolver un problema general de incertidumbre a los Bogotanos por los problemas causados en el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificadorios, lo mismo que en el Acuerdo 451 de 2010 que se propone derogar.

Cordialmente,

YEZID GARCIA ABELLO
Concejal de Bogotá



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PROPUESTA DE ARTICULADO CON MODIFICACIONES

PROYECTO DE ACUERDO No. _____ 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".

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales que le confieren los artículos 317 y 338 de la Constitución Política, el numeral 3 del artículo 12 y el artículo 157 del Decreto-Ley 1421 de 1993, los artículos 15 y 242 de los Decretos 1604 de 1966 y 1333 de 1986 respectivamente, el Acuerdo 7 de 1987, los artículos 5 y 59 del Acuerdo 180 de 2005 y 489 de 2012 respectivamente y el artículo 63 del Acuerdo 24 de 1995 y 18 del Decreto 390 de 2008.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1°.- DEROGATORIA PARCIAL DEL ACUERDO 180 DE 2005 Y SUS ACUERDOS MODIFICATORIOS 398 DE 2009 Y 445 DE 2010. Derogar parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 modificado parcialmente por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010 en el sentido de:

1.- Excluir del Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios, la totalidad de las obras previstas en los grupos 3 y 4 dada su inviabilidad financiera, excepto las siguientes obras que se financiarán usando como fuente sustitutiva a la contribución por valorización, los recursos de endeudamiento:

Código	Tipo	Proyecto
139	Vías	Avenida Constitución (AK 70) desde Avenida José Celestino Mutis (AC 63) hasta puente Río Salitre (incluye traslado línea alta tensión)
137	Vías	Avenida El Rincón (KR 91 y AC 131A) desde Carrera 91 hasta Avenida La Conejera (TV 97)
144	Vías	Avenida El Tabor desde Avenida La Conejera hasta Avenida Ciudad de Cali.
135	Vías	Avenida Bosa desde Avenida Ciudad de Cali hasta Avenida Tintal



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Código	Tipo	Proyecto
119	Vías	Avenida Ciudad de Cali, desde Avenida Bosa hasta Avenida San Bernardino
133	Vías	Avenida Alsacia desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86) + DOS TRAMOS NUEVOS (1)'AV. ALSACIA: Avenida Alsacia (AC 12) desde Avenida de la Constitución hasta Avenida Boyacá (AK 72) (2) 'AV. ALSACIA: Avenida Constitución desde Avenida Alsacia (AC 12)hasta Avenida Centenario (AC 13)
142	Vías	Avenida Tintal (AK 89) desde Avenida Villavicencio hasta Avenida Manuel Cepeda Vargas - Calzada Occidental + los tramos que requiere para ser conectada con la AV. ALSACIA

2.- Excluir del Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios, las siguientes obras del grupo 2 y cuyos costos de construcción e interventoría de las obras que se listan en la siguiente tabla se financiaran usando como fuente sustitutiva a la contribución por valorización, los recursos de endeudamiento:

Código	Tipo	Proyecto
109	Intersecc	Avenida El Rincón por Avenida Boyacá
108	Vías	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91
110	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta Carrera 122
125	Vías	Avenida de los Cerros (Avenida Circunvalar) desde Calle 9 hasta Avenida de los Comuneros.
126	Vías	PAR VIAL - Carrera 6 y Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1)
127	Vías	Avenida de La Hortúa (AC 1) desde la Carrera 6 hasta Avenida Fernando Mazuera (AK 10)
143	Vías	Avenida Bosa, desde Avenida Agoberto Mejía (AK 80) hasta Avenida Ciudad de Cali

3.- Las siguientes obras del grupo 2, 3 y 4 no se excluyen del Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Código	Tipo	Proyecto
115	Intersecc	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)
116	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72)
106	Vías	Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)
136	Vías	Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)
147	Vías	Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3)
148	Vías	Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur.
171	Vías	Avenida San Antonio (AC 183) desde Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)

3.- Las siguientes obras del grupo 2 deben ser presentadas por parte de la Administración Distrital en un nuevo Proyecto de Acuerdo para ser financiadas mediante valorización por beneficio general:

Código	Proyecto
105	Avenida Medellín (AC 80) por Avenida Colombia (AK 24)
120	Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13)

PARÁGRAFO. Los valores pagados y cobrados por concepto de las obras mencionadas en el numeral 3 del Artículo 1º del presente Acuerdo, serán objeto de compensación con la reasignación que mediante este artículo se ordena o con asignaciones realizadas en otros cobros de valorización, cuando se verifique saldos a favor del contribuyente. Así mismo, se procederá a la devolución de estos, debidamente indexados con el IPC a la fecha de la Resolución que ordena la devolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 861 del Estatuto Tributario Nacional.

ARTÍCULO 2. ACTUALIZACIÓN DEL VALOR DE LAS OBRAS A PRECIOS 2013.

El valor de las obras descritas en los artículos anteriores a precios del año 2013 quedará así:

1. Obras a financiarse por valorización conforme a lo establecido en el Acuerdo 180



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

de 2005 y sus Acuerdos modificatorios:

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
3	171	Vías	Avenida San Antonio (AC 183) desde Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)	\$ 74.002.065.741
2	115	Intersecc	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)	\$ 35.270.687.998
2	116	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72)	\$ 34.455.375.344
2	106	Vías	Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)	\$ 4.759.553.644
2	136	Vías	Avenida La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7)	\$ 10.441.076.480
2	147	Vías	Diagonal 8 sur (Carrera 60) desde Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) hasta Avenida Ciudad Montes (AC 3)	\$ 12.800.478.781
2	148	Vías	Carrera 63 (carrera 69 B) desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Congreso Eucarístico (AK 68) con Diagonal 8 Sur.	\$ 38.141.033.195
TOTAL				\$ 209.870.271.182

2. Obras a financiarse por valorización, que dan solución a los problemas del norte:

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
451		Vías	SOLUCION AL NORTE * (1) AV. NOVENA desde la 170 hasta la calle 193,	\$ 80.614.376.471
TOTAL				\$ 80.614.376.471

El valor total del presente Plan de Obras para **COBRARSE POR VALORIZACIÓN** será de **\$290.484'647.653** pesos a precios de 2013.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PARAGRAFO. La Administración Distrital a través del Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría de Hacienda, adelantarán todas las acciones y actos administrativos para establecer un plan de cobros con fechas y cronogramas.

- Obras a financiarse con recursos del crédito de obras incluidas en el Acuerdo 180 de 2005 y sus Acuerdos modificatorios:

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
2	109	Intersecc	Avenida El Rincón por Avenida Boyacá	\$ 55.637.904.519
2	108	Vías	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91	\$ 33.211.250.433
2	110	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta Carrera 122	\$ 32.648.410.601
2	125	Vías	Avenida de los Cerros (Avenida Circunvalar) desde Calle 9 hasta Avenida de los Comuneros.	\$ 7.888.369.889
2	126	Vías	PAR VIAL - Carrera 6 y Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1)	\$ 7.217.464.328
2	127	Vías	Avenida de La Hortúa (AC 1) desde la Carrera 6 hasta Avenida Fernando Mazuera (AK 10)	\$ 7.018.059.998
2	143	Vías	Avenida Bosa, desde Avenida Agoberto Mejía (AK 80) hasta Avenida Ciudad de Cali	\$ 50.814.301.352
3	139	Vías	Avenida Constitución (AK 70) desde Avenida José Celestino Mutis (AC 63) hasta puente Río Salitre (incluye traslado línea alta tensión)	\$ 135.979.156.776
3	137	Vías	Avenida El Rincón (KR 91 y AC 131A) desde Carrera 91 hasta Avenida La Conejera (TV 97)	\$ 84.355.194.736
4	144	Vías	Avenida El Tabor desde Avenida La Conejera hasta Avenida Ciudad de Cali.	\$ 35.755.484.195
4	135	Vías	Avenida Bosa desde Avenida Ciudad de Cali hasta Avenida Tintal	\$ 73.805.715.260
3	119	Vías	Avenida Ciudad de Cali, desde Avenida Bosa hasta Avenida San Bernardino (dos calzadas)	\$ 93.776.547.362
4	133	Vías	Avenida Alsacia desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86) + DOS TRAMOS NUEVOS (1)'AV. ALSACIA: Avenida Alsacia (AC 12) desde Avenida de la Constitución hasta Avenida Boyacá (AK 72) (2) 'AV. ALSACIA: Avenida Constitución desde Avenida Alsacia (AC 12)hasta Avenida Centenario (AC 13)	\$ 86.114.619.413
4	142	Vías	Avenida Tintal (AK 89) desde Avenida Villavicencio hasta Avenida Manuel Cepeda Vargas - Calzada Occidental + los tramos que requiere para ser conectada con la AV. ALSACIA	\$ 143.000.000.000
TOTAL				\$ 847.222.478.862



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

4. Obras a financiarse con recursos del crédito de que dan solución a los problemas del norte:

Grupo	Cód. Obra	Subsistema	OBRA	Costo de Obra (Precios 2013)
451		Vías	SOLUCION POZ NORTE * (2) AV. SAN ANTONIO: Calle 183 de la autopista hasta la Av. Boyacá,	\$ 51.631.080.009
451		Vías	SOLUCION POZ NORTE * (3) AV. BOYACÁ desde la Calle 183 hasta la Calle 170)	\$ 56.154.311.887
TOTAL				\$ 107.785.391.896,00

El valor total del presente Plan de Obras para **FINANCIARSE CON RECURSOS DEL CRÉDITO** será de **\$955.007'870.758** pesos a precios de 2013.

ARTÍCULO 4.- DEVOLUCIÓN DEL RECAUDO OBTENIDO POR LA ASIGNACIÓN DE LA FASE II.

Todos los recaudos obtenidos en virtud de la asignación realizada en el año 2012 para la Fase II de valorización, deberán ser objeto de cruce de cuentas con asignaciones realizadas en otros cobros de valorización; por ende, solo en los casos en que se verifique saldos a favor del contribuyente, se procederá a la devolución de estos, debidamente indexados con el IPC a la fecha de la Resolución que ordena la devolución, de conformidad con lo establecido en el Estatuto Tributario, siendo este el mecanismo de imputación de pagos previsto en el presente acuerdo.

ARTÍCULO 5.- DEROGATORIA DEL ACUERDO 451 DE 2010. Se deroga el Acuerdo 451 de 2010, por las razones contenidas en la justificación técnica presentada por la administración distrital y que hace parte de la exposición de motivos del presente Acuerdo, excepto las siguientes obras:

Tipo	Proyecto
Vías	SOLUCION POZ NORTE * (1) AV. NOVENA desde la 170 hasta la calle 193,

PARÁGRAFO. La Administración Distrital a través del Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría de Hacienda, adelantarán todas las acciones y actos administrativos para devolver los recursos recaudados a la fecha, en cumplimiento del Acuerdo 451 de 2010, exceptuando lo pertinente a las obras descritas en el Artículo 5 del presente Acuerdo.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

ARTÍCULO 6.- MONTOS MÁXIMOS ANUALES DE COBRO DE VALORIZACIÓN PARA LOS PREDIOS URBANOS. El valor que el Instituto de Desarrollo Urbano cobre anualmente, del total del monto asignado a cada predio urbano para predios de uso residencial no podrá ser superior una (1) vez el valor al cobro del impuesto predial y para predios de uso distinto al residencial no podrá ser superior a dos (2) veces al cobro del impuesto predial, a cargo de ese mismo inmueble para la vigencia en la cual se efectúe la asignación.

Los valores que excedan los límites anuales de cobro establecidos en el inciso anterior, serán diferidos a las vigencias fiscales siguientes y serán recaudados por el IDU, sin que en ningún evento supere el término de tres (3) años, caso en el cual el valor total de la contribución será distribuida proporcionalmente durante dicho término.

ARTÍCULO 7.- UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS. No se tendrán en cuenta para la distribución de la Contribución de Valorización, las siguientes unidades prediales:

- 1.- Las declaradas como monumentos nacionales, siempre que su titularidad radique en una entidad de derecho público.
- 2.- Las de propiedad del Distrito Capital: del orden central y descentralizado, el banco de suelos del D. C. – Metrovivienda y los entes de control; salvo las sociedades de economía mixta y las empresas industriales y comerciales del Estado.
3. Las áreas destinadas a tumbas y bóvedas de los parques cementerio.
4. Las de propiedad de la Defensa Civil Colombiana y los Cuerpos de Bomberos, cuando estén destinados al ejercicio de las funciones propias de estas Entidades.
5. Los bienes de uso público a que se refiere el artículo 674 del Código Civil.
6. Las zonas de cesión obligatoria gratuita generadas en acciones y actuaciones urbanísticas, tales como planes parciales, licencias de urbanización, de parcelación o de legalización urbanística de asentamientos humanos, siempre que al momento de la asignación del gravamen se encuentren abiertos los folios de matrícula inmobiliaria correspondientes a dichas zonas, producto de la demarcación previa por localización y linderos en la escritura pública de constitución de la urbanización y que se haya suscrito el acta de recibo o toma de posesión por parte del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público o la entidad que haga sus veces, incluidas en el respectivo plano urbanístico.
7. Las de propiedad del Jefe de la Misión Diplomática o del Estado Acreditante que sea parte de la Convención de Viena y las establecidas en otros tratados internacionales ratificados por Colombia, siempre que se encuentren vigentes en la fecha de expedición del acto administrativo de asignación de la contribución.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

8. Las áreas dedicadas al culto y a la vivienda de las comunidades religiosas en las unidades prediales de propiedad de las iglesias reconocidas por el Estado Colombiano. Las áreas restantes serán objeto del gravamen.

9. Los predios ubicados en zonas de alto riesgo no mitigable, de conformidad con el listado que para el efecto suministre el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias – FOPAE, o quien haga sus veces, certificados a la fecha de asignación de la contribución.

10. Los predios de uso residenciales edificados que tengan un valor catastral de hasta 135 smmlv. En todos aquellos eventos en los que una misma persona sea propietaria de más de dos predios en la ciudad de Bogotá, e independiente del valor catastral de estos, harán inoperante está causal de exclusión.

11.- Los predios que estén afectos a actos de declaratoria de utilidad pública tendiente a enajenación voluntaria y/o expropiación, expedidos con posterioridad a la asignación de la contribución. Si dicha declaratoria solo los afecta parcialmente, dicha exclusión será realizada en la proporción correspondiente al porcentaje objeto de esa medida.

12.- Los predios que se encuentran en afectación vial de las obras del grupo 3 contenidas en el presente Acuerdo.

13.- Los predios edificados que destinados al funcionamiento de la Juntas de Acción Comunal – JAC, se encuentren debidamente reportados como tal ante el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC. No podrá existir más de un predio reportado como sede de una JAC por barrio a menos que existan dos o más sectores diferentes por barrio, ello también ratificado por el IDPAC.”

ARTICULO 8.- REFORMA AL ACUERDO 7 DE 1987. En el plazo máximo de doce (12) meses a partir de la aprobación del presente Acuerdo, la Administración Distrital presentará a consideración del Concejo de Bogotá un proyecto integral de modificación al Estatuto de Valorización, contenido en el Acuerdo 7 de 1987 y las normas que lo modifiquen y/o adicione.

ARTÍCULO 9.- VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación en el registro distrital, modifica en lo pertinente los Acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009 y 445 de 2010, deroga expresamente el artículo 10 del Acuerdo 398 de 2009 y las disposiciones que le sean contrarias, en especial el Acuerdo 451 de 2010.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D. C., a los ___ días del mes de _____ de 2013



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ

Presidente

MAURICIO ACOSTA GONZÁLEZ

Secretario General

GUSTAVO PETRO URREGO

Alcalde Mayor de Bogotá D. C.



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”



GD-PR002-FO3