



Bogotá D.C. 16 de octubre de 2012

Doctor

CAMILO ERNESTO TORRES CASTAÑEDA

Subsecretario

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

Ciudad.

REFERENCIA : PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACUERDO No. 261 DE 2012; *“Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010”*

Respetado Doctor:

En cumplimiento a la designación que se me hicieron como ponente del PROYECTO DE ACUERDO No. 261, estando dentro del término legal y en oportunidad, me permito rendir ponencia para primer debate al Proyecto de Acuerdo citado en la referencia: *“Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010”*, de iniciativa del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.

Cordial saludo,



ROGER JOSE CARRILLO CAMPO

Concejal Ponente

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público





PONENCIA AL PROYECTO DE ACUERDO No. 261 DE 2012

“Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de Obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010”

I.- OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

Con esta iniciativa, el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., tiene como fin ajustar la ejecución del Plan de Obras y aplicar el principio de equidad tributaria, y para ello, presenta a consideración del Concejo de Bogotá, el Proyecto de Acuerdo No. 261 de 2012 ***“Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de Obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010”***

II.- ANTECEDENTES

“MARCO TEORICO SOBRE LA RECUPERACION DE PLUSVALIA EN BOGOTÁ

El proceso de urbanización en Colombia se caracteriza por la existencia y formación de grandes desigualdades sociales, que se traducen en la apropiación en pocas manos de la riqueza más preciada, que es el suelo. Asimismo, en la apropiación de los incrementos del suelo por parte de los propietarios de este, sin que se traduzca en un beneficio real para la ciudad.

Durante muchos años, los urbanizadores captaron todas las plusvalías del suelo sin devolver nada a la ciudad, traduciendo el esfuerzo del estado y de toda la comunidad en un enriquecimiento de los ya ricos propietarios del suelo.

Solo existían instrumentos fiscales, tales como el impuesto predial y la contribución a la valorización, para la recuperación de plusvalías por incrementos de valor del suelo.

El impuesto predial nunca ha sido un instrumento eficaz para la recuperación de plusvalías, pues su tarifa es muy baja y la base gravable está constituida por los avalúos catastrales, que siempre han estado muy por debajo del valor comercial. Solo en muy pocas oportunidades se han realizados actualizaciones catastrales, que además no involucran a todos los predios de la





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

ciudad, pues es un procedimiento muy costoso y dispendioso para la administración distrital. Adicionalmente, este es un impuesto sin destinación específica, cuyos recursos se integran de manera general al presupuesto y no tienen como finalidad el financiamiento del desarrollo urbano.

*La contribución de valorización ha tenido mucho éxito en nuestro país, especialmente en Bogotá, pero más como un instrumento de financiación de obras como tal y no como un mecanismo para recuperar plusvalías. Sin embargo, si no existiera esta contribución, las futuras plusvalías serían captadas totalmente por los propietarios de los terrenos que se benefician con las obras y que se financiarían con recursos de toda la comunidad “.*³

DESARROLLO LEGAL A NIVEL NACIONAL:

La contribución de valorización se estableció en Colombia desde 1921 por la Ley 25, la que ha sido objeto de diferentes regulaciones, dadas las competencias de los entes territoriales para desarrollar el tributo.

Mediante el artículo 1º del Decreto – Ley 1604 de 1966, que fue recogido en la Ley 48 de 1968, se estableció el estatuto orgánico para la contribución de valorización, en la que se unifica la denominación de la tipología de tributo bajo el nombre de contribución de valorización y se otorga la potestad de cobro a todos los entes territoriales que ejecuten obras de interés público, ya sea la Nación, Departamentos, Municipios y Distritos.

Con la Ley 9 de 1989 se tomó conciencia de la necesidad de planear la ciudad y de buscar mecanismos de financiación para programas, obras y proyectos de contenido urbano que ayudaran al desarrollo de las ciudades. En esta ley se creó la Contribución al desarrollo municipal, como mecanismo para que los entes territoriales recuperen la plusvalía.

En el artículo 82 de La Constitución Política de 1991, se contempla la posibilidad de que las entidades que generan beneficios en los inmuebles por mayores aprovechamientos causados por la realización de obras o decisiones administrativas, participen de los beneficios que el propietario del suelo obtiene así mismo, de esta manera se participa o recupera la plusvalía causada por las acciones urbanísticas que estas lleven a cabo.

³GLORIA HENAO GONZÁLEZ. Esta nota reproduce la tesis de la autora presentada al Master La Ciudad: Políticas, Proyectos y Gestión, Universidad de Barcelona, dirigido por Jordi Borja





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Esta participación en la plusvalía, que estableció la Constitución de 1991, como un instrumento que reemplaza la contribución al desarrollo municipal que estableció la Ley 9 de 1989, sólo fue desarrollada seis años después, por la Ley 388 de 1997.

La ley 388 de 1997 de Desarrollo Territorial, es una ley realmente innovadora, que consagra herramientas importantes para la recuperación de plusvalías y el desarrollo urbano ordenado de conformidad con los principios de distribución equitativa de las cargas y beneficios, de prevalencia del interés público sobre el particular y de darle al urbanismo la categoría de función pública. Es decir, se otorga al poder público la competencia de transformar el suelo; un cambio importante y relevante, puesto que antes, dentro de la teoría civilista, sólo tenía la facultad de transformar el suelo, el propietario como resultado del ejercicio de sus derechos de dominio como señor y dueño de un bien.

DESARROLLO LEGAL EN BOGOTÁ

Por ley 195 de 1936 se estableció la Valorización en el Régimen municipal de Bogotá, y ha estado desde entonces regulada, a través de las siguientes normas: El Acuerdo 11 de 1937, el Acuerdo 41 de 1958, el Decreto 536 de 1981, el Acuerdo 7 de 1987, que es el actual Estatuto de Valorización del Distrito Especial Bogotá, D.E., hoy Distrito Capital (D.C.) Es así como en Bogotá, la contribución de valorización por beneficio general y por beneficio local ha servido para financiar gran parte de las obras públicas.

En el Estatuto de Valorización del Distrito Especial de Bogotá (Acuerdo 7 de 1987), se define la valorización y se determina al IDU como responsable de su administración y manejo, regula la ordenación y ejecución de las obras, definió y reguló la Zona de Influencia, reguló la participación de la comunidad a través de los representantes de los propietarios y poseedores, estableció el marco legal para la distribución de la contribución, métodos y aprobación del monto y establece la regulación para el procedimiento jurídico en caso de la asignación de la contribución, recursos, exigibilidad de la contribución y algunos aspectos financieros aún vigentes.

Posteriormente, mediante el Acuerdo 16 de 1990 se desarrolló el concepto de valorización por beneficio general y se modificó el acuerdo 7 de 1987.





EXPERIENCIAS DE PLANES DE OBRAS CONSTRUIDAS CON LA CONTRIBUCION DE VALORIZACION POR BENEFICIO LOCAL Y GENERAL EN BOGOTÁ:

Ha sido positivo el impacto que ha tenido para la ciudad de Bogotá, ejercer uno de los mecanismos para la recuperación de plusvalías, como lo es el del cobro de contribuciones de valorización por beneficio local y general, pues ello ha permitido el desarrollo de la ciudad con la construcción de planes de obras, que integran los sistemas de movilidad y espacio público, como vías, intersecciones, puentes, parques, etc., que han contribuido a que los residentes en Bogotá tengan una mejor calidad de vida.

Dentro de las experiencias, de financiación de planes de obras con el recaudo de contribución de valorización por beneficio, encontramos las siguientes:

- Mediante el Acuerdo 19 de 1990, se adoptó el plan bienal de obras para los años 1991 - 1992 (Alcaldía de Juan Martín Caicedo Ferrer) modificado por el Acuerdo 14 de 1992, que fue una extraordinaria y rica experiencia de valorización por beneficio general en Bogotá.

Bajo esta figura, el distrito ha ejecutado importantes obras de infraestructura vial realizadas desde mediados del siglo pasado, como Carrera 10, Av. Paseo de los Libertadores, Avenida 28, la Avenida Caracas, la carrera 30, la Calle 26, la Calle 19, Avenida 1° de Mayo y la Avenida Suba entre otras.

También se han ejecutado las obras de los canales existentes en la ciudad: Canal del Albina, Canal del Río Seco, Canal del Salitre, Canal del Río Negro, Canal del Río Arzobispo y algunas plazoletas, parques y puentes.

- Por el Acuerdo 25 del 21 de diciembre de 1995, el Concejo de Bogotá aprobó un plan de 44 obras agrupadas en 8 zonas denominadas ejes viales, y fijó un monto distribuible equivalente a \$321.271.000.000; del total de 44 obras fijado en el Acuerdo 25 de 1995, se redujo a 34 el número fijado en el Acuerdo 9 de 1998, sin embargo las obras costaban más que lo recaudado razón por la cual posteriormente el Concejo de Bogotá aprobó el Acuerdo 48 de 2001, que modifica los montos distribuibles, autoriza el cobro por valorización de lo faltante y desarrolla el concepto de valorización parcial, que significa que la financiación de





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- las obras no es exclusivamente con recursos de valorización y que el distrito puede hacer aportes para la construcción de obras.
- Mediante Acuerdo 180 de 2005, modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010, el Concejo de Bogotá, autorizó la financiación de un plan de ciento treinta y siete (137) obras, bajo el sistema de la Contribución de Valorización por Beneficio Local, el que incluye los sistemas de Movilidad y el Espacio Público, consecuente y en armonía con el Plan de Ordenamiento Territorial.
 - Por último y teniendo en cuenta los factores de hecho y legales, la Administración Distrital, presenta a Consideración del Concejo de Bogotá, el Proyecto de Acuerdo No. 261 de 2012, objeto de la presente ponencia, que pretende modificar el Proyecto de Acuerdo 180 de 2005 con sus modificatorias (Acuerdo 398 de 2009 y Acuerdo 445 de 2010).

En Bogotá, la contribución de valorización por beneficio general y por beneficio local ha servido para financiar gran parte de las obras públicas, y ha sido determinante para el desarrollo de la ciudad, conforme lo ha expresado la Dra. Magda Cristina Montaña Murillo, Consultora tributaria y urbana, en una de sus publicaciones:

“La contribución por valorización, durante 90 años de aplicación en Colombia, ha jugado un papel importante en la financiación de obras públicas y ha tenido una considerable participación en los ingresos de las ciudades. A finales de los años 60 alcanzó a representar el 16% del total de los ingresos de Bogotá y el 45% de los ingresos del municipio de Medellín, en tal medida que el 80% de la malla vial arterial se ha construido financiada por este tributo. A principios de la década de los 80 permitió recaudar el 30% de los ingresos de Cali y en 1993 el recaudo alcanzó el 24% de los ingresos de la Administración Central de Bogotá (2), si bien posteriormente estos fondos perdieron importancia dentro del total de los ingresos. La dinámica de este tributo es estacionaria, lo cual muestra una baja en su uso a finales de la década del 90 y comienzos del año 2000.

No obstante, en los últimos años ha vuelto a tomar un gran impulso para financiar especialmente la infraestructura urbana que requieren las ciudades en el desarrollo de su ordenamiento territorial. A tal punto que en ciudades como Bogotá hay un cobro autorizado desde el año 2009 hasta el año 2015 por 2,1 billones de pesos, para cobrar en 1,5 millones de predios un monto de recaudo que representa el 50% de los ingresos tributarios del Distrito y casi tres veces el recaudo del impuesto predial. También se proyecta la autorización de un





nuevo cobro para financiar la infraestructura de la última área de expansión de la ciudad por un monto de \$240 mil millones".⁴

III.- MARCO LEGAL

El marco jurídico aplicable para que el Concejo entre a tramitar, debatir y eventualmente aprobar este Proyecto de Acuerdo, es el siguiente:

1.- CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA.

"Artículo 317. Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización...."

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

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo".

Al respecto el Honorable. Consejo de Estado en decisión 16212 de 27 de agosto del 2009 señaló:

"... La razón de que sean las leyes, ordenanzas o acuerdos las que fijen directamente el sistema y el método para definir los costos de los servicios prestados, la participación en los beneficios proporcionados y la forma de hacer

⁴MAGDA CRISTINA MONTAÑA MURILLO Consultora tributaria y urbana





su reparto, es la necesidad de que existan directrices técnicas y limitaciones, que garanticen a los contribuyentes certidumbre acerca de la forma en que es calculada y cobrada la tarifa de la tasa o contribución. Para efectos de la contribución de valorización, la jurisprudencia ha definido “los sistemas” como las formas específicas de medición económica, de valoración y ponderación de los distintos factores que convergen en dicha determinación, es decir, las directrices que obligan a la autoridad administrativa encargada de fijar la tarifa. Constituyen a la vez una garantía del contribuyente frente a la administración y los “métodos” como las pautas técnicas encaminadas a la previa definición de los criterios que tienen relevancia en materia de tasas y contribuciones para determinar los costos y beneficios que inciden en una tarifa...”.

COMPETENCIA

2.- DECRETO LEY 1421 DE 1993:

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

...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....”

“ARTÍCULO 13º. Iniciativa. *Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el Alcalde Mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.*

Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior.

Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde”.





Nota: Lo subrayado es fuera del texto

“ARTICULO 157. Valorización. *Corresponde al Concejo establecer la contribución de valorización por beneficio local o general; determinar los sistemas y métodos para definir los costos y beneficios de las obras o fijar el monto de la sumas que se pueden distribuir a título de valorización y como recuperación de tales costos o de parte de los mismos y la forma de hacer su reparto. Su distribución se puede hacer sobre la generalidad de los predios urbanos y suburbanos del Distrito o sobre parte de ellos. La liquidación y recaudo pueden efectuarse antes, durante o después de la ejecución de las obras o del respectivo conjunto de obras.*

La contribución de valorización por beneficio general únicamente se puede decretar para financiar la construcción y recuperación de vías y otras obras públicas. A título de valorización por beneficio general no se puede decretar suma superior al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos corrientes del Distrito recaudados en el año anterior al de inicio de su cobro.

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

DECRETO 1604 DE 1966:

ARTÍCULO 15. *Los Departamentos, el Distrito Especial de Bogotá y los Municipios establecerán los recursos administrativos sobre las contribuciones de valorización, en la vía gubernativa y señalarán el procedimiento para su ejercicio. Por su parte, en cuanto a contribuciones nacionales de valorización, el Gobierno Nacional, al reglamentar este Decreto fijará tales recursos y el procedimiento correspondiente.*

DECRETO 1333 DE 1986

ARTICULO 242 .- *Los Departamentos, el distrito Especial de Bogotá y los municipios establecerán los recursos administrativos sobre las contribuciones de valorización, en la vía gubernativa y señalarán el procedimiento para su ejercicio.*

3.- ACUERDOS DISTRITALES:





ACUERDO 7 DE 29 DE MAYO DE 1987: “Por el cual se adopta el Estatuto de Valorización del Distrito Especial de Bogotá”, modificado por el Acuerdo Distrital 16 de 1990 y Reglamentado por el Decreto Distrital 287 de 1991.

La Valorización se encuentra definida en el artículo 1º del Acuerdo 7 de 1987 :

“Artículo 1º Definición.- La contribución de valorización es un gravamen real sobre las propiedades inmuebles, sujeto a registro destinado a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras de interés público que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de las obras.

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

En el artículo Cuarto (4º) del mismo Acuerdo 7 de 1987, bajo el marco de la Constitución y la Ley, establece que corresponde al Concejo de Bogotá, ordenar la ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de Valorización en la capital, así :

“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.

Parágrafo 1.- El Alcalde Mayor de Bogotá, durante la vigencia de cada plan cuatrienal, podrá ordenar la ejecución y cobro por el sistema de valoración de tramos viales y obras complementarias solicitadas por la comunidad por valor hasta de \$ 30 millones, previo concepto favorable de las Juntas Directivas del Departamento de Planeación Distrital y del Instituto de Desarrollo Urbano. Dicho valor será reajustado cada año según el incremento de los precios al consumidor del DANE. Las obras cuyo valor esté entre \$ 20 millones y \$ 30 millones, requerirán aprobación previa de la Comisión de Presupuesto del Concejo.

Parágrafo 2.- El costo distribuible de estas obras no incluirá valor alguno por la administración a favor del IDU o de otra entidad Distrital.

Parágrafo 3.- Las obras deberán ser aprobadas en forma expresa por el 51% de los propietarios y ocupantes beneficiados”





Respecto a las modificaciones que resultaren necesarias realizar a ese Plan de obras, ya sea desde el aspecto técnico, presupuestal o financiero, compete al Concejo de Bogotá aprobar dichas modificaciones. Así esta consagrado en el Acuerdo 7 de 1987:

“Artículo 5º.- Planificación para la Ejecución de las Obras. Modificado por el artículo 10, Acuerdo Distrital 16 de 1990, así:

El Alcalde Mayor de Bogotá, presentará a más tardar el 1 de agosto del año respectivo al Concejo de Bogotá, el Plan Bienal de Obras, Planes o conjunto de obras ordenadas por el sistema de valorización que a su juicio deban realizarse durante este Período, el cual deberá contener una consideración sobre aspectos ambientales.

Dependiendo de la cobertura del Plan Bienal de Obras, del beneficio asociado y de la magnitud del monto distribuible, el Concejo Distrital podrá aprobar la utilización del Sistema de Valorización por Beneficio General. En ningún caso podrá aplicarse dicho sistema sin contar con la aprobación del Concejo Distrital.

El Concejo expedirá el Plan Bienal de Obras antes del 10 de diciembre del año respectivo. Si el Plan no recibiere consideración y aprobación regirá el Plan presentado por el Alcalde Mayor de Bogotá.

Dicho Plan, podrá ser corregido anualmente durante su vigencia, para ser ajustado técnica, presupuestal y financieramente, para lo cual deberá ser presentado al Concejo de Bogotá a más tardar el primero de septiembre de cada año”.

Nota: Lo subrayado es fuera del texto.

ACUERDO 180 DEL 20 DE OCTUBRE DE 2005 : “Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por beneficio Local para la construcción de un Plan de Obras”

Mediante este Acuerdo, el Concejo de Bogotá, autorizó la financiación de un plan de ciento treinta y siete (137) obras, siguiendo el marco de la Contribución de Valorización por Beneficio Local, como modelo de financiación de los Sistemas que tienen relación con la Conectividad: Movilidad y el Espacio Público, contempladas en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus operaciones estratégicas, en armonía con el Plan de Desarrollo.





Estas 137 obras, están distribuidas en 4 Grupos de Obra y se ejecutaran o desarrollaran en 4 Fases.

Dentro del Acuerdo, en el inciso primero del artículo 5 y su Parágrafo 2, contempla la eventualidad de efectuar modificaciones al Plan de Obras a que hace referencia, esta normativa Distrital, siempre que estas se deriven de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y/o cuando el estudio de factibilidad de cada obra recomiende una modificación, las que deben presentarse al Concejo de Bogotá para su aprobación.

En aplicación a la competencia legal, ya enunciada, el Concejo de Bogotá, ha aprobado la modificación del Acuerdo 180 de 2005, en dos oportunidades, a saber:

ACUERDO 398 DEL 26 DE AGOSTO DE 2009 : “Por medio del cual se modifica el Acuerdo 180 de 2005 y se dictan otras disposiciones”

Por el cual se ordenó, entre otros temas, modificar el plan de obras de la zona de influencia 2 del grupo 1 del sistema de movilidad del Acuerdo 180 de 2005, al excluir 4 obras del Grupo I y trasladar a este una obra del Grupo IV de obras, creándose bajo el código 190.

ACUERDO 445 DEL 25 DE AGOSTO DE 2010 : “Por el cual se modifica parcialmente el anexo 4 del acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras, se modifica parcialmente el acuerdo 398 de 2009 y se dictan otras disposiciones”

Este Acuerdo ordenó, entre otras, que la contribución de valorización correspondiente a las fases II, III Y IV, se asignara en el año 2012, 2014 y 2016 respectivamente.

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”, en el parágrafo del artículo 59, se establece lo siguiente : “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 responda a criterios de capacidad de pago, eficiencia, beneficio y equidad, acorde con el modelo de desarrollo de la ciudad”

IV.- CONSIDERACION Y ANALISIS DE LA INICIATIVA





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Entremos a considerar y a analizar la iniciativa de la Administración Distrital contenida en el Proyecto de Acuerdo No. 261 de 2012, a la luz de la exposición de motivos, así:

- 1.- La primera modificación propuesta, es la contenida en el artículo Primero, que reza :

“ARTÍCULO 1°. Modifícase el monto distribuible establecido en el artículo 2° del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el artículo 2° del Acuerdo 398 de 2009, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 2°. MONTO DISTRIBUIBLE. Fíjese en \$2.285.860.611.804 a pesos de junio de 2005, el monto distribuible de la Valorización Local de que trata el artículo 1° del presente Acuerdo, de los cuales \$2.222.398.010.597, corresponden al costo total de las obras del sistema de movilidad y \$63.462.601.207 al costo parcial de las obras del sistema de espacio público, incluido un porcentaje equivalente al 8.396837%, destinado a sufragar el costo de la administración del recaudo”.

Dentro de la exposición de motivos, la Administración justifica el incremento del monto distribuible de valorización Local, en razón al incremento sufrido en el costo de las obras del grupo 2 y al incremento en cuanto a adquisición de predios, diseños y estudios técnicos del grupo 3. Justificación expresada por la Administración en los siguientes términos:

“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 al grupo 2 y predios, diseños y estudios técnicos del grupo 3 del Acuerdo 180 de 2005, fue estimado por el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, con base en:

1. *Evaluación y análisis del presupuesto de obra de un conjunto de veinticuatro (24) obras del grupo 1 terminadas y once (11) en ejecución.*





2. *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.*
3. *Estudios de prefactibilidad que se adelantan actualmente para el conjunto de veintiún 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.*

Por otro lado, el avance en la prefactibilidad de los proyectos del grupo 3, permitió determinar de forma aún más precisa a la inicialmente contemplada en el Acuerdo, el alcance de la afectación predial por las obras previstas, ajustando la información con la base catastral actualizada al año 2012 por la UACD y por lo tanto determinando con mayor rigor el valor factible a pagar por adquisición y compensación, cuando estas se requieran.”

ANALISIS :

Para determinar si se puede o no presentar el sobrecoste o incremento de un proyecto de infraestructura, como así lo plantea la Administración Distrital al solicitar la modificación en el monto distribuible en razón al sobrecoste sufrido en la construcción de las obras del Grupo 2 y al sobrecoste presentado en la adquisición de predios y en los estudios y diseños del grupo de obras No.3, es conveniente entrar a revisar los siguientes temas :

DEFINICION El Costo o Coste es el gasto económico que representa la fabricación de un producto o la prestación de un servicio. Dicho en otras palabras, el costo es el esfuerzo económico (el pago de salarios, la compra de materiales, la fabricación de un producto, la obtención de fondos para la financiación, la administración de la empresa, etc.) que se debe realizar para lograr un objetivo operativo. Cuando no se alcanza el objetivo deseado, se dice que una empresa tiene pérdidas.

Partiendo de las etapas que debe cumplir un PROYECTO, entremos a analizar específicamente lo que eventualmente puede suceder frente a un MEGA PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA como el que nos ocupa y para ello traigamos a colación la cartilla que El Fondo Europeo de Desarrollo Regional – FEDER -, desarrolló precisamente para estos eventos, persiguiendo con ella, evidenciar las posibles circunstancias





que se pueden presentar dentro de un proyecto de infraestructura, en ocasiones exógeno al proyecto mismo y otras por falta de previsión del mismo dueño del proyecto, que pueden dar lugar el sobre coste o incremento en el proyecto:

“ELEMENTOS DETERMINANTES DE LOS COSTES INICIALES DEL PROYECTO.-
Dos proyectos de infraestructuras nunca costarán lo mismo por muy similares que puedan ser. Aparte de los factores técnicos de base, la gran diversidad de condiciones económicas e institucionales en los diferentes Estados miembros conduce inevitablemente a variaciones. Sin embargo, los costes fundamentales de un proyecto se basan en los costes reales del terreno, de los materiales, de los equipamientos y de la mano de obra de la región donde se implanta el proyecto. Estos costes básicos varían dependiendo de una serie de factores que se enumeran a continuación.

LA ESPECIFICACIÓN DEL PROYECTO *La especificación define las características físicas del proyecto. Para una carretera, por ejemplo, los niveles dados de previsión del tráfico permitirán especificar la longitud requerida, el grosor y la anchura del pavimento, el material usado para el revestimiento, el número de carriles, puentes y puntos de conexión, etc. Para los edificios, las funciones a las que se destinan y el índice de ocupación esperado permitirán especificar la superficie total del suelo y el tamaño de la chapa de piso, altura, aspecto externo e interno, carga sobre el piso, calefacción, iluminación, etc. Generalmente, cuanto más detalladas sean las especificaciones y más importante el proyecto, más costoso será.*

EMPLAZAMIENTO

El emplazamiento afecta a los costes del proyecto mediante factores institucionales y a través de la realidad geográfica.

Los factores institucionales pueden influir en la estimación del coste inicial de muchas maneras. Los procedimientos de consentimiento, concretamente, pueden ser más arduos en ciertos países, lo que afectará al tiempo necesario para que un proyecto sea ejecutado con éxito. Un ejemplo de ello son las subvenciones concedidas en apoyo de las largas actuaciones de consultas públicas. Allí donde los grandes proyectos son susceptibles de encontrar fuerte oposición por razones del medio ambiente podría incurrirse en costes mayores al tener que tomarse medidas compensatorias desde el punto de vista ecológico.

Desde un punto de vista geográfico, el coste de la construcción y de los materiales, de la compra de terrenos, así como las normas de concepción, varían bastante de un país a otro de la UE debido a factores como la distancia de los proveedores, las condiciones climáticas y atmosféricas y las condiciones generales del mercado. Incluso dentro de un mismo país, pueden existir variaciones según que el proyecto haya sido realizado en una zona central o periférica, rural o urbana. Generalmente, cuanto más alejado se encuentre el proyecto, más gravoso será debido a los costes de transporte de los materiales de construcción y del equipamiento al lugar. El precio de los terrenos en zona urbana es, por regla general, mucho más elevado.

TIPO DE ADJUDICACIÓN/CONTRATO





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Como ha quedado dicho en la sección primera, el tipo de adjudicación y de contrato empleado por el promotor puede alterar la estimación de los costes del proyecto. La reducción de los costes se puede efectuar mediante contratos por un monto global, aunque estos sean generalmente poco importantes si se comparan con los costes totales del proyecto. Los contratos DBFO (concepción, construcción, financiación y funcionamiento), que persiguen transferir la mayor parte de los riesgos por sobrecoste desde el promotor al contratista pueden, en ciertas circunstancias, servir a estas reducciones.

CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

El lugar puede verse afectado por las condiciones del suelo, de drenaje o las restricciones de acceso, que pueden influir en la estimación inicial de los costes. La cantidad de actividades necesarias para la excavación, pilotaje y cimentación se ven particularmente afectadas por un mal subsuelo. Cuando exista una inseguridad en cuanto a las condiciones del subsuelo, no es posible realizar un estudio preciso de los costes del proyecto sin antes efectuar un análisis del suelo. Esto puede requerir perforaciones para la extracción de muestras a diferentes niveles.

NUEVOS EDIFICIOS U OBRAS DE MEJORA. *Generalmente la construcción de nuevas obras infraestructuras cuesta más caro que las mejoras o la remodelación de las ya existentes debido, sobre todo, a que no hay que incluir toda una serie de costes como la compra de terrenos, trabajos de cimentación, suministro de servicios, etc. 10*

OBLIGACIÓN TRIBUTARIA

Las organizaciones están sujetas a impuestos cuando efectúan sus compras. Ciertas organizaciones y tipos de proyectos no lo están o bien pueden solicitar su devolución. Los proyectos gubernamentales locales y las infraestructuras de servicios públicos son ejemplos de ello. Otras compañías públicas o semipúblicas, ciertas organizaciones de voluntariado y empresas del sector pueden estar sujetas a obligaciones tributarias de este tipo, que pueden tener un efecto significativo en los costes brutos de la construcción.

CALENDARIO

En general, cuanto más se extiende un proyecto en el tiempo más elevados serán los costes. Los plazos de ejecución de un proyecto dependen de las especificaciones del mismo. Normalmente, cuanto más importante es el proyecto más se tardará en su ejecución. Pero esto no es una regla imperativa en todos los casos, así, si se utilizan recursos suplementarios sustanciales, la ejecución puede En algunos casos, los trabajos pueden requerir más tiempo de lo previsto si su secuenciación depende de otros proyectos a los que está ligado o de programas de financiación pública. Un proyecto que implica fases discontinuas es, generalmente, más caro que un proyecto desarrollado sin interrupción, debido a los costes adicionales derivados de la removilización del material y del contratista.

INFLACIÓN

Cuanto más largo es el periodo de construcción previsto tanto más habrá que considerar el aumento de los precios debido a la inflación. Esto es especialmente importante cuando se trata de programas de inversión de las autoridades públicas. Los costes previstos inicialmente deben tener en cuenta el valor que será pagado efectivamente en el momento de la puesta en marcha del proyecto. Los niveles de





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

inflación varían mucho de un Estado miembro a otro, pudiendo ir del 1-2% hasta el 10% anual. En algunos de los países que accederán a la UE en el futuro, los niveles elevados de inflación son aún más probables...

Precios del terreno

El promotor no siempre es el propietario del terreno sobre el que se edifica el proyecto. Cuando esto es así, las autoridades locales pueden generalmente proceder a expropiaciones de acuerdo con las reglamentaciones legales. Generalmente, la ley exige que el terreno (y los bienes inmobiliarios que en él se encuentran) sea tasado y que se pague una compensación al propietario en función de tal tasación. Aunque el derecho de adquisición y ordenamiento efectivo del terreno pueda ser acordado con relativa celeridad, el monto de la compensación que debe pagarse en realidad no queda acordado, a veces, hasta la finalización del proyecto, especialmente cuando el propietario del terreno recurre contra la tasación inicial. El propietario dispone del derecho al recurso y corresponde a los tribunales fijar un precio equitativo para el terreno. En muchos casos, éste puede sobrepasar con mucho la previsión inicial del promotor. Lógicamente, los casos de indemnización prolongada retrasarán el proyecto." (anotar pie de página)⁵

Si observamos lo antes planteado en la Cartilla de la FEDER, son circunstancias que en ningún país del mundo, son ajenas frente a cualquier proyecto de infraestructura, por lo que, el incremento manifestado por parte de la Administración Distrital, dentro del Proyecto de Acuerdo No. 261 /12, que nos ocupa, en el costo de la construcción de la obras Grupo 2 , y en la compra de predios, estudios y diseños del grupo 3 de obras, puede ser procedente, siempre y cuando justifiquen las causas que han dado lugar en el incremento de costo de cada una las obras que lo ha sufrido y se relacionen de manera enunciativa y taxativa cada una de ellas en anexo adjunto que forme parte del Proyecto de Acuerdo, es decir se demuestre con estudios técnicos las causas que han dado lugar a ese sobrecoste.

Atendiendo lo antes requerido, el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, suministró la siguiente información detallada, en Trece (13) Folios, en los que se puede evidenciar los factores técnicos, que han dado lugar a que el costo de las obras del grupo 2, identificadas con los Códigos : 106, 107,110,116,125,126,127,128,136, 143, 147, 148, 169, 105, 109, 115, 304, 307, 308, 320, 321, 322, 323, 332, 333, 407, 409, 413, 416, 417, 418, 419, 420 y 421, hubiesen sufrido un incremento. **Información que debe ser parte integral del PROYECTO DE ACUERDO, y que corresponderán al ANEXO No. 1, del mismo.**

⁵ Cartilla del Fondo Europeo de Desarrollo Regional - FEDER





Igual requerimiento se elevó al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, respecto a la entrega de una información clara, precisa, sobre los factores técnicos que dieron lugar a que los costos de adquisición de predios, estudios y diseños del GRUPO DE OBRAS No.3, se hubiesen incrementado.

Modificación que fue sustentada por la Administración Distrital al manifestar, en la exposición de motivos, así:

“Por otro lado, el avance en la prefactibilidad de los proyectos del grupo 3, permitió determinar de forma aún más precisa a la inicialmente contemplada en el Acuerdo, el alcance de la afectación predial por las obras previstas, ajustando la información con la base catastral actualizada al año 2012 por la UACD y por lo tanto determinando con mayor rigor el valor factible a pagar por adquisición y compensación, cuando estas se requieran.”

En respuesta suministrada por el IDU, bajo el radicado DTAV 20125650677611, amplió el anterior concepto, en los siguientes términos:

“En la tabla adjunta se detalla cada uno de los proyectos del Grupo 3 en su Fase II, componentes de estudios, diseños y de predios, con el detalle de presupuesto aprobado, presupuesto solicitado y su incremento...”

La tabla enunciada, en dos (2) Folios, forma parte del Anexo No. 1, que hará parte integral del Proyecto de Acuerdo, materia de esta ponencia.

En lo relacionado con el incremento de valor correspondiente a los Estudios y diseños, se tiene lo siguiente:

EL IDU ha determinado en el alcance de los diseños y estudios técnicos para los proyectos de movilidad y espacio público, incluir actividades específicas y especializadas relacionadas con el componente social, predial y ambiental que garanticen la calidad de los procesos y diseños a ejecutar.

En tal sentido, actualmente los presupuestos de los diseños y estudios técnicos, incluyen actividades específicas, como:





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- *Implementación de un plan de calidad en los contratos de diseños del IDU*
- *Implementación de un plan de manejo social de impactos para la etapa de construcción a partir del diagnóstico socioeconómico y cultural del proyecto*
- *Implementación del programa de Salud Ocupacional*
- *Elaboración de estudios ambientales y lineamientos de Seguridad y Salud Ocupacional para la etapa de ejecución de obra*
- *Elaboración de estudios de tránsito, diseños de semaforización, señalización y los planes de manejo de tráfico, de acuerdo con la normatividad vigente*
- *Estructuración de Planes de Manejo Ambiental y Medidas de Manejo Ambiental y obligaciones SISO.*

De acuerdo a los conceptos de los expertos, en el manejo Actual de proyecto de infraestructura, no se pueden desconocer aspectos fundamentales y específicos que tocan los temas sociales, ambientales y prediales. Componentes que responden adecuadamente a un proyecto y a lo que exige la comunidad en las obras de la ciudad.

Jean Pierre Serani Toro Vicepresidente Originación de Negocios; Carlos Andrés Amaya Gómez Gerente de Análisis y Prospección Cristina Begué Hoyos Analista de Proyectos Lucía Montalvo Castro Analista de Proyectos, autores de la Editorial de la Revista "PULSO FINANCIERO – Análisis y Prospección de Negocios" de julio de 2012, anotaron al respecto:

"RIESGOS INHERENTES A LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA:

En esta sección se describirán otros factores, diferentes a los macroeconómicos, que afectan el costo de financiación, haciendo especial referencia al sector de infraestructura vial. En particular, se analizan los riesgos inherentes a los proyectos según el estado de los mismos y el sector en el que se realizan.

Dado que el riesgo de dichos proyectos se ve influenciado por el marco institucional en que éstos se desarrollan, también se presenta un breve recuento del marco colombiano y la situación actual del sector en el país.

Riesgos según el estado de desarrollo del proyecto

Los riesgos se pueden clasificar entre las dos etapas del desarrollo de un proyecto de infraestructura:

Etapas pre-operativa

• *Políticos y de regulación: estabilidad jurídica y marco normativo. También influyen aspectos como la violencia política, el terrorismo, la imposición de tributos, la regulación de inversión extranjera, entre otros.*

• *Diseños: bocetos previos a la construcción y ejecución de las obras. Ejecución de diseños desde nivel estado conceptual hasta estado de detalle.*

• *Gestión de predios: adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de la obra y el manejo de las posibles eventualidades.*





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- *Respuesta de la comunidad: aceptación o rechazo hacia las obras a realizar.*
- *Construcción: riesgo de la no terminación de las obras, suspensión o retrasos, sobrecostos.*
- *Gestión medioambiental: impacto ambiental y social de la construcción del proyecto*"

Así las cosas, el proyecto de infraestructura que está impulsando la Administración Distrital, debe responder a todos los componentes que el mundo esta exigiendo para esta clase de proyectos, de tal manera que la ejecución del mismo, dé como resultados obras que se encuentren dentro de los lineamientos de Gestión medio-ambiental, de Salud Ocupacional. Así mismo que en su etapa pre-operativa, pueda prever el verdadero costo de adquisición predial y no sea éste un obstáculo para el avance del proyecto y establecer con exactitud los predios requeridos para obtener la mejor solución de movilidad.

Continúa el IDU, exponiendo sus razones para el incremento del monto distribuible en la Fase II :

"...Por otro lado, con el fin de establecer rangos para aplicación del factor multiplicador en los contratos de diseños para el personal, como para los costos indirectos se tuvieron en cuenta los montos de los contratos y el plazo de ejecución previsto, aceptando reconocer un factor multiplicador para los costos directos de cada contrato, como compensación por las retenciones aplicadas sobre cada uno de estos tipos de gasto en que incurre el Consultor.

En lo relacionado con el incremento en el valor predial, una vez analizados los proyectos en su etapa de prefactibilidad se encuentra que se requiere soluciones integrales que implican franjas de terreno superiores a las inicialmente evaluadas casos tales como: Implementación de conectantes, en algunos casos glorietas y en otros casos, mayor ancho de sección, ya que el ancho del perfil actual no es suficiente para contener las calzadas y el espacio público, lo anterior, soportado en acercamientos a partir de la macro modelación en procesos con la SDP y la SDM proporcionando así soluciones de movilidad adecuadas.

De otra parte, algunos corredores se han consolidado como corredores con uso predominante comercial, lo cual ocasionó el aumento de edificaciones con área para dicho uso, representado principalmente en bodegas y centros comerciales, locales con el consecuente aumento de valor del suelo de los mismos"





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Si bien cierto que los factores enunciados por la Administración, como argumentos para el incremento en el monto distribuible, puede darse en cualquier proyecto de infraestructura, como lo hemos analizado anteriormente, también lo es que, el IDU, debe contar con todos los estudios técnicos y presupuestales, que justifique UNO A UNO EL COSTO DE CADA ITEM que dio lugar a ello y que, los anexos que harán parte integral del Proyecto de Acuerdo, tengan su respectivo soporte de estudios técnicos y presupuestales, de tal manera que cualquier ciudadano o ente de control, puedan acceder a la información detallada que se requiere.

Así las cosas, el monto distribuible de contribución de valorización por Beneficio Local y de conformidad con la información suministrada por el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU -, de acuerdo al PROYECTO DE ACUERDO 261 de 2012, sufre un incremento en el sistema de Movilidad del orden de \$ 248.905.655-229, ya que, el monto distribuible en el sistema de espacio público no se modifica:

ACUERDO 398 DE 2009			PROYECTO DE ACUERDO 261 DE 2012		
SISTEMAS DEL PLAN DE OBRAS			SISTEMAS DEL PLAN DE OBRAS		
SISTEMA DE MOVILIDAD	COSTO DE OBRA	1.808.342.295.916	SISTEMA DE MOVILIDAD	COSTO DE OBRA	2.036.419.522.198
	COSTO ADMINISTRACION RECAUDO	165.149.058.452		COSTO ADMINISTRACION RECAUDO	185.978.488.399
	SUBTOTAL	1.973.491.354.368		SUBTOTAL	2.222.398.010.597
SISTEMA ESPACIO PÚBLICO (LO INTEGRA EL PLAN DE PARQUES)	COSTO DE OBRA	58.133.750.028	SISTEMA ESPACIO PÚBLICO (LO INTEGRA EL PLAN DE PARQUES)	COSTO DE OBRA	58.133.750.028
	COSTO ADMINISTRACION RECAUDO	5.328.851.179		COSTO ADMINISTRACION RECAUDO	5.328.851.179
	SUBTOTAL	63.462.601.207		SUBTOTAL	63.462.601.207
GRAN TOTAL		2.036.953.955.575	GRAN TOTAL		2.285.860.611.804
DIFERENCIA			\$ 248.906.656.229		

OBSERVACION: Los valores manejados por la Administración Distrital, en el Proyecto de acuerdo es a pesos del año 2005.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Partiendo del anterior supuesto, considero que es viable la modificación planteada por la Administración Distrital en el artículo 1 del Proyecto de Acuerdo 261, con las modificaciones antes enunciadas.

- 2.- La segunda modificación al Acuerdo 180 de 2005, planteada por la Administración Distrital, es la siguiente:

“ARTÍCULO 2°. Modifícase el plazo máximo fijado en el párrafo 2° del artículo 6° del Acuerdo 180 de 2005, ampliándose el mismo, en dos (2) años contados a partir del momento en que se expida el acto administrativo que ordena asignar el valor del monto distribuible correspondiente a la construcción de la obra identificada con el código de obra No. 120, Subsistema intersección vial, Obra Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13), contenida en la Zona de Influencia 3 del grupo 2.”

ANÁLISIS:

Para entrar a analizar esta modificación, es necesario aclarar lo siguiente:

- 2.1.- La obra que es objeto de solicitud de aplazamiento en su construcción, en el artículo antes transcrito, es la identificada con el código No. 120, que hace parte del Grupo 2 de Obras y de la zona de influencia 3 y su construcción se realiza en la Fase II, y se describe en el Anexo No. 2 del Acuerdo 180 de 2005, así:

ZONA DE INFLUENCIA 3 GRUPO 2 DE OBRAS

Código de obra	Subsistema	OBRA
120	Intersección Vial	Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13)

- 2.2.- Que de conformidad a lo contemplado en el Acuerdo 180 de 2005, modificado por el Acuerdo 398 de 2009 y Acuerdo 445 de 2010, la construcción del Grupo 2 de Obras, debe ejecutarse en la Fase II,





esto quiere decir que la construcción de esta obra debe realizarse entre los años 2013 y 2014.

Conclusión a la que se llega, en aplicación de lo establecido en el Acuerdo 445 de 2010, artículo 4º :

“Artículo 4º.

La contribución de valorización correspondiente a las Fases II, III y IV del Acuerdo 180 de 2005 se asignará en los años 2012, 2014 y 2016 respectivamente. Las demás disposiciones contenidas en el Artículo 7º del Acuerdo 398 de 2009 continuarán vigentes”.

La anterior disposición en armonía con lo establecido en el Parágrafo 2º del artículo 7º del Acuerdo 398 de 2009, nos indica el periodo de ejecución de las obras de cada grupo:

Artículo 7º ASIGNACION DEL MONTO DISTRIBUIBLE:

.....

PARÁGRAFO 2o. El plazo máximo para iniciar la etapa de construcción de las obras de cada grupo, 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 correspondiente a la construcción de las obras del respectivo grupo, so pena de devolver los valores recaudados bajo el esquema financiero que se establezca mediante acto administrativo expedido por la Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano o la Dirección del Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, cuando los dineros recaudados hayan sido puestos a disposición de éste último, consultando las mismas condiciones del mercado financiero en las que fueron manejados estos recursos. En ningún caso podrá ser inferior al valor efectivamente recaudado”.

De las anteriores disposiciones se colige que el Grupo 2 de Obras, que hacen parte de la Fase II y a la que se le asignará el Monto distribuible de valorización en el año 2012, su PERIODO DE CONSTRUCCION DEBE EJECUTARSE ENTRE LOS AÑOS 2013 Y 2014.





- 2.3.-** En este orden de ideas, si lo que pretende la Administración es solicitar que se amplíe en dos años (2015 y 2016) , el plazo de la construcción de la Obra identificada con el Código 120, antes descrita, que pertenece al Grupo 2 de obras y cuya construcción corresponde a la Fase II , la que, de acuerdo a lo expuesto en el numeral anterior, debe darse entre los años 2013 y 2014 ; debe modificarse la redacción del Artículo 2º del Proyecto de Acuerdo, para una mayor claridad.
- 2.4.-** Ahora entremos a analizar detenidamente las razones técnicas que expone la Administración Distrital, para solicitar la ampliación del plazo de la construcción de la Obra con código 120, antes descrita:
Mediante comunicaciones 2012565067611 y 20125650681981, el IDU amplió los argumentos que dieron origen a la ampliación en plazo de la construcción de la obra identificada con el código 120, al manifestar, entre otras razones, las siguientes:
- Informa el IDU que mediante los contratos IDU-032 DE 2006, se adelantaron los estudios de esta obra y mediante el contrato de IDU – 049-2006, se contrató su interventoría.
 - Que mediante los anteriores contratos se adelantaron los estudios de factibilidad, en los cuales se consideraron aspectos y de manera amplia, los estudios y diseños de las mejoras geométricas, tanto de las conectantes elevadas, como de las conectantes a nivel y espacio público, la ampliación de las conectantes a desnivel y la revisión y complementación de redes de servicios públicos.
 - El resultado de lo anterior, fue en UNA SOLUCION (EN LA ETAPA DE FACTIBILIDAD) DE GRAN COMPLEJIDAD, así como de un amplio alcance cuyo presupuesto supera ampliamente el contemplado en el Acuerdo 180 de 2005 :





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Intersección de Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida
Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón
(AC 13) Localidad: Puente Aranda

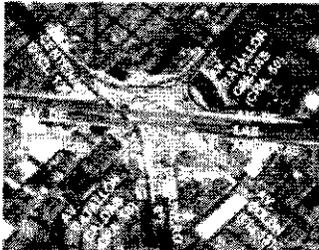


\$25.734.028.812

Valor del Acuerdo en Pesos 2005

\$ 177.798.681.953

Valor Actual en Pesos 2005



VALORES DE OBRA E INTERVENTORIA DE
OBRA CON CARGO A LA CONTRIBUCIÓN
DE VALORIZACIÓN

PROYECTO 120 – Solución Alta Complejidad

**BOGOTÁ
HUMANANA**

MOVILIDAD Instituto de Desarrollo Urbano

- Por último, manifiesta el IDU :
“Teniendo en cuenta la complejidad de la solución mencionada y considerando la necesidad de estudiar la alternativa de solución de acorde con los presupuestos y alcance del Acuerdo 180 de 2005, adelantar los diseños de esta y efectuar los procesos licitatorios del caso, se requiere del plazo adicional solicitado”
- Resalta la Administración que este proyecto lo recibió en estas circunstancias, ya que, durante los últimos 4 años no se gestionó nada respecto a este tema, al expresar :

“Es necesario mencionar que los resultados de factibilidad se obtuvieron en el año 2008, sin avanzar a etapas ulteriores.

Esta administración recibió el proyecto en éstas circunstancias y se dio inicio a un nuevo análisis de factibilidad dado que en los últimos cuatro (4) años no se decidió acerca del tema.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Considerando la necesidad de estudiar la alternativa de solución que sea acorde con los presupuestos y alcances del Acuerdo 180 de 2005, adelantar los diseños de detalle y efectuar los procesos licitatorios del caso, se requiere del plazo solicitado” Nota :Lo subrayado es fuera del texto

- Finaliza el IDU, expresando que al tomar la determinación de no avanzar con el proyecto resultado del estudio de factibilidad, dado que desborda lo autorizado en el Acuerdo 180 de 2005, esta Administración, optó por analizar y determinar de manera conjunta con la SDM y SDP, la mejor solución que además de responder al Acuerdo 180/2005, se estuviese atendiendo lo establecido en el Plan de Desarrollo :

“Artículo 28. Programa de Movilidad Humana....

2. Ampliación e integración de Troncales. *Con el fin de aumentar la conectividad y cobertura dentro del sistema de transporte masivo y de disminuir los tiempos de viaje, se tiene previsto ampliar e integrar la infraestructura de las troncales actuales con las nuevas, es decir, la construcción de la Troncal de la Avenida Boyacá, desde Yomasa hasta Avenida San José (Calle 170) con Autopista Norte y desarrollar los estudios y diseños para la construcción de la Troncal de la Avenida Carrera 68, desde el Portal Tunal hasta la Autopista Norte y la Avenida España entre la Autopista Norte y la Carrera Séptima. Adicionalmente, se construirán nuevas conexiones sobre la red troncal existente: Avenida Américas entre Puente Aranda y NQS, Avenida Villavicencio entre Portal Tunal y NQS, Extensión Troncal Calle 80 entre el Portal y el límite del Distrito, adecuación del tramo entre Molinos y el Portal de Usme, extensión de la Troncal Caracas entre Portal de Usme y Yomasa, Ampliación de los Portales y Patios del Norte y Tunal y ampliación de estaciones Fase 1 y 2. Como proyecto prioritario se invertirá en la adecuación de la infraestructura de las troncales Caracas y Autopista Norte, las cuales presentan un alto deterioro que va en detrimento de la calidad del servicio a los usuarios”.Nota : Lo subrayado es fuera del texto.*

- Bajo el anterior contexto, la Administración, funda la solicitud de ampliación de plazo para iniciar construcción de la obra identificada con el código 120, con los siguientes apartes de la Exposición de Motivos :

“En la Fase I se cobraron los componentes de estudios y diseños y adquisición de predios para la construcción de esta obra. No obstante, los resultados de los estudios de factibilidad realizados a través del contrato de Consultoría 032-2006,

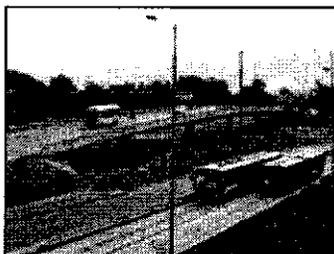




diagnosticaron que se requiere alrededor de \$ 270.000 millones, para actualizar las estructuras y dar solución integral de la intersección. El IDU teniendo en cuenta la capacidad de pago de la zona de influencia y que el Plan de Desarrollo contempla la construcción de la conexión de la troncal de la Avenida las Américas con la troncal la NQS, detectó la necesidad de adelantar acciones en la intersección de Puente Aranda, que permitan complementar las inversiones públicas previstas en el Plan de Desarrollo y dar inicio a la primera etapa de una solución integral de dicha intersección acorde con la capacidad de pago de las contribuyentes y la disponibilidad de recursos de inversión de la ciudad. Por lo anterior se establece un presupuesto de \$69.700.234.049 a pesos de junio 2005, incluido el porcentaje destinado a la administración del recaudo, con el cual es posible ejecutar la obra prevista con algunas modificaciones y acciones complementarias. Por lo anterior, el propósito de este artículo es modificar el plazo de iniciación de la construcción de esta obra"

- De esta manera la Administración Distrital presenta, como proyecto de esta obra (Código 120), el siguiente :

Intersección de Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13) Localidad: Puente Aranda



\$25.734.028.812

Valor del Acuerdo en Pesos 2005

\$ 46.587.456.726

Valor Actual en Pesos 2005



VALORES DE OBRA E INTERVENTORIA DE OBRA CON CARGO A LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN

PROYECTO 120 – Solución Acuerdo 180/2005

**BOGOTÁ
HUGANA**

PLAN DE DESARROLLO DE BOGOTÁ 2001-2004. INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. BOGOTÁ. COLOMBIA. 2001. 100 PÁGINAS. ISBN 958-04-1000-0

MOVILIDAD- Instituto de Desarrollo Urbano





Es preciso antes expresar mi inconformidad ante la dilación en la que han incurrido las Administraciones Distritales, pues, de acuerdo a lo informado por el IDU, han transcurrido cuatro (4) años, sin toma de decisiones frente a esta obra, tan vital para la movilidad de la ciudad, considero necesario aprobar el plazo solicitado, siempre y cuando, haga parte de es proyecto de Acuerdo, un Anexo, en el que se detalle los costos que se han incurrido en esta obra, en su fase I y lo que se pretende ejecutar en su Fase II (construcción).

Igualmente, es importante que, una vez contratada su construcción y en aplicación a lo establecido en el artículo 13 del Acuerdo 180 de 2005, el IDU, rinda informe al Concejo sobre avances de obra, con su interventoría y recaudo de la contribución de valorización.

- 3.- La tercera modificación que la Administración contempla en el Proyecto de Acuerdo 261 de 2012, reza a la letra:

“ARTÍCULO 3°. Modificase el Anexo 3 contenido en el artículo 8 del Acuerdo 180 de 2005, en lo que corresponde a la delimitación de la zona de influencia de los parques, conforme el anexo que hace parte integrante del presente Acuerdo. “

ANALISIS :

Fundamenta la Administración la presente modificación, en el estudio y revisión que sobre la materia hiciere el INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACION Y DEPORTE – IDRD -, , en los siguientes términos:

“Una vez revisado el conjunto de obras del Grupo 2 del Sistema de Espacio Público del Acuerdo 180 de 2005, según el estudio realizado por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte sobre zonas de influencia, se identificó la necesidad de modificar las Zonas de Influencia de los parques contenidas en el Anexo 3 de dicho Acuerdo”.

Recordemos en primer lugar, lo que establece el Acuerdo 07 de 1987, sobre zonas de influencia y los criterios que deben tenerse en cuenta para determinar si un sector puede clasificarse como zona de influencia, para efectos del cobro de valorización por beneficio general y/o local :

“Artículo 10°.- Definición. Zona de influencia es la extensión superficial hasta cuyos límites se extiende el beneficio causado por la ejecución de una obra, plan o conjunto de obras.





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Artículo 11°.- Criterios para fijar la zona de influencia. La zona de influencia se fijará evaluando los beneficios generales, locales y mixtos, teniendo en cuenta:

- a. El tipo de obra o conjunto de obras por ejecutar.
- b. La ubicación de la obra, plan o conjunto de obras dentro del plano oficial de zonificación del Distrito Especial.
- c. El tipo de beneficios generados por la obra.
- d. Las condiciones socioeconómicas generales de los propietarios.
- e. Las características generales de los predios y uso de los terrenos.

El INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACION Y DEPORTE – IDRD -, en el informe rendido al Concejo de Bogotá, amplió la exposición de motivos de la modificación de la zona de influencia, en los siguientes términos:

“Posteriormente a la publicación del Acuerdo 180 de 2005, el IDRD mediante convenio con la Universidad Nacional de Colombia contrató la realización del Plan de equipamientos recreativos y deportivos para la ciudad de Bogotá.

Los documentos técnicos de soporte del precitado documento, incluyeron un nuevo cálculo para determinar el área de influencia para las distintas escalas de parque”.

Según información del IDRD, con fundamento en los documentos técnicos que entregó la Universidad Nacional al IDRD en ejecución del Convenio a que hace referencia, fue la modificación que se plantea por parte de la Administración en cuanto al radio de influencia, que varió entre lo determinado inicialmente, en la exposición de motivos del Acuerdo 180 de 2005 :

“La exposición de motivos del Acuerdo 180 de 2005 definió en el numeral 4.5.2:

- ❖ **Parques Vecinales:** Radio de Acción directa 500 m aproximadamente.
- ❖ **Parques Zonales:** Radio de Acción directa 1000 m aproximadamente.
- ❖ **Parques Metropolitanos:** Radio de Acción directa 2000 m aproximadamente.

Con base en estos parámetros el IDU calculó el monto distribuible para la contribución por valorización de los habitantes de la ciudad que se beneficiaban de la construcción de los parques”

Criterio que se modificó sustancialmente, con los estudios técnicos mencionados y que se basaron de acuerdo a lo expresado por el IDRD, de la siguiente forma:





“Parques zonales: los usuarios se desplazan principalmente en bicicleta o patines, lo cual ya expresa una tendencia de vocación activa de esta escala de parque, se demoran hasta 20 minutos en desplazarse y consideran que la distancia recorrida es adecuada. A partir de esta tendencia se asumió un radio de influencia de máximo 20 minutos en una velocidad baja de patines o bicicleta, de 7km/hora, es decir, 2332 metros de distancia del lugar de residencia al parque.

Parques metropolitanos: Una primera a través de transporte público o privado, en donde se demoran más de 20 minutos en el recorrido y consideran que el parque está lejos del lugar de residencia; para efectos de este análisis, esta tendencia no se tradujo en un área de influencia específica, pues se podría considerar de cubrimiento metropolitano o regional, dependiendo más de la localización estratégica del parque con respecto a la estructura vial y de transporte de la ciudad.

Y la otra tendencia de desplazamiento identificada hacia los parques metropolitanos fue la expresada para los parques zonales, en donde, como lo expresa el gráfico factorial, el metropolitano está ubicado tan cerca de la tendencia de movilidad que los usuarios consideran lejos como de los que consideran a una distancia adecuada. En ese sentido, este análisis asume que el radio de influencia de un parque metropolitano es similar a la de un parque zonal, es decir, 2332 metros de distancia...”.

Con base en lo anterior, la Administración en el Proyecto de Acuerdo, incluye la modificación de la delimitación de la zona de influencia de los parques, pues de acuerdo a lo expresado en la presentación del IDR, con la referida modificación, se logra que el cobro de la contribución de valorización sea con equidad, al contribuir en su pago todas las personas que realmente son beneficiadas con las obras, así:

SÍNTESIS DEL CALCULO PARA ESTABLECER EL ÁREA DE INFLUENCIA DE LOS PARQUES					
TIPO DE PARQUE	tiempo máximo adecuado en min	Tendencia de desplazamiento	velocidad km/hora	velocidad m/min	distancia máxima en m
zonal	20	patín - bici	7	116,6	2332
metropolitano	20	patín - bici	7	116,6	2332

Radio de influencia para parques zonales: 2.332 m.

Radio de influencia para parques metropolitanos: 2.332 m

Fuente IDR





PROCEDIMIENTO PARA ESTABLECER LA DEMARCACION DE ZONAS DE INFLUENCIA :

La misma normativa contempla (Acuerdo 7 de 1987, artículos 13,14 y 15 y siguientes), el trámite que se debe agotar para poder fijar la demarcación de las zonas de influencia:

“Artículo 12º.- Aprobación. *El Instituto de Desarrollo Urbano, previo concepto de su Junta Directiva y de la Junta de Planeación Distrital, someterá a la aprobación de la Junta Asesora y de Contratos la demarcación de las zonas de influencia de las obras cuya construcción haya sido ordenada por el sistema de valorización.*

Parágrafo.- *En el evento de ser realizada la obra por una entidad diferente, se requerirá previamente el concepto de la Junta Directiva del IDU.*

Artículo 13º.- Modificación de la zona de influencia. *La zona de influencia podrá modificarse dentro del proceso de distribución o una vez terminada la obra, plan o conjunto de obras, ampliándola o disminuyéndola. En ambos casos se variará la distribución para contener en ella los no incluidos o para liquidarla nuevamente sobre los no excluidos. En este caso se seguirán los trámites de aprobación establecidos en el artículo anterior.*

Artículo 14º.- Zona de influencia provisional. *El IDU teniendo en cuenta los criterios enunciados en el artículo 11 del presente Acuerdo, determinará una zona de influencia provisional que tendrá por objeto convocar a elección de representantes de los propietarios, con quienes se iniciará el proceso de fijación de la zona de influencia”.*

El Título III del Acuerdo 7 de 1987, contempla todo el procedimiento que debe agotar el IDU para con los propietarios de los inmuebles, comprendidos en la zona de influencia, quienes deberán ser citados, conforme lo establece el artículo 15 del citado Acuerdo :

“Artículo 15º.- Participación de los Beneficiados. *Los propietarios y poseedores de los inmuebles comprendidos en la zona de influencia provisional de una obra, plan o conjunto de obras, por los cuales ha de exigirse la contribución de valorización, serán citados por el Instituto de Desarrollo Urbano para que elijan sus representantes, quienes participarán en el proceso de determinación de la zona de influencia, en la elaboración de los presupuestos o cuadro de valores, en la determinación del costo de la obra, la distribución de la contribución, en la vigilancia de la inversión de los fondos destinados a la misma, y en la liquidación, terminación y entrega de la obra, de conformidad con lo establecido en el presente Estatuto”.*

Con base en lo anterior, para que la legalidad de la modificación de las zonas de influencia, quede clara y sin duda alguna, considero que se hace necesario incluir dentro del artículo 3º del Proyecto de Acuerdo que nos ocupa, la referencia de haberse agotado el trámite legal de su aprobación de conformidad con lo consagrado en el Título II capítulo





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

primero de la Zona de Influencia, del Acuerdo 07 de 1987, máxime que de acuerdo a la información rendida por el IDU, en comunicado con el radicado 20125650681981, al respecto manifiesta :

“Con el proyecto modificador se aumentan las zonas de influencia de los parques para la Fase II, aumentándose el número de predios en aproximadamente en 144.000”

- 4.- La cuarta modificación que presenta la Administración dentro del Proyecto de Acuerdo No. 261 es la siguiente:

“ARTÍCULO 11.- 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 salvo las sociedades de economía mixta y las empresas industriales y comerciales del Estado; y los entes de control.
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, o 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.

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 residencial que perteneciendo a los estratos 1, 2 y 3, les corresponda una asignación menor o igual a \$45.000, pesos de junio de 2005, los cuales serán indexados por el Índice de Precios al Consumidor IPC, en cada fase al momento de la asignación. Los recursos dejados de recaudar por este concepto, serán incluidos dentro del presupuesto del Instituto de Desarrollo Urbano, en la vigencia correspondiente a cada fase, en el rubro de transferencias ordinarias.
11. Los predios que total o parcialmente vayan a ser adquiridos por las entidades distritales ejecutoras de obras públicas para desarrollar proyectos urbanísticos de interés público, con fundamento en los actos de declaratoria de utilidad pública o expropiación, expedidos con anterioridad a la asignación de la contribución, serán excluidos en la proporción correspondiente. “

ANÁLISIS

La exposición de motivos que la Administración presenta respecto a la modificación antes transcrita, es suficiente y razonable.

- 5.- La quinta modificación es la contenida en el siguiente artículo del Proyecto de Acuerdo 261 de 2012 :

“ARTÍCULO 5°. Modifícase el inciso segundo y tercero del artículo 4° del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el artículo 4° del Acuerdo 398 de 2009, el cual quedará a sí:

El grupo 2 se construirá a partir del año 2013 y tendrá un costo total en pesos de junio de 2005 de \$563.384.473.891, de los cuales





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

\$522.292.230.261 corresponden a las obras a construir del Sistema de Movilidad, y \$ 41.092.243.630 del Sistema de Espacio Público. El grupo 3 se construirá a partir del año 2015 y tendrá un costo total en pesos de junio de 2005 de \$ 673.139.804.894. "

ANÁLISIS :

Justifica la Administración Distrital la modificación contenida en el artículo antes transcrito, con los siguientes argumentos:

"El propósito de este artículo es modificar los costos totales del grupo 2 y grupo 3, teniendo en cuenta la necesaria actualización de los presupuestos de obra para el grupo 2 y de predios y diseños y estudios técnicos para el grupo 3, a partir de:

- *Aplicar la normativa vigente para especificaciones técnicas de materiales y construcción entre los años 2005 y 2012*
- *La necesidad de ejecutar un mayor alcance por obras complementarias, resultado de la ejecución de los diseños y estudios técnicos para el grupo 2 y del avance de la prefactibilidad de las obras del grupo 3.*

Argumentos que se quedan cortos frente a una modificación que tiene tantas implicaciones, ya que, de conformidad con lo expresado en el acápite "análisis" del artículo 1º del Proyecto de Acuerdo, correspondía a la Administración Distrital, justificar al detalle los costos adicionales o inferiores que conlleva la construcción de cada obra que conforma el grupo 2 y así mismo determinar con claridad y de manera puntual, la variación de costos presentados en los Estudios, Diseños y Adquisición de Predios para las obras del grupo 3.

La variación de los costos que se presentan en el Proyecto de Acuerdo, frente a los costos determinados en el Acuerdo 180 de 2005, modificado por el Acuerdo 398 de 2009 y 445 de 2010, son los siguientes :

GRUPO 2 DE OBRAS			
Construcción de obras	\$ 412.563.855.399	\$ 563.384.473.891	\$ 150.820.618.492
GRUPO 3 DE OBRAS			
Compra de predios, estudios y diseños	\$ 575.053.767.157	\$ 673.139.808.894	\$ 98.086.041.737





Este artículo del Proyecto de Acuerdo No. 261 de 1012, es consecuente con la modificación contemplada en el artículo 1º del mismo Proyecto de Acuerdo, ya analizado, por lo que, el presente artículo, daría lugar a su aprobación, siempre y cuando, en él se establezca como parte integral del mismo, el Anexo 1, en el que se discrimina de manera detallada las variaciones de los costos de las obras del grupo 2 y grupo 3.

PLAZO PARA CONSTRUCCION DE OBRAS DE ESPACIO PUBLICO - PARQUES- :

A pesar que en el Proyecto de Acuerdo No. 261 de 2012, no se determina el plazo para la construcción del sistema de espacio público: Parques ; si es necesario entrar a determinar que el plazo para la construcción de estas obras, no se cuenta a partir del momento en que se expida el acto administrativo que ordena asignar el monto distribuible, como en el caso de la construcción de las obras del sistema de movilidad, sino que éste debe contarse a partir de la aprobación del Plan Director de cada parque.

Lo anterior, por cuanto, el mismo IDRD en su presentación ante el Concejo de Bogotá, advirtió la necesidad de plasmar en el Proyecto de Acuerdo esta circunstancia, pues de lo contrario, quedaría en riesgo el recaudo de Contribución de Valorización, al incurrir en imposibilidad de cumplir con el plazo de los dos años, para la construcción de un parque, si se cuenta dicho plazo, a partir del momento en que se expida el acto administrativo que ordena asignar el monto distribuible para la construcción del plan 2 de obras y no a partir de la aprobación del Plan Director de cada parque, como lo contempla.

Argumento que tiene su fundamento legal, en lo dispuesto en el artículo 252 del Decreto 190 de 2004, en el que podemos confirmar lo expresado por el Director del IDRD en su intervención, cuando afirmó que el IDRD, como responsable ejecutor del plan de Obras que hace referencia el Acuerdo 180 de 2005 y que corresponden al sistema de espacio público: Parques, no podía iniciar ejecución de obra alguna de ningún parque hasta tanto no contara con la aprobación del PLAN DIRECTOR respectivo:





Artículo 252. Obligatoriedad y contenido de los Planes Directores para los parques de escala regional, metropolitana y zonal (artículo 241 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 186 del Decreto 469 de 2003)

Los parques de escala regional, metropolitana y zonal deberán contar con un Plan Director. Dicho Plan Director contendrá, como mínimo, los siguientes aspectos:

.....

Parágrafo 2. *No se podrá realizar intervención alguna en los parques de escala regional, metropolitana y zonal hasta tanto se apruebe, mediante decreto, el respectivo Plan Director. Únicamente se podrán desarrollar obras para mitigar riesgos, previo aviso a la autoridad local.*

El Plan Director de Parques es un instrumento de planeamiento territorial del Distrito Capital que establece las decisiones de ordenamiento de los parques regionales, metropolitanos y zonales, estipulado en el artículo 252 del Decreto Distrital 190 de 2004, mediante el cual se determinó su obligatoriedad, lineamientos y contenido.

Por lo antes expuesto, actuando con responsabilidad y con la única intención de evitar que se encuentre la Administración Distrital en la misma situación que se está presentando, frente a las obras identificadas con los códigos 190 y 175, que hacen parte del Artículo 6 del Proyecto de Acuerdo, aquí analizado, y que desde el mismo Acuerdo 398 de 2009, en el artículo 6º parágrafo 2º, se previó que respecto a la construcción de parques, el término perentorio para ello, debe contarse es a partir de la aprobación del Plan Director y no a partir de la fecha del acto administrativo de asignación del monto distribuible (para el sistema de movilidad), considero NECESARIO Y OPORTUNO, incluir esta circunstancia en este artículo que está haciendo referencia a la fechas de construcción del Grupo 2 del plan de obras.

- 6.- La sexta modificación que contiene el Proyecto de Acuerdo 261 de 2012, reza :

“ARTÍCULO 6º. *Modifícase el plazo máximo establecido en el artículo 6º del Acuerdo 398 de 2009, ampliándose el mismo en dos (2) años, para iniciar la etapa de construcción de las obras identificadas con los códigos No. 190, Subsistema Vías, Obra Avenida Ferrocarril de Carrera 93 a Carrera 100 y No. 175, Subsistema Intersección vial, Obra Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22).”*





ANÁLISIS :

- 6.1.- El artículo antes citado, hace referencia a dos obras que en el Acuerdo 180 de 2005, correspondían al grupo 4 de obras y que por disposición del Acuerdo 398 de 2009, modificadorio del anterior, se trasladaron para su ejecución prioritaria, al grupo 1 de obras, Fase I.

CÓDIGO DE OBRA	SUBSISTEMA	OBRA
190	Vías	Avenida Ferrocarril de Carrera 93 a Carrera 100
175	Intersección vial	Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22)

- 6.2.- Al tenor del artículo 6º del Acuerdo 398 de 2009, el plazo para la ejecución de las obras antes enunciadas, es el siguiente :

“ARTÍCULO 6o. PLAZO DE INICIO DE NUEVAS OBRAS. El plazo máximo para iniciar la etapa de construcción de las nuevas obras contempladas en el presente Acuerdo de la Zona de Influencia 2 del Grupo 1, no podrá exceder el término de dos (2) años contados a partir del momento en que se expida el acto administrativo que ordena asignar y reasignar el valor del monto distribuible correspondiente a la construcción de las obras de dicha zona de influencia, so pena de devolver los valores recaudados bajo el esquema financiero que se establezca mediante acto administrativo expedido por la Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano, consultando las mismas condiciones del mercado financiero en las que fueron manejados estos recursos. En ningún caso podrá ser inferior al valor efectivamente recaudado.” Lo subrayado es fuera del texto

- 6.3.- De conformidad con la información suministrada por el IDU la Resolución de reasignación de la zona de influencia 2 del grupo 1, en el que se encuentran las obras identificadas con los códigos 190 y 175, fue la Número VA16 de fecha 29 de octubre de 2010, por lo que, el plazo para iniciar la etapa de construcción de dichas obras, vencería el próximo 28 de octubre del presente año, incumplimiento que acarrearía para la Administración, aplicar lo





contemplado en artículo antes mencionado, consistente en la devolución de lo ya recaudado.

6.4.- FUNDAMENTO LEGAL PARA DEVOLUCION DE LOS RECAUDADO POR CONCEPTO DE VALORIZACION POR BENEFICIO LOCAL Y GENERAL:

El espíritu de la creación de la Contribución de Valorización es el beneficio que reciben los contribuyentes con la construcción de obras y así quedó plasmado en la normatividad que rige la materia:

- Decreto No. 1604 de 1966, regula la contribución por valorización son aplicables al régimen del Distrito Capital.
- EL DECRETO NÚMERO 1394 DE 1970 (Agosto 6) Por el cual se reglamentan normas sobre valorización establece: ARTICULO 7o. *“Cuando se exigieren contribuciones de valorización por una obra y esta no se iniciare en el plazo de dos años o se suspendiere por más de dos años, los propietarios que hubieren pagado contribuciones por tal concepto tendrán derecho a que se les devuelva, en lo que correspondiere, el dinero pagado y no invertido, reconociéndosele un interés del uno por ciento (1%) mensual...”*.
- Acuerdo 7 de 1987, Artículo 89º.- Imposición. *“La contribución de valorización se puede imponer y hacer efectiva, antes de iniciar la obra o conjunto de obras, en el curso de su ejecución, o una vez concluidas. Si la contribución se impone antes de iniciar una obra, el Instituto tendrá un plazo máximo de dos (2) años para iniciar la construcción de la obra, transcurridos los cuales si no se iniciare, se procederá a devolverla incrementada con la misma tasa de interés de financiación con que se haya recaudado”*.
- Las anteriores disposiciones se aplican y se consagraron en el mismo Artículo 6º del Acuerdo 398 de 2009, materia de nuestro análisis :

“ARTÍCULO 6o. PLAZO DE INICIO DE NUEVAS OBRAS. El plazo máximo para iniciar la etapa de construcción de las nuevas obras contempladas en el presente Acuerdo de la Zona de Influencia 2 del Grupo 1, no podrá exceder el término de dos (2) años contados a partir del momento en que se expida el acto administrativo que ordena asignar y reasignar el valor del monto





*distribuible correspondiente a la construcción de las obras de dicha zona de influencia, **so pena de devolver los valores recaudados bajo el esquema financiero que se establezca mediante acto administrativo expedido por la Dirección General del Instituto de Desarrollo Urbano,** consultando las mismas condiciones del mercado financiero en las que fueron manejados estos recursos. En ningún caso podrá ser inferior al valor efectivamente recaudado.”*

Nota: La negrilla y subrayado es fuera del texto.

6.7.- RESOLUCION DE REASIGNACION DEL MONTO DISTRIBUIBLE :

En aplicación de las disposiciones antes enunciadas y teniendo en cuenta que el IDU mediante Resolución VA16 del 29 de octubre de 2010, reasignó el monto distribuible de los siguientes proyectos:

PROYECTO 190 por el monto de \$ 10.521.949.368

PROYECTO 175 por el monto de \$ 12.604.492.562

La construcción de tales proyectos, de acuerdo a la fecha de reasignación (29 de octubre de 2012), marca el término que tenía la Administración Distrital para ello, esto es, entre los años 2011 y 2012, situación que no se ha dado, motivo por el que la Administración Distrital, se ha visto abocada a solicitar el plazo para su construcción en dos (2) años, es decir del 29 de Octubre de 2012 a 29 de Octubre de 2014.

6.8.- CONVENIENCIA DE LA APROBACION DE ESTE ARTICULO:

El panorama antes expuesto es preocupante y crítico para la ciudad, pues si el plazo solicitado por la Administración Distrital, no se aprobase, la ciudad, sufriría dos graves consecuencias al tener que la Administración Distrital devolver lo ya recaudado por concepto de Valorización:

- a).- **EL CIUDADANO BOGOTANO TIENE QUE SOPORTAR EL PAGO DE LO RECAUDADO AL TENER QUE DEVOLVERSE LO RECAUDADO CON INTERESES ,**





como así lo consagra el Artículo 89 del Acuerdo 07 de 1987, en uno de sus apartes :

“...Si la contribución se impone antes de iniciar una obra, el Instituto tendrá un plazo máximo de dos (2) años para iniciar la construcción de la obra, transcurridos los cuales si no se iniciare, se procederá a devolverla incrementada con la misma tasa de interés de financiación con que se haya recaudado”

Generando lo anterior, el malestar general de la ciudadanía, además de la pérdida de confianza y credibilidad en sus mandatarios, con la apreciación de tener contar con una administración con falencias de gestión administrativas profundas.

- b).- MAYOR DILACION Y RETRASOS EN LA EJECUCION DE OBRAS QUE SON VITALES PARA LA SOLUCION DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD .

Aunado a lo anterior, son también los incrementos que sufrirían los costos de la construcción de las referidas obras, con la variación de precios en cada vigencia fiscal.

Para lograr una eficiente y eficaz ejecución del cronograma de obras establecido en los planes de desarrollo y en las circunstancias, en otras obras que por emergencias se lleguen a presentar y deban ejecutarse, es indispensable asegurar el fortalecimiento de la capacidad de gestión institucional al interior del IDU así como de su interacción con otras entidades del orden distrital y nacional.

La evidencia de las debilidades institucionales se refleja en los mismos resultados de todo el proceso de estudios conducentes a la ejecución y terminación de obras programadas. El mejor ejemplo lo evidenciamos con la evolución en el tiempo del Acuerdo 180 de 2005. 8 años desde su expedición.

La no disposición de las obras en el tiempo programado, incide negativamente en la calidad de vida de los ciudadanos así como en la movilidad de la ciudad. De igual manera, el costo de las obras se incrementa sustancialmente.

Para efectos prácticos, la continuidad de prorrogas por deficiencias en la gestión institucional y otras que superan el ámbito de competencias de esta institución, debe ser motivo de serio análisis al interior del IDU,





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

como se corrobora a través de los años con las obras que se y vienen adelantado.

La rendición de cuentas con más regularidad debe ser una línea a seguir frente a la comunidad y los medios de comunicación por lo menos trimestralmente y el Concejo de Bogotá en sus competencias ejercerá el control político que le compete.

Es menester plantear la necesidad de fortalecer la capacidad de gestión al interior de la entidad, para asegurar que esta responda eficiente y eficazmente en el desarrollo y ejecución de proyectos de infraestructura que requiere la ciudad y que cotidianamente afectan al conjunto de la sociedad en temas de movilidad.

Establecer dentro de los pliegos de condiciones el trabajo en lo posible las 24 horas, o priorizar el trabajo en horas nocturnas, y entrar a revisar la calidad de las obras que garanticen mayor duración de las obras, así como mayor celeridad en su ejecución es totalmente indispensable.

Buscar ciudades pares en la solución de problemas de infraestructura y la forma como las han venido superando es indispensable, hermanamiento de ciudades.

Por lo anteriormente expuesto, considero **CONVENIENTE**, más no justificable la demora en la que ha incurrido la Administración Distrital para no ejecutar estas obras que vienen contempladas desde el año 2005 en el grupo 4 de obras y Fase IV y que dada su urgencia como una solución **NECESARIA Y VITAL** para la movilidad de la ciudad, se adelantaron en su ejecución a la Fase I , mediante Acuerdo 398 de 2009.

Ahora bien, en la exposición de motivos, la Administración Distrital justifica su solicitud de ampliación de plazo para la ejecución de estas obras, así:

- **PROYECTO 190.**

De conformidad con lo expuesto por la Administración Distrital, para la construcción de este proyecto se requieren 61 predios, de los cuales, faltan 57 por adquirir.

Según información del IDU, de los 57 predios que faltan por adquirir, su estado es el siguiente:





- 42 están ya ofertados,
- 5 predios están en curso demandas de expropiación, por parte del Acueducto,
- 5 predios tienen falsa tradición, y se encuentra en trámite su saneamiento.
- Esta por iniciar la respectiva oferta, de los 5 predios restantes.

Otras circunstancias que expone la Administración como argumento para su solicitud, es la demora en la definición de proyectos, dada la interferencia de redes que tiene específicamente ECOPEPETROL en algunas áreas y cuya definición ha tenido muchos inconvenientes.

Frente a este tema, el IDU mediante comunicado bajo el radicado 20125650681981, expresó:

“como parte de la investigación adelantada por el Consultor, se encontró una tubería de ECOPEPETROL S.A., lo que obligó al IDU a solicitar concepto técnico sobre el manejo normativo exigido por ECOPEPETROL S.A., sobre ese tipo de tuberías, por lo cual después del análisis detallado fue aclarado en septiembre de 2012, estando a la espera de los insumos requeridos para la licitación de obra”

Frente a los anteriores razonamientos, creemos justificable la solicitud de ampliación de plazo, dado que situaciones jurídicas como el de una Falsa Tradición, cuyo trámite de saneamiento exigen un tiempo considerable, no podría darse en menos de un año.

- **PROYECTO 175 :**

Teniendo en cuenta que para el inicio de construcción de este proyecto no se requiere la adquisición de predios, no creemos justificable la ampliación de plazo para su construcción de dos (2) años, ya que, desde ahora, pueden dar lugar a la licitación y poder avanzar para el inicio de su construcción en el año 2013. Pero, en gracia de discusión y para salvar lo ya recaudado, creo necesario aprobar de manera integral la modificación planteada por la Administración.

- 7.- La Séptima modificación que hace parte del Proyecto de Acuerdo materia de esta ponencia, esta contemplada en el siguiente artículo :





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

“ARTÍCULO 7°. *Modifícase parcialmente los incisos cuarto y quinto del artículo 6° del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el artículo 7° del Acuerdo 398 de 2009, el cual quedará así:*

La Fase II se asignará por un monto distribuible de \$ 868.513.725.760, distribuido así:

Sistema de Movilidad \$ 827.421.482.130 pesos de junio de 2005, el cual incluye los siguientes componentes: a) el costo de construcción e interventoría del grupo 2 de obras y el costo de administración del recaudo proporcional, equivalente al 8.396837%; b) el costo de los estudios y diseños con su interventoría, el costo de predios y las indemnizaciones sociales del grupo 3 de obras y el costo de administración del recaudo proporcional, equivalente al 8.396837% del grupo 3 de obras.”

ANALISIS

Este Artículo tiene correlación con los artículos 1° y 5° del Proyecto de Acuerdo 261 de 2012, toda vez que al incrementarse el costo de construcción del Grupo 2 de obras y el costo de la adquisición de predios, estudios y diseños, es consecuente que el monto distribuible de la Fase II, igualmente sufra un incremento.

Por lo que, se reitera que para que sea debidamente justificada la modificación del Acuerdo 180 de 2005, modificado a su vez por el Acuerdo 398 de 2009, en lo relativo a los incrementos enunciados, es necesario que la Administración Distrital, en anexos, relacione los factores que han ocasionado los incrementos frente a cada una de las obras.

V.- MARCO FISCAL

Dentro de la propuesta, la Administración Distrital no aclara si esta iniciativa tiene impacto fiscal, más sin embargo, es importante anotar que en el párrafo del artículo 59 del 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 establece lo siguiente : *“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 responda a criterios de capacidad de pago, eficiencia, beneficio y equidad, acorde con el modelo de desarrollo de la ciudad, de lo*





que se colige que tales proyectos de infraestructura están debidamente soportados presupuestalmente.

VI.- CONCLUSIONES

De conformidad con el marco jurídico existente, consideraciones e impacto fiscal, me permito rendir **Ponencia Positiva con Modificaciones** al Proyecto de Acuerdo No. 261 de 2012, ***“Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010”***

Cordialmente,


ROGER JOSÉ CARRILLO CAMPO
Concejal Ponente





PLIEGO MODIFICATORIO

PROYECTO DE ACUERDO No. 261 DE 2012

“Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de Obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

En uso de las atribuciones que le confieren los artículos 317 y 338 de la Constitución Política de Colombia, artículos 12, 13 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 y el Acuerdo 7 de 1987,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º. Modifícase el monto distribuible establecido en el artículo 2º del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el artículo 2º del Acuerdo 398 de 2009, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 2º. MONTO DISTRIBUIBLE. *Fijese en \$2.285.860.611.804a pesos de junio de 2005, el monto distribuible de la Valorización Local de que trata el artículo 1º del presente Acuerdo, de los cuales \$2.222.398.010.597, corresponden al costo total de las obras del sistema de movilidad y \$63.462.601.207 al costo parcial de las obras del sistema de espacio público, incluido un porcentaje equivalente al 8.396837%, destinado a sufragar el costo de la administración del recaudo”.*

PARAGRAFO: *En el Anexo No.1, se encuentra relacionado el Plan de Obras que conforman los sistemas de movilidad y de espacio público y se detalla el costo de construcción de cada una de ellas, el costo de adquisición de predios, estudios y diseños y costo de administración del recaudo.*





ARTÍCULO 2°. Modifícase el plazo fijado en el párrafo 2° del artículo 6° del Acuerdo 180 de 2005, ampliándose el mismo, en dos (2) años adicionales para la construcción de la obra identificada con el código No. 120, Subsistema intersección vial, Obra Puente Aranda (Carrera 50) por Avenida Américas, Avenida de los Comuneros, (AC 6) y Avenida Colón (AC 13), contenida en la Zona de Influencia 3 del grupo 2.

ARTÍCULO 3°. Modifícase el Anexo 3 contenido en el artículo 8 del Acuerdo 180 de 2005, en lo que corresponde a la delimitación de la zona de influencia de los parques, conforme el anexo que hace parte integrante del presente Acuerdo.

PARAGRAFO :Se entiende que para la modificación de la delimitación de la zona de influencia de los parques, se surtió el trámite legal, que para el asunto, contempla el Acuerdo 7 de 1987.

ARTÍCULO 4°. Modifícase el artículo 11 del Acuerdo 180 de 2005, el cual quedará así:

ARTÍCULO 11.- 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 salvo las sociedades de economía mixta y las empresas industriales y comerciales del Estado; y los entes de control.*
- 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*





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

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, o 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.*
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 residencial que perteneciendo a los estratos 1, 2 y 3, les corresponda una asignación menor o igual a \$45.000, pesos de junio de 2005, los cuales serán indexados por el Índice de Precios al Consumidor IPC, en cada fase al momento de la asignación. Los recursos dejados de recaudar por este concepto, serán incluidos dentro del presupuesto del Instituto de Desarrollo Urbano, en la vigencia correspondiente a cada fase, en el rubro de transferencias ordinarias.*
11. *Los predios que total o parcialmente vayan a ser adquiridos por las entidades distritales ejecutoras de obras públicas para desarrollar proyectos urbanísticos de interés público, con fundamento en los actos de declaratoria de utilidad pública o expropiación, expedidos con anterioridad a la asignación de la contribución, serán excluidos en la proporción correspondiente.*

ARTÍCULO 5°. Modifícase el inciso segundo y tercero del artículo 4° del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el artículo 4° del Acuerdo 398 de 2009, el cual quedará así:





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

El grupo 2 se construirá a partir del año 2013 y tendrá un costo total en pesos de junio de 2005 de \$563.384.473.891, de los cuales \$522.292.230.261 corresponden a las obras a construir del Sistema de Movilidad, y \$ 41.092.243.630 del Sistema de Espacio Público.

El grupo 3 se construirá a partir del año 2015 y tendrá un costo total en pesos de junio de 2005 de \$ 673.139.804.894.

PARAGRAFO PRIMERO :*En el anexo No.2, se relacionan las Obras que conforman el Grupo 2, y se relaciona taxativamente el costo de construcción de cada una de ellas y en el Anexo No. 3, se relacionan las Obras que conforman el Grupo 3 y el costo de cada una de ellas, en la etapa de su estudio y diseños, compra de predios.*

PARAGRAFO SEGUNDO.- *La construcción del Plan de Obras del grupo 2, cuyo componente es el sistema de espacio público – parques, será de dos (2) años contados a partir de la aprobación del Plan director para cada parque.*

ARTÍCULO 6°. Modifícase el plazo máximo establecido en el artículo 6° del Acuerdo 398 de 2009, ampliándose el mismo en dos (2) años, para iniciar la etapa de construcción de las obras identificadas con los códigos No. 190, Subsistema Vías, Obra Avenida Ferrocarril de Carrera 93 a Carrera 100 y No. 175, Subsistema Intersección vial, Obra Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22).

ARTÍCULO 7°. Modifícase parcialmente los incisos cuarto y quinto del artículo 6° del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el artículo 7° del Acuerdo 398 de 2009, el cual quedará así:

La Fase II se asignará por un monto distribuible de \$ 868.513.725.760, distribuido así:

Sistema de Movilidad \$ 827.421.482.130 pesos de junio de 2005, el cual incluye los siguientes componentes: a) el costo de construcción e interventoría del grupo 2 de obras y el costo de administración del recaudo proporcional, equivalente al 8.396837%; b) el costo de los estudios y diseños con su interventoría, el costo de predios y las indemnizaciones sociales del grupo 3 de obras y el costo de administración del recaudo proporcional, equivalente al 8.396837% del grupo 3 de obras.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PARAGRAFO :Estos montos están relacionados y contemplados en los Anexos 1 y 2 y que forman parte integral de este Acuerdo.

ARTICULO 8°.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 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los

DARIO FERNANDO CEPEDA PEÑA
Presidente

ELBA LIGIA ACOSTA CASTILLO
Secretaría General

GUSTAVO PETRO U.
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.



UN CONCEJO COMPROMETIDO CON BOGOTÁ"
Calle 36 No. 28 A – 41 OF. 308 PBX. 2088226
www.concejodebogota.gov.co

