



Bogotá D.C. 11 de marzo de 2013

Doctor

OMAR MEJIA BAEZ

Presidente

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

Ciudad.

REFERENCIA: COMENTARIOS AL PROYECTO DE ACUERDO 059 DE 2013

Respetado Doctor:

Me permito presentar el análisis y propuesta frente al proyecto de acuerdo 059 de 2013, de iniciativa del Gobierno Distrital.

COMENTARIOS Y PROPUESTA AL PROYECTO 059 DE 2013

En primer lugar, es importante analizar lo relacionado con las diferentes propuestas presentadas por los diferentes concejales, frente a las cuales, es necesario resaltar y reconocer la preocupación que les asistió al presentarlas ante la Corporación con el único ánimo de dar solución a la situación por todos conocida, no obstante, nos corresponde expresar que a la luz de los artículos 12 y 13 del Decreto Ley 1421 de 1993, estas iniciativas corresponden única y exclusivamente al Alcalde Mayor de Bogotá, por la materia o asunto a que hacen referencia.

I.- Con este proyecto de Acuerdo pretende la Administración:

- 1.1. Modificar el plan de obras No. 2, excluyendo unas obras originalmente contempladas en el Acuerdo 180 de 2005.
- 1.2. Incluir alrededor de 1400 frentes de obras para la rehabilitación y reconstrucción de la malla vial local, arterial y del SITP.
- 1.3. Construir deprimidos en la troncal de caracas, entre la calle 13 y la calle 76.



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"

Calle 36 No. 28 A - 41 OF. 308 PBX. 2088226

www.concejodebogota.gov.coGD-PR002-FO1



11/03/13
A
amblo T
ok



Frente a esta primera variación, que entramos a analizar en la iniciativa que nos ocupa, surgen los siguientes cuestionamientos:

1. ¿Con que criterios técnicos y jurídicos, justifica la administración tal decisión? Ya que si nos acordamos, la decisión de realizar estas obras se encontraba plenamente soportada en diferentes estudios técnicos, jurídicos, sociales y económicos, los cuales requirieron una importante inversión en tiempo y dinero.

Estudios que exige el Acuerdo 180 de 2005, en el evento de tener que modificar el plan de obras, en su artículo 5°, así:

“ARTÍCULO 5.- MODIFICACIONES AL PLAN DE OBRAS. Las modificaciones que sea necesario efectuar al Plan de Obras discriminado en el Anexo No. 2 de este Acuerdo, con posterioridad a la asignación del correspondiente gravamen, se presentarán al Concejo Distrital para su aprobación, siempre que ello se derive de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y/o cuando el estudio de factibilidad de cada obra, recomiende la modificación; estas estarán sujetas a las siguientes condiciones:

1. Cuando la obra no sea viable y pueda ser reemplazada por otra que mantenga los criterios iniciales de asignación, no se reliquidará la asignación en la zona de influencia correspondiente.
2. Cuando la obra no sea viable y puede ser reemplazada por otra obra que no mantenga los criterios iniciales de asignación, se reliquidará la asignación en la zona de influencia correspondiente.
3. Cuando no sea posible reemplazar la obra no viable, se excluirá sin sustituirla por otra y se reliquidará la asignación en la zona de influencia correspondiente.

Una vez aprobada la modificación, se adelantará respecto de la obra incluida la contratación de los estudios y diseños.

PARÁGRAFO 1.- No constituirán modificación del Plan de Obras, los cambios que se encuentren necesarios introducir a las especificaciones técnicas de las obras individualmente consideradas, las que se sustentarán en los estudios técnicos que contrate el Instituto de Desarrollo Urbano.

PARÁGRAFO 2.- En el evento que no se haya asignado la contribución de valorización, se podrán incluir nuevas obras en cada zona de influencia o excluir obras previamente contempladas en el Plan de Obras, casos en los cuales se deberá someter a aprobación del Concejo Distrital.”





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Ahora bien, si la administración distrital realizó un estudio de pre-factibilidad, factibilidad y estudio ambiental y predial, favor darlo a conocer a la corporación.

2. En lo que tiene que ver con el mantenimiento de la malla vial, surge igualmente una inquietud en cuanto a que, la administración cuenta con los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina, además de los recursos destinados a los Fondos de Desarrollo Local para tales obras; por lo que no sería coherente que el mantenimiento de la malla vial del distrito, tengan que asumirla los ciudadanos y no el gobierno local con los recursos provenientes de la valorización por beneficio local.

Vale la pena mencionar que según el artículo 4° del Acuerdo 7 de 1987, que a su letra reza:

“Artículo 4°.-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.”

Determina una serie de requisitos y limitantes para que proceda la utilización del cobro de contribución por valorización, para la ejecución de obras viales y complementarias y que a primera vista no se cumplen en el caso que nos ocupa, entre otros:





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- a) *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.*

Revisemos, si el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial propuesto por la administración, no sobrepasa los \$30 millones de pesos (valor a 1987), debidamente indexado a la fecha.

- b) *Pero, para que proceda este cobro, previamente debió obtenerse concepto favorable de las Juntas Directivas del Departamento de Planeación Distrital y del Instituto de Desarrollo Urbano, el cual desconocemos.*

- c) *La administración habrá agotado la socialización y convocatoria de los propietarios de los inmuebles beneficiados con tales obras, de tal manera que se cumpla la exigencia de la referida norma: Las obras deberán ser aprobadas en forma expresa por el 51% de los propietarios y ocupantes beneficiados.*

- d) *Otro aspecto importante y el cual no podemos dejar de mencionar, es que, el Acuerdo 7 de 1987 establece que en esta clase de contribución no debe cobrarse suma alguna a favor del IDU o de otra entidad, situación que es contraria a la planteada en el proyecto de acuerdo, ya que, se contempla el cobro a favor del IDU por concepto de administración.*

3. *Es indudable que la propuesta relacionada con los pasos a desnivel o deprimidos de la Caracas, es altamente benéfica para la movilidad de la ciudad. No obstante, nos preguntamos si es pertinente su inclusión en este acuerdo y además nos surge la inquietud acerca del monto y el tiempo, traído a colación por la administración por un valor de \$1 billón 882 mil millones de pesos para ser ejecutado en dos (2) años. ¿Cómo fue posible que la administración llegara a determinar dicho monto y tiempo de ejecución, si hasta donde tenemos conocimiento, no se cuenta con los estudios previos exigidos?*



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"

Calle 36 No. 28 A – 41 OF. 308 PBX. 2088226

www.concejodebogota.gov.co GD-PR002-FO1





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Así mismo, es importante que la administración aclare al Concejo, si la realización de estas obras quedarían obsoletas, frente a la inminente construcción de la línea del metro pesado?

Es de anotar igualmente, que estas obras no deben ser objeto del cobro de valorización por beneficio local sino general; dado que el uso y beneficio no es solo para un grupo de ciudadanos, sino para todos los habitantes de Bogotá, al mejorarse la movilidad de la ciudad.

Reitero, que si bien es cierto estas obras son importantes y necesarias, también lo es que, la realización de éstas, no corresponden, ni son materia de discusión del acuerdo 180 de 2005. Así las cosas la administración puede presentar un Proyecto de Acuerdo, con el sustento técnico y financiero, del caso.

¿Con que criterio técnico y jurídico la administración está eliminando la construcción de las obras de los parques? Si se reitera, que el Acuerdo 180 de 2005, que contempla la construcción de obras importantes para la ciudad, distribuidas en 4 grupos y 4 fases, fue el resultado de estudios técnicos juiciosos y costosos, para luego desconocerlos sin explicación alguna y por el contrario, generando desconfianza e inseguridad por parte de los ciudadanos y ocasionando un detrimento económico al dejar inutilizados los recursos invertidos en tales obras.

- II.- En su propuesta, la administración contempla una variación no solamente en el plan de obras por grupos, sino que también incluye un cambio sobre las zonas de influencia.

Frente a esta situación, aflora el siguiente interrogante: ¿sí cumpliría la administración con el procedimiento contemplado en los Títulos II y III del Acuerdo 7 de 1987? Procedimiento que exige la convocatoria de los ciudadanos beneficiados con las obras y que deben aprobar de manera previa al establecimiento de la zona de influencia.

- III.- CUPO DE ENDEUDAMIENTO:



“UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD”

Calle 36 No. 28 A – 41 OF. 308 PBX. 2088226

www.concejodebogota.gov.coGD-PR002-FO1





CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Este aspecto presta gran relevancia dentro del proyecto de acuerdo que nos ocupa, ya que en este se contempla la posibilidad de financiar la construcción del plan de obras previsto para el grupo 2, prioritariamente con los recursos que se aprueben en el marco del cupo global de endeudamiento. Situación que no es conveniente, toda vez que la construcción de dichas obras estarían supeditadas a un hecho incierto, pues a la fecha ni siquiera ha sido radicado el proyecto de acuerdo a que se hace referencia, ni se está seguro de la suerte final que corra en su debate ante la corporación.

- IV.- Otra modificación de gran importancia es la de suprimir el plan de obras del grupo 4, previsto en el Acuerdo 180 de 2005 y modificar integralmente el plan de obras del grupo 3. Adicional a lo anterior, estableció un costo total en pesos de junio de 2005, por el orden de \$1.412.556.598.167 pesos, pero además manifiesta que dicho valor es meramente indicativo, ya que este estará supeditado al valor que arrojen los estudios técnicos, que la administración deberá realizar como requisito técnico que permita proceder a su asignación. Esta reglamentación, anotada por la administración en su proyecto de acuerdo, denota la ausencia total de planeación, dejando abocada a la ciudad a situaciones inciertas y de zozobra, pues muy seguramente como lo deja entrever la administración, este valor no va a corresponder al valor real.

De igual manera, nos inquieta el hecho que, el valor dado esté a pesos de junio de 2005, apreciación nada afortunada, toda vez que, ya no son obras contempladas en el Acuerdo 180 de 2005, sino que son obras totalmente nuevas. ¿A qué se debe esa referencia de costos del 2005 con obras que deben traerse a valor presente por ser nuevas y cuyos estudios deben estar totalmente actualizados?

- V.- La supresión de las fases III y IV es otra de las novedades del proyecto en estudio y que implica grandes y graves consecuencias, teniendo en cuenta que, tales fases hacen referencia a plan de obras de importancia para la ciudad y que fueron objeto de estudios técnicos que demandó desgaste administrativo y costos financieros. Así las cosas, ¿qué pasará por el camino ya recorrido, frente a la expectativa de la construcción de estas obras? ¿Quién asumirá las inversiones realizadas para tal fin?





VI.- UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS:

Otro aspecto que vale la pena resaltar es, la inclusión de los predios de uso residenciales edificados, que tengan un valor catastral de hasta 135 SMMLV excluidos para el cobro de la contribución. Esta exclusión en lugar de generar equidad, genera un efecto contrario, pues, ¿quién asumiría estos valores dejados de pagar- entre 400 a 500 predios- que entrarían en este rango? ¿Cómo puede controlar la administración la situación que puede darse, en la que en un mismo núcleo familiar, sean propietarios varios miembros de la misma, de manera independiente de un inmueble que cumpla este requisito? ¿Sería justo entonces, que aparentemente no se tenga la capacidad económica para el pago de contribución, se traslade al que igualmente aparentemente si lo tenga?

VII.- DEROGATORIA ACUERDO 451 DE 2010

Otra decisión realmente inquietante tomada por la administración en el proyecto de acuerdo, es la de derogar el Acuerdo 451 de 2010, que contempla la contribución por valorización por beneficio local, del plan de ordenamiento zonal del norte, el cual no tiene nada que ver con el plan de obras al que hace referencia el Acuerdo 180 de 2005. No sobra anotar, que dada la importancia del tema y de las inversiones que se han realizado para dar ejecución a las obras contempladas en dicho acuerdo, son representativas y que desconocerlas, sería incurrir en posible detrimento patrimonial y conlleva responsabilidades disciplinarias y fiscales.

Finalmente, bajo este panorama, sugiero con todo respeto a la administración, enfocar su propuesta a dirimir el conflicto presentado entre la comunidad Bogotana frente a la forma de liquidación de la contribución. De tal manera que, se contemple el mecanismo que trae en su proyecto de acuerdo para tal fin, que a mi parecer resulta más equitativo y establecer la forma de pago de dicha contribución en dos oportunidades, esto es, el 50% al iniciar las obras y el otro 50% una vez finalizadas las mismas. Cabe aclarar, que para que la administración pueda cumplir con la construcción de la totalidad de las obras, debe tramitar de manera separada un proyecto de acuerdo para que pueda financiar parte de la construcción de dichas obras, a través de un cupo de



"UN CONCEJO PRESENTE CON LA CIUDAD"

Calle 36 No. 28 A – 41 OF. 308 PBX. 2088226

www.concejodebogota.gov.co GD-PR002-FO1





endeudamiento. De esta manera, el ciudadano va a confiar que la destinación de su contribución sea invertida en las obras y al ver que efectivamente se dieron las obras con su construcción de manera complacida y voluntaria, cancelará el 50% restante de la contribución,

Solo así se podrá rescatar la confianza del contribuyente en su gobierno y se mantendrá la disciplina que ha demostrado en el pago de sus impuestos y contribuciones.

Es también importante, que quede dentro del proyecto de acuerdo, que el tope máximo a cobrar al contribuyente, no exceda al valor del impuesto predial.

Cordialmente,



ROGER JOSE CARRILLO CAMPO
Concejal
Bancada Conservadora

