COMISIÓN TERCERA PERMANENTE DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO

Período Constitucional 2016-2019
(Artículo 54 del Acuerdo 348 de 2008)

ACTA SUCINTA:	052
LUGAR:	Recinto Los Comuneros
FECHA:	28 de octubre de 2018
HORA DE INICIACIÓN:	9:31 a.m.
HORA DE FINALIZACIÓN:	12:12 p.m.
PRESIDENTE:	Álvaro Acevedo Leguizamón
SECRETARIO:	Milton Javier Latorre Mariño

ORDEN DEL DÍA

1. Registro electrónico de honorables concejales y verificación de quórum
2. Lectura, discusión y aprobación del orden del día
3. Aprobación de actas
4. Lectura, discusión y aprobación de proposiciones
5. Proyectos de acuerdo
6. Comunicaciones y varios

DESARROLLO

1. REGISTRO ELECTRÓNICO DE HONORABLES CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DE QUÓRUM

Se registraron los honorables concejales miembros de la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ, DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, EMEL ROJAS CASTILLO, ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN, JOSÉ DAVID CASTELLANOS ORJUELA, JORGE LOZADA VALDERRAMA, MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO y VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ.

El Secretario informa que se registra la asistencia de Nueve (9) Honorables Concejales miembros de la Comisión, por tanto, contamos con quórum decisorio.

De otras comisiones se registra la asistencia de los honorables concejales, PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, LUZ MIRELLA CAMELO, DIEGO FERNANDO DEVIA

TORRES, ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA y XINIA ROCÍO NAVARRO PRADA.

En el transcurso de la sesión ingresó y se registró el honorable concejal miembro de la Comisión CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA, JORGE DURÁN SILVA, ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA, MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ y MARCO FIDEL RAMÍREZ ANTONIO.

En el transcurso de la sesión ingresaron y se registraron los honorables concejales miembros de otras comisiones HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO, ARMANDO DE LOS MILAGROS GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, DAVID BALLÉN HERNÁNDEZ, NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA, RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO, JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO, ROGER CARRILLO CAMPO, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN, MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA, ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ, ÁNGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS, RICARDO ANDRÉS CORREA MOJICA, GERMAN AUGUSTO GARCÍA MAYA, NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, OLGA VICTORIA RUBIO CORTES, EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO; JULIO CÉSAR ACOSTA ACOSTA, ROBERTO HINESTROSA REY, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO y DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ.

Por la Administración y los Organismos de Control asisten los siguientes funcionarios: SECRETARIO DISTRITAL DE GOBIERNO (E), LUBAR ANDRÉS CHAPARRO CABRA; SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD, JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN; DIRECTORA GENERAL DEL IDU, JANETH ROCÍO MANTILLA BARÓN; SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA, BEATRIZ ELENA ARBELÁEZ MARTÍNEZ; SECRETARIA JURÍDICA DISTRITAL, DALIDA ASTRID HERNÁNDEZ CORZO; SECRETARIA DISTRITAL DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE (E) YANETH SUAREZ ACERO; DIRECTOR GENERAL IDRD PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ; SUBDIRECTORA TÉCNICA DE FISCALIZACIÓN DEL SECTOR MOVILIDAD DE LA CONTRALORIA DISTRITAL, VIANNEY DEL SOCORRO CELEDÓN APONTE; PERSONERO DELEGADO PARA LA MOVILIDAD Y PLANEACIÓN URBANA; ÁLVARO JOSÉ GIRALDO CADAVID y ASESOR DEL DESPACHO DE LA VEEDURIA DISTRITAL, MIGUEL FERNANDO JIMÉNEZ OLMOS.

El Presidente, como quiera que hay quorum decisorio señor secretario sírvase dar lectura al orden del día.

El Secretario, con gusto señor presidente, procede a dar lectura al orden del día, el cual es aprobado por unanimidad.

COMISIÓN TERCERA PERMANENTE DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
DOMINGO 28 OCTUBRE DE 2018
HORA: 9:00 A.M.
RECINTO "LOS COMUNEROS"

I
REGISTRO ELECTRONICO DE LOS HONORABLES CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

II
LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

III
LECTURA, DISCUSIÒN Y APROBACIÒN DE PROPOSICIONES

IV
PROYECTOS DE ACUERDO

Primer Debate Proyecto de Acuerdo:

No. 453 de 2018 "Por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras y se dictan otras disposiciones"

Autores: Doctores Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.; Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad y Yaneth Rocío Mantilla Barón, Directora Instituto de Desarrollo Urbano.

Ponentes: Honorables concejales, Venus Albeiro Silva Gómez, Jorge Lozada Valderrama y Gloria Elsy Díaz Martínez (coordinadora).

Invitados: Lúbar Andrés Chaparro Cabra, Secretario Distrital de Gobierno (E); Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad; Yaneth Rocío Mantilla Barón, Directora Instituto de Desarrollo Urbano; Raúl José Buitrago Arias, Secretario General Alcaldía Mayor; Dalila Astrid Hernández Corzo, Secretaria Jurídica Distrital; María Claudia López Sorzano, Secretaria Distrital de Cultura, Recreación y Deporte; Pedro Orlando Molano Pérez, Director General Instituto Distrital de Recreación y Deporte; Juan Carlos Granados Becerra, Contralor

Distrital; Carmen Teresa Castañeda Villamizar, Personera Distrital y Jaime Torres Melo, Veedor Distrital.

Primer Debate Proyecto de Acuerdo:

No. 459 de 2018 "Por medio del cual se establece el cobro de la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo el estacionamiento en vía"

Autores: Doctores Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.; Beatriz Elena Arbeláez Martínez, Secretaria Distrital de Hacienda; Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad.

Ponentes: Honorables concejales, Manuel José Sarmiento Arguello, Jorge Durán Silva y Dora Lucía Bastidas Ubate (coordinadora).

Invitados: Lúbar Andrés Chaparro Cabra, Secretario Distrital de Gobierno (E); Beatriz Elena Arbeláez Martínez, Secretaria Distrital de Hacienda; Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad; Raúl José Buitrago Arias, Secretario General Alcaldía Mayor; Dalila Astrid Hernández Corzo, Secretaria Jurídica Distrital; Juan Carlos Granados Becerra, Contralor Distrital; Carmen Teresa Castañeda Villamizar, Personera Distrital y Jaime Torres Melo, Veedor Distrital.

V
COMUNICACIONES Y VARIOS

El Presidente, siguiente punto en el orden del día señor secretario.

El Secretario, con gusto señor presidente, cuarto lectura, discusión y aprobación de proposiciones.

El Presidente, siguiente punto el en orden del día señor secretario.

El Secretario, cuatro Proyecto de Acuerdo

El Secretario, con gusto señor presidente, Primer Debate Proyecto de Acuerdo: No. 453 de 2018 "Por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras y se dictan otras disposiciones"

Autores: Doctores Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.; Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad y Yaneth Rocío Mantilla Barón, Directora Instituto de Desarrollo Urbano.

Ponentes: Honorables concejales, Venus Albeiro Silva Gómez, Jorge Lozada Valderrama y Gloria Elsy Díaz Martínez (coordinadora).

Primer Debate Proyecto de Acuerdo:

No. 459 de 2018 "Por medio del cual se establece el cobro de la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo el estacionamiento en vía"

Autores: Doctores Enrique Peñalosa Londoño, Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.; Beatriz Elena Arbeláez Martínez, Secretaria Distrital de Hacienda; Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad.

Ponentes: Honorables concejales, Manuel José Sarmiento Arguello, Jorge Durán Silva y Dora Lucía Bastidas Ubate (coordinadora).

El Presidente, señor secretario sírvase informar a la Comisión el estado de las ponencias del Proyecto de Acuerdo: No. 453 de 2018.

El Secretario, con gusto señor presidente, el estado de las ponencias del Proyecto de Acuerdo: No. 453 de 2018 "Por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras y se dictan otras disposiciones", ponencia positiva con modificaciones radicada por el honorable concejal Venus Albeiro Silva Gómez; con cordis 2018 IE14416 a las 4:40 p.m., el (24-10-2018); ponencia positiva conjunta con modificaciones de los honorables concejales Gloria Elsy Díaz Martínez y Jorge Lozada Valderrama con el cordis 2018 IE 14418 a las 4:46 p.m., el (24-10-2018); por lo tanto el proyecto cumple con los requisitos para abrir el primer debate señor presidente.

El presidente, como quiera que se han radicado en debida forma las ponencias, se abre el debate del Proyecto de Acuerdo: No. 453 de 2018 "Por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras y se dictan otras disposiciones", en primer lugar, vamos a conceder el uso de la palabra a la doctora Gloria Elsy Díaz como ponente coordinadora.

La honorable concejala Gloria Elsy Díaz Martínez, agradece a los ponentes Jorge Lozada y Venus Albeiro Silva, a su Unidades de Apoyo Normativo y a la de los demás concejales, al sustento técnico del IDU por garantizar el acceso a la información y a la Secretaria Distrital de Hacienda; hace la siguiente presentación a su ponencia al Proyecto de Acuerdo 453 de 2018 "Por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras y se dictan otras disposiciones", expone y sustenta su ponencia:

1. **Objeto**

La iniciativa tiene por objeto el cobro de la contribución de valorización por beneficio local, para la adquisición predial y la construcción del plan de obras de los ejes denominados El Cedro, Córdoba, San Francisco y Zona Industrial.

La propuesta establece que el monto distribuible es de 1 billón 204 mil 476 millones 480 mil pesos ($1.204.476.480.000), para un conjunto de 35 obras de infraestructura vial, espacio público, CicloRutas, conexiones peatonales, un puente peatonal, un ciclo puente, corredores ambientales y un centro cultural.

2. **Marco Legal**

La contribución de valorización está regulada en normas de categoría constitucional, de tipo legal y reglamentario. Especialmente la Constitución Nacional determina en el artículo 317, que corresponde a los municipios gravar la propiedad inmueble, además, que la ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de cada municipio.

El artículo 338 de la Carta dispone que en tiempo de paz solamente el congreso, las asambleas departamentales, los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales.

Por otro lado, en el artículo 339 modificado por el acto legislativo número 3 de 2011 dispuso que, las entidades territoriales adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional los planes de desarrollo, con el objeto de asegurar los recursos y el desempeño de cada una de sus funciones que les hayan sido asignadas por la ley.

3. Competencia del Concejo

El Decreto Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico de Bogotá, en el numeral 1 del artículo 12, otorga la competencia al Concejo de dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; asimismo, el numeral 3 permite al Concejo establecer o eliminar (…) contribuciones (…) así como ordenar exenciones tributarias. Igualmente, el artículo 13 de este Decreto/Ley menciona que solo podrán ser dictados o reformados, a iniciativa del Alcalde, (entre otros) los acuerdos a los que se refiere el numeral 3 del artículo 12 del mismo Decreto/Ley, que corresponde a las contribuciones y exenciones tributarias, teniendo la oportunidad el Concejo de introducir modificaciones a los proyectos que presente el Alcalde.

4. Antecedentes

Como antecedente inmediato de esta iniciativa se puede mencionar el Proyecto de Acuerdo 335 de 2017, el cual pretendía cobrar la contribución de valorización para financiar los proyectos desde la etapa de estudios y diseños. También propuso que no serían sujetos de asignación los estratos 1, 2 y 3 con algunas condiciones específicas y que la contribución se podría pagar por cuotas a cinco años sin interés, destacando que tampoco se generarían intereses en el caso de cobro coactivo. En dicha oportunidad, se manifestó que existían los estudios de prefactibilidad para la construcción de las obras correspondientes a espacio público, alamedas y CicloRutas, así como para la compra de predios.

5. Proyecto de Acuerdo 453 de 2018, tal como lo presenta la Administración

5.1. Justificación

La Administración sustenta este proyecto en el marco del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos”, el cual establece que se deben adelantar las obras estratégicas orientadas a mejorar la movilidad, que permitan la generación, apropiación y uso adecuado del espacio público, garanticen la conectividad e intermodalidad, mejoren la accesibilidad y propendan por la sostenibilidad ambiental, siendo prioritarias las obras de infraestructura vial, espacio público, CicloRutas y corredores ambientales en el modelo de planeación de la ciudad.

Respecto a los proyectos de aceras y CicloRutas, la Administración argumenta que el Plan de Desarrollo, en su artículo 27, que la calidad de la infraestructura de movilidad es importante para el acceso a las centralidades y nodos de origen y destino; menciona también, que según la Encuesta de Movilidad 2015, diariamente se hacen 635.431 viajes en bicicleta, lo que representa el 4,28% respecto la totalidad y que la intermodalidad representa el 7,7%, por lo que se le debe garantizar la infraestructura apropiada a esos grupos de interés de la población para evitar el aumento en los tiempos de viaje, la inaccesibilidad, la inseguridad, entre otros. También, pone presente que el POT da prioridad a la movilidad urbana que no utiliza los medios motorizados (como la caminata y la bicicleta), llevando a la ciudad a las tendencias mundiales.

5.2. Ejes, Obras Propuestas y Monto Distribuible

El proyecto de acuerdo presentado por la Administración propone cuatro (4) ejes a intervenir:

i. **Eje Oriental El Cedro**, que contempla 3 obras de infraestructura vial, 7 de aceras y CicloRutas, 13 conexiones peatonales, 4 parques y 1 centro cultural. Para estas obras el monto distribuible corresponde a 549 mil 928 millones de pesos ($549.928.000.000), incluyendo costos de administración y recaudo de los recursos. Se destaca la intervención vial de las Carreras 19 y 15, así como de la Calle 134, la conexión de la CicloRuta de la Carrera 19 a la altura de la Calle 128, el ciclo puente molinos y el puente peatonal de la Calle 112 sobre la Avenida Carrera 9.

ii. **Eje Córdoba**, que contempla 1 corredor ambiental, 1 obra de infraestructura vial, 1 obra de acera y CicloRuta y 1 parque. El monto distribuible es de 289 mil 106 millones de pesos ($289.106.000.000), incluyendo costos de administración y recaudo de los recursos. Se destaca la ampliación del puente vehicular que conecta la Calle 153 de oriente a occidente y la construcción del tramo norte de la misma vía.

iii. **Eje San Francisco**, que contempla la CicloRuta del Canal San Francisco y el Parque Canal Boyacá, con un monto distribuible de 135 mil 942 millones de pesos ($135.942.000.000), incluyendo costos de administración y recaudo de los recursos.

iv. **Eje Zona Industrial**, que contempla la recuperación de la infraestructura vial de la Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda con un monto distribuible de 229 mil 500 millones de pesos ($229.500.000.000), incluyendo costos de administración y recaudo de los recursos.

6. Análisis del Proyecto y Consideraciones sobre el mismo

6.1. Situación de la Ciudad

Para afirmar que actualmente Bogotá presenta un retraso en materia de infraestructura vial y espacio público, no es necesario contratar grandes estudios e investigaciones. La vivencia diaria de ciudad, que permite el trabajo desde el Concejo y el simple hecho de ser ciudadano y convivir día a día con los problemas derivados del atraso en la materia que tiene Bogotá, permiten evidenciar las falencias que aquejan a la capital: malla vial deteriorada, con falta de continuidad y reducida capacidad para el parque automotor, además de espacio público abandonado, insuficiente e inseguro, así como también CicloRutas en mal estado, sin conexión e inexistentes en muchas vías de la capital, muestran la realidad de una ciudad que requiere de acciones concretas e inmediatas que permitan dar respuesta a las necesidades de los bogotanos, brindándoles calidad de vida.

impacto directo para todos los habitantes de los sectores de influencia.

6.2. Sobre la Valorización

Este mecanismo de financiación de obras de interés público se establece en el artículo 1 del Acuerdo 7 de 1987, como una contribución que grava las propiedades inmuebles sujetas a registro, destinada a la construcción de una obra o un conjunto de obras de interés público, que se le impone a los propietarios o poseedores de aquellos inmuebles que se beneficien con la ejecución de las obras.

6.2.1. La necesidad de este mecanismo de financiación

Durante años, este modelo de financiamiento ha fomentado el crecimiento urbanístico y económico de grandes ciudades como Roma, Londres, París, Nueva York, e incluso, Bogotá.

Con el dinero recaudado por este concepto se han financiado obras de infraestructura pública que benefician directamente a la población y tiene como ventaja que el contribuyente conoce, desde el inicio, que el dinero será utilizado por la Administración para la construcción de dichas obras.

6.2.2. La Valorización Vs. Otros mecanismos de financiación

Los instrumentos para la financiación del desarrollo territorial se encuentran establecidos en las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997, tienen diferentes grados de

desarrollo legal frente a su autorización por el Concejo de la ciudad, su reglamentación y puesta en ejecución.

El elemento diferencial de la contribución de valorización por beneficio local es que garantiza la construcción de obras públicas en zonas que tienen capacidad de pago, permitiendo que otros mecanismos de financiación como los ingresos corrientes, el cupo de endeudamiento, las APP (entre otros), costeen obras en territorios que carecen de dicha capacidad. Es importante destacar que, a pesar de que estas obras tienen impacto en una zona de influencia directa, todos los ciudadanos del territorio se benefician, pues son bienes públicos a disposición de la ciudad.

6.2.3. La actual Administración deja a la ciudad una "Valorización Cero Kilómetros"

El déficit financiero que encontró la presente Administración respecto a las obras inconclusas de la valorización del Acuerdo 523 de 2013 le costó 401 mil 280 millones de pesos ($401.280.000.000), los cuales fueron asumidos con recursos del Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor Para Todos", dejando en segundo plano los proyectos de infraestructura que se formularon en dicho Plan y asumiendo la responsabilidad de cumplirle a la ciudad con las obras de valorizaciones pasadas.

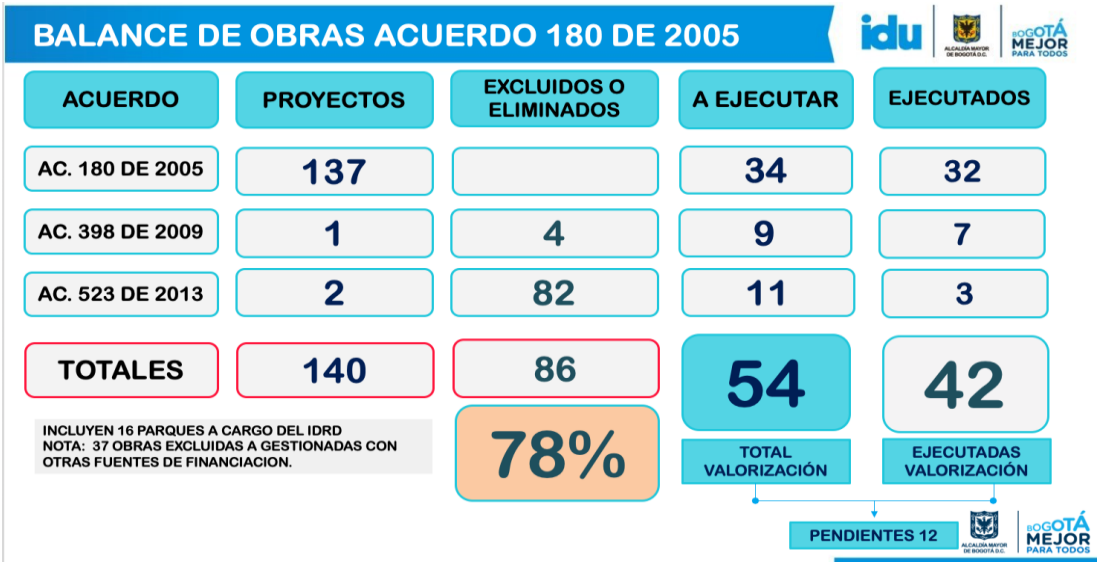
OBRA	ASIGNADO ACUERDO 180	ASIGNADO ACUERDO 523	TOTAL RECURSOS ASIGNADOS	COSTO ESTIMADO VIGENCIA 2018	DEFICIT DE RECURSOS DE VALORIZACIÓN
Avenida San José (AC 170) desde Av. Cota (AK 91) hasta Av. Ciudad de Cali (AK 106)	20,501	65,266	85,767	115,490	29,723
Av. La Sirena (AC 153) desde Av. Laureano Gómez (AK9) hasta Avenida Alberto Lleras Camargo	350	10,441	10,791	12,254	1,463
Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91	2,316	33,211	35,527	110,187	74,660
Intersección de la Avenida El Rincón por Avenida Boyacá	8,288	55,638	63,926	158,961	95,035
Av. La Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Av. Santa Bárbara (AK 19)	0	31,965	31,965	69,160	37,195
Avenida Boyacá (AK 72) desde la Avenida San José (AC 170) hasta la Av. San Antonio (AC 183)	0	56,154	56,154	63,625	7,471
Avenida San Antonio (AC 183) desde la Avenida Boyacá (AK 72) hasta la Autopista Norte incluye el Puente Vehicular Av San Antonio (AC 183) por Autonorte	0	51,631	51,631	118,115	66,483
Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Av. de la Constitución (AK 70) hasta Av. Boyacá	21,695	34,455	56,150	125,088	68,938
Intersección de la Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72)	10,392	35,271	45,663	61,987	16,324
Avenida Colombia (AK 24) desde la Calle 76 hasta Avenida Medellín (AC 80)	6,380	4,760	11,140	15,129	3,989
TOTALES	**69,922**	**378,792**	**448,714**	**849,995**	**401,280**

Cifras en Millones de Pesos

Tomado de PPT IDU

El balance de dichas obras, que fueron aprobadas por el Acuerdo 180 de 2005 y revisadas por los Acuerdos 398 de 2009 y 523 de 2013, es que, de una totalidad

de 140 obras iniciales, se eliminaron 86, dejando solamente 54, de las cuales hoy se han terminado 42 y quedan pendientes 12, en consecuencia, se ha ejecutado el 78% de las mismas.



Tomado de PPT IDU

Ahora bien, de esas 12 obras pendientes el balance que entrega el IDU es el siguiente:

i. Avenida Ferrocarril De Occidente de la Carrera 93 a la Carrera 100: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 49%.
ii. Avenida José Celestino Mutis desde la Avenida Carrera 70 hasta la Avenida Boyacá: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 39%.
iii. Intersección de la Avenida José Celestino Mutis por la Avenida Boyacá: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 39%.
iv. Avenida Calle 183 desde la Avenida Boyacá hasta la Autopista Norte: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 9%.
v. Puente vehicular Calle 183 por Autopista Norte: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 44%.
vi. Avenida Boyacá desde la Avenida Calle 170 hasta la Avenida Calle 183: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 87%.
vii. Avenida La Sirena (Calle 153) desde Avenida Carrera 9 hasta Avenida Carrera 19: Proyecto en ejecución de obra, con avance del 6%.
viii. Puente vehicular Avenida Ferrocarril por Avenida Ciudad de Cali: Proceso de licitación de obra.

ix. Avenida El Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91: Proceso de licitación de obra.

x. Intersección de la Avenida El Rincón por Avenida Boyacá: Proceso de licitación de obra.

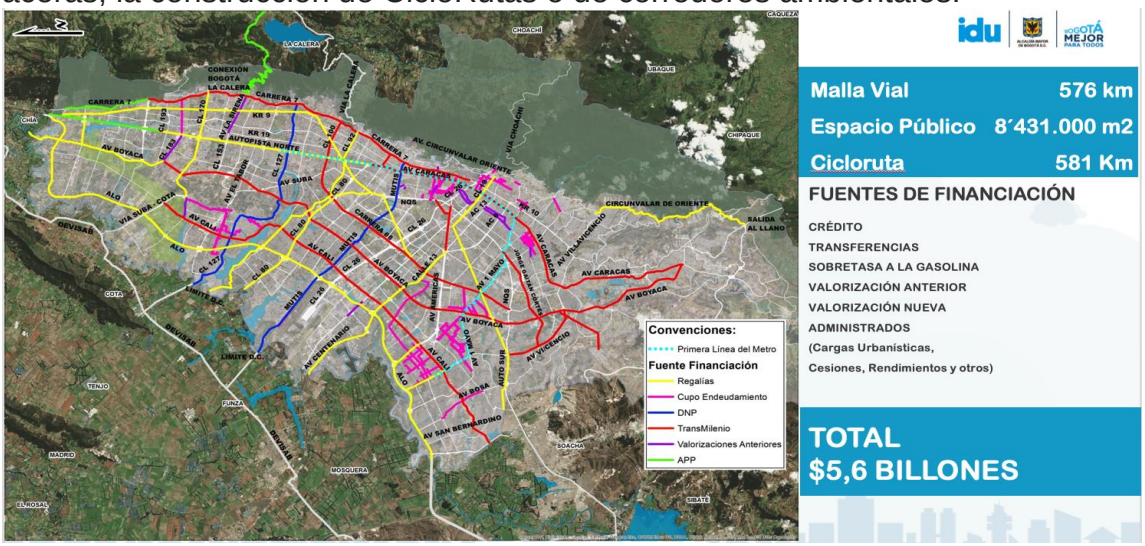
xi. Tramos faltantes Avenida Mariscal Sucre: Adjudicación de estudios y diseños vigencia 2019.

xii. Avenida Calle 170 desde Avenida Cota hasta Avenida Ciudad de Cali: Adjudicación de actualización de estudios y diseños en la vigencia 2019; pendiente de resolución conflicto Reserva Thomas Van der Hammen. (Solicitud de prórroga).

Por lo anterior, se puede concluir que después de cinco (5) años, las obras proyectadas por valorizaciones pasadas, quedarán al día.

6.2.4. ¿Por qué cobrar obras de espacio público vía valorización y no solamente infraestructura vial?

La principal razón por la cual la Administración Distrital ha decidido cobrar, vía valorización, obras en el espacio público, está sustentada en que la inversión para los proyectos de infraestructura vial es significativamente mayor que la de los de espacio público, principalmente por la adquisición predial, así como por la identificación, mantenimiento y/o reubicación de las redes de servicios públicos domiciliarios. Así, construir la ampliación de un segmento vial o una nueva vía, representa una mayor inversión, que ejecutar obras como la reconstrucción de aceras, la construcción de CicloRutas o de corredores ambientales.



Tomado de PPT IDU

6.3. Los 3 Ejes Propuestos y sus Respectivas Obras

Las modificaciones propuestas por la ponencia consideran mantener 3 de los 4 ejes que se incluían en el Proyecto de Acuerdo. Siendo así, se elimina el Eje San Francisco, dadas las múltiples inquietudes que han sido presentadas por los ciudadanos a esta Corporación, en el entendido de que no existe un consenso ciudadano que permita dar certeza de la pertinencia para este sector de la aprobación de esta contribución.

En este sentido, los 3 ejes puestos a consideración del Concejo son:

i. **Eje Oriental El Cedro**, conservando las obras correspondientes a:
   a. Infraestructura Vial:
      - Calle 134 desde Carrera 7 hasta Autopista Norte.
      - Carrera 19 desde Calle 127 hasta Calle 134.
      - Carrera 15 desde Calle 134 hasta Calle 170.
   b. Aceras y CicloRutas:
      - Calle 92 y Calle 94 desde Carrera 7 hasta Autopista Norte.
      - Autopista Norte desde Calle 77 hasta Calle 128B.
      - Calle 116 desde Avenida Carrera 9 hasta Autopista Norte.
      - Puente Peatonal Calle 112 sobre Avenida Carrera 9.
      - CicloRuta Canal Molinos (incluye ciclo puente Autopista Norte) desde Avenida Carrera 9 hasta Autopista Norte.
   c. Conexiones Peatonales:
      - Calle 73 desde Carrera 7 hasta Avenida Caracas.
      - Calle 79B desde Carrera 5 hasta Carrera 7.
      - Calle 85 desde Carrera 7 hasta Carrera 11.
   d. Centro Felicidad CEFE, ubicado en la Calle 82 # 10-69

   El valor total de los proyectos, incluidos los costos de administración y recaudo sería de $353.619.000.000.

ii. **Eje Córdoba**, conservando las obras correspondientes a:
   a. Corredor Ambiental Canal Córdoba desde Calle 128 hasta Calle 170.
   b. Infraestructura Vial de la Avenida La Sirena (Calle 153), calzada norte desde Autopista Norte hasta Avenida Boyacá y ampliación del puente vehicular AutoNorte.
   c. Aceras y CicloRutas de la Calle 116 desde la Avenida Boyacá hasta la Autopista Norte.

   El valor total de los proyectos, incluidos los costos de administración y recaudo sería de $180.260.000.000.

iii. **Eje Zona Industrial**, conservando las obras correspondientes a:

a. Infraestructura Vial, reconstrucción de vías de la Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda.

El valor total de los proyectos, incluidos los costos de administración y recaudo sería de $229.500.000.000.

Siendo así, el monto distribuible total de la propuesta sería de $863.379.000.000, disminuyendo en $341.097.480.000, respecto el Proyecto de Acuerdo.

En este punto es pertinente resaltar que, con las modificaciones propuestas en la ponencia, la cantidad de predios que tendrán asignación de la contribución de valorización disminuye considerablemente, así:

PROYECTO DE ACUERDO 453 DE 2018		PONENCIA	
UNIVERSO DE PREDIOS	822.720	**UNIVERSO DE PREDIOS**	681.124
PREDIOS CON CONTRIBUCIÓN	469.642	**PREDIOS CON CONTRIBUCIÓN**	382.127
PREDIOS EXCLUIDOS	353.078	**PREDIOS EXCLUIDOS**	298.997

Fuente: IDU

6.3.1. Sobre los estudios y diseños de los proyectos propuestos

Una de las observaciones que hizo la Corporación al Proyecto de Acuerdo presentado por la Administración en el 2017, fue la falta de planeación, derivada de la inexistencia de estudios y diseños para el análisis de los proyectos, pues esto no permitía conocer, de manera certera, los verdaderos costos de las obras propuestas.

Para el presente Proyecto de Acuerdo la Administración, con recursos propios que ascendieron a $31.000.000.000 de pesos, atendió la solicitud del Cabildo Distrital y asegura que todos los proyectos propuestos se encuentran al menos en etapa de factibilidad y tienen contratados los diseños (Anexo 2), lo que permite, en un 90%, tener certeza de los costos de las obras a realizar y, por lo tanto, de un monto distribuible cierto que permitirá financiar por completo las obras y evitar lo sucedido en tiempos pasados, lo que explica la reducción o aumento de los costos de las obras presentadas respecto el Proyecto de Acuerdo expuesto en el 2017.

Otro tema a destacar en este punto, es que según el cronograma de obras que presenta el IDU, la mayoría de proyectos en el espacio público iniciaría su construcción en julio de 2019 y los proyectos viales arrancarían en abril del 2020 (excepto la ampliación del puente de la Calle 153 sobre la Autopista Norte, que

comenzaría en julio del 2019 y la intervención vial de la Zona Industrial, la cual se desarrollaría por etapas para evitar generar un caos de movilidad en el sector al intervenir al mismo tiempo todas las vías), así como la adecuación del corredor ambiental Canal Córdoba.

6.4. Análisis de la Capacidad de Pago

El análisis de la capacidad de pago presentado por la Administración en la exposición de motivos fue objeto de críticas desde el Proyecto de Acuerdo 355 de 2017, con el argumento que las encuestas que lo soportaban correspondían a vigencias anteriores (2004, 2011, 2014 y 2017).

En su momento, los Honorables Concejales indicaron que, si bien el ideal sería que la ciudad pudiera realizar encuestas anuales, la dinámica propia de la ciudad y la realidad presupuestal lo dificulta. Con relación a esto, en 2014 el Concejo expidió el Acuerdo 573, en donde estableció que “la Administración Distrital, a través de la Secretaría de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación, realizaría cada cuatro años un estudio de las principales variables económicas y sociales que afectan la capacidad de pago de los contribuyentes en el Distrito Capital, como una herramienta técnica para las decisiones fiscales y tributarias en cumplimiento de los principios de equidad y progresividad fiscal y tributaria”. Siendo así, para esta vigencia se debería contar dicha información actualizada, hecho que aún no ha sucedido.

6.4.1. Encuesta Multipropósito 2017

En la Monografía de Bogotá 2017, recientemente publicada por la Secretaría Distrital de Planeación, se analizan diferentes variables que permiten establecer la calidad de vida de los bogotanos. Para ello, se contemplan diferentes aspectos, entre ellos, el económico, que a su vez se sustenta en los resultados de la Encuesta Multipropósito 2017.

Algunos resultados para destacar corresponden al mejoramiento de la percepción sobre el nivel de vida entre 2014 y 2017, obteniendo que el 54,8% de las personas encuestadas, consideran que mejoró y solo un 6,62% que empeoró. Otra información interesante es que la forma de tenencia de la vivienda muestra que el 40.4% de la población tienen vivienda propia pagada en u totalidad, mientras que el 9,6% la está pagando. Con respecto a la tasa de desempleo, muestra que en las localidades de la zona de influencia del cobro de valorización (Chapinero, Usaquén y Suba), es de 5,2%, 7,9% y 8,2%, respectivamente, ubicándose en los últimos puestos comparados con el resto de las localidades.

En materia empresarial, indicadores como las empresas con matrícula activa aumentaron en las tres localidades un promedio de 2,6%; igualmente sucedió con los establecimientos de comercio con matricula activa, en Usaquén y Suba aumentaron el 3,4%, mientras que en Chapinero el 2,9%.

6.4.2. Análisis Técnico y Jurídico de la Capacidad de Pago

Luego de haber analizado con detenimiento todo lo anterior, se llega a la conclusión de que la única fuente impositiva cierta es la riqueza y, por ende, los diferentes impuestos deberían ser instrumentos para determinar el estado de esa fuente y su derivada capacidad de pago. En este sentido, se encuentran la Declaración de Renta, el Impuesto a la Riqueza, el Predial y el IVA o Impuesto al Consumo, como herramientas existentes para construir el análisis de capacidad de pago de los contribuyentes.

6.4.3. El Impuesto Predial como indicador de la capacidad de pago

Es importante destacar que el alto tribunal *"no exige que la estimación de la capacidad económica de los contribuyentes siempre se determine a través de indicadores directos de renta o patrimonio".* A pesar de esto, para argumentar la capacidad de pago de los contribuyentes con el fin de estimar la asignación de la contribución de valorización, sumado a lo expuesto por la Administración en la exposición de motivos del Proyecto de Acuerdo para la presente ponencia, se solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda un informe que relacionara el comportamiento de pago del impuesto predial del 2018 de los sujetos pasivos a quienes se pretende cobrar dicha contribución, por las siguientes razones:

1. El impuesto predial grava los inmuebles que se encuentran ubicados en Bogotá, lo cual puede ser un indicativo de uno de los elementos que componen el patrimonio y con el que, según la Corte, es posible establecer la capacidad de pago, pues este impuesto es el reflejo del pago tributario que tiene la capacidad de aportar una persona por uno de los elementos de su patrimonio.
2. Dice la Administración, que el valor del pago por la contribución de valorización no será mayor que el del impuesto predial para los sectores residenciales, con lo que se puede establecer un tope al valor del pago por valorización: el impuesto predial.
3. El comportamiento del pago del mencionado impuesto permite establecer si los contribuyentes se acogieron a la posibilidad del pago por cuotas, si

pagaron acogiéndose al descuento del 10% por pago oportuno o si al momento, no han realizado el pago.

6.4.4. ¿De quiénes se puede presumir que tienen capacidad de pago?

Del anterior análisis, se puede establecer que los estratos 1 y 2 presentan un significativo porcentaje de contribuyentes que no han realizado el pago del impuesto predial, por lo que se pone en duda su capacidad de pago, mientras que en los estratos 3, 4, 5 y 6, la mayoría de los contribuyentes se acogieron al pago con el 10% de descuento o pago oportuno, lo que sirve de argumento para presumir la capacidad de pago en estos estratos, considerando que la contribución de valorización no superará el monto del impuesto predial para las zonas de uso residencial.

6.5. Exenciones de la Asignación

El Proyecto de Acuerdo establece en el numeral 11 del artículo 12, que los predios ubicados en estratos 1, 2 y 3 no deberán pagar valorización si su avalúo catastral es igual o inferior a los $400.000.000 millones de pesos, a menos de que una persona tenga la condición de multipropietario, cualquiera sea el valor de los predios.

Considerando lo argumentado en el análisis de capacidad de pago, se propone una ampliación de las exenciones, así, los predios ubicados en estratos 1 y 2 en ningún caso serán sujetos de asignación. Mientras que los predios en estrato 3 podrán ser sujetos de asignación, si el avalúo catastral del predio es superior a $400.000.000, o si las personas tienen la condición de multipropietarios.

Como se puede observar, si bien la propuesta del Proyecto de Acuerdo establece un total general de 67.196 predios excluidos de asignación y la propuesta de la Ponencia establece un total general de 66.262 predios excluidos, la segunda refleja un resultado más favorable en términos comparativos, pues la del proyecto representa el 69,7% de su universo de cobro (estratos 1, 2 y 3), mientras la de la Ponencia representa el 76,5% de su universo de cobro incluyendo los estratos 1 y 2 que tampoco tendrían contribución.

6.6. Asignación de la Contribución de Valorización

Es importante destacar, que con todo lo expuesto anteriormente, el IDU proyecta que el 83% de los predios residenciales van a tener una contribución de hasta el

70% de su impuesto predial y que tendrán la posibilidad de pagar la contribución por cuotas hasta en cinco (5) años. Así:

6.7. Los Mecanismos de Participación en la Valorización

Según lo reportado por el IDU en las mesas de trabajo adelantadas, si bien no se ha logrado alcanzar una publicidad de la propuesta al 100%, a la comunidad se le ha socializado los proyectos de infraestructura y la posibilidad de su mecanismo de financiación (valorización en este caso) y son ellas quienes en gran parte han visibilizado la necesidad y perentoriedad de las obras; ejemplo de esto es el eje de la zona industrial, en donde, por más de 20 años, los industriales ha solictado a la Administración el arreglo de la infrestructura vial, así los recursos deban salir de la valorización.

6.8. Sobre las Modificaciones al Estatuto de Valorización

Dentro el articulado propuesto se establecen modificaciones al Estatuto de Valorización, lo cual implica romper con la unidad de materia que rige la expedición de los acuerdos distritales, máxime, tratándose de una norma orgánica.

La inclusión de estas normas hace presumir la premura por parte de la Administración de modificar el texto normativo, generando un nuevo procedimiento para tramitar este mecanismo de financiación de obras públicas en la ciudad.

6.9. Sobre las Prórrogas Solicitadas

Las obras por las cuales se pide extensión en el tiempo para poder ser ejecutadas se dividen en 2 gupos:

i. Primer Grupo:
   - Vía Avenida El Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91.
   - Intersección Avenida El Rincón por Avenida Boyacá.
   - Intersección Avenida Ciudad de Cali por Avenida Ferrocarril de Ocidente.

ii. Segundo Grupo:
   - Vía Avenida Calle 170 desde Avenida Cota hasta Avenida Ciudad de Cali.

7. Conclusiones

- Plantear la contribución de valorización por beneficio local, es una apuesta inteligente, la cual, tiene en cuenta la capacidad de pago de los contribuyentes y a su vez, permite la materialización de la redistribución social de la riqueza y la justicia tributaria.
- El financiamiento de obras de infraestructura en el espacio público por medio de la contribución de valorización, como CicloRutas, aceras, puentes peatonales, entre otras, permite que los las otras formas de costear proyectos se utilicen para las obras viales, las cuales comprometen muchos más recursos y afectan en mayor medida el bolsillo de los contribuyentes.
- Es importante que previo y posterior a la construcción de las obras, el Distrito realice la evaluación respecto del impacto (positivo o negativo) que las obras generen en los predios.
- Las obras financiadas con recursos de valorización que presentaban retrasos graves se están poniendo al día, lo que debería abrir la oportunidad para un nuevo cobro que contribuya al desarrollo de la ciudad.
- La contratación y avance de los estudios y diseños antes de determinar el monto distribuible de la contribución de valorización es un acierto, ya que permite establecer con más certeza el valor de las obras, con lo cual los proyectos no deberían quedar desfinanciados e inconclusos.
- Se debe realizar un censo predial y la respectiva actualización catastral, para contar con un inventario oportuno de los predios ubicados en el área de influencia, evitando injusticias en la asignación y el cobro.
- El pago por cuotas a 5 años sin intereses favorece a los contribuyentes, al igual que el pago oportuno con descuento.
- El análisis de la capacidad de pago no solo se realizó por medio del estudio de encuestas de percepción ciudadana, análisis sectoriales y proyecciones financieras, sino también, se puso presente lo establecido por la Corte Constitucional, utilizando la información de pago del Impuesto Predial como indicador de esta.
- El Estatuto de valorización debe ser presentado al Concejo y no pretender cambiarlo por el presente proyecto de acuerdo, ya que se rompería la unidad de materia.
- Aún se está a tiempo de dar un debate con argumentos para rescatar este mecanismo de financiación, el cual ha contribuido en gran medida al desarrollo de la ciudad.

Concluye con una breve reflexión, representan una doctrina, una manera de pensar, una ciudanía, bien venido el debate en el marco del respeto, independientemente de las posturas que se asuman como actores políticos, se haga sin generar suspicacias entendiendo que nos acompañamos desde nuestros

principios, valores, de un respaldo técnico y jurídico que nos permitirá ver una verdad, permitiéndonos sustentar una postura; se permiten presentar con el concejal Jorge Lozada de la bancada de Cambio Radical PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES, al Proyecto de Acuerdo 453 de 2018 presentada por la Administración Distrital.

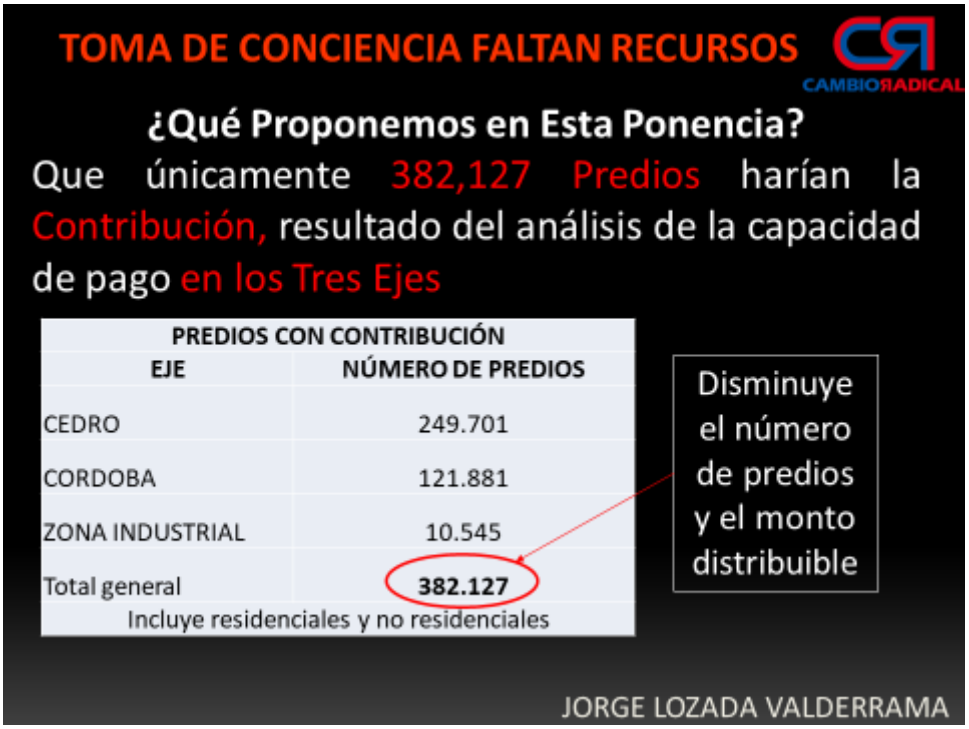
El Presidente, concede la palabra al concejal Jorge Lozada Valderrama como ponente del Proyecto de Acuerdo 453 de 2018.

El honorable concejal Jorge Lozada Valderrama, hay que toma de conciencia faltan recursos, en el marco del plan de desarrollo la administración se ha impuesto el reto para mejorar la movilidad, afianzar la convivencia, la calidad de vida y devolverle la confianza en el buen manejo de los recursos y contribuir al desarrollo social y económico de los habitantes de Bogotá proyectada como CIUDAD METRÓPOLI; el Alcalde priorizó inversión en proyectos que estaban inconclusos por falta de financiación; desfinanciando el plan de desarrollo ha venido cubriendo el déficit de $401.280.000.000 millones con aportes del distrito. con estos recursos la administración puede garantizar la ejecución del 100% de los Proyectos establecidos en el Acuerdo 523 de 2013 de la (Administración Petro)

De esta manera y después de muchos años, los proyectos financiados por Valorización están en camino de ser culminados; ¿Atiende este Proyecto las observaciones hechas en el 2017 por el Concejo de Bogotá?

1. Se presentan Obras con Estudios y Diseños
2. Se mejoró el análisis de capacidad de pago incluyendo topes, formas y plazo de pago
3. Se ha mostrado un proceso de participación más serio, pero queda la reflexión sobre la participación como concepto general en la ciudad (¿por qué la gente no participa?)

La Secretaría Distrital de Planeación ha publicado las monografías por localidades donde se muestra que la situación económica de la ciudad sí permite financiar obras con valorización ¿qué propone esta ponencia?, tres (3) ejes, un (1) ajuste en el eje cedro, ajuste en el paquete de obras, inicio de obras más rápido, exclusión total de estratos 1 y 2; cuales son los predios excluidos, la ponencia excluye el 76% de predios en estratos 1, 2 y 3; excluye el (1 y 2 en su totalidad), mientras la propuesta de la administración propone la exclusión del 69% de los predios en estratos 1, 2 y 3.



Equipamiento Cultural – recreativo: En el marco de equidad, justicia redistributiva de la riqueza y corresponsabilidad social se concertó con la admiración la construcción del centro cultural el retiro financiado por valorización con el 50% fortaleciendo el desarrollo del ser humano a través de la cultura, la ubicación facilita la movilidad de la población menos favorecida habitante en la periferia de la ciudad de Bogotá para acceder al goce y disfrute de los eventos de cultura y recreación que brindara el centro

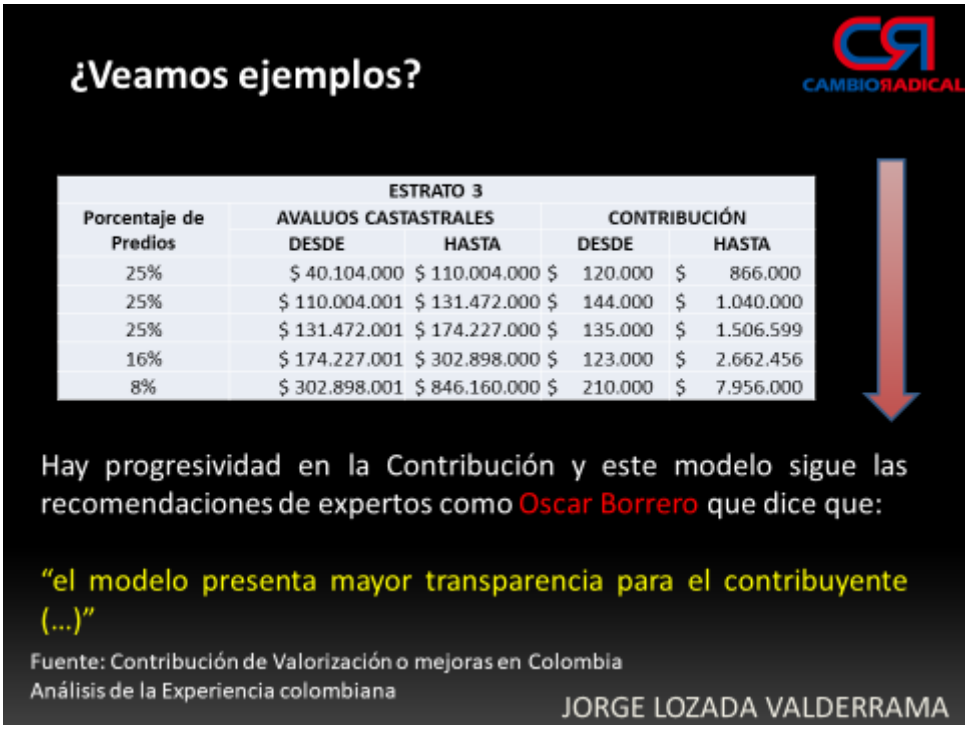
¿Y de la Zona Industrial qué? EJE INDUSTRIAL, parte de la Industria ha emigrado a los municipios vecinos; por décadas no se ha invertido en infraestructura con esta iniciativa se mejoran la movilidad impactando positivamente la valorización predial consolida el desarrollo industrial y comercial genera empleo mejora la calidad de vida contribuye al desarrollo socioeconómico, está ubicado en un lugar estratégico de la ciudad.

¿Si no financiamos las mejoras en la Zona Industrial con Valorización, qué otro instrumento de financiación podríamos utilizar?, ¿Recursos del Distrito? Son escasos y se prioriza sectores residenciales, ¿Deuda? ¿Los hogares deberían

pagar las vías de la zona industrial?, ¿Dejamos abandonado nuestro sector industrial siendo Excelentes Contribuyentes que Generan Empleo?

Los Invito a unirnos apoyando esta iniciativa para afianzar la cultura ciudadana del contribuyente y devolverle la confianza en el buen manejo de los recursos ya que esta administración ha llevado a cabo la ejecución de obras por valorización con eficiencia y eficacia en la inversión contribuyendo a mejor la movilidad elevando la calidad de vida y el desarrollo socioeconómico de nuestra población habitante en la Ciudad Capital

¿cuánto pagarían los contribuyentes? una familia en estrato 3, 4, 5 o 6 nunca pagaría más de un impuesto predial y la mayoría no llegaría a pagar hasta este tope y financiado a 5 años; una empresa, un comercio, una industria nunca pagaría más de 2.5 veces su impuesto predial y la mayoría no llegaría a pagar hasta ese tope y financiado a 5 años; con base en el estudio de esta iniciativa, se ponderó el análisis de capacidad de pago propuesto por la administración y se complementó con el estudio socioeconómico basado en la Sentencia C-173/2010; se revisó el comportamiento del pago del impuesto predial en el último año este demuestra que la capacidad de pago permite usar el instrumento y que es conveniente excluir completamente estratos 1 y 2.



ESTRATO 3				
Porcentaje de Predios	AVALUOS CASTASTRALES		CONTRIBUCIÓN	
	DESDE	HASTA	DESDE	HASTA
25%	$ 40.104.000	$ 110.004.000	$ 120.000	$ 866.000
25%	$ 110.004.001	$ 131.472.000	$ 144.000	$ 1.040.000
25%	$ 131.472.001	$ 174.227.000	$ 135.000	$ 1.506.599
16%	$ 174.227.001	$ 302.898.000	$ 123.000	$ 2.662.456
8%	$ 302.898.001	$ 846.160.000	$ 210.000	$ 7.956.000

¿Veamos ejemplos?

CAMBIORADICAL

ESTRATO 4				
Porcentaje de Predios	AVALUOS CASTASTRALES		CONTRIBUCIÓN	
	DESDE	HASTA	DESDE	HASTA
25,00%	$ 33.307.000	$ 164.862.000	$ 132.803	$ 989.000
25,00%	$ 164.862.000	$ 214.800.000	$ 192.000	$ 1.576.450
25,00%	$ 214.800.000	$ 283.132.000	$ 233.000	$ 2.172.768
17,00%	$ 283.132.000	$ 399.996.000	$ 218.000	$ 3.288.025
6,00%	$ 399.996.000	$ 599.988.000	$ 402.000	$ 5.033.000
1,00%	$ 599.988.000	$ 999.318.000	$ 1.278.333	$ 9.083.000

Hay progresividad en la Contribución y este modelo sigue las recomendaciones de expertos como Oscar Borrero que dice que:

"este es un gran avance hacia un método más sencillo y transparente que soluciona las fallas del Acuerdo 180 de 2005"

Fuente: Contribución de Valorización o mejoras en Colombia
Análisis de la Experiencia colombiana

JORGE LOZADA VALDERRAMA

¿Veamos ejemplos?

CAMBIORADICAL

ESTRATO 5				
Porcentaje de Predios	AVALUOS CASTASTRALES		CONTRIBUCIÓN	
	DESDE	HASTA	DESDE	HASTA
25,00%	$ 46.607.000	$ 259.506.000	$ 256.000	$1.938.319
25,00%	$ 259.506.000	$ 342.429.000	$ 519.000	$2.328.000
25,00%	$ 342.431.000	$ 505.526.000	$1.072.000	$ 4.108.102
14,30%	$ 505.610.000	$ 699.934.000	$1.075.410	$ 6.291.000
7,33%	$699.978.000	$999.885.000	$1.194.000	$9.002.359

Hay progresividad en la Contribución y este modelo sigue las recomendaciones de expertos como Oscar Borrero que dice que:

"tiene la ventaja sobre el método de factores aplicado anteriormente (...)"

Fuente: Contribución de Valorización o mejoras en Colombia
Análisis de la Experiencia colombiana

JORGE LOZADA VALDERRAMA

¿Veamos ejemplos?

CAMBIORADICAL

Porcentaje de Predios	ESTRATO 5			
	AVALUOS CASTASTRALES		CONTRIBUCIÓN	
	DESDE	HASTA	DESDE	HASTA
25,00%	$ 46.607.000	$ 259.506.000	$ 256.000	$1.938.319
25,00%	$ 259.506.000	$ 342.429.000	$ 519.000	$2.328.000
25,00%	$ 342.431.000	$ 505.526.000	$1.072.000	$ 4.108.102
14,30%	$ 505.610.000	$ 699.934.000	$1.075.410	$ 6.291.000
7,33%	$699.978.000	$999.885.000	$1.194.000	$9.002.359

Hay progresividad en la Contribución y este modelo sigue las recomendaciones de expertos como Oscar Borrero que dice que:

El Doctor Borrero reconoce que los topes en las contribuciones es una forma de reconocer la capacidad de pago y proteger al contribuyente

Fuente: Contribución de Valorización o mejoras en Colombia
Análisis de la Experiencia colombiana

JORGE LOZADA VALDERRAMA

¿Veamos ejemplos?

CAMBIORADICAL

Porcentaje de Predios	ESTRATO 6			
	AVALUOS CASTASTRALES		CONTRIBUCIÓN	
	DESDE	HASTA	DESDE	HASTA
50,00%	$ 69.420.000	$ 549.745.000	$ 284.722	$ 2.424.385
25,00%	$ 549.775.000	$ 852.771.000	$ 352.000	$ 3.771.134
7,41%	$ 852.771.000	$ 999.990.000	$ 1.576.058	$ 4.491.327
17,40%	$ 1.000.150.000	$ 4.973.035.000	$ 2.428.086	$ 20.407.267

Hay progresividad en la Contribución y este modelo sigue las recomendaciones de expertos como Oscar Borrero que dice que:

"el modelo tiene la ventaja de solucionar criticas a factores como el estrato (...)"

Fuente: Contribución de Valorización o mejoras en Colombia
Análisis de la Experiencia colombiana

JORGE LOZADA VALDERRAMA

Los invito a unirnos apoyando esta iniciativa, para afianzar la cultura ciudadana del contribuyente y devolverle la confianza en el buen manejo de los recursos, ya que esta Administración ha llevado a cabo la ejecución de obras por valorización con eficiencia y eficacia, ya que contribuye a mejorar la movilidad elevando la calidad de vida y el desarrollo socioeconómico de nuestra población habitante en la ciudad capital; cuando se llega a esta Corporación representa diversas ideologías, modos, estilos comunidad, sectores de la sociedad se representan en el caso del concejal a adultos mayores, cuando se toman grandes decisiones hacia el futuro hay que pensar en el de la ciudad, el mejor legado que le puede dejar esta Corporación a la ciudad es en continuar con su transformación; aquí nos inventamos un modelo de transporte imitado en ciudades del mundo, no se vive en la prehistoria por no tener metro, los buses son importantes hasta en las ciudades del mundo que tiene los mejores modelos, trenes, metros, siempre se necesitaran buses porque son mucho más versátiles la operación es más barata, se le puede mostrar al mundo innovaciones propias, el ciudadano reclama al gobierno es solución a sus problemas; no se van a tener todas la vías para todos los carros, en nuestra ciudad el carro da estatus, el ciudadano es mirado dependiendo el carro en el que vaya, cuando toca los trancones de la 30, en los transmilenios la gente va incomoda, pero van a 40 kilómetros por hora, y ciudadanos muy distinguidos andando en carros de 500 millones transitando a 15 kilómetros por hora, eso es igualdad, invita a tomar la mejor decisión para la ciudad, su ponencia es unificada positiva con modificaciones.

El Presidente, concede la palabra al concejal Venus Albeiro Silva para que rinda su ponencia.

El honorable concejal Venus Albeiro Silva Gómez, gracias a la valorización destaca la construcción de grandes obras como la avenida de Bosa y la Ciudad de Cali, las obras se necesitan, en los estudios de la ciudad tradicionalmente se ha desarrollado a través de valorización las hicieron los exalcaldes Jaime Castro, Caicedo Ferrer, Mockus en sus dos administraciones, Lucho Garzón, Samuel Moreno y Gustavo Petro; el Proyecto de Acuerdo cumplen con el marco jurídico la Constitución, las leyes y los acuerdos;

La valorización es un instrumento de financiación que permite el desarrollo urbanístico y social de la ciudad. Su recaudo tiene destinación específica a la construcción de las obras o plan o conjunto de obras para el cual se autorizó y/o la recuperación y/o rehabilitación de las mismas; en el contenido del Proyecto de Acuerdo 318 de 2018, la Administración Distrital solicita una contribución por valorización para la construcción de 35 obras distribuidas en 4 ejes: Cedro,

Córdoba, San Francisco y Zona Industrial, distribuidas de la siguiente manera; la contribución de valorización es calificada como un tributo especial que genera un gravamen real, que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles ubicados en áreas urbanas, rurales y de expansión urbana del Distrito Capital, que se benefician con la ejecución de la obra, plan o conjunto de obras de interés público; la justificación como la infraestructura vial: Una encuesta de realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá, la cual obtuvo como resultado que el 39% de este sector empresarial considera que la infraestructura de la ciudad dificulta el desarrollo de su empresa, sumado a que el 43,33% de los viajes al interior de Bogotá, utilizan el transporte público masivo, colectivo e individual, es decir, que los medios de transporte públicos son la columna vertebral de las actividades económicas de la ciudad; apenas el 19% de los ciudadanos reporta estar satisfecho con el transporte troncal, 32% con el zonal y 43% con el colectivo tradicional, mientras que los ciudadanos han migrado a modos sostenibles como la bicicleta y a otros, con mayores externalidades negativas, como el vehículo particular y la motocicleta; el proyectos de aceras y ciclorrutas:

La Encuesta de Movilidad 2015 destaca que en el Distrito Capital se realizan 14.858.983 viajes diarios. De estos, el 31,12% (4.623.890 viajes) son a pie, el 23,37% (3.471.959 viajes) se realizan en transporte público colectivo y SITP, el 13,86% (2.058.888) corresponde al Sistema Transmilenio y el 4,28% tienen como medio principal la bicicleta (635.431 viajes); el Corredores Ambientales: , El Plan de Desarrollo prevé, a largo plazo, la construcción del Macro proyecto Circuito Ambiental de Bogotá que enlazará la Ciudad del Río al occidente con los Cerros Orientales (Sendero de Las Mariposas), a través de alamedas, senderos y ciclorrutas a lo largo de los Corredores Ambientales: El Malecón del Rio, el Parque Lineal del Río Tunjuelo, el Parque Lineal del Rio Fucha, el Parque Lineal del Arzobispo y el Humedal Jaboque, El Parque Lineal del Juan Amarillo, el Humedal de Córdoba con sus brazos (Córdoba y Molinos), el Humedal Torca-Guaymaral y sus brazos

Parques: Se deben generar proyectos en cada una de las localidades que conforman del Sistema Distrital de Parques; dentro del Acuerdo Distrital 645 de 2016, Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”, se tomó como referencia la Encuesta de Consumo Cultural 2014 del DANE[28], donde el 12,9% de los bogotanos realiza prácticas culturales y un 33.9% realiza actividades deportivas. Las principales razones de no asistencia a eventos artísticos, en términos de la Encuesta Bienal de Culturas 2015[29], están asociadas principalmente a la falta de tiempo (33,2%), falta de dinero (21,6%), desinterés (18.9%) y falta de información (11.1%).

Sobre el estudio de las condiciones de pago, el único tributo sobre el cual se presenta un análisis de capacidad de pago en el país es la Contribución Especial de Valorización; el hundimiento del Proyecto de Acuerdo 335 de 2017 relacionado con el mismo contenido de la presente iniciativa, obedeció en gran parte a la situación económica que presentaban para la época los hogares de la ciudad; a pesar de esto la administración distrital considera que no es fácil deducir esta clase de teorías cuando no se puede aproximar una capacidad de pago a los resultados de una encuesta donde se tabule la capacidad de pago de los contribuyentes; para este proyecto de acuerdo se tiene una reciente Encuesta Multipropósitos, de la cual no se conocen los resultados, pero se toman proyecciones de la Cámara de Comercio de Bogotá según la cual para el presente año se estima que Bogotá D.C., tenga un crecimiento económico del 3%, jalonado por el sector de la construcción y la inversión pública en materia de infraestructura; resalta que dicho cobro solo se haría sobre predios no residenciales y hogares propietarios de predios residenciales en estratos 4, 5, 6 y solo en hogares propietarios de predios residenciales en estratos 1, 2 y 3 cuyo avalúo catastral sea superior a $400 millones de pesos.

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Proyecto Calzada Norte Avenida La Sirena y Tablero Norte del puente vehicular Intersección Avenida La Sirena con Autonorte

Localización:

La construcción del tramo de la Avenida la Sirena que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde a la calzada norte del tramo comprendido entre la Avenida Boyacá y la Autopista Norte.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red de Infraestructura Vial, ampliar su cobertura y reducir los tiempos de viaje para los habitantes de la ciudad de Bogotá D.C.

LISTADO PROYECTO DE ACERAS Y CICLORRUTAS

Los proyectos del componente de aceras y ciclorrutas que se financiarán a través de valorización en la zona correspondiente al Eje Córdoba son los siguientes:

Figura 103. – Proyectos de Aceras y Ciclorrutas – Eje Córdoba.

PROYECTO			VALOR
Tipo	Nombre	Tramo entre	TOTAL
ACERAS Y CICLORRUTAS	Calle 116	Av. Boyacá y Autopista Norte	$ 32,300

OPCIÓN 7 Venus

CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

EJE INDUSTRIAL

La Zona Industrial de Montevideo y de Puente Aranda, se ubica en las Localidades de Fontibón y Puente Aranda respectivamente, en el sector comprendido entre la Avenida Boyacá y la Avenida NQS y entre la Avenida Ferrocarril de occidente y la Avenida de las Américas y su conexión con la Avenida de los comuneros.

EJE ZONA INDUSTRIAL			
PROYECTO			VALOR TOTAL
Tipo	Nombre	Descripción	
INFRAESTRUCTURA VIAL	Reconstrucción de Vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda		$ 212.500

UPZ 108 Zona Industrial

De acuerdo con los datos del inventario de la malla vial urbana del Sistema de Movilidad de Bogotá D.C, de los 869,3 km-carril que alcanza la localidad de Puente Aranda a Diciembre de 2016, el 22% (189,6 km-carril) corresponden a la UPZ 108.

UPZ 111 Puente Aranda

De acuerdo con los datos del inventario de la malla vial urbana del Sistema de Movilidad de Bogotá D.C, de los 869,3 km-carril que alcanza la localidad de Puente Aranda a Diciembre de 2016, el 16% (141,08 km-carril) corresponden a la UPZ 111.

UPZ 112 Granjas de Techo

La zona industrial de Montevideo de localiza en el sector oriental de la UPZ 112 Granjas de Techo.

De acuerdo con los datos del inventario de la malla vial urbana del Sistema de Movilidad de Bogotá D.C, de los 849,5 km-carril que alcanza la localidad de Fontibón a Diciembre de 2016, el 18% (155,6 km-carril) corresponden a la UPZ 112.

EJE INDUSTRIAL

- Propone la reconstrucción de vías zona industrial de Montevideo y Puente Aranda, por valor de $229.500.000.000, de los cuales $17.000 millones irían de administración del recaudo.
- Estos recursos serían financiados por 10.691 contribuyentes, que residen en las localidades de Fontibón y Puente Aranda, de los cuales el 56% pertenecen a sectores comerciales y el 35% al sector industrial.
- Se busca la reconstrucción de las vías en las zonas de Montevideo y Puente Aranda, en las que se encuentran las UPZ 108 (zona industrial), 111 (Puente Aranda) y parcialmente la UPZ 112 de Granjas.

Apoyo y encuentro viable dejar en el presente proyecto de valorización el EJE INDUSTRIAL, para que se le de una reestructuración y arreglo a la malla vial de este eje que beneficiarìa la zona industrial de Montevideo y Puente Aranda

Venus Alberto Silva CONCEJAL DE BOGOTÁ

OPCIÓN 7 Venus

CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

SOCIALIZACIÓN

El precario proceso de socialización del proyecto de acuerdo, estaría generando una violación a los artículos 36 y 37 del Estatuto de Valorización, en los cuales se plasma la regulación en materia de participación y veedurías ciudadanas.

Es importante que la Administración Distrital, potencialice estos proyectos de socialización, donde se fortalezca el involucramiento de líderes comunales que ayuden a jalonar estos procesos, y no solamente depender de divulgaciones a través de piezas y convocatorias, sino personalizando más con la comunidad para que la convocatoria sean más eficientes y rinda los resultados esperados.

Reforma Estatuto de Valorización

Dentro del articulado del presente proyecto de acuerdo, se sugiere una serie de reformas al Acuerdo 7 de 1987, Estatuto de Valorización, lo cual considero no debe ser incluido en esta iniciativa.

Se debe realizar una profunda reforma a dicho estatuto, para así tener una mayor y mejor interpretación, donde se unifiquen las normas posteriores que rigen el tema de esta contribución.

Queda pendiente la publicación de la totalidad de los estudios y diseños de las obras incluidas en el presente proyecto, debido a que estos serán entregados, según el IDU, a finales del presente año.

Venus Alberto Silva CONCEJAL DE BOGOTÁ

OPCIÓN 7 Venus

CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

SYSTEM CERTIFICATION ISO 9001 SGS · SYSTEM CERTIFICATION ISO 14001 SGS · SYSTEM CERTIFICATION OHSAS 18001 SGS · GESTIÓN DE LA CALIDAD NTCGP 1000:2009 SECTOR PÚBLICO CERTIFICADO

Sobre las modificaciones en la ponencia planteo la exclusión de las obras incluidas en los ejes de El cedro, Córdoba y san francisco, dejando únicamente el eje Zona Industrial, en el cual se reconstruiría la malla vial de Puente Aranda y Montevideo.

1. El eje zona industrial: infraestructura vial quedará compuesta por las siguientes obras.

2. El monto distribuible de la contribución de valorización por beneficio local se fija en doscientos veintinueve mil 500 millones de pesos M/CTE ($229.500), costo de las obras que cubren el eje zona industrial

3. Sobre el punto relacionado con el cobro a contribuyentes de los estratos 1,2 y 3 cuya valorización del inmueble supere los $400 millones, plasmo mi absoluta oposición a esta propuesta y propongo en las modificaciones del articulado de mi ponencia que esta contribución cobije a los inmuebles que estén por encima de los $600 millones en los estratos 1,2 y 3.

4. En los artículos relacionados con la prórroga del plazo de inicio de ejecución de obras, la administración solicita una prórroga de un (1) año para las obras de la avenida el rincón desde la avenida Boyacá hasta la carrera 91, la intersección avenida rincón por avenida Boyacá y la avenida ciudad de Cali por avenida ferrocarril de occidente, frente a lo cual muestro mi total desacuerdo y propongo que la prórroga para estas tres (3) obras sea de seis (6) meses, fijando una fecha exacta y específica para su iniciación.

5. Para la obra de la avenida San José desde avenida cota hasta avenida ciudad de Cali, se propone un plazo de tres (3) años. mi propuesta será que el inicio de esta obra sea en un plazo no mayor a doce (12) meses.

Por las razones expuestas presento ponencia positiva con modificaciones para primer debate del Proyecto de Acuerdo No. 453 “por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras, y se dictan otras disposiciones”.

El Presidente, frente a la participación de los ciudadanos, se van a escuchar a los que quieren y no la valorización en el día de mañana, se va a suspender en el día de hoy el debate para continuar en el día de mañana, con la intervención de la

Administración Distrital, los voceros de los partidos, los honorables concejales no voceros, señor Secretario siguiente punto del orden del día.

El Secretario, con gusto señor presidente quinto punto comunicaciones y varios, no tenemos comunicaciones radicadas señor presidente, ha sido agotado el orden del día.

El Presidente, como quiera que se ha agotado el orden del día se levanta la sesión del día de hoy, se convoca para mañana, quedan notificados desde este estrado.

El Secretario, con gusto señor presidente, siendo las 12:12 p.m., se suspende el debate del Proyecto de Acuerdo 453 de 2018, se levanta la sesión buena tarde para todos.

ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN
Presidente

MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO
Primer Vicepresidente

CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS
Segundo Vicepresidente

MILTON JAVIER LATORRE MARIÑO
Subsecretario de Despacho

Elaboró: Morrison Tarquino Daza
Revisó: Milton Javier Latorre Mariño