

ANEXO 1

ASUNTO: Documento de debate proposición 72 sobre la contribución de valorización ordenada por el Acuerdo 451 de 2010, en el marco del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte.

FECHA: abril 17 de 2012

Juan Carlos Flórez Arcila

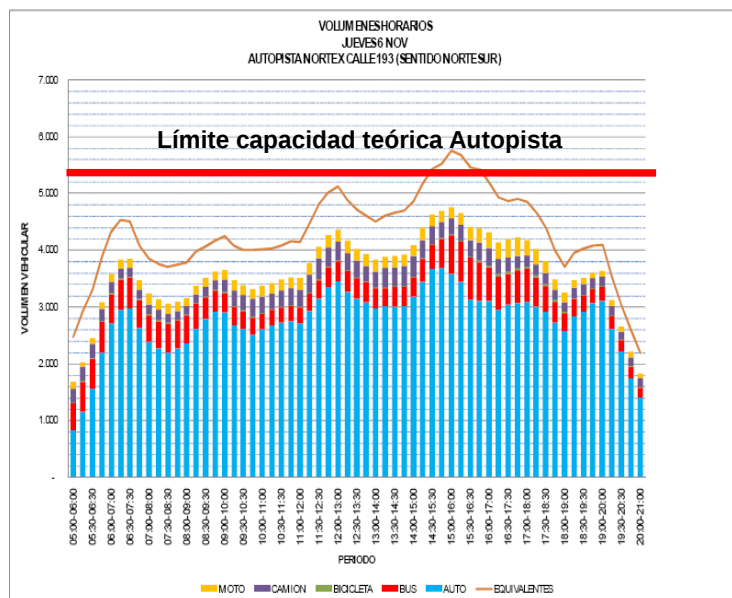
La contribución de valorización ordenada por el Acuerdo 451 de 2010 en el marco del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte

1.) Los problemas: colapso de la movilidad y desorden urbano en el norte.

a.) Congestión de la Autopista Norte.

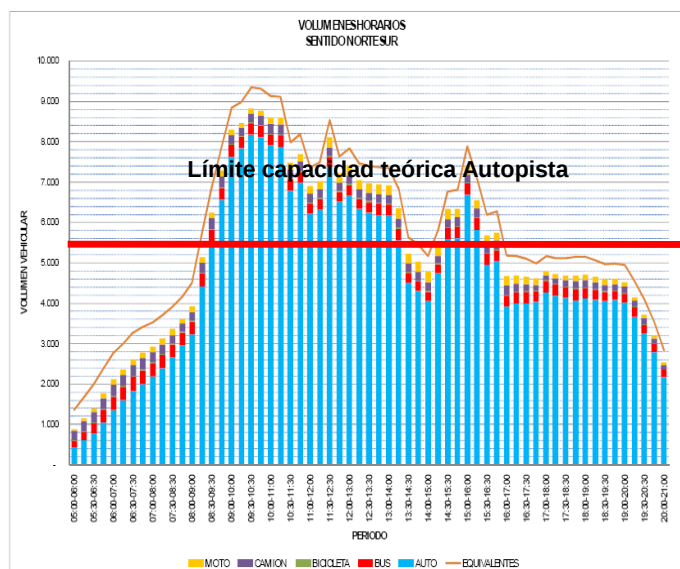
Actualmente el volumen vehicular que soporta la autopista, en días hábiles y horas de mayor confluencia, en particular cuando acaba la jornada escolar (2 a 4 pm), sobrepasa el límite de su capacidad, como bien se ilustra en el siguiente juego de gráficos. La situación es más crítica los fines de semana, ya que desde el comienzo del día (8 am) el tráfico generado supera su capacidad teórica (5.300 vehículos promedio por hora), permaneciendo la congestión durante el día (se reduce a partir 4 pm).

Gráfico. Volumen vehicular de la autopista norte, día hábil



Fuente: Estudios del Plan de Implantación Terminal del Norte. 2009 en Exposición de motivos Acuerdo 451 de 2010

Gráfico. Volumen vehicular de la autopista norte, día feriado



Fuente: Estudios del Plan de Implantación Terminal del Norte. 2009, en Exposición de motivos Acuerdo 451 de 2010

Los principales damnificados de la congestión son los niños que diariamente tienen que padecer el tráfico de la Autopista Norte para llegar a los colegios localizados en el borde norte; 62 de los equipamientos inventariados por la Secretaria de Planeación en 2010, corresponden a colegios que prestan educación básica.

DOTACIONAL	# de Predios	Area Bruta (Ha)
Bienestar Social	4	3.80
Culto	4	25.17
Educativo Basico	62	185.62
Educación Superior	5	80.05
SUBTOTAL COLECTIVOS	75	294.64

DOTACIONAL	# de Predios	Area Bruta (Ha)
Deportivo Recreativo	12	199.06

DOTACIONAL	# de Predios	Area Bruta (Ha)
Cementerios y Servicios Funerarios	4	156.82

b.) Desorden urbano: ¿Qué pasa si no se toman decisiones a tiempo?

Luego de 7 años de intentos fallidos por reglamentar el desarrollo ordenado del borde norte de la ciudad, finalmente en el año 2010 se expidió el Decreto 043 que le dio vía libre al desarrollo urbanístico del denominado POZ NORTE. Mientras la ciudad se demoraba en reglamentar el POZ NORTE, el mercado no daba espera. Inclusive, bajo el amparo de reglas de juego impartidas desde el nivel nacional se fue estableciendo una vasta infraestructura dotacional en la zona: colegios, clubes, universidades y cementerios de cuyos servicios se surtía toda la ciudad y la región. Esta ocupación, en la mayoría de casos, se dio de manera informal o amañando las reglas y disposiciones ambientales, con una utilización desproporcionada de pozos sépticos y aljibes para disponer las aguas residuales y pluviales.

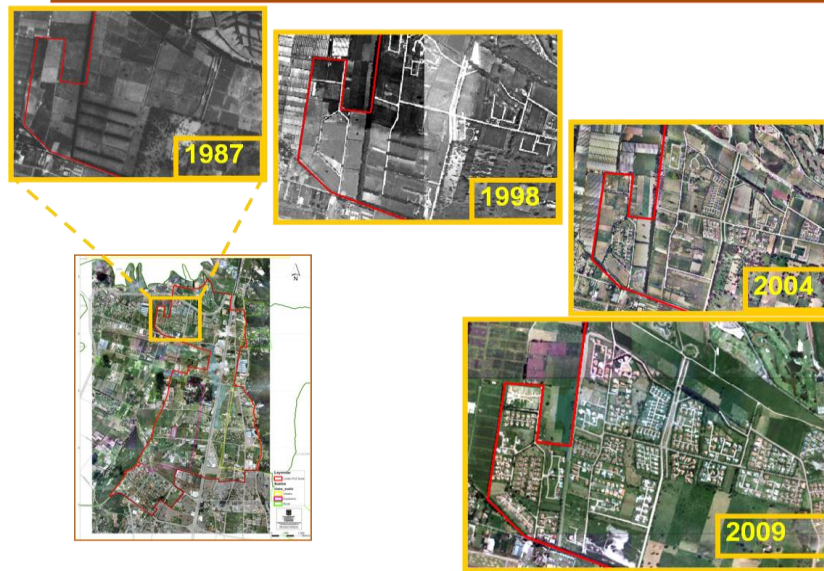
Desequilibrio ambiental en el borde norte



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, imágenes de archivo de la presentación del año 2010 ante el Concejo de Bogotá sobre la contribución de valorización en el POZ Norte.

Desequilibrio ambiental. Hoy los elementos de la Estructura Ecológica Principal se encuentran en peligro de deterioro y aislamiento. La ocupación informal ha hecho uso desmedido de pozos sépticos con el consecuente deterioro de las aguas profundas. En las últimas dos décadas, el crecimiento urbanístico de la zona se ha acelerado sin que tengan lugar mejoras comparables en la infraestructura de soporte. Así se evidencia en las imágenes a continuación.

Imágenes proceso histórico de ocupación del borde norte



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, imágenes de archivo de la presentación del año 2010 ante el Concejo de Bogotá sobre la contribución de valorización en el POZ Norte.

2.) La Valorización ordenada por el Acuerdo 451 de 2010

a.) ¿Para qué pagar?

Mejorar movilidad actual

El Acuerdo 451 de 2010 ordenó el cobro de una Valorización para la construcción de unas obras denominadas Anillo Vial uno (1), correspondientes a la prolongación de las Avenidas Boyacá y Novena y su conexión con la Avenida Calle 200 o el POLO. Este anillo permitiría distribuir los viajes de la ciudad y la región hacia el borde norte, de tal manera la presión sobre la autopista se reduciría. Los estudios de movilidad de soporte al Acuerdo demuestran que con la nueva infraestructura la velocidad de circulación hacia el norte para recorridos equivalentes a 18 km, se incrementaría en un 56% promedio, es decir que, pasaría de una velocidad media de 28km/h a 44km/h¹.

Aún en ausencia del desarrollo urbanístico de las 466 Has de suelo vacante que tiene el POZ NORTE, las obras del primer anillo vial uno (1) garantizarían que la demanda de usuarios actual de la infraestructura dotacional del borde norte accediera a ella más fácilmente. Al respecto señalaba la entonces Secretaria Distrital de Planeación, María Camila Uribe: *“Es importante porque necesitamos reglas claras para el desarrollo de esta zona, en la que **no tenemos alcantarillado ni infraestructura**. Una gran área que no cuenta con vías*

¹ La estimación se efectuó para un viaje originado en el Barrio Chicó Norte con destino a un colegio localizado a 217.4 metros del anillo vial 1. Se encontró que bajo las condiciones actuales, el niño que estudia en este colegio se demoraría en el desplazamiento desde y hacia su lugar de origen 1 hora 17 minutos (2 sentidos), en tanto que, con la nueva oferta vial su recorrido tardaría solo 49 minutos (2 sentidos).

*suficientes, sino apenas la Autopista Norte, que está completamente sobrecargada*²

Dar el primer paso para propiciar un ordenamiento urbano: el POZ Norte.

El POZ Norte es uno de los pocos espacios con suelo vacante para desarrollar en la ciudad. Si bien la ausencia de reglamentación no ha impedido que esta zona se desarrolle de manera informal, la apuesta de reglamentación es necesaria para contener estos procesos de desarrollo informal y corregir el deterioro ambiental consecuente. Para propiciar este desarrollo ordenado habría que priorizar las inversiones y programar el desarrollo del suelo. No se puede seguir permitiendo el desarrollo inmobiliario sin tener las infraestructuras de soporte: redes y vías. De esta manera se identifica como primera intervención de obra este anillo vial 1, como quiera que de todas las inversiones, ésta beneficiaría a toda la ciudad y no solamente a quienes estuvieran interesados en urbanizar la zona norte.

Además de la necesidad de mejorar las condiciones de conectividad que mantiene la ciudad y la región con el borde norte, se hizo latente la necesidad de corregir desequilibrios e inequidades tributarias que históricamente arrastraban los suelos rurales y de expansión en su aporte a los impuestos a la propiedad inmobiliaria. Al respecto el entonces Secretario de Hacienda Distrital, Juan Ricardo Ortega, señaló: *“Es necesario cobrarles a los ciudadanos del norte, predios rurales y de alto estrato, que no han pagado nunca este tributo, valorización para construir estas vías”*.

A primera vista esta propuesta de desarrollo le estaría generando a la ciudad espacios con calidad de vida para sus habitantes, en términos de adecuadas vías, parques y espacio público. Pocos lugares de la ciudad han tenido un desarrollo como el propuesto. Por el contrario, la ausencia de planificación y reglamentación ha heredado profundos desequilibrios, por ejemplo, en la acumulación de un déficit de espacio público cercano a dos mil hectáreas en la ciudad consolidada³. Las imágenes a continuación muestran las consecuencias de construir una ciudad no planificada, excesivamente densa sin calidad en sus espacios urbanos, como es el caso del sector de Cedritos.

² <http://www.elspectador.com/impreso/bogota/articuloimpreso186652-secretaria-de-planeacion-habla-de-los-alcances-del-plan-zonal-d>

<http://www.portafolio.co/archivo/documento/CMS-7832503>

³ SDP. Documento Técnico de Soporte a la revisión del POT. 2011

Imágenes ocupación Cedritos vs. Ciudad Salitre



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, imágenes de archivo de la presentación del año 2010 ante el Concejo de Bogotá sobre la contribución de valorización en el POZ Norte.

Por otro lado, como ya se indicó, la forma en la que han tributado los predios localizados en el suelo rural de la ciudad no ha sido la más adecuada, lo que alertó a las autoridades administrativas del peligro de perpetuar desequilibrios tributarios con la contribución de valorización. Así, bajo el amparo de un régimen de clasificación de suelo rural, se camuflaban desarrollos inmobiliarios de características urbanas, como conjuntos residenciales de estrato alto, colegios, universidades y clubes, que por su condición de suelo fueron valorados catastralmente muy por debajo de su valor real. En consecuencia, los pagos que hacían por concepto de impuesto predial no correspondían necesariamente a la capacidad de pago de los contribuyentes.

Al respecto la Contraloría de Bogotá reportó que en el año 2004 “una vivienda de interés social pagaba una suma más alta por concepto de impuesto predial unificado que una construcción lujosa estrato seis (6) ubicada en el área rural de la ciudad”⁴.

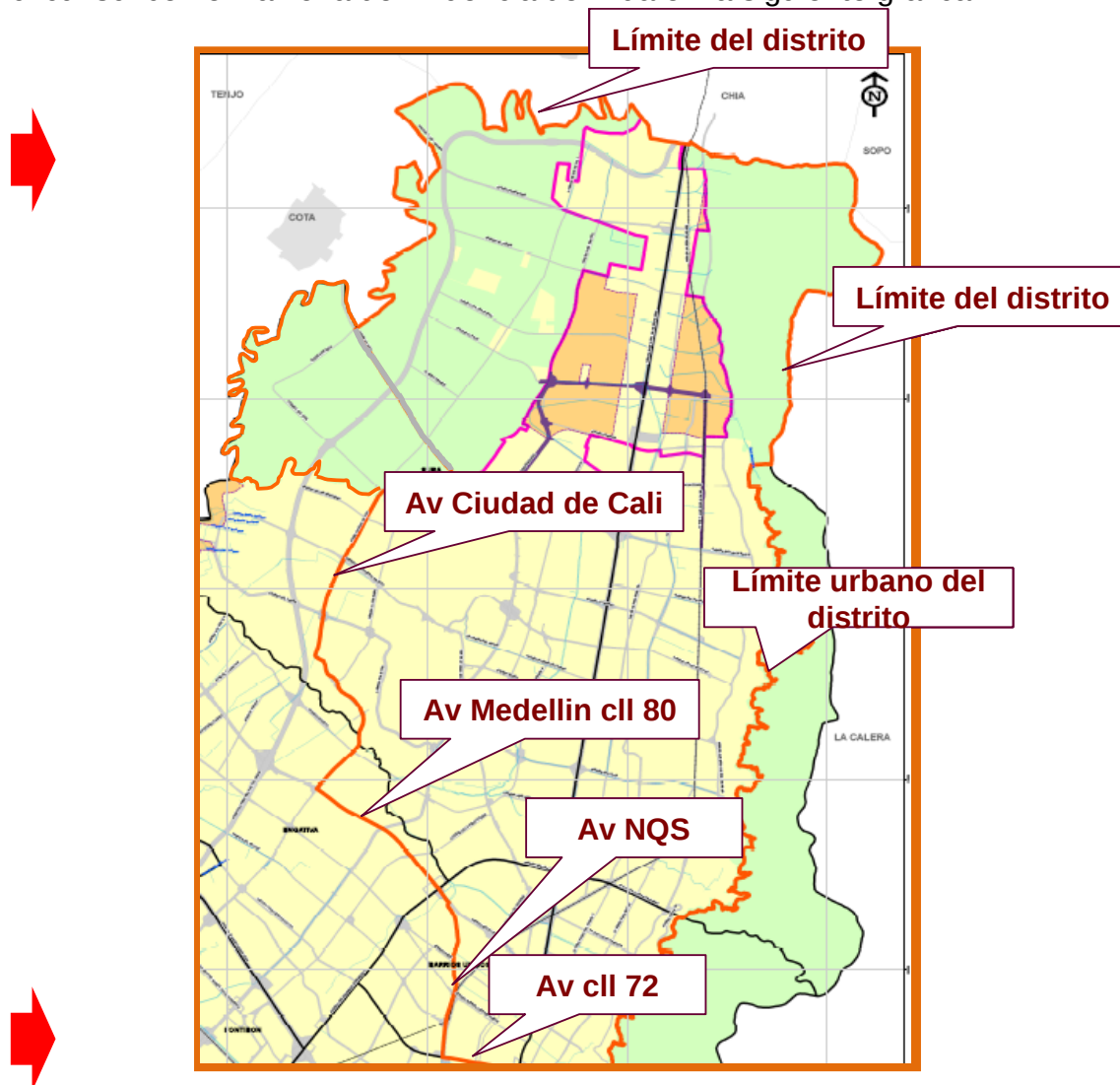
Por su parte en las motivaciones del Acuerdo 451 se encontró que el impuesto predial que pagaban algunos predios rurales en Usaquén y Suba con

⁴ La cita se refiere a las construcciones en los Cerros Orientales, clasificadas en su mayoría como suelo rural o de expansión. Cfr. CONTRALORÍA DE BOGOTÁ D.C. *Informe Final de Auditoria Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Especial*. Gestión adelantada por la Administración Distrital en el manejo de los Cerros Orientales. Plan de Auditoria Distrital 2003 – 2004. Fase Segunda. Dirección Sector Recursos Naturales y Medio Ambiente. Diciembre de 2004. En Exposición de Motivos Acuerdo 451 de 2010.

características prediales similares a las de predios urbanos de estrato 5 y 6 era significativamente más bajo. Por ejemplo, más del 60% de estos predios rurales pagaban menos del 50% de lo que pagaba un estrato 5 en San José de Bavaria.

b.) ¿Quién paga?

A partir de la modelación de viajes “Origen – Destino”, de la ciudad con el borde norte, se identificó que en las localidades de Engativá, Barrios Unidos, Chapinero, Usaquén y Suba se generan la mayor cantidad de viajes. Por esta razón la zona de influencia de la valorización cobijó alrededor de 720 mil predios que se circunscriben en la zona de influencia definida en la siguiente gráfica:



c.) ¿Cuánto pagan?

El costo de las obras asciende a 404 mil millones de pesos (precios 2012) los cuales se distribuirían en los 720 mil predios en proporción al avalúo catastral de cada predio, su distancia a las obras y su condición de suelo. Por ejemplo, pagan más quienes están cerca de las obras, tienen un mayor avalúo y su condición de

suelo es NO urbana (expansión y rural). Pagan menos quienes tienen un menor avalúo, están lejos de las obras y son Urbanos.

De esta manera como se observa en los cuadros a continuación suministrados en el anexo técnico remitido por el IDU en respuesta a la proposición, alrededor del 0.27% de los predios (1820) con condición NO urbana pagan el 21% de la valorización (84 mil millones), es decir entre otros, aquellos suelos vacantes, de “engorde”, grandes dotacionales y condominios que tradicionalmente han tenido un menor esfuerzo tributario.

A su turno, los predios urbanos que menos valen pagan menos que proporcional a los suelo NO urbanos; por ejemplo el 55% de los predios de la zona de influencia y que tienen como uso el residencial pagan alrededor del 8.5% del costo de las obras, con contribuciones por predio inferiores a 300 mil pesos.

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Suba	No Urbano	107101	CONTINENTAL		5	48	0.01%	\$ 19.555.602	\$ 938.888.883	0.23%
					6	132	0.02%	\$ 10.694.662	\$ 2.467.637.959	0.61%
				No Residencial	0	302	0.04%	\$ 28.392.690	\$ 8.674.592.420	2.12%
				SubTotal GUAYMARAL		499	0.07%	-	\$ 12.273.230.594	3.03%
		107102	CASABLANCA SUBA	Residencial	6	100	0.01%	\$ 11.609.618	\$ 1.160.961.799	0.29%
				No Residencial	0	99	0.01%	\$ 179.663.737	\$ 15.901.072.594	3.93%
				SubTotal CASABLANCA SUBA		109	0.03%	-	\$ 17.061.634.389	4.21%
		107106	TUNA RURAL	Residencial	2	2	0.00%	\$ 15.814.816	\$ 31.629.632	0.01%
				No Residencial	3	4	0.00%	\$ 6.301.408	\$ 25.205.630	0.01%
				No Residencial	0	221	0.03%	\$ 20.432.291	\$ 4.515.535.290	1.12%
				SubTotal TUNA RURAL		227	0.03%	-	\$ 4.572.371.551	1.13%
		107107	LAS MERCEDES SUBA RURAL	Residencial	2	2	0.00%	\$ 2.589.663	\$ 5.179.325	0.00%
				No Residencial	3	1	0.00%	\$ 1.128.400	\$ 1.128.400	0.00%
				No Residencial	4	1	0.00%	\$ 9.133.740	\$ 9.133.740	0.00%
				No Residencial	5	1	0.00%	\$ 2.730.331	\$ 2.730.331	0.00%
				No Residencial	0	127	0.02%	\$ 10.571.477	\$ 1.342.577.616	0.33%
				SubTotal LAS MERCEDES SUBA RURAL		132	0.02%	-	\$ 1.360.749.412	0.34%
		107109	BARAJAS NORTE	Residencial	2	1	0.00%	\$ 31.190.880	\$ 31.190.880	0.01%
				No Residencial	5	1	0.00%	\$ 35.007.300	\$ 35.007.300	0.01%
				No Residencial	6	39	0.01%	\$ 24.782.728	\$ 966.526.400	0.24%
				No Residencial	0	125	0.02%	\$ 92.963.284	\$ 11.620.410.947	2.87%
				SubTotal BARAJAS NORTE		166	0.02%	-	\$ 12.654.135.127	3.13%
		107110	CASABLANCA SUBA I	Residencial	4	1	0.00%	\$ 9.776.400	\$ 9.776.400	0.00%
				No Residencial	6	68	0.01%	\$ 13.043.801	\$ 886.979.450	0.22%
				No Residencial	0	118	0.02%	\$ 149.035.757	\$ 17.586.219.354	4.34%
				SubTotal CASABLANCA SUBA I		187	0.03%	-	\$ 18.482.974.214	4.56%
107111	CASABLANCA SUBA II	No Residencial	0	17	0.00%	\$ 47.152.824	\$ 901.599.716	0.20%		
		SubTotal CASABLANCA SUBA II		17	0.00%	-	\$ 901.599.716	0.20%		
107112	LA LOMITA	Residencial	2	1	0.00%	\$ 17.705.550	\$ 17.705.550	0.00%		
		No Residencial	3	1	0.00%	\$ 95.035.000	\$ 95.035.000	0.02%		
		No Residencial	5	2	0.00%	\$ 35.423.600	\$ 70.847.600	0.02%		
		No Residencial	6	288	0.04%	\$ 30.245.378	\$ 8.710.663.100	2.15%		
		No Residencial	0	111	0.02%	\$ 72.265.260	\$ 8.021.446.125	1.98%		
		SubTotal LA LOMITA		403	0.05%	-	\$ 16.915.703.376	4.18%		
		SubTotal No Urbano			1.020	0.27%	-	\$ 84.122.390.380	20.70%	
Página 16										
MEDIA MEDIANA 9 Deciles Contribucion 10 Localidades Barrios										

Fuente: IDU 2012 Anexo técnico de la Respuesta proposición 072

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

Estadísticas Generales

Distribución de la Contribución de Valorización Por Deciles

Liquidación Contribución de Valorización

Acuerdo 451 de 2010 - Plan Zonal Norte

Decil	Rango Valor Contribución	Clase de Suelo	Tipo de Predio	Estrato	Número de Predios	% Predios	Contribución Promedio	Contribución Total	% Contribución		
1	\$ 1 - \$ 308.119	Urbano	Residencial	0	34	0.00%	\$ 65.694	\$ 2.233.587	0.00%		
				1	19	0.00%	\$ 173.624	\$ 3.298.854	0.00%		
				2	4.403	0.64%	\$ 192.231	\$ 846.395.110	0.21%		
				3	87.410	12.74%	\$ 111.100	\$ 9.711.292.305	2.40%		
				4	119.928	17.47%	\$ 83.793	\$ 10.049.165.256	2.48%		
				5	86.029	12.53%	\$ 92.199	\$ 7.931.757.319	1.96%		
				6	82.989	12.09%	\$ 70.625	\$ 5.861.057.797	1.45%		
				SubTotal Residencial		380.812	55.49%	-	\$ 34.405.200.226	8.50%	
				No Residencial		NA	67.390	9.82%	\$ 90.132	\$ 6.073.987.500	1.50%
				SubTotal No Residencial		67.390	9.82%	-	\$ 6.073.987.500	1.50%	
		Urbano	SubTotal Urbano		448.202	65.30%	-	\$ 40.479.187.726	10.00%		
			No Residencial		NA	53	0.01%	\$ 182.575	\$ 9.676.494	0.00%	
			SubTotal No Residencial		53	0.01%	-	\$ 9.676.494	0.00%		
		No Urbano									

8 Datos LOCA MEDIA MEDIANA

9 Deciles Contribucion

10 Localidades Barrios

Fuente: IDU 2012 Anexo técnico de la Respuesta proposición 072

3.) El planteamiento inicial de la Administración: no se necesita la expansión al norte.

El 25 de enero de 2012, el Alcalde Petro indicó, en relación con el cobro de valorización y construcción de estas obras que: **"estas obras se financiarían con la tributación de 720 mil familias, yo creo que es un costo beneficio que la ciudad no debe asumir, que no necesitamos esa expansión, y que por tanto no necesitamos ese cobro de valorización a tan elevado número de familias"** (negrilla fuera de texto).⁵

Paralelamente algunos medios de comunicación informaban que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) al parecer no tendría los recursos suficientes para empezar tales obras.⁶

A su turno el 19 de febrero de 2012, la Secretaria Distrital de Planeación afirmaba: **"En el Plan Zonal del Norte se estableció un primer anillo: una programación del suelo que se podía ir aprobando en planes parciales. Nosotros vamos a replantear ese primer anillo y lo vamos a hacer más restrictivo, lo que no quiere decir que se vaya a frenar todo el plan de obras. Unas zonas del Norte podrán ser desarrolladas en esta administración, pero vamos a hacer un ajuste y a determinar hasta dónde puede continuar razonablemente la ciudad. Una vez**

⁵ <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/obras-de-valorizacion-en-el-norte-de-bogota-son-innecesarias-petro/20120125/nota/1611996.aspx>

⁶ http://eje21.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=46904&Itemid=2

<http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/obras-de-valorizacion-en-el-norte-de-bogota-son-innecesarias-petro/20120125/nota/1611996.aspx>

hecho esto, **se reprogramarían esos planes parciales, así como algunas de las obras viales, porque no se necesitan**” (negrilla fuera de texto).⁷

4.) El planteamiento actual: una mezcla contradictoria de razones

Los argumentos que ahora presenta la Administración para no hacer las obras de valorización resultan diferentes a los planteamientos que inicialmente hicieron el Alcalde, la Secretaria de Planeación y la Directora del IDU en medios de comunicación. Se encuentra que las respuestas a la proposición son confusas y recogen de manera desarticulada toda suerte de justificaciones que van desde aspectos ambientales, jurídicos, y otras restricciones técnicas para no hacer las obras de valorización propuestas.

a.) Discusión en materia ambiental

Qué dice el IDU:

“...el estudio identificó aspectos ambientales, prediales y sociales que hacen inviables algunos tramos viales de los anillos 2A y 2B, tal y como quedó documentado en el párrafo que se transcribe a continuación:

*Preliminarmente se ha determinado la inviabilidad de proyectar algunas vías del anillo 2A y 2B fundamentalmente por temas de gestión predial, **ambiental** y social expuestas ampliamente ante la Secretaria de Planeación en las mesas de trabajo, de igual forma a la fecha de terminación de este documento no se ha recibido aclaración por parte de la SDP, en cuanto a i) mecanismos que se deberían utilizar para recuperar los terrenos requeridos para la construcción del proyecto vial....”*

Se encontró que en ninguna parte de la respuesta se habla de la no conveniencia técnica de realizar las obras del Anillo vial 1. Se revuelve la discusión con unos problemas identificados en otra zona del POZ NORTE diferente a aquella donde se localizan las obras, sin que se refieran a razones técnicas de porqué “ciertos problemas en los Anillos 2a y 2b” (que no desarrolla) impactan en la decisión de obra del anillo vial 1.

Debe señalarse además que la Secretaria de Movilidad no aludió a ninguno de estos problemas que enuncia el IDU y que por el contrario, confirma que las obras tienen una importancia vial para reducir la presión de tráfico sobre la autopista

Qué dice la Secretaría de Ambiente:

“... el territorio de la zona norte de Bogotá es reconocido como un área con valores ambientales de importancia local y regional, por lo que en la formulación y adopción del POZ NORTE se reservaron los elementos que representan dichos valores para su mantenimiento, preservación y recuperación, así como para su fortalecimiento a través de medidas para la conectividad ecológica regional.”

⁷ <http://www.elspectador.com/impreso/bogota/articulo-327600-distrito-cerrara-el-borde-norte-de-ciudad>

No se encuentra en la respuesta razones de parte de la autoridad ambiental distrital frente a impedimentos en materia ambiental para poder hacer las obras del anillo vial 1.

Qué dice la EAAB

*“La EAAB elaboró y aprobó los diseños de los sistemas de acueducto y alcantarillado sanitario y pluvial sobre la malla vial arterial. No obstante la actual administración no comparte el **concepto de desarrollo de territorio** sin la debida concertación con la autoridad ambiental.”*

En respuesta a la pregunta de si se encuentra indicado en los estudios técnicos a los que alude el artículo 9 del Acuerdo 451 de 2010 como prerequisite a la asignación de la valorización razones de no conveniencia para realizar las obras previstas, indica la EAAB:

“En el estudio no se indican razones de no conveniencia para efectuar las obras programadas por el Acuerdo 451 de 2010.

Qué dice la Secretaría de Planeación

“...están los impactos sobre el sistema de humedales, de por sí fuertemente afectados por la Autopista Norte y otras obras y, las condiciones de riesgo que se han agudizado en la ciudad en periodos recientes por efectos del cambio climático.”

“...La Secretaría plantea contratar un estudio de detalle sobre la situación de los humedales en la zona norte para efectos de ordenamiento territorial y solicitar al FOPAE la precisión de las zonas de riesgo de manera articulada con el estudio anterior. Una vez cumplidos esos pasos se replantearan los planes parciales y consecuentemente el sistema de reparto. También pueden implicar una reprogramación de las obras de infraestructura requeridas”

Si ni siquiera existen estudios al respecto del cambio climático y el impacto ambiental de las obras, entonces ¿cómo concluye la Secretaria que las obras tienen impacto?

b.) Discusiones en lo jurídico:

Qué dice la Secretaría de Planeación

“...es de observar que no existe un documento técnico de soporte del POZ NORTE que permita contar con una base más organizada de las condiciones de la zona.”

“Además de las condiciones físicas de la zona hay dos problemas de carácter jurídico que deben ser resueltos próximamente.....el primero que el POZ no es vinculante u obligatorio para la CAR...”

“...Qué algunos de los determinantes aplican en suelo urbano. Se podría discutir que la CAR excedió sus competencias pero ya el Consejo de Estado falló (en 2006) en relación con una demanda interpuesta por el Distrito y confirmó todas las decisiones de la CAR. Por tanto, de aprobarse planes parciales en suelo urbano van a estar sometidos a condiciones de inseguridad jurídica al estar violando normas de superior jerarquía de obligatorio

cumplimiento que pueden ser invocadas por cualquier ciudadano, y que a nuestro modo de ver, deben cumplir las entidades públicas.”

El POZ NORTE, contrario al argumento de la administración, no requiere concepto o concertación de las obras por parte de la Corporación Autónoma Regional, de conformidad con los siguientes puntos:

1. La Ley 388 de 1997 en el artículo 27 señala el procedimiento para los planes parciales, en cuyo aparte menciona que si se requiere se someterá ante la autoridad ambiental, de lo contrario no es necesario.
2. En el Decreto 2181 de 2006 que reglamentó la Ley indica en el artículo 10 cuales planes parciales requieren concertación con la autoridad ambiental las obras que deban tener licencia ambiental.
3. Que el artículo 66 de la Ley 99 de 1993 señala que los municipios o distritos donde sean superior a un MILLON los habitantes, la autoridad ambiental es la Secretaria respectiva.
4. El Decreto 1220 de 2005 define que las intervenciones requieren licencia ambiental, dentro de las cuales no aparece la obras viales en áreas urbanísticas.

Y finalmente, el citado fallo del Consejo de Estado, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN PRIMERA, Consejero Ponente: CAMILO ARCINIEGAS ANDRADE del Bogotá D.C., once (11) de diciembre de dos mil seis (2006). Ref. Expediente 11001-03-24-000-2000-6656-01 lo que hace es declarar la legalidad de la Resolución 475 de 2000 en relación a que se deben cumplir los determinantes ambientales allí suscritos y que los planes parciales se deben concertar con la autoridad competente. De acuerdo con todo lo anterior, la autoridad competente es la Secretaría de Ambiente, quién precisamente respondió a la proposición que las intervenciones del anillo vial 1 acatan las disposiciones ambientales.

En conclusión el argumento de la Secretaría de Planeación carece de fundamento jurídico, pues el POZ no requiere de concepto de la CAR.

“Con respecto al Decreto 537 de 2011 está próximo a ser derogado, debido a que esta administración encontró que no tenía los suficientes fundamentos jurídicos ni en el POT ni en la legislación nacional”

Sobre este particular, hay que señalar que la autoridad administrativa distrital expidió años atrás, otros decretos reglamentarios con los que implementó unas metodologías de gestión de suelo y asignación de cargas urbanísticas muy similares a las que trata el Decreto 537, y que cuestiona la actual administración. Estos decretos expedidos en el pasado y que se encuentra vigentes tenían la finalidad, entre otras, de desarrollar el “principio de reparto de cargas y beneficios” de que habla la ley 388 de 1997, en su orden el Decreto 327 de 2003 y el Decreto 436 de 2006.

El Tribunal de Cundinamarca se pronunció sobre la legalidad del Decreto 436 arriba citado⁸, señalando que *“es deber de las autoridades distritales y municipales establecer las normas urbanísticas, los casos en que las actuaciones urbanísticas deben ejecutarse mediante la utilización del reparto equitativo de cargas y beneficios, de manera que debe reglamentar aspectos tales como las cesiones gratuitas que se deben hacer para cargas locales, así como especificar las afectaciones para reservas de terrenos para cargas generales.”* Al lado de lo anterior, señaló que *“las autoridades administrativas deben señalar (...) los instrumentos mediante los cuales se garantiza su realización efectiva y la equitativa distribución de cargas y beneficios”*. Lo anterior para concluir que *“la expedición del decreto 436 de 2006 por parte del Alcalde Mayor de Bogotá, es armónico con las directrices impartidas por el legislador y el gobierno nacional, tendientes a propender por el uso racional del suelo, el desarrollo urbanístico ordenado y por su puesto en garantizar el reparto equitativo de las cargas y los beneficios.”*

La jurisprudencia señaló la competencia de las autoridades municipales de establecer mecanismos relacionados con la transferencia de suelos para cargas generales, siempre que los **mismos estén regidos por la voluntad del particular**. Así, en lo relacionado con el decreto demandado el Tribunal Administrativo señaló que *“los partícipes de las acciones urbanísticas que se desarrollan en las áreas de tratamiento urbanístico de desarrollo, no están obligados a hacer cesiones de suelo para cargas generales, sino que dicha posibilidad es potestativa”*.

En mérito de lo anterior, debemos preguntarle a la Administración ¿porqué al Decreto 537 se le da un tratamiento distinto si ya el alto Tribunal indicó que metodologías como las que este contempla son legales en virtud de que no imponen un tributo desnaturalizando las competencias de los órganos colegiados sino que establecen una carga siempre y cuando el particular la acepte?

Frente a la pregunta de si ha elaborado la nueva administración algún estudio técnico de soporte a las afirmaciones del Alcalde, en el sentido que el conjunto de obras a financiar por valorización son innecesarias por cuanto no contribuyen a mejorar las condiciones ambientales, de movilidad y de ordenamiento, esta secretaría responde:

“La Secretaría de Planeación no es competente para resolver esta pregunta.”

Frente a la pregunta de en qué puntos modificará la Administración el Acuerdo 451 de 2010, de tal manera que no desconozca el principio de confianza legítima desarrollado por la Corte Constitucional en las sentencias SU-601 de 1991 del MP Vladimiro Naranjo, responde:

“se plantea un análisis jurídico relativamente complejo que no es posible atender en el corto plazo con que contamos para atender este cuestionario”

⁸ Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección Primera Subsección B. Exp. 2007-00235-01. Bogotá octubre 1° de 2009. M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio.

Qué dice el IDU:

Sobre la necesidad de que se desarrolle el Decreto 537 de 2011, por el cual se regula el intercambio de derechos de edificabilidad en el POZ NORTE, señaló el IDU:

“...el IDU mediante radicado 20122250005121 de enero 4 de 2012 solicitó a la SDP el estado de avance de este instrumento, dado que éste se constituye en el insumo básico para adquirir el suelo y éste a su vez el insumo para iniciar la construcción de las obras del Acuerdo 451...” “Por esta razón, a la fecha el IDU no ha recaudado propiamente ningún valor por concepto de la Contribución de Valorización del mencionado Acuerdo”

Sin embargo también el IDU nos remite un cuadro en el que muestra que cerca de 20 mil predios han pagado alrededor de 12 mil millones para obtener un paz y salvo y poder vender sus propiedades.

Qué dice La Secretaria de Gobierno:

En respuesta a cuantos trámites le ha dado curso el DADEP relativos a la implementación del el intercambio de derechos de edificabilidad de que trata el Decreto 537, responde:

“... la Secretaria Distrital de Planeación nos remite oficio 2201209448 del 2 de marzo de 2012 en el cual le informa al DADEP acerca del carácter no obligante para la administración distrital del intercambio de suelo por edificabilidad contenido en el decreto 537...”

Qué dice la Secretaría de Ambiente:

“...el IDU realizó los estudios de prefactibilidad de las vías del anillo vial 1, cuyo componente ambiental fue aprobado por la Secretaria Distrital de Ambiente, pero no indica que no haya razones de no conveniencia para efectuar las obras previstas. Los estudios y diseños de factibilidad aún no se han llevado a cabo”

De la respuesta se nota que la Secretaria de Ambiente contradice al IDU, pues alude a que los aspectos ambientales sobre los que conceptuó fueron para unos estudios PREFACTICOS y no de los definitivos.

c.) Discusiones en movilidad:

Frente a los interrogantes planteados de si son o no necesarias las obras propuestas encontramos lo siguiente

Qué dice la Secretaria de Movilidad:

“... de otra parte, la extensión de las Avenidas Boyacá y Novena y la construcción de la Avenida el POLO generan opciones de corredores alternos para los viajes de larga distancia, mejorando las condiciones de movilidad de la Autopista Norte y su zona de influencia”

Si bien se observa que en la respuesta no se compromete de manera contundente a afirmar que las obras se necesitan en la ciudad, observamos en el estudio de tráfico que nos anexa a la respuesta (de 365 páginas) razones técnicas que

avalan la conveniencia de las obras y la extensión de la zona de influencia de cobro hasta la calle 72; por ejemplo en la página 48 señala que una de las localidades que más viajes genera hacía el borde norte es Engativá.