

Bogotá, D.C.

Doctor
Edgar Orlando Romero Daza
Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público
Concejo de Bogotá
Calle 36 No. 28 A - 41
Nit 899.999.061-9
comision_tercera@concejobogota.gov.co
Bogotá, D.C.

SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA 13.09.2023 16:11:11
Al Contestar Cite este Nr: 2023EE35350001 Fol: 1 Anex: 0
ORIGEN: DESPACHO SECRETARIO DISTRITAL DE HDA. / JUAN MAURICIO RAMIREZ CORTES
DESTINO: CONCEJO DE BOGOTÁ D. C. / EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA / EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA
ASUNTO: Respuesta a cuestionario: Proposición No. 498 Captura del valor del suelo, aprobada en Sesión la Comisión Segunda Permanente de Gobierno y trasladada a la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público el 5 de septiembre de 2023, aditiva a

OBS:



CONCEJO DE BOGOTÁ 18-09-2023 08:35:15
2023ER17491 O 1 Fol: 5 Anex: 0
ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA / JUAN MAURICIO RAMIREZ CORTES
ASUNTO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/ROMERO DAZA EDGAR ORLANDO
ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 498 DE 2023
RECIBIDA 15-SEPT. - 2023

Asunto: Respuesta a cuestionario: Proposición No. 498 Captura del valor del suelo, aprobada en Sesión la Comisión Segunda Permanente de Gobierno y trasladada a la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público el 5 de septiembre de 2023, aditiva a proposición 478 de 2026. – Radicado SHD -2023ER36659701

Respetado doctor Romero:

En atención a la proposición del asunto y actuando en cumplimiento del Decreto Distrital 438 de 2019 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, manifestamos a su Despacho que esta entidad, de conformidad con la misión establecida en los artículos 58 y 62 del Acuerdo 257 de 2006, es competente para responder de manera directa a los puntos 1, 2 y 4 del cuestionario formulado.

A continuación, se transcriben los puntos indicados y su correspondiente respuesta, así:

1. Desde la última década a nivel anual detalle el nivel de avance en el diseño, formulación de instrumentos de financiación alternativas a las fuentes tradicionales tales como: derechos de construcción, Financiación por incremento de impuestos (TIF por sus siglas en inglés), esquemas de reajuste de terrenos, derechos de construcción y Certificados de Potencial Adicional de Construcción.

De un lado, en lo que toca con la financiación *por incremento de impuestos (TIF por sus siglas en inglés)*, y en relación con la financiación del sistema de transporte, el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019¹, modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015² e incorporó como una novedad, fuentes alternativas de financiación..

En este sentido, se adicionó a las ya existentes y con destino a: i) la sostenibilidad de los sistemas de transporte, ii) la calidad del servicio y de su infraestructura, iii) incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, iv) mejoramiento continuo del sistema y v) contar con mecanismos de gestión de la demanda, entre otras, la siguiente fuente:

- Mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana.

¹ Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

² Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país".

Por lo tanto, el numeral 9) del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 quedó así:

ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.
Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 33. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

(...)

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y **mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana**, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales. (Se resalta).

Posteriormente, el artículo 33 transcrito fue modificado mediante el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023³, así:

ARTÍCULO 174. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.
Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.

2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

³ “POR EL CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022- 2026 “COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA”.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Como se puede observar, con la última modificación efectuada al artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el fundamento de la fuente, consistente en mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, no fue incluido y durante el periodo en el cual estuvo vigente no fue implementada.

2. De otro lado, y en relación con el instrumento para la financiación de la renovación urbana, regulado por el artículo 278 de la Ley 1955 de 2019, y referido a la *“titularización de la totalidad o parte de los mayores valores de recaudo futuro del impuesto predial que se genere en las zonas de influencia de los respectivos proyectos estratégicos de renovación urbana”*, este instrumento se encuentra vigente y reglamentado por el Decreto 1382 de 2020⁴ **A partir de la pregunta 1, detalle que tipo de proyectos u obras de infraestructura podrían ser financiadas con estos instrumentos.**

La fuente financiera referida a la *“titularización de la totalidad o parte de los mayores valores de recaudo futuro del impuesto predial que se genere en las zonas de influencia de los respectivos proyectos estratégicos de renovación urbana”*, debe destinarse hacia la financiación de la renovación urbana.

4. Detalle el nivel de recaudo frente al potencial de las plusvalías anuales desde 2016 a la fecha, totales, a nivel de UPZ y localidad.

En el siguiente cuadro se detallan las cifras del total de recursos recaudados y legalizados en las cuentas bancarias de la Dirección Distrital de Tesorería, por el concepto Plusvalía de 2016 al 31 de julio de 2023, desde los registros que se realizan en esta dirección no se tienen identificado el recaudo a nivel de UPZ y Localidad.

PARTICIPACIÓN EN LA PLUSVALÍA	
AÑO	VALOR
2016	11.298.179.000
2017	20.816.604.000
2018	26.867.627.000
2019	2.805.982.000
2020	15.813.370.483
2021	31.122.457.600
2022	11.313.348.634
2023 julio	7.797.661.000

Fuente: DDT-Ejecución de Rentas e Ingresos Administración Central. Cifras en pesos

⁴Por medio del cual se adiciona el capítulo 6 al Título 5 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1077 de 2015 para reglamentar el instrumento para la financiación del (Inciso primero, modificado por el Art. 10 de la Ley 2060 de 2020) a renovación urbana a través de la titularización de la totalidad o parte del mayor valor del recaudo futuro del impuesto predial unificado previsto en el artículo 278 de la Ley 1955 de 2019.



Es importante anotar que el detalle del recaudo por nivel de UPZ y Localidad puede ser complementado por la Secretaría Distrital de Planeación.

De este modo damos respuesta a su solicitud.

Cordial saludo,

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS

Secretario Distrital de Hacienda

jmramirez@shd.gov.co

Aprobado:	Juan Carlos Thomas Bohórquez - Subsecretario Técnico Esperanza Cardona Hernández – Directora Jurídica Sandra Narváez Castillo – Directora Distrital de Tesorería - DDT
Revisado:	Javier Mora González – Subdirector Jurídico de Hacienda Néstor R. Hermida Gómez – Subdirector de Operación Financiera -DDT Martha Lucía Páez - Jefe de Oficina de Consolidación DDT Leonardo Niño Rocha– Jefe de Oficina de Gestión de Ingresos – DDT
Proyectado:	Javier Mora González – Subdirector Jurídico de Hacienda Nelcy J. Ruiz Moreno - Profesional Especializado - DDT