ALCALDIA MAYOR
BOGOTA D.C.
Instituto
DESARROLLO URBANO

MEMORIA TÉCNICA V1

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN POR BENEFICIO LOCAL ACUERDO 724 DE 2018

INFRAESTRUCTURA VIAL, ACERAS Y CICLORUTAS, CORREDORES AMBIENTALES, CONEXIONES PEATONALES Y CENTRO CULTURAL

DIRECCIÓN TECNICA DE APOYO A LA VALORIZACIÓN

Bogotá D. C., diciembre 21 de 2018

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 4

2. FUNDAMENTOS LEGALES 6

2.1. SUSTENTO NORMATIVO DE LA ASIGNACIÓN Y COBRO 6

2.2. ANTECEDENTES NORMATIVOS 7

2.3. NORMATIVIDAD ZONAS DE INFLUENCIA Y METODO DE DISTRIBUCIÓN 9

3. PLAN DE OBRAS 11

3.1. EJE ORIENTAL EL CEDRO 11

3.2. EJE CORDOBA 12

3.3. EJE ZONA INDUSTRIAL: 12

4. DISTRIBUCION DE LA CONTRIBUCIÓN 13

4.1. ZONAS DE INFLUENCIA 13

4.2. METODOLOGÍA PARA LA GENERACIÓN DE LAS ZONAS DE INFLUENCIA. 13

4.3. DELIMITACION– ZONAS DE INFLUENCIA ACUERDO 724 DE 2018 15

4.4. RELACIÓN DE SECTORES 23

5. MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN 26

5.1. MODELO MATEMÁTICO 27

6. UNIDADES DE VALORIZACIÓN 29

6.1. DESCRIPCIÓN DE LAS UNIDADES DE VALORIZACIÓN (USOS IDU). 30

7. DESENGLOBES POR USOS (AFECTACIONES) 46

8. EXENCIONES Y EXCLUSIONES 48

9. INFORMACIÓN OTRAS ENTIDADES 53

10. ESTADISTICAS DE LA DISTRIBUCIÓN 74

10.1. ESTADÍSTICAS GENERALES DE LA ASIGNACIÓN 74

10.2. ESTADÍSTICAS POR ZONA DE INFLUENCIA 74

11. BALANCE 76

12. PROCEDIMIENTOS 77

12.1. PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE LA ASIGNACIÓN, NOTIFICACIÓN Y RECAUDO. 77
PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE LA ASIGNACIÓN 77
PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE NOTIFICACIÓN 78

12.2. MECANISMOS DE RECLAMACIÓN 79
RECURSO DE RECONSIDERACIÓN 79
RECURSO DE REPOSICIÓN 80
REVOCATORIA DIRECTA 80

12.3. PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE INSCRIPCIÓN DEL GRAVAMEN EN EL FOLIO DE MATRÍCULA INMOBILIARIA. 80

12.4. PROCEDIMIENTO DE COBRO 81
GENERACIÓN DE LA CUENTA DE COBRO 81
CONTENIDO DE LA CUENTA DE COBRO 81
FORMAS DE PAGO. 81
DOCUMENTO PARA FINES NOTARIALES. 85
CLASIFICACIÓN DE LA CARTERA POR CATEGORIAS 86
CERTIFICADO DE DEUDA. 88
INSCRIPCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN. 89
RÉGIMEN JURÍDICO DEL COBRO COACTIVO. 89
CLÁUSULA ACELERATORIA. 90

13. DIALOGO CIUDADANO, COMUNICACIÓN ESTRAGÉGICA Y CONTROL SOCIAL FRENTE AL ACUERDO 91

13.1. DIÁLOGOS CIUDADANOS EN EL EJE ORIENTAL EL CEDRO 91

13.2. DIÁLOGOS CIUDADANOS EN EL EJE CÓRDOBA 93

13.3. DIÁLOGOS CIUDADANOS EN EL EJE ZONA INDUSTRIAL 93

13.4. PLAN DE VEEDURIAS CIUDADANAS 95

14. ESTUDIO ESTIMACIÓN CAPACIDAD DE PAGO 95

15. PREGUNTAS FRECUENTES 99

16. GLOSARIO 106

17. ANEXOS 110

1. INTRODUCCIÓN

La Contribución de Valorización es un gravamen real sobre las propiedades inmuebles sujeta a registro, destinada a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras de interés público que se impone a los propietarios y/o poseedores de aquellos bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de las obras. Igualmente es uno de los instrumentos financieros que garantiza una infraestructura urbana con crecimiento sostenible, que asegura el sostenimiento de la ciudad y satisface la necesidad de los bogotanos, mejorando así su calidad de vida.

El 06 de Diciembre de 2018 fue sancionado por el Alcalde Mayor de Bogotá el Acuerdo Distrital 724 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",* que expedido por el Concejo de la ciudad, surge como la respuesta para atender los diversos planteamientos que a inicios del año 2018, fueron expuestos por la ciudadanía y el propio Cabildo Distrital.

El conjunto de obras a financiar por concepto de Contribución de Valorización contribuyen a la solución de dos problemas estructurales que sufre la ciudad capital: la precaria calidad en la movilidad y la ausencia de espacio público que permitan el uso, goce y disfrute de estos bienes para sus habitantes. Están orientados a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos a través del mejoramiento de *"la calidad de la movilidad y la accesibilidad que prevé el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado"* (Art. 27, PDD) y *"la construcción y mejoramiento de parques en diferentes escalas, andenes, alamedas y puentes peatonales"* (Art. 150, PDD). Las externalidades positivas que ofrecen el conjunto de obras contempladas, permiten afianzar la convivencia ciudadana, mejorar el bienestar de los habitantes de la capital y devolverle la confianza de un futuro posible a la ciudad. En suma, la apuesta se orienta a fortalecer las bases estratégicas que permitan contar con una *"Bogotá Mejor para Todos"*.

Estos proyectos se definen en el marco del Acuerdo 645 de 2016 Plan de Desarrollo *"Bogotá Mejor para Todos"*– PDD, y se inscriben en tres pilares y cuatro ejes transversales. Los pilares garantizan: 1) igualdad en calidad de vida; 2) democracia urbana; y 3) construcción de comunidad. Por su parte, los ejes transversales comprenden: i) el nuevo ordenamiento territorial; ii) el desarrollo económico; iii) la sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética; y iv) el Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia. Por consiguiente, las iniciativas estratégicas que adelanta la Administración Distrital en materia de mejoramiento de calidad de la movilidad y de construcción y preservación del espacio público de la ciudad incorporan el espíritu de los pilares y atiende las orientaciones de los ejes estratégicos del PDD.

Con la finalidad de mejorar la calidad de la movilidad, los proyectos estratégicos de infraestructura vial y de transporte fortalecen la intermodalidad y conectividad, no solo para reducir los tiempos de desplazamiento desde los orígenes a los destinos de manera segura, sino también para garantizar el acceso y su articulación con lugares de esparcimiento como parques y espacios públicos recreativos.

La infraestructura vial de la ciudad presenta grandes deficiencias, generadas entre otras razones, por la falta de continuidad de algunas vías, su reducida capacidad, su uso ineficiente, el precario estado de la malla vial y el aumento del parque automotor de automóviles y motocicletas[1]. Lo anterior, se traduce en el aumento de los tiempos de desplazamiento que realizan los bogotanos en la ciudad[2].

Para brindar una salida viable a éstas problemáticas que afectan el bienestar y calidad de vida de todos los ciudadanos, y como complemento a los demás esfuerzos que la Administración viene adelantando en el marco de su Plan de Desarrollo, se vio la necesidad de financiar a través de la Contribución Especial de la Valorización (Art. 133, PDD) por beneficio local, algunas de las obras que requiere Bogotá para avanzar en la construcción de una ciudad más moderna, competitiva, incluyente y sostenible ambientalmente.

Con el propósito determinar los proyectos a ejecutar con este instrumento de financiación del desarrollo urbano, se realizaron diversos ejercicios y escenarios técnicos que permitieron definir un conjunto de proyectos, que además de estar previstos en el PDD, se consideran estratégicos en el marco de las grandes iniciativas que desarrollará la ciudad. También se contemplaron aspectos como: variaciones positivas del valor de los predios, equidad tributaria y capacidad de pago en el área de influencia.

Con el fin de promover un modelo de ciudad más ordenada en términos de sostenibilidad ambiental, inclusión social y productividad económica, es preciso realizar acciones que promuevan un mayor equilibrio entre la infraestructura privada y pública. Estas intervenciones están dirigidas a la consolidación de sectores de la ciudad, como otra forma de optimizar el uso de la infraestructura pública.

[1] Históricamente en el Distrito se ha presentado un exceso de demanda en el uso de infraestructura vial, la tasa requerida de crecimiento de la infraestructura vial es mayor a la tasa ejecutada, ocasionando un rezago frente a las necesidades de movilidad.

[2] De acuerdo a la Encuesta de Movilidad 2015, los tiempos promedios de desplazamiento varían por localidad. Mientras en la localidad de la Candelaria, los viajes demoran en promedio 45 minutos en la Localidad de Bosa el mayor tiempo promedio corresponde a 70,38 minutos.

2. FUNDAMENTOS LEGALES

2.1. SUSTENTO NORMATIVO DE LA ASIGNACIÓN Y COBRO

La Memoria Técnica se constituye en el fundamento técnico y jurídico de la contribución de Valorización y como tal es la primera fuente de consulta para la solución de vacíos, dudas y reclamaciones que se presenten durante la ejecución del Acuerdo Distrital 724 de 2018. El alcance de la Memoria Técnica, está determinado por el Acuerdo 7 de 1987 -Estatuto de Valorización, que en su artículo 61 establece: *"Memoria Técnica: La fundamentación legal, descripción de las zonas o sectores beneficiados y la operación de cálculo y distribución del gravamen de valorización, se consignarán en una memoria técnica explicativa…"*

Las normas que regulan la asignación y el cobro de la contribución de valorización por beneficio local autorizada por el Acuerdo Distrital 724 de 2018, que se asigna en esta oportunidad, son:

La Constitución Política de Colombia, en su artículo 317 faculta a los municipios para gravar la propiedad inmueble y a su vez el artículo 338, dispone que en tiempo de paz, solamente el Congreso, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los Acuerdos Distritales deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos, a su vez el inciso segundo del citado artículo, autoriza a las corporaciones públicas de elección popular a delegar en las autoridades administrativas la labor de fijar las tarifas de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación de los beneficios que les proporcione.

El Decreto 1604 del 24 de junio de 1966, reglamentación de carácter nacional por la cual se dictan normas sobre valorización.

El Acuerdo 19 de 1972, crea el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) como establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente y entre sus funciones la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización.

El Decreto 1333 del 25 de abril de 1986, Código de Régimen Municipal, artículo 234 y siguientes, señala los elementos esenciales de la contribución de valorización.

El Acuerdo 7 del 29 de mayo de 1987 *"Por el cual se adopta el Estatuto de Valorización de Bogotá"*, en su artículo 61 establece la memoria técnica como el fundamento legal de la asignación y cobro de la contribución de valorización.

La Ley 9 del 11 de enero de 1989 *"por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes"*, la cual en sus artículos 18, 30, 36 y 109, recoge aspectos puntuales en materia de la contribución; norma modificada por la Ley 388 del 17 de diciembre de 1997 *"Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones"*, que en términos generales la armoniza con la Constitución Política de 1991 y en lo referente a la contribución especial de valorización tiene referencias puntuales en los artículos 39, 51, 61, 86, 87, 126 y 132.

Decreto 624 del 30 de marzo de 1989, Estatuto Tributario Nacional en concordancia con Decreto Distrital 807 de 1993 *"por el cual se armonizan el procedimiento y la administración de los tributos distritales con el Estatuto Tributario Nacional y de dictan otras disposiciones.",* esta última norma adicionada por el Decreto Distrital 362 de 2002 *"Por el cual se actualiza el procedimiento tributario de los diferentes impuestos distritales, de conformidad con su naturaleza y estructura funcional"*, por autorización expresa del Acuerdo Distrital 724 de 2018, artículo 18.

El Decreto 1421 del 21 de julio de 1993 *"Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá D.C."*, en su artículo 157, dispone que corresponde al Concejo establecer la contribución de valorización por beneficio local, o general; determinar los sistemas y métodos para definir los costos y beneficios de las obras o fijar el monto de las sumas que se pueden distribuir a título de valorización y como recuperación de tales costos o de parte de los mismos y la forma de hacer su reparto, a su vez el artículo 162 ibídem, hace remisión expresa al Estatuto Tributario Nacional, precisando que las normas allí estipuladas sobre sanciones, declaraciones, recaudaciones, fiscalización, determinación, discusión, cobro y la administración de los tributos serán aplicables en el Distrito conforme a la naturaleza y estructura funcional de los impuestos de éste.

El Decreto 807 del 17 de diciembre de 1993 *"Por el cual se armonizan el procedimiento y la administración de los tributos distritales con el Estatuto Tributario Nacional"*, adicionado por el Decreto 362 del 21 de agosto de 2002.

2.2. ANTECEDENTES NORMATIVOS

Decreto 1604 de 1966, El artículo 1 de esta disposición establece: "*El impuesto de valorización, establecido por el artículo 3º de la Ley 25 de 1921 como una "contribución sobre las propiedades raíces que se beneficien con la ejecución de obras de interés público local" se hace extensivo a todas las obras de interés público que ejecute la Nación, los Departamentos, el Distrito Especial de Bogotá, Los Municipios o cualquiera otra entidad de Derecho Público y que beneficien a la propiedad inmueble, y en adelante se denominara exclusivamente contribución de*

valorización. A su vez el artículo 2 de la misma disposición consagra: *el establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización harán por la respectiva entidad nacional, departamental o municipal que ejecuten las obras y el ingresó se invertirá en la construcción de las mismas obras o en la ejecución de otras obras de interés público que se proyecten por la entidad correspondiente"*

Norma que recogió el proceso de evolución legislativa en relación con la contribución de valorización y precisó los aspectos fundamentales de este sistema fiscal, llenó los vacíos existentes en la legislación anterior y derogó las normas anteriores, no derogó ni tacita, ni expresamente las previsiones especialísimas de Decreto 868 de 1956, sino que las ratificó como sistema fiscal opcional para las entidades públicas a que dicho Decreto se refiere y dejó, de acuerdo con sus propias prevenciones la decisión a los respectivos concejos municipales, para decidir su aplicación en la liquidación y el cobro de la contribución de valorización, para obras incluidas en planes de obras de beneficio público.

El Acuerdo 7 del 29 de mayo de 1987 Estatuto de Valorización para el Distrito Capital, definió la contribución de valorización y autorizó al Instituto de Desarrollo Urbano para realizar las operaciones administrativas de cálculo, liquidación, y distribución, asignación y cobro de la contribución. reguló lo referente a la ordenación y ejecución de las obras; incluyó el concepto de zona de influencia y lo atinente a la participación de la comunidad a través de los representantes de los propietarios y poseedores, disponiendo el marco legal para la distribución de la contribución; métodos y aprobación de monto distribuible; así mismo determinó el procedimiento jurídico para la asignación de la contribución, señalando los medios de discusión del gravamen una vez asignando, así como la exigibilidad de la contribución y algunos aspectos financieros vigentes aún.

El Acuerdo 25 de 1995, autorizó el cobro de la Valorización por Beneficio Local para un conjunto de obras viales incluidas en el Plan de Desarrollo "Formar Ciudad" y modificó el Acuerdo 7 de 1987. Ordenó la construcción de 44 obras agrupadas en ocho (8) ejes viales; ratificó lo aprobado en el Acuerdo 7 de 1987 sobre el cobro de faltantes o devoluciones de sobrantes una vez concluidas las obras, mediante un balance final; definió las Zonas de Influencia para los ocho (8) ejes; estableció para la Distribución el "Método de los Factores de Beneficio"; y tener en cuenta para efectos de liquidación el Estrato vigente a la fecha de la aprobación del Acuerdo (diciembre 21 de 1995).

El Acuerdo 9 de 1998, por el cual se modifica el Acuerdo 25 del 21 de diciembre de 1995.

El Acuerdo 8 de 2000, modificó los artículos 93, 95, 96 y 105 del Acuerdo 7 de 1987, en relación con los intereses de financiación y de mora, y las facilidades de pago.

El Acuerdo 45 de 2001, modificó el inciso 2º del artículo 3º del Acuerdo 8 de 2000, autorizando al Instituto de Desarrollo Urbano para suspender el proceso ejecutivo coactivo con el fin de realizar conciliaciones y acuerdos de pago.

El Acuerdo 48 de 2001, autorizó al Director General del Instituto de Desarrollo Urbano para cobrar la diferencia entre el monto distribuible establecido en el Acuerdo 25 de 1995 y el monto distribuible establecido en el Acuerdo 48 de 2001.

El Acuerdo 97 de 2003; Modificó el Acuerdo 25 de 1995, reformado a su vez por el Acuerdo 9 de 1998, en su anexo Nº 1 en el sentido de reemplazar las obras "Puente Calle 153 por Autopista Norte" y "conexión Calle 45 de Carrera 7ª a Avenida Circunvalar", por la Avenida la Sirena entre Autopista Norte y Avenida Boyacá" y "Calle 45 entre Carreras 5ª y 13ª, respectivamente, con los costos totales de obra definidos en el Anexo 1 del Acuerdo 48 de 2001.

El Acuerdo 180 de 2005, *"Por el cual se autorizó el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la Construcción de un Plan de Obras pertenecientes a los sistemas de Movilidad y Espacio Público, definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C"*. Dentro de las obras del Sistema de Movilidad y de Espacio Público.

El Acuerdo 398 de 2009, *"Por medio del cual se modifica el Acuerdo 180 de 2005 y se dictan otras disposiciones"*

El Acuerdo 445 de 2010, "*Por el cual se modifica parcialmente el anexo 4 del Acuerdo 180 de 2005 que autoriza el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras, se modifica parcialmente el Acuerdo 398 de 2009 y se dictan otras disposiciones."*

El Acuerdo 500 de 2012 *" Por el cual se modifica parcialmente El Acuerdo 180 de 2005 que Autoriza el Cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la Construcción de un Plan de Obras modificado por los Acuerdos 398 de 2009 y 445 de 2010"***.**

El Acuerdo Distrital 523 de 9 de julio de 2013, *"Por el cual se modifican parcialmente los Acuerdo Distritales 180 de 2005, 398 de 2009, 445 de 2010 y se modifica y se suspende el Acuerdo Distrital de 2010"*, en su artículo 2° ordena reasignar la Fase II asignada en el año 2012 en todas las zonas de influencia que se delimitan en el Anexo correspondiente.

2.3. NORMATIVIDAD ZONAS DE INFLUENCIA Y METODO DE DISTRIBUCIÓN

En relación con la zona de influencia, el artículo 10 del Acuerdo 7 de 1987 Estatuto de Valorización señala: *"Zona de influencia es la extensión superficiaria*

hasta cuyos límites se extiende el beneficio causado por la ejecución de una obra, plan o conjunto de obras."

Igualmente el artículo 11 del Estatuto de Valorización, Acuerdo 7 de 1987, establece los criterios para fijar la zona de influencia.

Al revisar la normatividad nacional en el Decreto 1394 de 1970, complementario al Decreto 1604 de 1966, se hace referencia a los métodos de distribución de la contribución de valorización, al interior de una zona de influencia que recibe un beneficio por la ejecución de una obra o conjunto de obras.

En cuanto al método de distribución, el artículo 56 del Acuerdo 7 de 1987 describe los métodos de distribución, dejando abierta la posibilidad de combinarlos o de aplicar nuevos que se ajusten a las condiciones propias del proyecto de valorización.

> ***"Artículo 56º.- Métodos de distribución****. Los métodos para distribuir la contribución generada por obra, plan o conjunto de obras que causen beneficio local, son las siguientes:*
>
> *a)* ***METODOS DE LOS FRENTES****. Consiste en la distribución del gravamen en proporción a la longitud de los frentes de los predios beneficiados directamente con la obra.*
>
> *b)* ***METODO DE LAS AREAS****. Consiste en la distribución proporcional del beneficio de acuerdo con la extensión superficiaria de los predios comprendidos dentro de la zona donde se irrigará el respectivo presupuesto o costo distribuible.*
>
> *c)* ***METODO DE LOS FRENTES Y AREAS****. De conformidad con los ítems que conforman el presupuesto o cuadro de costos de la obra, la distribución tiene en cuenta que algunos rubros como el de adquisición de las zonas se distribuyen en función de las áreas y otros como el costo de las obras civiles, se irrigue en función de los frentes.*
>
> *d)* ***METODO DE DOBLE AVALUO****. Consiste en distribuir el presupuesto o costo en proporción a los mayores valores económicos de cada predio, deducidos mediante avalúos comerciales realizados por el IDU antes de iniciar la ejecución de la obra, plan o conjunto de obras y una vez concluidas las mismas.*
>
> *Este método solo será aplicable cuando la distribución se realice con posterioridad a la terminación de la obra.*
>
> *e.* ***METODO DE LAS ZONAS****. Mediante el trazado de una serie de líneas paralelas a la obra y asignación de un porcentaje del presupuesto o costo distribuible a cada una de las franjas, se determinarán en forma decreciente el beneficio a medida que se alejen del eje de la respectiva*

obra. La contribución será directamente proporcional al área del predio cobijado por la franja.

Si un predio estuviere ubicado en más de una franja, se distribuirá el gravamen proporcionalmente a las áreas afectadas en cada una de ellas. El gravamen total será el resultante de la suma de los gravámenes parciales distribuidos en cada franja.

f. ***METODO DE LOS FACTORES DE BENEFICIO****. Consiste en la distribución de la contribución con base en unos factores o coeficientes numéricos, que califican las características diferenciales más sobresalientes de los predios y las circunstancias que los relacionan con la obras, escogido su valor entre los límites del beneficio generado por ellas. El producto o sumatoria de los factores parciales, genera el factor de distribución definitivo para cada predio.*

A un mismo predio podrá asignársele distintos coeficientes dividiéndolo en dos o más sectores, de acuerdo con sus características, con la finalidad de gravarla en las mejores condiciones de equidad.

g. ***METODO DE COMPARACIÓN****. Sistema mediante el cual se determinan todas las características inherentes al beneficio de un predio, manzana catastral o sector tipo, con base en el cual se califica dentro de la zona de beneficio a cada uno de los inmuebles, manzanas o sectores.*

Parágrafo.- *Para la distribución de la contribución de valorización, podrá emplearse cualquiera de los métodos enunciados anteriormente u otro que se ajuste a las condiciones de beneficio de la obra, plan o conjunto de obras."*

Para el presente cobro de valorización el Concejo de Bogotá adoptó como método de distribución el de avalúo ponderado por la distancia, liquidado en proporción al avalúo catastral referenciado en 2018, para los bienes inmuebles que se benefician con las obras, multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio a éstas.

3. PLAN DE OBRAS

El plan de obras ordenado por el Acuerdo Distrital 724 de 2018 en su artículo 1º, es el siguiente:

3.1. EJE ORIENTAL EL CEDRO

Infraestructura vial y de espacio público y otras obras de infraestructura. Está compuesto por las siguientes obras:

EJE CEDRO			
PROYECTO			VALOR TOTAL (millones)
Tipo	Nombre	Tramo entre	
INFRAESTRUCTURA VIAL	Avenida Contador (CL 134)	AK 7 y Autonorte	$ 43.900
	Av. Jorge Uribe Botero (KR 15)	AC 134 y AC 170	$ 78.000
	Avenida Sta. Bárbara (AK 19)	AC127 y AC 134	$ 40.140
ACERAS Y CICLORRUTAS	Aceras Calle 92 y Calle 94	Carrera 7 y Autonorte	$ 34.700
	Autopista Norte	Calle 77 y Calle 128B (C. Oriental)	$ 27.700
	Calle 116	Carrera 9 y Autopista Norte	$ 14.600
	Puente Peatonal Calle 112	Calle 112 con Carrera 9	$ 9.370
	Ciclorruta Canal Molinos (Incluye Ciclopuente Autonorte)	Entre Carrera 9 y Autonorte incluye Ciclopuente	$ 25.160
CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES AL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE	Calle 73	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 7.480
	Calle 79B	carrera 5 y carrera 7	$ 1.340
	Calle 85	Carrera 7 y Carrera 11	$ 5.035
CENTRO CULTURAL	Centro Felicidad CEFE	Calle 82 # 10 69	$ 80.000
		TOTAL PROYECTOS IDU	$ 287.425
		CENTRO CULTURAL	$ 80.000
		ADMINISTRACION DEL RECAUDO (8% CONTRIBUCION)	$ 29.394
		VALOR TOTAL PROYECTOS (Millones)	$ 367.425
		VALOR TOTAL PROYECTOS + ADMINISTRACIÓN Y RECAUDO (Millones)	$ 396.819

*Valor en pesos constantes 2018. El valor total se aproxima al entero más cercano.

3.2. EJE CORDOBA

Infraestructura vial y de espacio público referente a la Avenida la Sirena y otras obras. Está compuesto por las siguientes obras:

EJE CÓRDOBA			
PROYECTO			VALOR TOTAL (millones)
Tipo	Nombre	Tramo entre	
CORREDORES AMBIENTALES	Canal Córdoba	Calles 128 y 170	$ 125.000
INFRAESTRUCTURA VIAL	Avenida La Sirena (CL 153)	Entre Autopista Norte y Av. Boyacá Calzada Norte incluye ampliación Puente Vehicular Autonorte	$ 102.200
ACERAS Y CICLORRUTAS	Calle 116	Av. Boyacá y Autopista Norte	$ 32.300
		TOTAL PROYECTOS IDU	$ 259.500
		ADMINISTRACION DEL RECAUDO (8% CONTRIBUCION)	$ 20.760
		VALOR TOTAL PROYECTOS (Millones)	$ 259.500
		VALOR TOTAL PROYECTOS + ADMINISTRACIÓN Y RECAUDO (Millones)	$ 280.260

*Valor en pesos constantes 2018. El valor total se aproxima al entero más cercano.

3.3. EJE ZONA INDUSTRIAL:

Infraestructura vial, compuesta por las siguientes obras:

EJE ZONA INDUSTRIAL			
PROYECTO			VALOR TOTAL
Tipo	Nombre	Descripción	
INFRAESTRUCTURA VIAL	Reconstrucción de Vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda		$ 212.500
TOTAL PROYECTOS IDU			$ 212.500
ADMINISTRACION DEL RECAUDO (8% CONTRIBUCION)			$ 17.000
VALOR TOTAL PROYECTOS (Millones)			$ 212.500
VALOR TOTAL PROYECTOS + ADMINISTRACIÓN Y RECAUDO (Millones)			$ 229.500

*Valor en pesos constantes 2018. El valor total se aproxima al entero más cercano.

4. DISTRIBUCION DE LA CONTRIBUCIÓN

La distribución de valorización es un proceso que permite determinar la contribución individualizada, para los predios beneficiados por las obras que se ejecutarán en la zona de influencia, de acuerdo con el monto distribuible y en aplicación del método aprobado por el Concejo Distrital.

4.1. ZONAS DE INFLUENCIA

Para el Acuerdo 724 de 2018, las zonas de influencia son las previstas su Anexo No. 1 *"Zonas de Influencia",* "que hace parte integral de conformidad con lo señalado el artículo 5º.

Al respecto, el artículo 10 del Acuerdo 7 de 1987 Estatuto de Valorización señala: *"Zona de influencia es la extensión superficiaria hasta cuyos límites se extiende el beneficio causado por la ejecución de una obra, plan o conjunto de obras.",* y el artículo 11 de esta misma norma establece los criterios para fijarla.

4.2. METODOLOGÍA PARA LA GENERACIÓN DE LAS ZONAS DE INFLUENCIA.

Las zonas de influencia abarcan el conjunto de predios beneficiados por la construcción de la obra o el plan de obras a desarrollar por valorización; pueden comprender uno o varios tipos de obras, así como los diferentes tipos de intervención. En su trazado debe tenerse claro, que si bien, una obra de infraestructura vial beneficia a toda la ciudadanía, no todos los propietarios de los predios de la ciudad tienen la posibilidad de usarla frecuentemente, como lo podrían hacer aquellos propietarios que por cercanía o fácil acceso se desplazaran por ella. Por esta razón, los predios más cercanos a la obra, se consideran mayormente beneficiados para efectos del cobro de la contribución de valorización, y no se considera adecuado, por ejemplo, que un predio localizado en el sur de la ciudad, contribuya por una obra ubicada al norte de esta, cuando la posibilidad de su utilización por parte del propietario será mínima.

Debe considerarse como criterio para la creación de las zonas de influencia, el comportamiento del tránsito en la ciudad, el cual puede ser asimilado con cuencas hidrográficas, en donde el flujo de elementos tiene un recorrido predominante, por ejemplo, es común que habitantes de predios localizados en la periferia de la ciudad se dirijan a zonas céntricas de la misma o viceversa, por lo que la construcción de una intersección vial o una nueva vía en este recorrido generaría beneficios diferenciales tanto para las zonas periféricas y como para las zonas céntricas. De esta forma, además de accesos y distancias, al trazar la zona de influencia se debe considerar la configuración urbanística de la ciudad y el comportamiento de su tráfico.

El primer paso para delimitar una zona de influencia, es el de georreferenciar la obra u obras que se desarrollaran por recursos de valorización, ubicándolas sobre el entorno urbano que les corresponde, una vez georreferenciadas, el segundo paso consiste en trazar un zona de influencia individual por obra, siguiendo los lineamientos de los parámetros urbanos, bajo el concepto básico de que los límites de las zonas de influencia individuales no deben fraccionar un predio y deben ser consecuentes con la morfología de la ciudad, para esto se tienen en cuenta los siguientes elementos:

- Tipo de obra o conjunto de obras a construir (tramo vial, intersección, etc.).
- Tipo de intervención (obra nueva, ampliación, modificación, etc.).
- Accesos y distancias a las obras.
- Límites naturales (ríos, quebradas, etc.).
- Límites físicos (asociados a infraestructura).
- Límites jurídicos o normativos (perímetro urbano, rural, de expansión, límite de localidad, límite de sectores catastrales, etc.).

Las zonas de influencia individuales generadas se proyectan como un polígono que delimita el área definida por un conjunto de componentes urbanos, que se interrelacionan con otros elementos como las intersecciones viales o los tramos viales; sobre el cual se puede definir de forma radial o por criterios de acceso y distancia, los grados de beneficio iniciales, conformando de esta manera el punto de partida para la representación de los grados de beneficio finales.

El tercer paso para conformar las zonas de influencia, es realizar la superposición geográfica de las zonas de influencia individuales de cada obra, generando un polígono único, producto de la unión espacial de los polígonos individuales, se realizan ajustes a los límites generales de este polígono único, teniendo como consideración, la conectividad de la zona beneficiada por el conjunto de obras. De esta manera cada zona tiene una relación directa con el conjunto de obras de manera individual y también como un sistema articulado de interconexión vial y de transporte.

4.3. DELIMITACION– ZONAS DE INFLUENCIA ACUERDO 724 DE 2018

En el anexo se adjuntan los planos de las zonas de influencia tomados del Acuerdo Distrital 724 de 2018.

ZONA DE INFLUENCIA EJE ORIENTAL EL CEDRO

NORTE: Avenida San Antonio (AC 183).

ORIENTE: Limite oriental del perímetro urbano del Distrito Capital.

SUR: Avenida Chile (AC 72) y límite norte del sector catastral 008203 “Las Acacias”.

OCCIDENTE: Avenida Caracas (AK 14) y Avenida Paseo de los Libertadores (AK 20 y AK 45 – Autopista Norte).

La zona correspondiente al Eje oriental – El Cedro se ubica en las localidades de Usaquén, Chapinero y Santafé (de manera parcial), específicamente en el sector comprendido entre la Avenida Calle 72 y la Calle 183 y entre el perímetro urbano oriental de la Ciudad y la Autopista Norte. Dentro del proyecto de obras financiadas por valorización se plantea la construcción de obras de infraestructura vial, obras de Espacio público, ciclorrutas y un centro cultural.

RESEÑA URBANISTICA EJE EL CEDRO

Proyecto Avenida Contador (Avenida Calle 134) desde AK 7 hasta AK 45

La Avenida Contador, también llamada Avenida. Calle 134, es una vía que recorre la ciudad de Occidente a Oriente en la localidad de Usaquén. Hace parte de la estructura urbana, clasificada como Malla Vial Arterial. Se encuentra actualmente en operación. En el tramo estudiado la Avenida Contador posee dos calzadas, con dos carriles por sentido en gran parte de su recorrido y cuenta con el Rio Contador como separador.

El Tramo de la Avenida Contador (Avenida Calle 134) que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al comprendido entre la Avenida Carrera 7 (Futura Troncal) y la Avenida Carrera 45 Autopista Norte (Troncal existente). La Calzadas y el espacio público existentes, presentan condiciones elevadas de deterioro. Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red de Transporte de la Ciudad, teniendo en cuenta que este corredor cuenta con rutas del SITP y conecta dos corredores troncales. Adicionalmente se pretende fomentar el uso de modos de trasporte sostenible mediante la implementación de una ciclorruta que complemente la red existente en ese sector de la ciudad.

Con la ejecución de estos proyectos se mejorara el acceso a zonas urbanas consolidadas, brindando oportunidad de orientar y consolidar ejes viales para un desarrollo futuro orientado al transporte.

Adicionalmente, debido a la naturaleza de expansión urbanística del territorio, se hace necesario mejorar la infraestructura vial existente con el fin de garantizar el buen funcionamiento a nivel de tránsito de la zona.

Proyecto Avenida Santa Bárbara (AK 19) desde AC 127 hasta AC 134

La regularización de la Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre Avenidas Calles 127 y 134, mejorará las condiciones de movilidad y seguridad vial de los modos a pie y en bicicleta, fundamentalmente. Según cálculos realizados con base en la Encuesta de Movilidad 2011, en el área de influencia directa (500 metros a cada lado del eje de la vía), se realizan 119.106 viajes en un día hábil.

Del total de viajes realizados 23.179 mil viajes se realizan en modo a pie, lo que equivale al 19,5% de los viajes, 2.362 viajes en bicicleta (2% de los viajes), 32.097 mil viajes en vehículo particular (26,9% de los viajes). En cuanto al transporte público, se realizan el 16,1% de los viajes en SITP (19.176 viajes diarios), el 19,6%% en Transmilenio (23.343) y el 7,8% en taxi (9.322 viajes realizados al día). En conclusión todos los modos de viaje serán beneficiados diariamente sobre la zona de influencia directa del proyecto[3].

La Avenida Santa Bárbara o Carrera 19, es uno de los corredores ciclistas de mayor uso; no obstante, se encuentra desconectado en un tramo de 1,30km desde la Calle 127B hasta la Calle 134. Con esta intervención, los ciclistas tendrán un recorrido más seguro y cómodo, -por no tener que compartir el espacio con otro actor vial-, y directo, porque no se debe esperar a que el semáforo de la 127B permita el paso para continuar el recorrido. De la misma forma, los peatones tendrán mayor espacio en andenes para circular sin interrupciones. Se estiman 14.415 nuevos potenciales usuarios con la entrada del proyecto[4].

Proyecto Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) Entre Avenida Calle 134 y Avenida Calle 170

El Tramo de la Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al comprendido entre la Avenida Contador (Avenida Calle 134) y la Avenida San José (Avenida Calle 170).

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red de Transporte de la Ciudad, generando una alternativa de movilidad Sur - Norte para

[3] Cálculo elaborados por la DTP – IDU, con base en la encuesta de Movilidad Urbano Regional 2011.

[4] Ibíd.

los habitantes del sector, mediante la conexión de la infraestructura vial de esta Avenida entre la Calle 134 y la Calle 153. Adicionalmente se pretende fomentar el uso de modos de trasporte sostenible mediante la implementación de una ciclorruta que complemente la red existente en ese sector de la ciudad entre la Avenida Calle 134 y la Avenida Calle 170.

Proyectos de Aceras y Ciclorrutas

Estos proyectos contribuyen al cumplimiento de las metas establecidas en el PDD respecto de la construcción de M2 Espacio habilitado para peatones y bicicletas (alamedas, andenes, puentes peatonales, plazoletas)[5].

Adicionalmente la construcción de infraestructura para la bicicleta, mejorará la conectividad de la red de ciclorrutas y alamedas para que el uso de la bicicleta pase de ser una actividad esporádica a convertirse en un modo de transporte habitual, prestando acompañamiento permanente con campañas de sensibilización y concientización frente al respeto y seguridad.

Proyecto Conexiones Peatonales Transversales al Subsistema de Transporte

El Proyecto de Conexiones peatonales Transversales al subsistema de Transporte que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde a un paquete de proyectos de aceras y espacio público localizados entre la Calle 73 y la Calle 85 y entre la Avenida Caracas y la Avenida Circunvalar.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal de la Ciudad, a través de la generación de un nuevo espacio público peatonal y de permanencia, a partir de las regularizaciones geométricas y optimización del tráfico vehicular, tomando como eje articulador la infraestructura existente y la futura infraestructura del Subsistema de Transporte Público del sector. (Troncal Caracas – Metro – Troncal Carrera séptima)

ZONA DE INFLUENCIA EJE CORDOBA

NORTE: Avenida San Antonio (AC 183).

ORIENTE: Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45)

SUR: Avenida España (AC 100 y AK 68) y Avenida Medellín (AC 80).

OCCIDENTE: Avenida Boyacá (AK 72).

[5] El Documento de las Bases del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” en su página 435 establece como meta la 38.318.505 m2 de espacio público y 440 km de ciclorrutas como meta para el cuatrienio.

La zona correspondiente al Eje Córdoba se ubica parcialmente en las localidades de Suba y Engativá específicamente en el sector comprendido entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá y entre la calle 100 – Calle 80 y la Calle 183.

Dentro del proyecto de obras financiadas por valorización se plantea la construcción de obras de infraestructura vial (Subsistema Vial), Corredores ambientales, obras de Espacio público y ciclorrutas.

RESEÑA URBANISTICA EJE CÓRDOBA

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

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.

El Proyecto incluye la ampliación del tablero del puente vehicular de la intersección de la Avenida La Sirena (Calle 153) con la Autopista Norte.

El corredor se localiza en el sector oriental de la Localidad de Suba y atraviesa un sector con vocación residencial. La construcción del puente sobre la Autopista Norte permite la continuidad del perfil entre el sector nororiental y el sector noroccidental de la ciudad, articulando la movilidad de las localidades de Usaquén y Suba.

La construcción de la calzada norte de la Avenida La Sirena es necesaria para atender adecuadamente la demanda del corredor. El proyecto permitirá mejorar la calidad de vida de los viajeros y residentes de la zona. Según la Encuesta de Movilidad de 2011, para las trece zonas de análisis de transporte que conforman el área de estudio directo, estiman 165.492 viajes potenciales, de los cuales el 30.4% se realizan a pie, 22.3% en vehículo particular y el 10% en bus escolar, por lo que es recomendable que la programación de la construcción de la segunda calzada se realice en el menor tiempo posible, toda vez que la consolidación del sector está cercana al 100%.

La conectividad de la Avenida Sirena desde la Av. Boyacá hasta la Autopista Norte, ofrece otra alternativa que favorece la red vial de este sector de la ciudad, pues la siguiente vía que permite tal conexión en sentido oriente-occidente y viceversa es la Avenida Calle 170.

Desde el punto de vista del actor peatonal, el proyecto generará la conectividad necesaria para un desplazamiento seguro y confortable. En las intersecciones con paso regulado por semáforos, la inclusión del grupo peatonal permitirá contar con pasos seguros en distancias no mayores a 340 metros lineales.

Para el biciusuario, el proyecto va a permitir la conectividad con las ciclorrutas de la Avenida Boyacá y la Autopista Norte.

De otro lado, el proyecto de la ampliación del puente vehicular permite aumentar la capacidad del corredor una vez se construya en su totalidad. Evita el "cuello de botella" que se genera en la actualidad. El puente también mejorara la infraestructura para bici-usuarios, actualmente inexistente.

Otro de los beneficios del proyecto es la generación de empleos directos e indirectos producto del desarrollo del proyecto. La ampliación de la Av. La Sirena se configurará en su eje oportunidades de negocios que se han comenzado a consolidar a lo largo de vía. La construcción de edificios de oficinas, centros comerciales y almacenes se constituyen en una fuente potencial de actividades que conducen al crecimiento económico del sector y a la creación de nuevos empleos y puestos de trabajo. De igual forma, la avenida se constituye en un eje que concentra en sus áreas adyacentes proyectos de construcción de vivienda nueva que dinamizará la economía local y estimulará la generación de actividades comerciales alrededor de los proyectos de vivienda y áreas residenciales.

Otro de los beneficios del proyecto será el acceso a dotaciones y equipamientos educativos, comerciales y metropolitanos, así como el mejoramiento de la infraestructura peatonal en aquellas zonas que concentran equipamientos metropolitanos.

Con respecto a los beneficios ambientales, proyecto de ampliación de la Av. La Sirena tenderá a preservar la estructura ecológica principal, a partir de la minimización de los impactos ambientales y especialmente de los cuerpos de agua cercanos a la vía, así como la incidencia sobre el Canal Córdoba que atraviesa la avenida.

Proyecto Aceras y Ciclorruta Calle 116[6]

El Proyecto de Aceras y ciclorruta de la Calle 116 que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al tramo comprendido entre la Avenida Boyacá y la Autopista Norte.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal de la Ciudad.

[6] Los andenes de esta intervención tienen estudios y diseños entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72).

Adicionalmente la construcción de infraestructura para la bicicleta, mejorará la conectividad de la red de ciclorrutas y alamedas para que el uso de la bicicleta pase de ser una actividad esporádica a convertirse en un modo de transporte habitual, prestando acompañamiento permanente con campañas de sensibilización y concientización frente al respeto y seguridad.

En cuanto a los beneficios en materia de movilidad, se estimaron los usuarios potenciales con base a la Encuesta de Movilidad realizada en el año 2011, las zonas de análisis de transporte (ZAT), que conforman el sector de influencia del proyecto. En cuanto a los potenciales peatones en un día hábil se calculan en 17.505 y los biciusuarios en 2.268.

El proyecto genera una integración segura de la infraestructura de los ciclousuarios, así como la conectividad y con la infraestructura existente de la Av. Boyacá, Av. Suba, Canal Molinos. Lo anterior permite, el acceso en modos no motorizados a equipamientos educativos, culturales y recreativos del sector y con el sistema de transporte masivo, así como en el acceso a los principales elementos de la estructura ecológica del territorio. Adicionalmente contribuye a consolidar el tejido de espacio público en zonas de mejoramiento integral como política distrital del Decreto 190 de 2004.

Se mejoran las condiciones ambientales del espacio público del sector mediante la implementación de zonas blandas, y arborización según las características espaciales del territorio.

Proyecto Corredor Ambiental Canal Córdoba

El proyecto de valorización correspondiente al “Corredor Ambiental Canal Córdoba” se localiza en la zona noroccidental de la ciudad, dicho corredor atraviesa los sectores de El Prado y Britalia, entre la Calle 128 y la Avenida San José - Cll 170, colindando con el Humedal que lleva el mismo nombre.

El proyecto plantea la transformación del Canal Córdoba entre la calle 170 y la Calle 128, con el propósito de convertirlo en un eje estructurante recreativo y de espacio público que a su vez permita la conectividad del sector noroccidental de la ciudad a través del fomento de medios de transporte sostenible.

Para conseguir este propósito el proyecto genera espacios públicos de permanencia a lo largo del canal, los cuales se articulan con los parques existentes en el sector, algunos de los cuales serán completamente adecuados mediante contribución por valorización.

El proyecto pretende incluir de manera integral a lo largo del trayecto del canal, infraestructura para la movilidad en bicicleta, senderos peatonales y espacio público, paralelo y transversal a la geometría del canal Córdoba, garantizando su continuidad desde la Calle 170 hasta el Humedal Córdoba.

El propósito de corredores ambientales prioriza la ejecución de Alamedas, corredores de ciclorrutas y senderos en los cuerpos de agua de la ciudad y busca mejorar las conexiones del espacio público en la Estructura Ecológica Principal con los equipamientos y áreas de servicio, como también se incentiva el uso de medios No Motorizados y amigables con el medio ambiente.

Es así que, como parte del resultado del proceso, se busca que el corredor ambiental Canal San Francisco sea el principal corredor peatonal y de bici usuarios de Oriente a Occidente de la ciudad, de uso recreativo y de mayor disfrute del medio ambiente.

ZONA DE INFLUENCIA EJE INDUSTRIAL

NORTE: Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22) y Límite Sur del sector catastral 006203 "La Florida Occidental"

ORIENTE: Avenida Ciudad de Quito (AK 30)

SUR: Avenida de los Comuneros (AC 6) y Avenida Centenario (AC 13, DG 13, AC 17).

OCCIDENTE: Avenida Boyacá (AK 72).

Teniendo en cuenta que la inversión pública en infraestructura vial es un factor determinante para el crecimiento económico y la productividad de la ciudad. En este sentido, el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU- como Entidad del encargada de garantizar el eficiente y eficaz desarrollo de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público del Distrito Capital, ha orientado esfuerzos hacia el mejoramiento de la infraestructura vial y peatonal, para disminuir la problemática en materia de desplazamiento de los habitantes de la ciudad, a partir de la articulación de sus inversiones con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP[7].

Los proyectos de infraestructura vial permiten mejorar las condiciones de vida de los habitantes y la eficiencia productiva de la capital. Contar con infraestructura en buenas condiciones representa una reducción de los tiempos de desplazamiento de los individuos y de la circulación de las mercancías, una disminución de la accidentalidad que tiene como causa el mal estado de la infraestructura vial y un aumento de las velocidades promedio de viaje lo cual de manera indirecta coadyuva a la reducción de las emisiones contaminantes.

[7] Los lineamientos estratégicos de la actual administración para afianzar el SITP se han concentrado en avanzar en la construcción de las estructuras férreas y de cables aéreos del sistema, en el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte del SITP, así como en la operación de la red de intercambiadores modales y de estacionamientos, con la finalidad de integrar el área urbana con la rural y regional.

La Encuesta Empresarial realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá tuvo en cuenta la infraestructura vial, entendida como uno de los principales aspectos del clima de negocios en la ciudad. Dicho aspecto fue calificado por los grandes y pequeños empresarios, quienes en una escala de 1 a 10 establecieron el favorecimiento que le brindaba la infraestructura de la ciudad al desarrollo de su empresa; como resultado se obtuvo que el 39% de este sector empresarial considera que la infraestructura de la ciudad dificulta el desarrollo de su empresa[8]. Tener una infraestructura vial en buenas condiciones es un impulsor claro para la evolución de la competitividad.

La inversión en la red vial debe ser una actividad recurrente. Es decir, que se debe adelantar periódicamente, considerando que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente. Sin embargo, los recursos con que cuenta el IDU para la atención de la malla vial de la ciudad son insuficientes y a pesar de las labores realizadas a través de los programas de conservación desarrollados, se evidencia la dificultad para mantener un aumento constante de los Km.-carril de vías en buen estado de la malla vial de la ciudad.

Esta limitación de recursos implica la aplicación de modelos de priorización para la selección de los segmentos viales que son objeto de intervención, los cuales dentro de sus criterios plantean variables técnicas y objetivas que buscan la optimización de dichos recursos y el beneficio de la mayor cantidad posible de ciudadanos. Como resultante, los modelos dan prioridad a las rutas por las que circula el Sistema Integrado de transporte Público de la Ciudad sobre las vías locales o las vías utilizadas por el transporte de carga, específicamente en los sectores industriales de la ciudad.

Por lo anterior y en concordancia con lo dispuesto en el Acuerdo 645 de 2016, para el cumplimiento del objetivo "…Mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios…", propone el desarrollo de un programa de reconstrucción de vías en la zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda (UPZ 108 y 111) financiadas a través de valorización.

El objetivo es establecer un programa de reconstrucción de vías y su espacio público asociado, para las zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda (UPZ 108 y 111) en la ciudad de Bogotá D.C, financiado a través de valorización, con el propósito de elevar el nivel de servicio de las vías, de mejorar las condiciones de movilidad de los principales sectores industriales de la ciudad y de aumentar sus condiciones de competitividad.

Igualmente se va a optimizar la operación de los sectores industriales de la Ciudad de Bogotá a través del mejoramiento de las condiciones de movilidad de los

[8] Cámara de Comercio de Bogotá. (2014). Encuesta Empresarial, Clima de Negocios e Inversión. Advanced Market Research.Bogotá.Pág.47.

vehículos de carga mediante la reconstrucción de los corredores principales y de las vías locales de acceso a las industrias que se encuentran en peores condiciones.

4.4. RELACIÓN DE SECTORES

A continuación se presentan los listados de los sectores catastrales que se encuentran en las diferentes zonas de influencia o ejes, contenidos total o parcialmente:

EJE	NOMBRE EJE	SECTOR CATASTRAL	NOMBRE SECTOR	CONTENENCIA
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008202	EMAUS	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008203	LAS ACACIAS	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008301	CHICO NORTE II SECTOR	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008302	SEMINARIO	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008303	EL REFUGIO	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008304	LOS ROSALES	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008305	BELLAVISTA	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008306	PORCIUNCULA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008307	CHICO NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008308	EL CHICO	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008309	LA CABRERA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008310	EL RETIRO	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008311	EL NOGAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008312	ESPARTILLAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008313	LAGO GAITAN	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008314	ANTIGUO COUNTRY	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008315	CHICO NORTE III SECTOR	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008319	EL BAGAZAL	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008401	LA CALLEJA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008402	COUNTRY CLUB	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008403	LA CAROLINA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008404	BELLA SUIZA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008405	GINEBRA	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008406	SAN GABRIEL NORTE	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008407	USAQUEN	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008408	SANTA ANA	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008409	ESCUELA DE CABALLERIA I	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008410	ESCUELA DE INFANTERIA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008411	RINCON DEL CHICO	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008412	SANTA BIBIANA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008413	SANTA BARBARA ORIENTAL	Total

EJE	NOMBRE EJE	SECTOR CATASTRAL	NOMBRE SECTOR	CONTENENCIA
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008414	SANTA ANA OCCIDENTAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008415	SANTA BARBARA CENTRAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008416	MOLINOS NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008417	SANTA BARBARA OCCIDENTAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008418	SAN PATRICIO	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008419	ESCUELA DE CABALLERIA II	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008420	PARAMO URBANO I	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008424	SEGUNDO CONTADOR	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008425	GINEBRA II	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008426	SAN GABRIEL NORTE II	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008501	EL TOBERIN	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008502	LA PRADERA NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008503	SANTA TERESA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008504	LA CITA	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008505	SAN CRISTOBAL NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008506	BARRANCAS NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008507	BARRANCAS	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008508	CEDRO SALAZAR	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008509	LOS CEDROS ORIENTAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008510	ACACIAS USAQUEN	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008511	CEDRO NARVAEZ	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008512	CEDRITOS	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008513	LISBOA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008514	EL CONTADOR	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008515	LOS CEDROS	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008516	LAS ORQUIDEAS	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008517	LA LIBERIA	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008518	CAOBOS SALAZAR	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008519	ESTRELLA DEL NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008520	BOSQUE DE PINOS	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008522	EL ROCIO NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008523	SAN ANTONIO NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008524	LA GRANJA NORTE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008525	LA URIBE	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008526	EL VERVENAL	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008528	SAN ANTONIO NOROCCIDENTAL	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008529	SAN JOSE DE USAQUEN	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008530	LAS MARGARITAS	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008532	EL REDIL	Parcial

EJE	NOMBRE EJE	SECTOR CATASTRAL	NOMBRE SECTOR	CONTENENCIA
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008533	HORIZONTES NORTE	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008536	BOSQUE DE PINOS I	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008538	BOSQUE DE PINOS III	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008540	LA ESTRELLITA I	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008543	SANTA CECILIA PUENTE NORTE	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	008547	LA ESTRELLITA III	Total
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	101101	EL BAGAZAL	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	108103	BARRANCAS ORIENTAL RURAL	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	108104	PARAMO	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	108111	TIBABITA RURAL I	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	108113	BOSQUE DE PINOS III RURAL	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	108114	PARAMO III RURAL	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	201105	EL REFUGIO I	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	201108	EL REFUGIO II	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	201110	INGEMAR ORIENTAL I	Parcial
1	EJE ORIENTAL EL CEDRO	208203	LA ESTRELLITA	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	005401	POTOSI	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	005402	SANTA ROSA	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	005403	JULIO FLOREZ	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009101	GRANADA NORTE	Total
2	EJE CÓRDOBA	009102	BRITALIA	Total
2	EJE CÓRDOBA	009103	CANTAGALLO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009104	VICTORIA NORTE	Total
2	EJE CÓRDOBA	009105	PRADO PINZON	Total
2	EJE CÓRDOBA	009106	SAN JOSE DEL PRADO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009107	PRADO VERANIEGO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009108	CIUDAD JARDIN NORTE	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009109	NIZA SUR	Total
2	EJE CÓRDOBA	009110	MAZUREN	Total
2	EJE CÓRDOBA	009111	MONACO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009113	SAN JOSE DE BAVARIA	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009114	GILMAR	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009115	IBERIA	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009116	PRADO VERANIEGO NORTE	Total
2	EJE CÓRDOBA	009117	PRADO VERANIEGO SUR	Total
2	EJE CÓRDOBA	009118	BATAN	Total
2	EJE CÓRDOBA	009119	ATENAS	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009120	NUEVA ZELANDIA	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009122	LAS VILLAS	Total
2	EJE CÓRDOBA	009123	NIZA NORTE	Total

EJE	NOMBRE EJE	SECTOR CATASTRAL	NOMBRE SECTOR	CONTENENCIA
2	EJE CÓRDOBA	009124	PUENTE LARGO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009125	PASADENA	Total
2	EJE CÓRDOBA	009126	ESTORIL	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009127	ANDES NORTE	Total
2	EJE CÓRDOBA	009128	EL PLAN	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009129	VILLA DEL PRADO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009130	CANODROMO	Total
2	EJE CÓRDOBA	009131	SANTA HELENA	Total
2	EJE CÓRDOBA	009132	ESCUELA DE CARABINEROS	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009133	MIRANDELA	Parcial
2	EJE CÓRDOBA	009134	SAN JOSE V SECTOR	Total
2	EJE CÓRDOBA	009135	PORTALES DEL NORTE	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	004101	RICAURTE	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	004201	PENSILVANIA	Total
3	EJE INDUSTRIAL	004206	SAN FRANCISCO	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	004207	GORGONZOLA	Total
3	EJE INDUSTRIAL	004208	LOS EJIDOS	Total
3	EJE INDUSTRIAL	004572	CORREDOR FERREO DEL SUR	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	006203	LA FLORIDA OCCIDENTAL	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	006204	ESTACION CENTRAL	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006205	INDUSTRIAL CENTENARIO	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006206	EL EJIDO	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006207	BATALLON CALDAS	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006208	ORTEZAL	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	006211	CUNDINAMARCA	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006215	PUENTE ARANDA	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	006218	CENTRO INDUSTRIAL	Parcial
3	EJE INDUSTRIAL	006306	GRANJAS DE TECHO	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006307	MONTEVIDEO	Total
3	EJE INDUSTRIAL	006308	FRANCO	Parcial

5. MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN

Para el presente cobro de valorización el Concejo de Bogotá adoptó como método de distribución el de avalúo ponderado por la distancia, liquidado en proporción al avalúo catastral referenciado a diciembre 31 de 2018, para los bienes inmuebles que se benefician con las obras y multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio a éstas. Este método se encuentra establecido en el parágrafo del artículo 56 del Acuerdo 7 de 1987 y fue adoptado en el artículo 6 del Acuerdo 724 de 2018.

5.1. MODELO MATEMÁTICO

La Contribución se liquidó de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$C_i = \frac{A_i}{d_i^{\beta}} * FC$$

Donde:

$$FC = \frac{MD}{\sum \frac{A_i}{d_i^{\beta}}}$$

C_i : Contribución individualizada para cada predio *i*

A_i :Avalúo catastral de cada predio *i*

d_i :Distancia más cercana de cada predio *i* a la obra que lo beneficia

MD : Monto distribuible o costo de las obras a financiar por Valorización

FC : Factor de Conversión, cociente obtenido entre la división del monto distribuible y la sumatoria de los avalúos divididos por la distancia de cada uno de los predios *i*

β : Parámetro que muestra la relación entre distancia y avalúo a partir de los efectos en el valor del suelo producto de la cercanía a bienes públicos.

Para la presente liquidación los valores para calcular los Factores de Conversión son los siguientes:

1 – EJE ORIENTAL EL CEDRO

ITERACION 1:

$ 396.819.000.000
Fc1 = ---------- = **0.00444352916793674**
89.302.665.742.193,70

ITERACION 2:

$ 1.964.882.383
Fc2 = ---------- = **0.00002242839215025**
87.606.921.188.427,70

ITERACION 3:

$ 51.792
Fc3 = ---------- = **0.00000000059121959**
87.602.321.101.675,30

2 – EJE CÓRDOBA

ITERACION 1:

$ 280.260.000.000
Fc1 = ---------- = **0.00961989265593806**
29.133.381.215.744,00

ITERACION 2:

$ 15.922.783.679
Fc2 = ---------- = **0.00092924564003222**
17.135.171.792.179,00

ITERACION 3:

$ 2.018.649.052
Fc3 = ---------- = **0.00014874912970265**
13.570.829.331.452,20

ITERACION 4:

$ 26.953.665
Fc4 = ---------- = **0.00000203455743138**
13.247.925.469.431,00

ITERACION 5:

$ 12.952
Fc5 = ---------- = **0.00000000097852556**
13.236.540.717.982,70

3 – EJE ZONA INDUSTRIAL

ITERACION 1:

$$Fc1 = \frac{\$\ 229.500.000.000}{8.195.056.541.767,63} = 0.02800468780542407$$

ITERACION 2:

$$Fc2 = \frac{\$\ 9.690.692.454}{6.941.988.440.501,24} = 0.00139595341258708$$

ITERACION 3:

$$Fc3 = \frac{\$\ 388.576.923}{6.195.238.590.371,00} = 0.00006272186577067$$

ITERACION 4:

$$Fc4 = \frac{\$\ 831.519}{6.170.144.831.828,60} = 0.00000013476491946$$

6. UNIDADES DE VALORIZACIÓN

Para un mejor análisis de los predios que se encuentran dentro de las zonas de influencia para el cobro de valorización, la Subdirección Técnica de Operaciones (STOP) creó una codificación la cual clasifica los predios en unidades de valorización o usos.

ACUERDO 724 DE 2018 _ UNIDADES DE VALORIZACIÓN (USOS IDU)

N°		UNIDAES DE VALORIZACIÓN (USO IDU)	DESCRIPCION
1	GRAVABLES	AC724_1001	PREDIO GRAVABLE.
2		AC724_1002	PREDIO RESIDENCIAL GRAVABLE ESTRATO 3 AVALÚO MAYOR A $ 500.000.000.
3		AC724_1003	PREDIO RESIDENCIAL GRAVABLE - PROPIETARIO CON MÁS DE UN PREDIO EN BOGOTÁ.
4	EXCLUIDOS	AC724_7950	SALONES COMUNALES.
5		AC724_7100	MONUMENTOS NACIONALES.
6		AC724_7200	PREDIOS PROPIEDAD DEL DISTRITO CAPITAL.
7		AC724_7400	AREAS DESTINADAS A TUMBAS Y BÓVEDAS DE PARQUES CEMENTERIOS.
8		AC724_7500	PREDIOS DE LA DEFENSA CIVIL COLOMBIANA Y CUERPO DE BOMBEROS.

N°		UNIDAES DE VALORIZACIÓN (USO IDU)	DESCRIPCION
9		AC724_7610	BIENES DE USO PÚBLICO ART. 674 CÓDIGO CIVIL.
10		AC724_7620	ZONA DE CESIÓN OBLIGATORIA GRATUITA.
11		AC724_7700	PREDIOS DE PROPIEDAD DE GOBIERNOS EXTRANJEROS ACREDITADOS EN COLOMBIA.
12		AC724_7800	ÁREAS DEDICADAS AL CULTO Y VIVIENDA DE COMUNIDADES RELIGIOSAS.
13		AC724_7900	PREDIOS UBICADOS EN ZONAS DE ALTO RIESGO NO MITIGABLE.
14		AC724_7300	PREDIOS RESIDENCIALES ESTRATO 1, 2 Y ESTRATO 3 CON AVALUO MENOR O IGUAL A $ 500.000.000.
15		AC724_7600	PREDIOS DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA.
16		AC724_7301	PARQUEADEROS Y DEPÓSITOS DE PREDIOS RESIDENCIALES CON FOLIO INDEPENDIENTE.
17		AC724_7401	INMUEBLES O PREDIOS RESTITUIDOS O FORMALIZADOS PARA LAS VICTIMAS DE DESPLAZAMIENTO.
18		AC724_7501	PREDIOS DE LA CRUZ ROJA COLOMBIANA. *
19		AC724_7640	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 64 - LOTE DEL ESTADO. *
20		AC724_7680	PREDIOS MEJORAS. *
21		AC724_7690	PREDIOS SIN MATRÍCULA INMOBILIARIA. *
22		AC724_7630	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 63 - NO URBANIZADO / SUELO PROTEGIDO. *
23		AC724_7650	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 65 - VÍAS. *
24		AC724_7660	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 66 - ESPACIO PÚBLICO. *
25		AC724_7670	PREDIOS MATRICES PENDIENTES POR DEPURACIÓN. (Aplica solo para incorporación) *
26		AC724_7990	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 99 - CONSERVADO INDEFINIDO. *
27		AC724_7510	PREDIOS SIN AVALÚO CATASTRAL.*
28		AC724_7520	PREDIOS PARCIALMENTE CONTENIDOS EN ZI, EXCLUIDOS TOTAL O PARCIALMENTE. *
29		AC724_7530	PREDIOS SIN IMPUESTO PREDIAL SEGÚN DIB *
30	**EXENCIONES**	AC724_9000	PREDIOS DE SECUESTRADOS – ACUERDO DISTRITAL 124 DE 2004.
31		AC724_9004	PREDIOS BANCO DE SUELO DISTRITAL – ACUERDO DISTRITAL 645 DE 2016 – ART. 105.
32		AC724_9005	PREDIOS CIUDAD LAGOS DE TORCA – DECRETO DISTRITAL 088 DE 2017.
33		AC724_9006	UNIDADES PREDIALES DE LA NACIÓN – DECRETO LEY 1421 DE 1993.
34		AC724_8010	INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTORICA, ARTÍSTICA O ARQUITECTÓNICA.

***** *Exclusiones que no están mencionados textualmente en el **Acuerdo 724 de 2018,** pero se deben tener en cuenta ya que inciden directamente en la asignación, cobro y recaudo.*

6.1. DESCRIPCIÓN DE LAS UNIDADES DE VALORIZACIÓN (USOS IDU).

PREDIO GRAVABLE. UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_1001.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reportan CHIP, Folio de Matrícula, Avalúo Catastral, Área de Terreno, Destino Catastral y que adicionalmente No cumplen con ninguna de las condiciones de Exclusión descritas en el en el Acuerdo 724 de 2018, Artículo 13 UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS.

PREDIO RESIDENCIAL GRAVABLE ESTRATO 3 CON AVALUO MAYOR A $500.000.000.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_1002.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reportan CHIP, Folio de Matrícula, Avalúo Catastral, Área de Terreno, Destino Catastral, con uso exclusivamente residencial en Estrato 3 y cuyo Avaluó Catastral es superior a $ 500.000.000.

PREDIO RESIDENCIAL GRAVABLE - PROPIETARIO CON MAS DE UN PREDIO EN BOGOTA.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_1003.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reportan CHIP, Folio de Matrícula, Avalúo Catastral, Área de Terreno, Destino Catastral, uso exclusivamente residencial en Estrato 3, Avaluó Catastral inferior o igual a $ 500.000.000, pero cuyo propietario reporta más predios a nombre suyo en la ciudad de Bogotá y donde la sumatoria de avalúos total es mayor a $ 500.000.000.

En concordancia con lo descrito en el Acuerdo 724 de 2018 / ARTÍCULO 13 UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS (Numeral 14), se aclara que los Parqueaderos y Garajes de unidades prediales residenciales con folio de matrícula independiente, NO se tendrán en cuenta en la sumatoria de avalúos, sin importar en que parte de la ciudad se encuentren localizados.

PREDIOS EXCLUIDOS.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que cumplen con una o varias de las condiciones de Exclusión descritas en el en el Acuerdo 724 de 2018, Artículo 13 UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS.

SALONES COMUNALES.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7950.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que corresponden a predios edificados destinados al funcionamiento de la Juntas de Acción Comunal – JAC y que se encuentren debidamente reportados como tal ante el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC. No podrá reportarse más de un predio como sede de una JAC por barrio a menos que existan dos o más sectores diferentes por barrio, información que debe ser certificada por el IDPAC.

MONUMENTOS NACIONALES.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7100.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que corresponden a los predios declarados como monumentos nacionales, siempre que su titularidad radique en una entidad de

derecho público y que al momento de la respectiva asignación no estén concesionados a un particular. La exclusión aquí establecida no incluye los predios urbanizables no urbanizados, ni los urbanizados no edificados, dentro de ninguna de las categorías ni usos del predio.

PREDIOS PROPIEDAD DEL DISTRITO CAPITAL.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7200.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que son propiedad del Distrito Capital de los sectores central, descentralizado, localidades y fondos de desarrollo local, los entes de control del orden distrital y las empresas industriales y comerciales del Distrito. En este sentido es del caso informar que la Administración Distrital está conformada por 13 sectores, los cuales cuentan con entidades adscritas o vinculadas.

SECTORES:

1. Sector Gestión Pública compuesto por la Secretaría General y El Departamento Administrativo del Servicio Civil DASC.
2. Sector Gobierno, Seguridad y Convivencia compuesto por la Secretaría de Gobierno, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC, El Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático IDIGER, la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos y el Fondo de Vigilancia y Seguridad – FVS.
3. Sectores Hacienda compuesto por secretaria Distrital de Hacienda, Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, Fondo de prestaciones Económicas, Cesantías y pensiones FONCEP y la lotería de Bogotá.
4. Sector Planeación compuesta por Secretaria Distrital de Planeación.
5. Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo compuesta por Secretaria Distrital de Desarrollo Económico, Instituto para la Economía Social IPES, instituto Distrital de Turismo IDT, Corporación para el Desarrollo y la productividad – Bogotá Región.
6. Sector Educación compuesta por Secretaria Distrital de Educación, Instituto para la Investigación y el Desarrollo Pedagógico IDEP y la Universidad Distrital Francisco José de Caldas ente universitario autónomo.
7. Sector Salud compuesto por la secretaria Distrital de salud, Fondo Financiero Distrital de la Salud FFDS, 22 Hospitales y Capital Salud EPS-S S.A.S.
8. Sector Integración Social compuesto por Secretaria Distrital de Integración Social e Instituto para la Protección de la Niñez y la Juventud IDIPRON.
9. Sector Cultura Recreación y Deporte compuesto por Secretaria Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, Instituto Distrital para la Recreación y

el Deporte IDRD, Fundación Gilberto Álzate Avendaño, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC, Orquesta Filarmónica de Bogotá OFB, Instituto Distrital de las Artes IDARTES y Canal Capital.

10. Sector Ambiente compuesto por Secretaria Distrital de Ambiente y Jardín Botánico José Celestino Mutis.
11. Sector Movilidad compuesto por Secretaria Distrital de Movilidad, instituto de desarrollo Urbano IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Transmilenio S.A. y Terminal de Transportes S.A.
12. Sector Hábitat compuesto por Secretaria Distrital del Hábitat, Caja de Vivienda Popular, Unidad Administrativa Especial de servicios Públicos UAESP, Empresa de Renovación Urbana ERU, Metrovivienda, Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB, Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá EEB y Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá EAAB ESP, Empresa Metro.
13. Sector Mujeres compuesto por la secretaria Distrital de la Mujer.

SECTOR DESCENTRALIZADO TERRIOTORIALMENTE:
Alcaldía Local Antonio Nariño, Alcaldía Local Barrios Unidos, Alcaldía Local de Bosa, Alcaldía Local de Chapinero, Alcaldía Local de Ciudad Bolívar, Alcaldía Local de Engativá, Alcaldía Local de Fontibón, Alcaldía Local de Kennedy, Alcaldía Local de la Candelaria, Alcaldía Local de los Mártires, Alcaldía Local de Puente Aranda, Alcaldía Local de Rafael Uribe Uribe, Alcaldía Local de San Cristóbal, Alcaldía Local de Santafé, Alcaldía Local de Suba, Alcaldía Local de Sumapaz, Alcaldía Local de Teusaquillo, Alcaldía Local de Tunjuelito, Alcaldía Local Usaquén , Alcaldía Local de Usme. Para efectos puntuales de la asignación del Acuerdo 724 de 2018, se tuvo en cuenta las Alcaldías locales de: Alcaldía Local de Chapinero, Alcaldía Local de Puente Aranda, Alcaldía Local de Suba, Alcaldía Local Usaquén y Alcaldía Local de Fontibón.

ORGANISMOS DE CONTROL:
Contraloría Distrital, Personería Distrital y Veeduría Distrital.

AREAS DESTINADAS A TUMBAS Y BÓVEDAS DE PARQUES CEMENTERIOS. UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7400.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que corresponden a las áreas destinadas a Tumbas y Bóvedas de los parques cementerios. Para establecer las áreas destinadas a Tumbas y Bóvedas de parques cementerios se debe consultar la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, Módulo de Calificación y verificar que reporte uso exclusivo destinado a Cementerio.

PREDIOS DE LA DEFENSA CIVIL COLOMBIANA Y CUERPO DE BOMBEROS. UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7500.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres

(3) Ejes o Zonas de Influencia, que sean propiedad de la Defensa Civil Colombiana y los Cuerpos de Bomberos, cuando estén destinados al ejercicio de las funciones propias de estas entidades.

BIENES DE USO PUBLICO SEGÚN ART. 674 DEL CÓDIGO CIVIL.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7610.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que corresponden a los bienes de uso público a que se refiere el Artículo 674 del Código Civil.

"ARTICULO 674. <BIENES PUBLICOS Y DE USO PÚBLICO>. Se llaman bienes de la Unión aquéllos cuyo dominio pertenece a la República. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la Unión de uso público o bienes públicos del territorio. Los bienes de la Unión cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes, se llaman bienes de la Unión o bienes fiscales"

ZONAS DE CESIÓN OBLIGATORIA GRATUITA.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7620.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que corresponden a las Zonas de Cesión Obligatoria Gratuita generadas en la construcción de urbanizaciones, barrios o desarrollos urbanísticos, siempre que al momento de la asignación del gravamen se encuentren abiertos los folios de matrícula inmobiliaria correspondientes a dichas zonas, producto de la demarcación previa por localización y linderos en la escritura pública de constitución de la urbanización, o que se haya suscrito el acta de recibo o toma de posesión por parte del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP o la entidad que haga sus veces, incluidas en el respectivo plano urbanístico.

Aclaración de conceptos: Las zonas de cesión gratuita al Distrito denominadas Zonas de Cesión Tipo A, corresponden a las zonas de generación de espacio público como son: cesión de áreas para vías locales, que sirvan de desarrollo dentro de la zona, las áreas de cesión para parques y equipamientos, que incluye espacios peatonales como plazas, plazoletas, paseos y alamedas y áreas de cesión correspondientes a las franjas de control ambiental para la malla vial arterial. Las Zonas de Cesión Tipo B, corresponden a las zonas PRIVADAS que deja el constructor para beneficio de los propietarios de los predios de la urbanización, como son: salones comunales, zonas verdes privadas etc., dichas áreas se encuentran contenidas dentro del coeficiente de propiedad de cada inmueble

PREDIOS DE PROPIEDAD DE GOBIERNOS EXTRANJEROS ACREDITADOS EN COLOMBIA.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7700.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, de propiedad del jefe de Misión Diplomática o del estado acreditante que sean parte de la Convención de Viena de 1961 y las establecidas en otros tratados internacionales ratificados por Colombia, siempre que se encuentre vigentes en la fecha de expedición del acto administrativo de asignación de la contribución.

AREA DEDICADAS AL CULTO Y VIVIENDA DE COMUNIDADES RELIGIOSAS. UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7800.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que sean de propiedad de comunidades religiosas reconocidas por el Estado Colombiano y que reporten áreas dedicadas al culto o a la vivienda. Para establecer las áreas dedicadas al culto y vivienda, se debe consular en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, el Módulo de Calificación. Si reporta uso exclusivo destinado a Iglesia y/o Habitacional, se asignará la Unidad de Valorización (Uso IDU) AC724_7800. Si adicional al uso Iglesia y/o Habitacional en la base de Catastro vincula uno o varios usos diferentes a los contemplados en el Acuerdo 724 de 2018 Artículo 13 Unidades prediales Excluidas, es necesario proyectar el respectivo desenglobe por usos, para asignar las Unidades de Valorización (Usos IDU) correspondientes, proporcional al área que reporte el mencionado Módulo.

PREDIOS UBICADOS EN ZONAS DE ALTO RIESGO NO MITIGABLE. UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7900.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que se encuentran ubicados en Zonas de Alto Riesgo No Mitigable, de conformidad con el listado que para el efecto suministre el Instituto Distrital de riesgos y Cambio Climático IDIGER.

PREDIOS RESIDENCIALES ESTRATO 1,2 Y ESTRATO 3 con AVALUO MENOR O IGUAL A $ 500.000.000
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7300.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia con uso estrictamente residencial en Estrato 1 y 2. Así mismo predios en Estrato 3 con uso estrictamente residencial y cuyo Avaluó Catastral sea igual o inferior a los $ 500.000.000 al momento de la asignación.

En el caso del Estrato 3, es necesario verificar en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD (Base de todo Bogotá) que el propietario no tenga más predios en la Ciudad de Bogotá. Si reporta titularidad en uno o más predios, se debe verificar la sumatoria de avalúos catastrales de todos los predios. Si el resultado de dicha sumatoria es igual o inferior a $ 500.000.000, se deben excluir la totalidad de predios que se encuentren contenidos en

cualquiera de los TRES (3) Ejes o Zonas de Influencia. Si por el contrario, el resultado de la sumatoria es superior a $ 500.000.000, se deben gravar la totalidad de predios contenidos en cualquiera los TRES (3) Ejes o Zonas de influencia y asignar a cada predio Unidad de Valorización (Uso IDU) AC724_1003 PREDIO RESIDENCIAL GRAVABLE PROPIETARIO CON MAS DE 1 PREDIO. Se aclara que en concordancia con lo descrito en el Acuerdo 724 de 2018 _ ARTÍCULO 13 UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS (Numeral 14), los Parqueaderos y/o Garajes de unidades prediales residenciales con folio de matrícula independiente, NO se tendrán en cuenta en la sumatoria de avalúos, sin importar en que parte de la ciudad se encuentren localizados.

DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7600.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que vayan a ser adquiridos total o parcialmente por entidades distritales para la ejecución de obras públicas y proyectos urbanísticos de interés público, cuya oferta de compra haya sido expedida y en firme con anterioridad a la asignación de la Contribución. Si la declaratoria de motivos de utilidad pública o interés social que da inicio a dichos procesos de adquisición predial, solo los afecta parcialmente, la exclusión se aplicará al área del predio objeto de esa medida.

PARQUEADEROS Y DEPÓSITOS DE UNIDADES INMOBILIARIAS RESIDENCIALES.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7301.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que correspondan a Parqueaderos y Depósitos anexos a unidades inmobiliarias residenciales y que tengan folio de matrícula inmobiliaria independiente.

INMUEBLES O PREDIOS RESTITUIDOS O FORMALIZADOS PARA LAS VICTIMAS DE DESPLAZAMIENTO.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7401.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, restituidos o formalizados para las víctimas de desplazamiento interno forzado por la violencia y que estén inscritos en el Registro Único de Víctimas, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 121 de la Ley 1448 de 2011. Ley 1448 de 2011 “Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones.” Artículo 121 “En relación con los pasivos de las víctimas, generados durante la época del despojo o el desplazamiento, las autoridades deberán tener en cuenta como medidas con efecto reparador, las siguientes: 1. Sistemas de alivio y/o exoneración de la cartera morosa del impuesto predial u

otros impuestos, tasas o contribuciones del orden municipal o distrital relacionadas con el predio restituido o formalizado. Para estos efectos las entidades territoriales establecerán mecanismos de alivio y/o exoneración de estos pasivos a favor de las víctimas del despojo o abandono forzado. 2. La cartera morosa de servicios públicos domiciliarios relacionada con la prestación de servicios y las deudas crediticias del sector financiero existentes al momento de los hechos a los predios restituidos o formalizados deberá ser objeto de un programa de condonación de cartera que podrá estar a cargo del Plan Nacional para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas.”.

PREDIOS DE LA CRUZ ROJA COLOMBIANA *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7501.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que sean propiedad de la Cruz Roja Colombiana. Según la Ley 42 DE 1981 por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de Sede entre el Gobierno de la República de Colombia y el Comité Internacional de la Cruz Roja", Artículo V “El CICR, sus propiedades, bienes y haberes estarán exentos de toda clase de impuestos o contribuciones directos o indirectos, ya sea nacionales, locales, municipales o de cualquier otro tipo. Se entiende, no obstante, que no se podrá reclamar exención alguna por concepto de contribuciones que, de hecho constituyan una remuneración por servicios públicos, salvo que igual exención se otorgue a otros organismos similares”.

PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 64 - LOTE DEL ESTADO *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7640.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de influencia y que reporten Destino Catastral 64 - Lotes del Estado. Se consideran los predios de propiedad del Estado o del Distrito que por diversas circunstancias no han sido desarrollados.

PREDIOS MEJORAS *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7680.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y se identifican como una Mejora. La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD define mejora como “Es la construcción o edificación instalada por una persona natural o jurídica sobre un predio que no le pertenece”.
PREDIOS SIN MATRICULA INMOBILIARIA *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7690.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que NO reportan Folio de Matrícula Inmobiliaria o este dato es inconsistente. En este sentido, el Acuerdo 724 de 2013 en el Articulo

14 REGISTRO DEL GRAVAMEN establece que “El IDU solicitará a la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos respectiva, la inscripción del gravamen en el correspondiente folio de matrícula, de acuerdo con lo definido en la Resolución de Políticas de Recaudo que dicte la Dirección General del IDU”.

La Unidades Prediales que tengan asignado Folio de Matrícula por parte de la Superintendencia de Notariado y Registro SNR y NO estén registradas o actualizadas en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD entregadas al Instituto de desarrollo Urbano IDU para liquidar y asignar el cobro de valorización Acuerdo 724 de 2018, podrán incorporarse en concordancia con lo descrito en el Artículo 9 INCORPORACIÓN DE BIENES INMUEBLES AL INVENTARIO PREDIAL del mismo acuerdo “ Solo podrán incorporarse bienes inmuebles al inventario predial de la respectiva zona o área de influencia, en un término que no podrá superar dieciocho (18) meses contados a partir de la adopción del presente Acuerdo”.

PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 63 - NO URBANIZADO / SUELO PROTEGIDO *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7630.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reporten Destino Catastral 63, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

Numeral 1 / Estructura Ecológica Principal.
1.Sistema de áreas protegidas.
2.Área de manejo especial Rio Bogotá.
3.Parques urbanos zonales y metropolitanos.
4.Corredores ecológicos.

Numeral 2 / Zonas Declaradas como Alto Riesgo No Mitigable.
1.Remoción en masa.
2.Inundación.

Numeral 3 / Plantas de Tratamiento.
1.Rio Fucha.
2.Rio Tunjuelito.

Numeral 4 / Relleno Sanitario Doña Juana.

PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 65-VÍAS *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7650.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reporten Destino Catastral 65 - VIAS. Se codificará con este destino económico aquellos predios que tienen Matricula

Inmobiliaria independiente y corresponden a vías peatonales o vehiculares. Se incluirán tanto las unidades prediales que han sido cedidas al Distrito Capital, como las que figuren a nombre de particulares.

PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 66-ESPACIO PÚBLICO *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7660.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reporten Destino Catastral 66- ESPACIO PÚBLICO. Definición de Espacio Público: Es el conjunto de inmuebles públicos y elementos espaciales naturales y arquitectónicos, de las propiedades privadas, que por su destinación están destinadas a usos para la satisfacción de necesidades colectivas que superen los intereses individuales (Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997).

PREDIOS MATRICES PENDIENTES POR DEPURACIÓN (Aplica solo para Incorporación) *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7670.
También se incluyen dentro de esta categoría los predios dispersos de la base catastral cuyas áreas registradas difieran de las validadas cartográficamente o que no poseen correspondencia gráfica, como son los predios matrices de barrios conformados, cuyos descuentos de área registrados no permiten la localización del área de terreno remanente indicada en la base catastral.

PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 99 – CONSERVADO INDEFINIDO *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7990.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, que reporten Destino Catastral 99 – CONSERVADO INDEFINIDO. Corresponde a unidades prediales que al realizar el análisis respectivo, no se logra su localización física, cartográfica o jurídica.

Si se identifican inconsistencias en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD respecto a las unidades prediales reportadas como Conservados Indefinidos y se puede establecer que se trata de unidades que existen Física, Jurídica y Cartográficamente, se aplicara lo descrito en el Acuerdo 724 de 2018, ARTÍCULO 9.- INCORPORACIÓN DE BIENES INMUEBLES AL INVENTARIO PREDIAL. “Solo podrán incorporarse bienes inmuebles al inventario predial de la respectiva zona o área de influencia, en un término que no podrá superar dieciocho (18) meses contados a partir de la adopción del presente Acuerdo”.
También se aplicará esta unidad de valorización (Uso IDU AC724_7990), a los predios en PH reportados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD que jurídicamente se encuentren desenglobados en unidades prediales independientes con número de pisos asignado, pero que en terreno NO fueron desarrolladas. Se debe constatar en terreno que el predio no está en construcción.

PREDIO SIN AVALUO CATASTRAL *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7510.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que adicionalmente NO reportan AVALÚO CATASTRAL. En este sentido es del caso mencionar que el Acuerdo 724 de 2018 en el Capítulo III ZONAS O AREAS DE INFLUENCIA, METODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO, Artículo 6 – METODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO reporta que "Se adopta como método de distribución de la Contribución de Valorización, que se establece en el presente Acuerdo, el de avalúo ponderado por la distancia, para lo cual el Instituto de desarrollo Urbano, liquidará el gravamen en proporción al avalúo catastral de los bienes inmuebles que se beneficiaran con las obras, por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio a esta". Queda claro que el Avaluó Catastral es una de las variables establecidas por el Acuerdo 724 de 2018 para liquidar la respectiva contribución de valorización.

Si se identifican inconsistencias en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD respecto a las unidades prediales SIN Avaluó Catastral y se puede establecer que la unidad efectivamente cuenta con esta información, se aplicara lo descrito en el Acuerdo 724 de 2018, ARTÍCULO 9.- INCORPORACIÓN DE BIENES INMUEBLES AL INVENTARIO PREDIAL. "Solo podrán incorporarse bienes inmuebles al inventario predial de la respectiva zona o área de influencia, en un término que no podrá superar dieciocho (18) meses contados a partir de la adopción del presente Acuerdo".

PREDIOS PARCIALMENTE CONTENIDOS EN LA ZI, EXCLUIDOS TOTAL O PARCIALMENTE *
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7520.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos PARCIALMENTE en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia. Cuando el límite de cualquiera de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, divida un predio dejando parte de su área de terreno fuera de la zona de cobro de la contribución de valorización, se debe desenglobar la unidad predial en 2 Unidades de Valorización (Usos IDU). En primera instancia se asignara la Unidad de Valorización (Usos IDU) AC724_7520 al área de terreno que esta fuera del Eje o Zona de Influencia. Así mismo, al área incluida dentro del Eje o Zona de Influencia se debe gravar con la Unidad de Valorización (Usos IDU) que determine el proceso de validación de datos. El gravamen se liquidará aplicando en la fórmula el Avalúo Catastral proporcional al área gravable contenida dentro de cualquiera de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia.

En los casos en donde el área de terreno que se encuentra fuera del área de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia es MAYOR que el área gravable, se debe verificar que los porcentajes no estén dentro de los rangos proyectados para exclusión total. Dichos porcentajes corresponden a:

_ Para predios con Área de Terreno de 0 m a 100 m, que reporten área parcial dentro de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia (Área Gravable) del 3% o menos, se excluirán TOTALMENTE.

_ Para predios con Área de Terreno de 101 m a 500 m, que reporten área parcial dentro de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia (Área Gravable) del 1% o menos, se excluirán TOTALMENTE.

_ Para predios con Área de Terreno mayores a 500 m, que reporten área parcial dentro de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia, siempre se debe proyectar el respectivo desenglobe por usos sin importar el porcentaje de afectación y se debe calcular y asignar las Unidades de Valorización al Área Gravable que determine el proceso de validación de datos y al Área Excluida asignar Unidad de Valorización (USO IDU) AC724_7520.

PREDIO SIN IMPUESTO PREDIAL SEGÚN EL DIB *.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_7530.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que adicionalmente NO reporten IMPUETO PREDIAL. En este sentido es del caso mencionar que el Acuerdo 724 de 2018 en el Capítulo IV ASIGNACIÓN Y COBRO, Artículo 10 – MONTOS MÁXIMOS DE ASIGNACIÓN relaciona que “El monto máximo de la Contribución que el IDU asigne a cada predio Residencial no podrá ser superior al valor del Impuesto Predial Unificado del respectivo inmueble; y para el NO residencial no podrá ser superior al 2.5 del Impuesto Predial Unificado, estos valores de referencia serán los de la vigencia en el cual se efectué la asignación. Lo anterior, de acuerdo con la liquidación oficial del impuesto suministrada por la Secretaria Distrital de Hacienda al IDU”. Queda claro que el Impuesto Predial es una de las variables establecidas por el Acuerdo 724 de 2018 para calcular los montos máximos de la respectiva contribución de valorización.

La Dirección Distrital de Impuestos de Bogotá DIB de la Secretaría Distrital de Hacienda SDH es la entidad encargada de la formulación y ejecución de políticas, gestión, control y coordinación en materia tributaria para el Distrito Capital, dirigiendo y controlando los procesos de recaudo, determinación, liquidación, discusión, cobro y devolución de los impuestos distritales, mediante un modelo de gestión, simple, equitativo y progresivo, el cual busca reafirmar las conductas positivas o de cumplimiento de los contribuyentes, facilitándoles y ofreciéndoles el mejor servicio a quienes mantienen estas conductas.

Si se identifican inconsistencias en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD respecto a las unidades prediales SIN Impuesto Predial y se puede establecer que la unidad efectivamente cuenta con esta información, se aplicara lo descrito en el Acuerdo 724 de 2018, ARTÍCULO 9.-

INCORPORACIÓN DE BIENES INMUEBLES AL INVENTARIO PREDIAL. “Solo podrán incorporarse bienes inmuebles al inventario predial de la respectiva zona o área de influencia, en un término que no podrá superar dieciocho (18) meses contados a partir de la adopción del presente Acuerdo”.

En cuanto a las exenciones, y de conformidad con lo establecido en el artículo 38 de la Ley 14 de 1983 (ARTÍCULO 38.- Los municipios sólo podrán otorgar exenciones de impuestos municipales por plazo limitado, que en ningún caso excederá de diez años, todo de conformidad con los planes de desarrollo municipal.).

El Concejo Distrital, definirá las exenciones aplicables a la contribución de valorización para cada Acuerdo que autorice su cobro. Los recursos dejados de recaudar con ocasión de las exenciones establecidas por el Concejo Distrital serán cubiertos con el presupuesto de la entidad ejecutora con destinación específica al plan de obras para el que se otorgaron las exenciones.

El Acuerdo Distrital 724 de 2018 en el Capítulo IV AISGNACIÓN Y COBRO, Artículo 11 _ EXENCIONES, explica que *“Se tendrán en cuenta para el presente cobro de valorización las siguientes exenciones:”*

PREDIOS DE SECUESTRADOS – ACUERDO 124 DE 2004.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_9000.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que cumplan con lo estipulado en el Acuerdo 124 de 2004 “Por el cual se otorgan unas Exenciones Tributarias a las Personas Víctimas de Secuestro y Desaparición Forzada, se reconoce el Tratamiento que opera en el Distrito Capital para el cumplimiento de las Obligaciones Tributarias a su cargo y se regula el acceso al Sistema de Seguridad Social en Salud y Educación para sus Familias".
En el Artículo 1 establece que: “El predio de uso residencial urbano o rural en donde habite la persona víctima del secuestro o de la desaparición forzada, que sea de propiedad del secuestrado o desaparecido, o de su cónyuge, o compañero o compañera permanente, o sus padres, estará exento del pago del impuesto predial unificado y de la contribución de valorización por beneficio general o local, que se cause a partir de la vigencia del presente acuerdo, durante el tiempo que dure el secuestro o la desaparición forzada.”. A su vez aclara en el parágrafo lo siguiente: “ El término de la aplicación de la exención anterior, será el tiempo que dure el secuestro o la desaparición forzada, y no podrá exceder el termino de 10 años de conformidad con el artículo 258 del Decreto Ley 1333 de 1986.”

PREDIOS METROVIEVIENDA _ DESTINADOS A VIP Y VIS.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_9004.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres

(3) Ejes o Zonas de Influencia y que cumpla con las condiciones estipuladas en el Artículo 105 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, expedido por el Concejo Distrital.

ACUERDO 645 DE 2016, *"por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016-2020 Bogotá Mejor Para Todos".* Artículo 105 *"Porcentajes de suelo con destino al desarrollo de Programas de Vivienda de Interés Social Prioritaria (VIP) y Vivienda de Interés Social (VIS). De conformidad con lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 13 y los artículos 8, 18 y 92 de la Ley 388 de 1997, se autoriza a la Administración Distrital para que establezca los porcentajes mínimos de suelo destinado a vivienda de interés social y prioritario, los cuales deberán estar en concordancia con los porcentajes establecidos por el Gobierno Nacional en los artículos 2.2.2.1.5.1 y siguientes del Decreto 1077 de 2015, y por el Plan de Ordenamiento Territorial. Parágrafo. A partir del 1 de enero de 2017, los predios que conformen el Banco de Suelos Distrital incluyendo aquellos que se encuentren en cabeza de patrimonios autónomos y que hayan sido aportados por Metrovivienda o la entidad que haga sus veces, estarán exentos del pago del impuesto predial unificado y de la contribución por valorización. La suma equivalente a los valores dejados de pagar como consecuencia de dicha exención deberá ser aplicada a los respectivos proyectos que adelante la entidad beneficiaria de la exención."*

En relación al tema el Acuerdo 643 de 2016 *"Por el cual se fusiona Metrovivienda en la Empresa de Renovación Urbana de Bogotá, D.C. - ERU, y se dictan otras disposiciones"* en el Artículo 1 reza lo siguiente *"Fusión y denominación. Fusiónese por absorción METROVIVIENDA, empresa creada por el Acuerdo 15 de 1998 en la EMPRESA DE RENOVACIÓN URBANA DE BOGOTÁ D.C. - ERU, constituida en virtud del Acuerdo 33 de 1999, la cual en adelante se denominará como EMPRESA DE RENOVACIÓN Y DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ D.C.".*

PREDIOS CIUDAD LAGOS DE TORCA.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_9005.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que se encuentren dentro del ámbito de delimitación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - "Ciudad Lagos de Torca", previsto en el Decreto 088 de 2017.

UNIDADES PREDIALES DE LA NACIÓN.
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_9006.
Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que cumplan con las condiciones descritas en el Artículo 160 del Decreto Ley 1421 de 1993. Las exenciones y tratamientos preferenciales contemplados en las leyes a favor de la Nación respecto a los tributos distritales continúan vigentes, en relación con las unidades prediales

donde funcionen universidades públicas, colegios, museos, hospitales pertenecientes a organismos y entidades nacionales.

Decreto Ley 1421 de 1993 “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá”, Artículo 160 “EXENCIONES Y CONCILIACIÓN DE DEUDAS CON LA NACIÓN. Las exenciones y tratamiento preferenciales contemplados en las leyes a favor de la nación y de sus establecimientos públicos, respecto de los tributos distritales quedan vigentes hasta el 31 de diciembre de 1994. Continúan vigentes, incluso a partir de dicha fecha, las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a las entidades nacionales: universidades públicas, colegios, museos, hospitales pertenecientes a los organismos y entidades nacionales y el instituto de Cancerología, igualmente continúan vigentes las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a los Aeropuertos, las instalaciones militares y de la policía, los inmuebles utilizados por la Rama judicial y los predios del INURBE destinados a la construcción de vivienda de interés social.

La administración distrital podrá conciliar con la nación el pago de las deudas pendientes favor suyo o a cargo de esta, mediante la compensación con otras obligaciones.”

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA, ARTÍSTICA O ARQUITECTÓNICA
UNIDAD DE VALORIZACIÓN (USO IDU) AC724_8010.

Predios relacionados en la base de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, que están contenidos total o parcialmente en alguno de los Tres (3) Ejes o Zonas de Influencia y que sean declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital, cuya titularidad no radique en una entidades de derecho público, en concordancia con el Artículo 2 del Acuerdo Distrital 426 de 2009 y sus modificatorios, previo cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 3 del citado acuerdo. La exención aquí establecida no incluye los predios urbanizables no urbanizados, ni los urbanizados no edificados, dentro de ninguna de las categorías ni usos del predio.

Acuerdo Distrital 426 de 2009 *"Por medio del cual se modifica parcialmente el Acuerdo 201 de 2005 y se adoptan medidas en materia de Impuesto Predial Unificado"*. ARTÍCULO 2, *“Exenciones Bienes de interés cultural”.*

El Instituto de Desarrollo Urbano, solicitó al Subgerente de Información Económica el concepto técnico y aclaración del avalúo catastral en predios con afectaciones a la Unidad Administrativa Especial De Catastro Distrital UAECD, esta solicitud se realizó mediante el oficio 20185760977351 el día 10 octubre de 2018 donde se le indicó “Dicho proyecto adopta como método de distribución de la contribución de valorización el denominado “Avaluó ponderado por la distancia”, para lo cual el IDU liquidará el gravamen en proporción al avalúo catastral de los bienes

inmuebles que se benefician con las obras. En este sentido solicito muy amablemente se me informe si metodológicamente los predios que presentan algún tipo de afectación como por ejemplo, suelo protegido (suelo de protección por estructura ecológica principal, suelo de protección por alto riesgo no mitigable, suelo de protección por servicios públicos), líneas de alta tensión, en su avalúo catastral ya pese el valor ajustado teniendo en cuenta dichas afectaciones. “

En respuesta con el oficio 20185261206632 del 15 de noviembre 2018, se nos informó la metodología valuatoria utilizada para la determinación del avaluó catastral de terreno, es la indicada en la Resolución 070 de 2012 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC.

Este estipula que se deben determinar inicialmente las Zonas Homogéneas Físicas: (Espacios geográficos con características similares en cuanto a vías, topografía, servicios públicos, uso actual del suelo, norma de uso del suelo, tipificación de las construcciones y/o edificaciones, áreas homogéneas de tierra, disponibilidad de aguas superficiales permanentes u otras variables que permitan diferenciar estas áreas de las adyacente), para posteriormente establecer las Zonas Homogéneas Geoeconómicas ZHG (Espacios geográficos determinados a partir de Zonas Homogéneas Físicas con valores unitarios similares en cuanto a precio, según las condiciones del mercado inmobiliario).

Es decir, la metodología no pretende particularizar la información de cada predio, sino realizar una identificación de variables que sean similares en un área determinada, para poder valorar los terrenos del territorio masivamente.

En este contexto y atendiendo su consulta, podemos precisar que:

1. La cobertura del suelo protegido determinada por la Secretaría Distrital de Planeación SDP se tiene en cuenta en la definición de las ZHF, por ser esta clasificación parte de la reglamentación urbanística del suelo, la cual es una de las variables fijadas der el IGAC para tener en cuenta la valoración del terreno en cada ZHG.

Esta información corresponde a la proporcionada por la SDP a través de su Base de Datos Geográfica Corporativa, reportada en el año anterior al de la vigencia del avalúo Catastral. Se debe recordar que dicha cobertura no es estática y para cada vigencia puede variar.

2. Respecto a las líneas de alta tensión no son una de las variables que categorizan las ZHF, por lo tanto, no son consideradas en las ZHG, al asignar el valor catastral del terreno.

7. DESENGLOBES POR USOS (AFECTACIONES)

En el proceso de identificación de las unidades prediales objeto de asignación para el cobro de valorización, se encontró en algunos casos predios que siendo gravables podrían tener una parte del mismo que debía ser excluida o exenta, para dichos casos se procedió a realizar una ponderación del avalúo catastral (terreno y construcción) teniendo en cuenta los porcentajes de las áreas en las diferentes unidades de valorización identificadas del predio.

Debido a la complejidad para algunos casos donde la determinación del uso o explotación económica de los predios requiere un poco más de análisis y profundización; se presentan algunos casos particulares que ayudaran en la toma de la decisión.
Se tendrá como base para realizar o no desenglobes por usos a un predio, el encontrarse dentro de los porcentajes mínimos de área afectada para cada rango de área de terreno, como son:

Para predios entre 0 m² -100 m² que el porcentaje de afectación del predio sea mayor a 3%, para predios mayores a 100 m² y menores o iguales a 500 m², que el porcentaje de afectación sea mayor al 1%, y para predios mayores a 500 m² siempre se realizará el desenglobe por usos sin importar el porcentaje de afectación.

Este tipo de solicitud corresponde a aquellos predios en los cuales pueden tener más de una macro categoría de Unidad de Valorización (usos) IDU que claramente se evidencian en los predios que se cortan por el límite de los Cerros Orientales, por alguna otra de las macro categorías como lo puede ser las áreas dedicadas a culto y vivienda de comunidades religiosas 7800 o predios con declaratoria de utilidad pública 7600 con su respectiva área GRAVABLE 1001. Un caso puntual de este tipo de solicitud se presenta en la zona del Oriente, que se encuentran sobre un solo predio jurídico y en la cual se halla cortado por la Zona de Influencia en este caso se generan dos unidades de valorización, adicional a esto una parte del mismo corresponde a la vivienda de los curas, como almacenaje de materias primas o áreas dotacionales de la misma. Otro tipo de solicitud que se presenta es en las unidades prediales en donde encontramos usos excluidos.

Se debe tener en cuenta:

1. Revisión del Sistema Integrado de Información Catastral (SIIC) y el VUR para establecer que efectivamente se trata de una unidad predial.

2. Verificar la cartografía digital para identificar las áreas en las que se va a desenglobar por usos el predio.

3. De acuerdo a la revisión realizada, asignar los porcentajes de avalúos a cada unidad de valorización y generar el concepto técnico y solicitar al grupo de cartografía el porcentaje de ocupación para cada una de las

unidades de valorización con el fin de aplicar estos al avalúo de cada área reportada por la UAECD.

4. Realizar el cargue en el sistema VALORICEMOS

Para predios que cuentan con afectaciones por usos, establecidos las unidades de Valorización (usos) y la cobertura existente propuesta por el IDU para Acuerdo 724 de 2018, se debe tener en cuenta:

- Se valida el área de terreno reportada por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD.

- Se debe analizar si los porcentajes de afectación son significativos, es decir si estos valores superan los porcentajes máximos permitidos y se verifican los rangos así, para cada unidad predial sin importar su condición de PH o NPH:

RANGOS(m²)	PORCENTAJES DIFERENCIA ÁREA TERRENO
0 - 100 m²	> al 3%
100 m² - 500 m²	> al 1%
500 m² y más	Realizar el descuento sin importar el %

TABLA 1 RANGOS ÁREAS DE TERRENO

- Si la comparación se encuentra dentro de los rangos permitidos, se procederá con la verificación del desenglobe por usos según lo contenido en la cartografía digital en las coberturas establecidas por el IDU. Posteriormente se debe activar la cobertura de Desenglobes_Usos_AC 724 del 2018, que muestra los porcentajes para cada una de las unidades de valorización del predio en particular, puede existir algún desplazamiento entre las coberturas de las afectaciones lo cual se deberá validar.
- Si se determina que el desenglobe por usos generado no es consistente con los atributos gravados, se deberá realizar la corrección de dicha actuación.
- Cuando al revisar el desenglobe por usos para predios sometidos a régimen de propiedad horizontal que generan dos unidades de valorización y una de estas tiene un factor de uso igual a cero (0), se deberá validar las dos unidades de valorización, es decir siempre se van a generar las unidades de valorización así el factor de liquidación sea cero.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta al momento de gestionar un desenglobe por usos:

1.No pueden existir en el desenglobe por usos de un predio, dos unidades de valorización con el mismo uso.

2. La sumatoria del área de las unidades de valorización debe ser igual a la que reporta la base de datos de Catastro. En caso de que exista una

modificación de área esta se debe gestionar en el sistema y sobre este valor realizar el desenglobe por usos.

3. Al efectuar el desenglobe por usos se deben generar dos o más unidades de valorización.

4.Las unidades de valorización deben reportar el área construida de acuerdo a las características de los usos asignados.

Predios que se encuentran entre 0 y 100 m², se tendrá en cuenta un 3% de su área de terreno para ser excluido o incluido totalmente. De ser mayor el porcentaje se procederá con su fraccionamiento.

Predios que se encuentran entre 100 m² y 500 m², se tendrá en cuenta un 1% de su área de terreno para ser excluido o incluido totalmente. De ser mayor el porcentaje se procederá con su fraccionamiento.

Predios que se encuentran mayores a 500 m², se fraccionara sin importar el porcentaje de área de terreno es se encuentre incluida o excluida.

Nota: Es de aclarar que en predios en propiedad horizontal registran áreas superiores a 500 m², ya que sus derivadas registran el área de terreno en mayor extensión, por lo cual se deberá efectuar el cálculo individual de su área de terreno, y aplicar los rangos ya establecidos, para cada unidad predial segregada.

8. EXENCIONES Y EXCLUSIONES

Las exenciones están contenidas en los artículos 11 y 12 del Acuerdo Distrital 724 de 2018 de la siguiente manera:

"*ARTÍCULO 11.- EXENCIONES.* *Se tendrán en cuenta para el presente cobro de valorización las siguientes exenciones:*

1.La establecida en el Acuerdo Distrital 124 de 2004, expedido por el Concejo Distrital.

2.La definida en el parágrafo del artículo 105 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, expedido por el Concejo Distrital.

3.Los predios que se encuentren dentro del ámbito de delimitación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – "Ciudad Lagos de Torca", previsto en el Decreto Distrital 088 de 2017 y sus modificaciones. Esta exención aplica para la Contribución por Valorización autorizada en el presente Acuerdo.

4. *En cumplimiento del artículo 160 del Decreto –Ley 1421 de 1993, Las exenciones y tratamientos preferenciales contemplados en las leyes a favor de la Nación respecto de los tributos distritales continúan vigentes, en relación con las unidades prediales donde funcionen universidades públicas, colegios, museos, hospitales pertenecientes a los organismos y entidades Nacionales.*

ARTÍCULO 12.- EXENCIONES A BIENES DE INTERÉS CULTURAL. *Los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital, cuya titularidad no radique en una entidad de derecho público, serán objeto de descuentos en los mismos porcentajes de exención que para el impuesto predial unificado se encuentran contenidos en el artículo 2º del Acuerdo Distrital 426 de 2009 y sus modificatorios, previo cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 3º del citado Acuerdo.*

Parágrafo. - *La exención aquí establecida no incluye los predios urbanizables no urbanizados, ni los urbanizados no edificados, dentro de ninguna de las categorías ni usos del predio."*

Las exclusiones están contenidas en el artículo 13 del Acuerdo Distrital 724 de 2018 de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 13. UNIDADES PREDIALES EXCLUIDAS. *No se tendrán en cuenta para la distribución de la Contribución de Valorización, las siguientes unidades prediales:*

1. *Los predios edificados destinados al funcionamiento de las Juntas de Acción Comunal – JAC que se encuentren debidamente reportados como tales ante el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC. Para la asignación de la contribución de valorización no podrá reportarse más de un predio como sede de una JAC a menos que existan dos o más sectores diferentes por barrio, información que debe ser certificada por el IDPAC.*

2. *Los predios declarados como monumentos nacionales, siempre que su titularidad radique en una entidad de derecho público y que al momento de la respectiva asignación no estén concesionados a un particular. La exclusión aquí establecida no incluye los predios urbanizables no urbanizados, ni los urbanizados no edificados, dentro de ninguna de las categorías ni usos del predio.*

3. *Los predios de propiedad del Distrito Capital de los sectores central, descentralizado, localidades y fondos de desarrollo local, los entes de control del orden distrital, y las empresas industriales y comerciales del Distrito.*

4. *Las áreas destinadas a tumbas y bóvedas de los parques cementerios.*

5.Los predios de propiedad de la Defensa Civil Colombiana y los Cuerpos de Bomberos, cuando estén destinados al ejercicio de las funciones propias de estas Entidades.

6.Los bienes de uso público a que se refiere el artículo 674 del Código Civil.

7.Las zonas de cesión obligatoria gratuita generadas en la construcción de urbanizaciones, barrios o desarrollos urbanísticos, siempre que al momento de la asignación del gravamen se encuentren abiertos los folios de matrícula inmobiliaria correspondientes a dichas zonas, producto de la demarcación previa por localización y linderos en la escritura pública de constitución de la urbanización, o que se haya suscrito el acta de recibo o toma de posesión por parte del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP o la entidad que haga sus veces, incluidas en el respectivo plano urbanístico.

8.Los predios de propiedad del jefe de la Misión Diplomática o del Estado acreditante que sean parte de la Convención de Viena de 1961 y las establecidas en otros tratados internacionales ratificados por Colombia, siempre que se encuentren vigentes en la fecha de expedición del acto administrativo de asignación de la Contribución.

9.Las áreas dedicadas al culto y a la vivienda de las comunidades religiosas en las unidades prediales de propiedad de las iglesias reconocidas por el Estado Colombiano. Las áreas restantes serán objeto del gravamen.

10.Los predios ubicados en zonas de alto riesgo no mitigable, de conformidad con el listado que para el efecto suministre el Instituto Distrital de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER, en un término no mayor a dos (2) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo.

11.Los predios con uso estrictamente residencial que tengan asignado los estratos 1 y 2.

12.Los predios con uso estrictamente residencial que tengan asignados estrato 3 y cuyo avalúo catastral sea igual o inferior a los quinientos millones de pesos ($500.000.000) al momento de la asignación, por razones de capacidad de pago. En todos aquellos eventos en los que una misma persona sea propietaria de más de un predio en la ciudad de Bogotá, y alguno de estos cumpla la condición anterior, o que sumados superen los quinientos millones de pesos ($500.000.0000) de pesos del valor catastral de estos, dejará de aplicarse esta causal de exclusión.

13. *Los predios que total o parcialmente vayan a ser adquiridos por entidades distritales para la ejecución de obras públicas y proyectos urbanísticos de interés público, cuya oferta de compra haya sido expedida y en firme con anterioridad a la asignación de la Contribución. Si la declaratoria de motivos de utilidad pública o interés social que da inicio a dichos procesos de adquisición predial, solo los afecta parcialmente, la exclusión se aplicará al área del predio objeto de esa medida.*

14. *Los parqueaderos y depósitos que sean anexos a unidades inmobiliarias residenciales que tengan folio de matrícula inmobiliaria independiente.*

15. *Los inmuebles o predios restituidos o formalizados para las víctimas de desplazamiento interno forzado por la violencia y que estén inscritos en el Registro Único de Víctimas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 121 de la Ley 1448 de 2011."*

Así mismo en el **ARTÍCULO 8 del Acuerdo Distrital 724 de 2018** establece**: VALIDACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LAS CARACTERISTICAS PREDIALES DE LOS INMUEBLES EXCLUIDOS Y EXENTOS DE LA DISTRIBUCIÓN DEL COBRO DE VALORIZACIÓN,** *"Previo a las operaciones de liquidación, distribución y asignación de la contribución de valorización que aquí se autoriza, el IDU realizará un proceso de identificación de las condiciones señaladas en los artículos 11, 12 y 13 del presente acuerdo, y que determinan las unidades prediales susceptibles de exclusión y exención, a fin de establecer su viabilidad".*

De acuerdo con lo establecido en el parágrafo primero del Articulo 8 del Acuerdo Distrital 724 de 2018, dado que la Administración Distrital debe asumir el valor de la contribución correspondiente a los predios exentos, son objeto de asignación e individualización de tributo.

A continuación se detalla el procedimiento empleado por la **Subdirección Técnica de Operaciones STOP** para identificar los **Predios Gravables, Excluidos y Exentos** vinculados con la asignación y cobro de la contribución de valorización por **Acuerdo Distrital 724 de 2018**. Así mismo, explica cómo se definieron las **Unidades de Valorización (Usos IDU)** y qué criterios se tuvieron en cuenta para su aplicación.

Con el fin de asignar y liquidar el cobro de valorización, el **Instituto de Desarrollo Urbano IDU** en concordancia con lo ordenado por **Acuerdo Distrital 724 de 2018,** solicitó a la **Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD** allegar la base más actualizada de los predios de la Ciudad de Bogotá. Dicha entidad mediante *oficio **20185261227112** del **21** de noviembre de 2018*, hace entrega oficial de la mencionada base.

En relación con las Unidades Excluidas y Exentas vinculadas al cobro de valorización, la **DIRECCIÓN TÉCNICA DE APOYO A LA VALORIZACIÓN DTAV** con anterioridad solicitó por escrito a las entidades de orden Nacional y Distrital,

que reportaran el listado de los predios de su propiedad o que pudieran estar afectados por el cobro de valorización. Se requirió a un total de **49** entidades, de las cuales **43** allegaron información de forma escrita o digital, mientras que **6** entidades no reportaron ningún tipo de información. Al consolidar las bases entregadas por las distintas entidades, se obtuvo un total de **47.523 registros prediales**. El cruce de dicha base con la información **Cartografía** del **Acuerdo 724 de 2018**, estableció que solo **15.965 predios** estaban contenidos total o parcialmente en los **Tres (3) Ejes o Zona de Influencia**.

En concordancia con ordenado por el **Acuerdo 724 de 2018** y una vez realizado el respectivo estudio, análisis y cruce de todas las bases alfanuméricas y cartográficas, la **Subdirección Técnica de Operaciones STOP** contó con la información necesaria para establecer las Unidades Gravables, Excluidas y Exentas. Así mismo, procedió a asignar las **Unidades de Valorización (Usos IDU)** a todos los registros prediales incluidos total o parcialmente dentro de las **TRES (3) Ejes o Zonas de Influencia**. En este sentido es del caso mencionar que algunos de los **Unidades de Valorización (Usos IDU)** proyectados, no están mencionados textualmente en el **Acuerdo 724 de 2018,** pero teniendo en cuenta a normatividad legal vigente y las experiencias en asignaciones anteriores, es procedente incluirlos, ya que presentan condiciones y características particulares que inciden directamente en este tipo de asignación, cobro y recaudo.

Adicionalmente para identificar los predios excluidos contemplados en este Acuerdo, el IDU como ya se mencionó tomó la información suministrada por la UAECD, la Dirección Distrital de Impuestos de Bogotá, las diferentes entidades competentes en cada exclusión y los estudios e investigaciones realizadas directamente por el IDU.

Teniendo en cuenta la experiencia de los Acuerdos anteriores se contempló realizar un análisis a los predios con destinos catastrales como:

DESTINO CATASTRAL	DESCRIPCION
63	NO URBANIZADO/SUELO PROTEGIDO
64	64, TIPO PROPIEDAD 1,2
65	VIAS
66	ESPACIO PUBLICO
67	PREDIO CON MEJORA AJENA / PENDIENTES POR DEPURACION
99	CONSERVADO INDEFINIDO

Complementario a estos destinos, se validaron los registros y predios con Mejora, Predio Sin Avalúo Catastral, Predios Sin Impuesto Predial y Sin Matricula Inmobiliaria, Los cuales se estableció identificar y clasificar con una nueva Unidad de Valorización;

N°		ID	UNIDAD DE VALORIZACION (USOS)	DESCRIPCION
1	EXCLUIDOS	15	7640	EXCLUSIONES DESTINO CATASTRAL 64- LOTES DEL ESTADO
2		16	7680	PREDIOS MEJORAS
3		17	7690	PREDIOS SIN MATRICULA INMOBILIARIA
4		18	7630	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 63 - NO URBANIZADO/SUELO PROTEGIDO
5		19	7650	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 65 - VIAS
6		20	7660	PREDIOS CON DESTINO CATASTRAL 66 - ESPACIO PUBLICO
7		21	7670	PREDIOS MATRICES PENDIENTES POR DEPURAR
8		22	7990	DESTINO CATASTRAL 99 - CONSERVADO INDEFINIDO
9		23	7510	PREDIO SIN AVALUO CATASTRAL
10		24	7520	PREDIOS PARCIALMENTE CONTENIDOS EN ZI, EXCLUIDOS TOTAL O PARCIALMENTE
11		25	7530	PREDIOS SIN IMPUESTO PREDIAL, SEGÚN DIB.

9. INFORMACIÓN OTRAS ENTIDADES

Para el desarrollo de la labor de validación y verificación de los predios gravables y no gravables para la correcta asignación de la contribución de valorización ordenada por el Acuerdo Distrital 724 de 2018, se hace necesario solicitar información predial a múltiples entidades Distritales y Nacionales; de la correcta y adecuada entrega de esta información depende en gran medida la correcta distribución del gravamen.

Al ser recibida esta información se requiere un proceso de adecuación y consolidación por parte del IDU y en muchos casos de validación, revisión y corrección dentro del proceso diseñado por el Instituto para hacer lo ordenado por el acuerdo; algunas de las inconsistencias encontradas en la información suministrada por estas entidades será la expuesta a continuación lo que demuestra la importancia del proceso de verificación desarrollado por el IDU, cabe resaltar que estas inconsistencias fueron reportadas a dichas dependencias para los fines pertinentes.

Por consiguiente, el **Instituto de Desarrollo Urbano IDU** a través de la Dirección Técnica de Apoyo a la Valorización realizó la solicitud de manera oficial a cuarenta y nueve (49) Entidades, como lo contempla el Acuerdo en mención, para que suministraran información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de las mismas en la Ciudad de Bogotá.

Por otro lado, se registraron en un cuadro los datos obtenidos de veintitrés (**23**) entidades que presentaban algún tipo de inconveniente al momento de suministrar al Instituto la información requerida, allí se refleja el estado de cada solicitud, número de llamadas, hora de llamada, funcionario que atiende el requerimiento y el estado de la solicitud.

Se relaciona el consolidado según la gestión realizada con cada entidad, con corte **14 de diciembre de 2018**.

SEGUIMENTO A LAS ENTIDADES QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN ALFANUMÉRICA Y GEOGRÁFICA					
Numero teléfono	**Entidad**	**Hora llamada y fecha**	**Funcionario que responde la llamada**	**Observación**	**Estado Gestión**
2427400 Ext. 3110 - 3301 (asuntos religiosos)	Ministerio del Interior	2:29 pm del 13 de noviembre del 2018 10:35 pm del 21 de noviembre del 2018	Janeth Muñoz	Rad: 43340 - Respuesta 23 octubre oficio OFI 18-42206 - Hernando Arenas Castro Secretaria de movilidad. Ext 3012 - Pendiente. - Van a rastrear el oficio para darme el número de radicado con el cual el IDU recibió la información - 21 de noviembre de 2018. - **Envían información por correo electrónico el día mié., 21 nov. 16:00 horas.**	No radicó - respuesta oficial
4233630 Ext.122-134	Terminal de Transportes S.A.	2:50 pm del 13 de noviembre del 2018	John Jairo Pino Robayo	Rad: 20180310125172 del 23 octubre Oficina recursos físicos - John Jairo Pino Robayo Ext. 160 - Pendiente - **Dan Respuesta oficial el miércoles 14 - noviembre 2018). Radicó respuesta 20185261201962 el día 14-11-2018.**	Radicó
7115115 Opción 1	Enel - Codensa	3:12 pm del 13 de noviembre del 2018	Laura Castillo	Rad: 2264521 - No han generado respuesta - Acercarse al centro de servicio donde se realizó la solicitud. CL 93 13 45.	No ha radicado
3239300 Ext 1001-1806	Universidad Distrital Francisco José de Caldas	3:50 pm del 13 de noviembre del 2018	Carolina Arévalo	Rad: 29651 - consecutivo 3581 -oficina asesora de planeación y control - no han generado respuesta. **Dan Respuesta oficial el viernes 16 de noviembre 2018. Ext. 1806. - Envían información por correo electrónico el día mié., 14 nov. 10:36 horas.**	No radicó - respuesta oficial
6477504 Ext. 201	Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD	4:15 pm del 13 de noviembre del 2018	Luis Humberto Pérez Janica	Rad: 20182100326962 - Oficina asesora Jurídica. Dan Respuesta oficial el viernes 16 de noviembre 2018. Ext.218. **Envían información por correo electrónico el día mar., 13 nov. 16:28 horas - Radicó respuesta 20185261208652 el día 15-11-2018.**	Radicó
3387000 Ext. 6310	Secretaría Distrital de Gobierno	7:27 am del 14 de noviembre del 2018	Andrés López	Rad: 20184210452162 - Dirección administrativa **Dan Respuesta oficial el viernes 16 de noviembre** - Asignado al Funcionario Omar Arturo Calderón Saque Ext. 6211- 4349. **Radicó respuesta 20185261219692 el día 19-11-2018.**	Radicó
3649400 Ext. 6413-8202	Secretaría Distrital de Movilidad	11:29 am del 14 de noviembre del 2018 7:32 am del 15 de noviembre del 2018 9:58 am del 15 de noviembre del 2018 8:33 am del 19 de noviembre del 2018	Deyanira Ávila	Rad: 352584 - Subdirección Administrativa - Magnolia Bejarano – Asignado Ronal Samir Cadena - Corporativa – Ext. 6405 - No se encuentra el funcionario encargado del radicado - llamar de nuevo. - **Radican la información el martes 20 - noviembre 2018) - Radicó respuesta 20185261227002 el día 21-11-2018.**	Radicó
3822500 Ext. 14000 - 14001 - 14351	Cuerpo oficial de Bomberos	11:56 am del 14 de noviembre del 2018		Ext. 10001 - No tengo evidencia del número de radicado - se solicita a correspondencia nos de la información para realizar el seguimiento pertinente. **Radicó respuesta 20185261215292 el día 19-11-2018.**	Radicó
3505511 Ext. 1408	Arquidiócesis de Bogotá	2:18 pm del 14 de noviembre del 2018 7:38 pm del 15 de noviembre del 2018 10:15 am del 15 de noviembre del 2018 8:45 am del 19 de noviembre del 2018	Laura Carranza - David Moreno	No responden en la Ext. 1408 - Oficina de planeación - Área Jurídica - No se encuentra la Arquitecta Katherine López - Se encuentran tramitando la información - **Radican la información el viernes 23 - noviembre 2018) - Envían información por correo electrónico el día mié., 21 nov. 14:41 horas.**	No radicó - respuesta oficial

SEGUIMENTO A LAS ENTIDADES QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN ALFANUMÉRICA Y GEOGRÁFICA					
Numero teléfono	**Entidad**	**Hora llamada y fecha**	**Funcionario que responde la llamada**	**Observación**	**Estado Gestión**
3814000 Ext. 1130	Ministerio de Relaciones Exteriores	2:31 pm del 14 de noviembre del 2018	Yesid Ruiz	Rad: No encuentran la radicación el Señor Yesid Ruiz Jefe de correspondencia se comprometen a informar de la solicitud en 5 minutos a mi número de celular hora inicio compromiso 3:27 pm. 3814149 Correspondencia. **Dan Respuesta oficial el Jueves 15 - noviembre 2018) - Radicó respuesta 20185261204032 y 20185261253432 el día 15-11-2018 y 18-11-2018.**	Radicó
3778845-3778899 Ext. 8845 - 8913	Secretaría Distrital de Ambiente	3:34 pm del 14 de noviembre del 2018 7:38 am del 15 de noviembre del 2018 9:30 am del 15 de noviembre del 2018 9:48 am del 19 de noviembre del 2018 10:20 am del 21 de noviembre del 2018 11:46 am del 28 de noviembre del 2018 11:51 am del 29 de noviembre del 2018	Luz Aleida	Rad: 2018ER239748 -Dirección de gestión ambiental - Asignado a la funcionaria María Fernanda Arzuaga Cedeño - no se encuentra para dar información - Tel: 3778828. Llamar después de las 10:30 am - **Quedó de confirmar información para el día 21 de noviembre de 2018. - Envían información por correo electrónico el día jue., 29 nov. 12:05 horas.**	No radicó - respuesta oficial
3279797 Ext. 1215-1216-1719	Secretaría Distrital de Integración Social	7:55 am del 15 de noviembre del 2018 8:15 am del 15 de noviembre del 2018 9:46 am del 15 de noviembre del 2018 11:50 am del 28 de noviembre del 2018	Jorge Casallas Diana Galeano	Rad: ENT 49127 - Subdirección de plantas físicas Área predial - Asignado a la funcionaria Geovanna Marcela Pérez Yepes - Ext. 32312 – 33000 - 33003 - 33404 - **Radican la información viernes 30 - noviembre 2018). mié., Envían información por correo electrónico el día 28 nov. 12:05 horas - Radicó respuesta 20185261294812 el día 07-12-2018.**	Radicó
3648460 - 2013851 - 3648480 Ext. 3135	Alcaldía Local de Puente Aranda	8:18 am del 15 de noviembre del 2018 10:20 am del 15 de noviembre del 2018 10:47 am del 15 de noviembre del 2018 9:02 am del 19 de noviembre del 2018	Angy Días	Rad: 2018661017060-2 - Asignado al funcionario Edilberto Tovar Ext. 1620 - **Radican la información el viernes 23 - noviembre 2018). Envían información por correo electrónico el día lun., 19 nov. 14:31 horas - Radicó respuesta 20185261250612 el día 27-11-2018.**	Radicó
3821640 Ext. 133	Alcaldía Local de Santa Fé	8:32 am del 15 de noviembre del 2018 9:35 am del 15 de noviembre del 2018 10:38 am del 15 de noviembre del 2018	Wilson Pineda Giovanny Velázquez Fernando Vargas	Rad: 2018531018298-2 - Infraestructura - Asignado al funcionario Carlos Mario Cifuentes - **Dan Respuesta oficial el lunes 19 de noviembre 2018** - Ext. 223. - **Envían información por correo electrónico el día vie., 16 nov. 7:50 horas.**	No radicó - respuesta oficial
6620222/23 - 6824547 Ext. 1123 - 1124	Alcaldía Local de Suba	11:03 am del 15 de noviembre del 2018	Stella Peñuela	Rad: 2018421046238-2 - Asignado a la funcionaria Luz Piedad Gracia respuesta dada el día del 2 de noviembre 2018 - número 20186120820111 Ext. 1121 - 1196. **Dan Respuesta oficial el lunes 20 de noviembre 2018 - Envían información por correo electrónico el día jue., 15 nov. 13:07 horas. - Radicó respuesta 20185261262072 el día 29-11-2018.**	Radicó
2671866 - 2670114 - 2679641 - 2678134 Ext. 124	Alcaldía Local de Fontibón	11:37 am del 15 de noviembre del 2018	Gloria Medina	Rad: 2018591015277-2 – Asignado el día 14 de noviembre al funcionario Miguel Ángel Melo – Dependencia Gestión de desarrollo local del Fontibón – no se evidencia ninguna gestión – **se debe consultar en las instalaciones de la Alcaldía no tienen extensión para poder llamar al funcionario. -**	No ha radicado
6120929 - 6195088 Ext. 161	Alcaldía Local de Usaquén	11:52 am del 15 de noviembre del 2018 12:23 pm del 15 de noviembre del 2018 12:45 pm del 15 de noviembre del 2018		**Rad: 2018511026529-2 - no contestan en ninguna línea telefónica.**	No ha radicado
3693777 Ext. 020	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	2:29 pm del 27 de noviembre del 2018 8:03 am del 28 de noviembre del 2018	John Rodríguez	Respuestas 27 de Noviembre 2018 - Asignado a la funcionaria Cristina Díaz Ext. 197 - Respuesta entrada IDU 20185261248282 **- Envían información por correo electrónico el día mié., 28 nov. 8:08 - Radicó respuesta 20185261248282 el día 27-11-2018.**	Radicó
3822510 - 3507062 Ext. 1011 - 1012	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP	8:32 am del 28 de noviembre del 2018	Claudia Quintero Fernando Lizarazo Ext. 1008	Rad: 2018400024144-2 del 14 de Noviembre 2018 - Respuesta 20182010152521 - Mensajería - Falta firma Digital - **Dan Respuesta oficial el viernes 30 de noviembre 2018 - Radicó respuesta 20185261135152 el día 26-11-2018.**	Radicó

SEGUIMENTO A LAS ENTIDADES QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN ALFANUMÉRICA Y GEOGRÁFICA					
Numero teléfono	**Entidad**	**Hora llamada y fecha**	**Funcionario que responde la llamada**	**Observación**	**Estado Gestión**
3447000 - 3813000	Empresa de Acueducto de Bogotá	9:02 am del 28 de noviembre del 2018 9:32 am del 28 de noviembre del 2018 3:33 pm del 28 de noviembre del 2018	Wilmer Bustos	Ext. 7158 - Asignado a la funcionario Wilmer Bustos - 3008806411 - Se encuentra en revisión por que fue archivada la solicitud - **Están tramitando la información con Dependencia de Bienes Raíces para buscar la información solicitada.**	No ha radicado
5893750	Ministerio de Salud y Protección Social	9:38 am del 28 de noviembre del 2018 10:05 am del 28 de noviembre del 2018	Claudia Navarro Karen Risinque Mercedes Parra	Me dieron el siguiente número telefónico 3305000 Opc. 5 - la radicación fue por enviada por medio de correo electrónico- juribe@minsalud.gov.co - Ministro Juan Pablo Uribe Restrepo. **Se debe enviar la solicitud de nuevo a los correos gburgos@minsalud.gov.co Secretario General - hruizb@minsalud.gov.co Secretario del Secretario General, Ext 2304.**	No ha radicado
3078079 Opc. 2	Ministerio de Educación Nacional	10:05 am del 28 de noviembre del 2018 10:56 am del 28 de noviembre del 2018	Cindy Duarte	Rad: 2018-ER-279242 - radicado el día 15 noviembre – **términos de entrega respuesta 6 diciembre del 2018** - Se encuentra en proceso de Verificación - DESPACHO MINISTRO - Oficina Asesora Planeación Y finanzas - Subdirección de Inspección y Vigilancia - Unidad atención al ciudadano. **-Radicó respuesta 20185261286122 el día 05-12-2018.**	Radicó
	Unidad de Restitución de tierras			Se Informó mediante comunicado oficial	No ha radicado

Datos obtenidos del proceso de seguimiento:

- De las entidades notificadas, cinco (**5**) enviaron información a través de medio electrónico, luego de adelantar el seguimiento telefónico pero no radicaron información de forma oficial.

ENTIDAD	*RECEPCIÓN DE INFORMACIÓN*	*TIPO DE TRAMITE FINAL*
Ministerio del Interior	Envían información por correo electrónico el día mié., 21 nov. 16:00 horas.	No radicó - respuesta oficial
Universidad Distrital Francisco José de Caldas	Envían información por correo electrónico el día mié., 14 nov. 10:36 horas.	No radicó - respuesta oficial
Arquidiócesis de Bogotá	Envían información por correo electrónico el día mié., 21 nov. 14:41 horas.	No radicó - respuesta oficial
Secretaría Distrital de Ambiente	Envían información por correo electrónico el día jue., 29 nov. 12:05 horas.	No radicó - respuesta oficial
Alcaldía Local de Santa Fé	Envían información por correo electrónico el día vie., 16 nov. 7:50 horas.	No radicó - respuesta oficial

- Seis (**6**) Entidades que después de realizar seguimiento por medio de canal telefónico **NO** enviaron información a través de medio electrónico y **NO** radicaron información oficial.

ENTIDAD	RECEPCIÓN DE INFORMACIÓN	TIPO DE TRAMITE FINAL
Enel - Codensa	Se Informó Telefónicamente	No radicó - respuesta oficial
Alcaldía Local de Fontibón	Se Informó Telefónicamente	No radicó - respuesta oficial
Alcaldía Local de Usaquén	Se Informó Telefónicamente	No radicó - respuesta oficial
Empresa de Acueducto de Bogotá	Se Informó Telefónicamente	No radicó - respuesta oficial
Ministerio de Salud y Protección Social	Se Informó Telefónicamente	No radicó - respuesta oficial
Unidad de Restitución de tierras	Se Informó mediante comunicado oficial	No radicó - respuesta oficial

- Doce (**12**) Entidades que después de realizar seguimiento por medio de canal telefónico radicaron información oficial.

ENTIDAD	RECEPCIÓN DE INFORMACIÓN	TIPO DE TRAMITE FINAL	RADICADO DE RESPUESTA
Terminal de Transportes S.A.	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261201962
Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261208652
Secretaría Distrital de Gobierno	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261219692
Secretaría Distrital de Movilidad	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261227002
Cuerpo oficial de Bomberos	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261215292
Ministerio de Relaciones Exteriores	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261204032 20185261253432
Secretaría Distrital de Integracion Social	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261294812
Alcaldía Local de Puente Aranda	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261250612
Alcaldía Local de Suba	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261262072
Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261248282
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261135152
Ministerio de Education Nacional	Radicación en correspondencia	Radicó - respuesta oficial	20185261286122

De acuerdo al reporte de seguimiento, en el siguiente cuadro se relaciona por entidad el número de radicado de salida IDU, radicado de entrada, el día en que enviaron información por correo institucional o si no radicó información:

ENTIDAD	*RADICADO DE SALIDA IDU*	*RADICADO DE ENTRADA IDU*
Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC)	20185760965831	20185261147642
Ministerio de Cultura	20185760965841	20185261118782
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (Monumentos)	20185760977031	20185261165472
Secretaría General Alcaldia Mayor	20185760977021	20185261138622
Personería Distrital	20185760977091	20185231125312
Contraloría Distrital	20185760977081	20185261127052 20185261140742 20185261164492
Veeduría | DISTRITAL	20185760977061	20185261124712
Secretaría Distrital de Ambiente - SDA	20185760977111	Envió información por correo electrónico institucional el día 29-11-2018
Secretaría Distrital de Hacienda - SDH	20185760976701	20185261088622
Secretaría Distrital de Planeación - SDP	20185760976731	20185261181522
Secretaría de Educación Distrital	20185760976981	20185261110132 20185261298472
Secretaría Distrital de Salud	20185760976711	20185261127542 20185261127552 20185261127572 20185261127592 20185261127582 20185261127732 20185261128282 20185261134762 20185261140442 20185261199772 20185261230662
Secretaría Distrital de Hábitat	20185760986041	20185261130602
Caja de la Vivienda Popular	20185760985911	20185261109732
Defensa Civil de Bogotá	20185760985891	20185261195112
Cuerpo de Bomberos	20185760989961	20185261215292
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP	20185760985871 20185761082321	20185261135152 20185261260112
Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y deporte.	20185761031891	20185261178892
Instituto para la Economía Social - IPES	20185761031861	20185261154322
Secretaría Distrital de Movilidad	20185761031841	20185261227002
EMPRESA DE ENERGIA DE BOGOTA-EEB Grupo Energía Bogotá	20185761031881	20185261203172
Alcaldía Local de Chapinero	20185761050501	20185261174342
Alcaldía Local de Fontibón	20185761050491	No radicó información
Alcaldía Local de Puente Aranda	20185761050471	20185261250612
Secretaría Distrital de Integracion Social	20185761031901	20185261294812

ENTIDAD	*RADICADO DE SALIDA IDU*	*RADICADO DE ENTRADA IDU*
Ministerio del Interior (No católicas)	20185760989991	Envió información por correo electrónico institucional el día 21-11-2018
Arquidiócesis de Bogotá (Católica)	20185760985851	Envió información por correo electrónico institucional el día 21-11-2018
Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER	2015760985831	20185261127842 20185261122122 20185261239992
Dirección Técnica de Predios (IDU)	20185760259163	20183250272163
Empresa de Acueducto de Bogotá	2015760986051	20185261162632
Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá- ERU	20185760985581	20185261146502
TRANSMILENIO O EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S. A.	20185760985571	20185261158222
Terminal de Transportes S.A.	20185760990011	20185261201962
Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB	20185761015961	20185261136072
EMPRESA METRO DE BOGOTÁ	20185760989971	20185261142522
Enel- Codensa	20185761015981	No radicó información
Universidad Distrital Francisco José de Caldas	20185761015991	Envió información por correo electrónico institucional el día 14-11-2018
Universidad Pedagógica Nacional	20185761016001	20185261188212
Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD	20185761016011	20185261208652
Lotería de Bogotá	20185761015951	20185261162492
Secretaría Distrital de Gobierno	20185761031831	20185261219692
Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	20185761093361	20185261248282
Alcaldía Local de Santa Fé	20185761050461	Envió información por correo electrónico institucional el día 16-11-2018
Alcaldía Local de Suba	20185761050481	20185261262072
Alcaldía Local de Usaquén	20185761050511	No radicó información
UNIDAD DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS	20185761141191	No radicó información
Ministerio de Salud y Protección Social	20185761082341	No radicó información
Ministerio de Educación Nacional	20185761082371	20185261286122
Ministerio de Relaciones Exteriores - Cancillería (Embajadas)	20185760985861	20185261204032 20185261253432

Así las cosas, se procede a indicar la metodología realizada con la información recibida por las entidades mediante radicado IDU y por correo institucional con corte 14 de diciembre de 2018, con el fin de establecer las unidades prediales excluidas del Acuerdo de valorización 724 de 2018.

- **Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC)**

Mediante radicado IDU 20185760965831 del 08 octubre de 2018, solicitó al Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC) suministrar la base de datos con los predios que son de su propiedad y los destinados al funcionamiento de las Juntas de Acción Comunal – JAC que se encuentren debidamente reportados ante esta entidad y que sean de propiedad de dichas Juntas. Dicha entidad mediante radicado IDU 20185261147642 del 30 de octubre de 2018, respondió allegando la información solicitada de la siguiente manera:

Información con CHIP y/o Matrícula Inmobiliaria	63
Información solo con dirección	186
Total predios reportados	249

Por lo anterior, se procedió a buscar información catastral de los 186 predios que solo tienen dirección, una vez realizada la búsqueda, la base de 249 predios quedo con 212 predios con información catastral (CHIP, Matrícula inmobiliaria y Dirección), y 36 predios no se encontró información con dirección.

249 PREDIOS	
Predios con información catastral (CHIP, Matrícula Inmobiliaria y Dirección)	212
Información solo con dirección	37
Total predios	249

Por último, de los 249 predios que fueron reportados por el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), solo 10 se encuentran dentro de las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro y Eje Córdoba, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 y quedaron excluidas de la asignación.

- **Ministerio de cultura**

Mediante radicado IDU 20185760965841 del 08 octubre de 2018, se solicitó al Ministerio de cultura suministrar la información alfanumérica y geográfica predial, de los predios declarados como monumentos nacionales ubicados en el Distrito Capital, que su titularidad radique en una entidad de derecho público y que no estén concesionados ni en comodato a un particular. Dicha entidad mediante

radicado IDU 20185261118782 del 23 de octubre de 2018, respondió allegando la información solicitada en formato Shapefile con 136 predios.

Una vez realizada la búsqueda por BARMANPRE, se determinó que 6 predios se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro y Eje Córdoba, y quedaron excluidas de la asignación.

- **Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (Monumentos)**

Mediante radicado IDU 20185760977031 del 10 octubre de 2018, se solicitó al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad, además, de los predios declarados como monumentos nacionales ubicados en el Distrito Capital, que su titularidad radique en una entidad de derecho público y que no estén concesionados ni en comodato a un particular, adicionalmente, informar los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito Nacional o Distrital, cuya titularidad NO radique en una entidad de derecho público situados en el Distrito Capital. Esta entidad mediante radicado IDU 20185261165472 del 02 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 6426 predios.

Al respecto, de los 6446 predios que fueron reportados por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, solo 332 se encuentran dentro de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, y quedaron excluidas del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Secretaría General Alcaldía Mayor**

Mediante radicado IDU 20185760977021 del 10 octubre de 2018, se solicitó a la Secretaría General Alcaldía Mayor suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios de propiedad del Distrito Capital de los sectores central, descentralizado, localidades y fondos de desarrollo local, los entes de control del orden Distrital, y las empresas industriales y comerciales del Distrito. Mediante radicado IDU 20185261138622 del 29 de octubre de 2018, respondió allegando la información con 36 predios.

De acuerdo a lo suministrado, de los 36 predios que fueron reportados, solo uno se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje zona Industrial.

- **Personería de Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185760977091 del 10 octubre de 2018, se solicitó a la Personería de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de la entidad destinados al funcionamiento de la

misma. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261125312 del 24 de octubre de 2018, respondió allegando la información solicitada de la siguiente manera:

CHIP	MATRÍCULA	DIRECCIÓN
AAA0029YAMR	50C-33215	KR 7 21 24
AAA0029YANX	50C-394551	CL 21 6 34

Verificada la información, ninguno de los predios reportados por la entidad se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Contraloría de Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185760977081 del 10 octubre de 2018, se solicitó a la Contraloría de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad, destinados al funcionamiento de la misma. Dicha entidad, mediante radicados IDU 20185261127052 del 24 de octubre de 2018, 20185261140742 del 29 de octubre de 2018 y 20185261164492 del 02 de noviembre de 2018, respondió allegando la información con 33 predios.

Verificada la información, ninguno de los 33 predios reportados por la Contraloría de Bogotá se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Veeduría Distrital**

Mediante radicado IDU 20185760977061 del 10 octubre de 2018, se solicitó a la Veeduría Distrital la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de esta, destinados al funcionamiento de la misma. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261124712 del 24 de octubre de 2018, respondió allegando la información solicitada de la siguiente manera:

CHIP	MATRÍCULA	DIRECCIÓN
AAA0158EUZM	050C-01055442	AC 32 16 87

Verificada la información, el predio reportado por la entidad no se encuentran dentro de ninguna de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Secretaría Distrital de Hacienda - SDH**

Mediante radicado IDU 20185760976701 del 10 octubre de 2018, se solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda suministrar la información alfanumérica y

geográfica de los predios que son propiedad de la entidad destinados al funcionamiento de la misma. Mediante radicado IDU 20185261088622 del 18 de octubre de 2018, dio respuesta a esta petición indicando que realizó el traslado de la solicitud al Departamento Administrativo del Espacio Público – DADEP, como entidad administradora de todos los predios del Distrito Capital.

- **Secretaría Distrital de Planeación - SDP**

Mediante radicado IDU 20185760976731 del 10 octubre de 2018, se solicitó a la Secretaría Distrital de Planeación suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad al funcionamiento de la misma. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261181522 del 08 de noviembre de 2018, dio respuesta a esta petición indicando que actualmente no cuenta con inmuebles de su propiedad, manifiesta que la solicitud se realice al Departamento Administrativo del Espacio Público – DADEP, entidad a cargo de las áreas y espacios donde funciona la Secretaría Distrital de Planeación

- **Secretaría de Educación Distrital**

Mediante radicado IDU 20185760976981 del 10 octubre de 2018, solicitó a la Secretaría de Educación Distrital suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad destinados al funcionamiento de la misma. Mediante radicados IDU 20185261110132 del 22 de octubre de 2018, 20185261298472 del 10 de diciembre de 2018 y 20185261287192 del 06 de diciembre de 2018, respondió allegando la información solicitada.

Para el radicado IDU 20185261110132 del 22 de octubre de 2018, envió la información en formato Shapefile con 1179 predios.

Información con CHIP	1150
Sin CHIP y con BARMANPRE no registra información	29
Total información	1179

Adicionalmente, con el radicado IDU y 20185261287192 del 06 de diciembre de 2018, enviaron la información en formato Shapefile con 8 predios.

Por último, con el radicado IDU 20185261298472 del 10 de diciembre de 2018 enviaron la información en formato Excel con 23 predios

Por consiguiente, de los 1210 predios que fueron reportados por la Secretaría de Educación Distrital, solo 65 se encuentran dentro de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución por Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Secretaría Distrital de Salud**

Mediante radicado IDU 20185760976711 del 10 octubre de 2018, solicitó a la Secretaría Distrital de Salud suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la Secretaría Distrital de Salud, de los sectores descentralizados adscritos al Fondo Financiero Distrital de Salud, de los 22 hospitales y los del sector descentralizado vinculado a Capital Salud EPS- S S.A.S.

Dicha entidad, mediante radicados IDU 20185261127542 del 25 de octubre de 2018, 20185261127552 del 25 de octubre de 2018, 20185261127572 del 25 de octubre de 2018, 20185261127592 del 25 de octubre de 2018, 20185261127582 del 25 de octubre de 2018, 20185261127732 del 25 de octubre de 2018, 20185261128282 del 25 de octubre de 2018, 20185261134762 del 26 de octubre de 2018, 20185261140442 del 29 de octubre de 2018, 20185261199772 del 14 de noviembre de 2018, 20185261230662 del 22 de noviembre de 2018, respondió allegando la información en formato Shapefile y Excel con 234 predios.

Por lo anterior, de los 234 predios que fueron reportados, solo 20 se encuentran dentro de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Secretaría Distrital de Hábitat**

Mediante radicado IDU 20185760986041 del 12 octubre de 2018, se solicitó a la Secretaría Distrital de Hábitat suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de la entidad o que fueron adquiridos para la ejecución de proyectos urbanísticos. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261130602 del 26 de octubre de 2018, dio respuesta a esta petición indicando que actualmente no cuenta con predios en propiedad de esta Secretaría.

- **Caja de la Vivienda Popular**

Mediante radicado IDU 20185760985911 del 12 octubre de 2018, solicitó a la Caja de la Vivienda Popular suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad, o que fueron adquiridos para la ejecución de obras públicas y proyectos urbanísticos. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261109732 del 22 de octubre de 2018, respondió suministrando la información con 25 predios.

Verificada esta información, ninguno de los 25 predios reportados se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Defensa Civil de Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185760985891 del 12 octubre de 2018, solicitó a la Defensa Civil de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de esta entidad en la ciudad de Bogotá, que estén destinados para el ejercicio de las funciones propias de la entidad. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261195112 del 13 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada de la siguiente manera:

CHIP	MATRÍCULA	DIRECCIÓN
AAA0084CKKL	050C00508013	CL 52 14 49
AAA0084XJUZ	050C00129670	KR 27A 52A 02
AAA0072RFLF	050C00323735	CL 23 20 36

Una vez realizada la consulta, ninguno de los 3 predios reportados por la entidad se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial.

- **Cuerpo Oficial de Bomberos**

Mediante radicado IDU 20185760989961 del 16 octubre de 2018, solicitó al Cuerpo de Bomberos de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad del Cuerpo de Bomberos en la ciudad de Bogotá y que estén destinados al ejercicio de las funciones propias de la entidad. Mediante radicado IDU 20185261215292 del 19 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 38 predios.

Sin embargo, de los 38 predios reportados por la entidad, se encontraron 16 duplicados, por lo que después de la depuración, la base de datos quedó con 22 registros.

Información reportada	38 Predios
Duplicidad en el CHIP	16 predios
Información reportada en la base de datos	22 predios

Por último, de los 22 predios que fueron reportados por esta entidad, solo 5 se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 y quedaron excluidas.

- **Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP**

Mediante radicado IDU 20185760985871 del 12 octubre de 2018, solicitó a la Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP

suministrar la base de datos de los predios que son propiedad de la Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público y de las zonas de cesión obligatorias gratuitas generadas en la construcción de urbanizaciones, barrios o desarrollos urbanísticos y los bienes de uso público a que se refiere el Artículo 674 del Código Civil.

Mediante radicados IDU 20185261260112 del 29 de noviembre de 2018 y 20185261306092 del 11 de diciembre de 2018, respondió allegando la información solicitada en formato Shapefile con 13.891 predios, los cuales se encuentran dentro de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial del cobro de la Contribución por Valorización Acuerdo 724 de 2018 y quedaron excluidas de la asignación.

- **Ministerio de Relaciones Exteriores**

Mediante radicado IDU 20185760985861 del 12 octubre de 2018, se solicitó al Ministerio de Relaciones Exteriores suministrar la base de datos de los predios en propiedad del Jefe de la Misión Diplomática o del Estado acreciente, que sea parte de la Convención de Viena y las establecidas en otros tratados internacionales, ratificados en Colombia.

Dicha entidad mediante radicados IDU 20185261204032 del 16 de noviembre de 2018 y 20185261253432 del 28 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 457 predios.

De esta manera, de los 457 predios que fueron reportados por el Ministerio de Relaciones Exteriores, solo 370 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje Oriental El Cedro, y quedaron excluidas de la asignación.

Es importante aclarar que de los 457 predios reportados solo 1 predio no se encontró información catastral con dirección.

- **Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER**

Mediante radicado IDU 2015760985831 del 12 octubre de 2018, se solicitó al Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático suministrar la base de datos con la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de esta entidad y aquellos ubicados en zonas de alto riesgo NO mitigables.

Dicha entidad mediante radicados IDU 20185261122122 del 24 de octubre de 2018, 20185261127842 del 25 de octubre de 2018 y 20185261239992 del 26 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada en formato Shapefile con 16.605 predios.
Una vez realizada la búsqueda por BARMANPRE, se determinó que 351 predios se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de

2018 en la Zona de Influencia: Eje Oriental El Cedro, y quedaron excluidas de la asignación.

- **Dirección Técnica de Predios (IDU)**

Mediante memorando IDU 20185760977031 del 10 octubre de 2018 se solicitó a la Dirección Técnica de Predios (IDU) suministrar la base de datos de los predios que total o parcialmente vayan a ser adquiridos para la ejecución de obras públicas y proyectos urbanísticos. La DTP mediante memorando IDU 20183250272163 del 12 de octubre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 4057 predios.

Al respecto, de los 4057 predios que fueron reportados por la Dirección Técnica de Predios (IDU), solo 505 se encuentran dentro de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 y quedaron excluidas.

- **Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá- ERU**

Mediante radicado IDU 20185760985581 del 12 octubre de 2018, solicitó a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá- ERU suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de esta entidad o que fueron adquiridos para la ejecución de proyectos urbanísticos. La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá- ERU mediante radicado IDU 20185261146502 del 30 de octubre de 2018, respondió allegando la información con 56 predios.

De acuerdo a lo suministrado, de los 56 predios que fueron reportados, solo 1 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje zona Industrial y quedó excluida.

- **Transmilenio o Empresa de Transporte del Tercer Milenio S. A.**

Mediante radicado IDU 20185760985571 del 12 octubre de 2018, se solicitó a Transmilenio o Empresa de Transporte del Tercer Milenio S. A. suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad. Mediante radicado IDU 20185261158222 del 01 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 59 predios.

Verificada esta información, ninguno de los 59 predios reportados por la entidad se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Terminal de Transportes S.A.**

Mediante radicado IDU 20185760990011 del 16 octubre de 2018, se solicitó al Terminal de Transportes S.A. suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad en el Distrito Capital. Mediante radicado IDU 20185261201962 del 14 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 516 predios.

De acuerdo con esta información, ninguno de los 516 predios reportados por la Terminal de Transportes S.A. se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB**

Mediante radicado IDU 20185761015961 del 19 octubre de 2018, se solicitó a la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad en el Distrito Capital. Mediante radicado IDU 20185261136072 del 26 de octubre de 2018, respondió suministrando la información con 85 predios.
De esta manera, de los 85 predios que fueron reportados por la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB, solo 16 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, y quedaron excluidas de la asignación.

Es importante aclarar que de los 85 predios reportados de solo un predio no se encontró información catastral con dirección ni matrícula inmobiliaria.

- **Empresa Metro de Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185760989971 del 16 octubre de 2018, se solicitó a la Empresa Metro de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de esta entidad o que fueron adquiridos para la ejecución de proyectos urbanísticos o la línea metro. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261142522 del 29 de octubre de 2018, dio respuesta a esta petición indicando que actualmente no ha adquirido la titularidad de ningún inmueble para el proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB).

- **Universidad Pedagógica Nacional**

Mediante radicado IDU 20185761016001 del 19 octubre de 2018, se solicitó a la Universidad Pedagógica Nacional suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de esta universidad. Dicha Universidad, Mediante radicado IDU 20185261188212 del 09 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 5 predios, lo cuales se

encuentran dentro del cobro de la Contribución por Valorización Acuerdo 724 de 2018 en las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y quedaron exentas de la asignación.

- **Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDRD**

Mediante radicado IDU 20185761016011 del 19 octubre de 2018, se solicitó al Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de esta entidad. Mediante radicado IDU 20185261208652 del 15 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 40 predios.
De acuerdo a lo anterior, de los 40 predios que fueron reportados por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD, solo 2 predios se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y quedaron excluidas de la asignación.

Sin embargo, de los 40 predios, solo cinco no reportan información catastral con matrícula inmobiliaria.

- **Lotería de Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185761015951 del 19 octubre de 2018, solicitó a la Lotería de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad en el Distrito Capital. Mediante radicado IDU 20185261162492 del 02 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 126 predios.

De acuerdo con esta información, ninguno de los 126 predios reportados por la Lotería de Bogotá se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Secretaría Distrital de Gobierno**

Mediante radicado IDU 20185761031831 del 24 octubre de 2018, solicitó a la Secretaría Distrital de Gobierno suministrar información alfanumérica y geográfica de los predios que son de propiedad de esta entidad, incluyendo los predios de propiedad del Distrito Capital que pertenezcan a las Alcaldías Locales y los Fondos de Desarrollo Local. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261219692 del 19 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 22 predios.

Sin embargo, de los 22 predios reportados por la entidad, se encontraron 12 duplicados, por lo cual, la base de datos quedó con 10 registros.

Información reportada	22 Predios
Duplicidad en el CHIP	12 predios
Información reportada en la base de datos	10 predios

**

Por último, de los 10 predios que fueron reportados por esta entidad, solo uno se encuentra dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje zona Industrial y quedo excluido de la asignación.

- **Secretaría Distrital de Desarrollo Económico**

Mediante radicado IDU 20185761093361 del 15 noviembre de 2018, solicitó a la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico suministrar información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad en el Distrito Capital. Mediante radicado IDU 20185261248282 del 27 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 4 predios.
De acuerdo con esta información, ninguno de los 4 predios reportados por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.
No obstante, de los 4 predios reportados, solo uno no se encontró información catastral con dirección.

- **Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.**

Mediante radicado IDU 20185761031891 del 24 octubre de 2018, solicitó a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad y los predios declarados como monumentos nacionales ubicados en el Distrito Capital, que su titularidad radique en una entidad de derecho público y que no estén concesionados ni en comodato a un particular; de ser así, informar cuáles están bajo esta figura.

Adicionalmente se solicitó, informar también los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital, cuya titularidad NO radique en una entidad de derecho público situados en el Distrito Capital. Mediante radicado IDU 20185261178892 del 07 de noviembre de 2018, la entidad respondió suministrando la información con 2 predios.

No obstante, ninguno de los predios reportados por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte se encuentran dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Instituto para la Economía Social – IPES**

Mediante radicado IDU 20185761031861 del 24 octubre de 2018, se solicitó al Instituto para la Economía Social - IPES suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de esta entidad en la ciudad de Bogotá. Mediante radicado IDU 20185261154322 del 31 de octubre de 2018, respondió allegando la información con 349 predios.
De acuerdo a lo suministrado, de los 349 predios que fueron reportados el Instituto para la Economía Social - IPES, solo 1 se encuentra dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje zona Industrial y quedó excluida de la asignación.

- **Secretaría Distrital de Movilidad**

Mediante radicado IDU 20185761031841 del 24 octubre de 2018, se solicitó a la Secretaría Distrital de Movilidad suministrar información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de esta entidad, en la ciudad de Bogotá. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261227002 del 21 de noviembre de 2018, respondió allegando la información con 13 predios.
De acuerdo a lo anterior, de los 13 predios que fueron reportados, solo 3 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje Oriental El Cedro y Eje zona Industrial, por lo que se excluyeron de la asignación.

- **Grupo Energía Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185761031881 del 24 octubre de 2018, se solicitó Grupo Energía Bogotá suministrar la base de datos con los predios que son propiedad de esta entidad ubicados en el Distrito Capital.
Dicha entidad mediante radicado IDU 20185261203172 del 14 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada en formato Shapefile con 19 predios.

Una vez realizada la consulta, de los 19 predios que fueron reportados por el Grupo Energía Bogotá, solo 8 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje Oriental El Cedro y quedaron excluidos de la asignación.

- **Alcaldía Local de Chapinero**

Mediante radicado IDU 20185761050501 del 30 octubre de 2018, solicitó a la Alcaldía Local de Chapinero suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad y del Fondo de Desarrollo Local. Mediante radicado IDU 20185261174342 del 07 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 2 predios.

De acuerdo con esta información, ninguno de los predios reportados se encuentra dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Alcaldía Local de Puente Aranda**

Mediante radicado IDU 20185761050471 del 30 octubre de 2018, solicitó a la Alcaldía Local de Puente Aranda suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad y del Fondo de Desarrollo Local. Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261250612 del 27 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 3 predios.

Ahora bien, ninguno de los predios reportados por la Alcaldía Local de Puente Aranda se encuentra dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Alcaldía Local de Suba**

Mediante radicado IDU 20185761050481 del 30 octubre de 2018, solicitó a la Alcaldía Local de Suba suministrar la base de datos de los predios que son propiedad de la entidad y del Fondo de Desarrollo Local. Mediante radicado IDU 20185261262072 del 29 de noviembre de 2018, respondió suministrando la información con 14 predios.

Una vez realizada la consulta, de los 14 predios que fueron reportados por la Alcaldía Local de Suba, solo uno se encuentra dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje Córdoba y quedó excluido de la asignación.

- **Ministerio de Educación Nacional**

Mediante radicado IDU 20185761082371 del 13 noviembre de 2018, solicitó al Ministerio de Educación Nacional suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios declarados como Universidades públicas Nacionales y colegios Nacionales ubicados en el Distrito Capital, que su titularidad radique en una entidad de derecho público y que no estén concesionados ni en comodato a un particular, de ser así, informar cuales están bajo esta figura.
Dicha entidad, mediante radicado IDU 20185261286122 del 05 de diciembre de 2018, respondió allegando la información con 115 predios.
De acuerdo a lo suministrado, de los 115 predios que fueron reportados, solo 19 se encuentran dentro de las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba del Acuerdo 724 de 2018 y quedaron excluidas de la asignación.

- **Secretaría Distrital de Integración Social**

Mediante radicado IDU 20185761031901 del 24 octubre de 2018, solicitó a la Secretaría Distrital de Integración Social suministrar la información alfanumérica y geográfica con los predios que son propiedad de esta entidad, en la ciudad de Bogotá. Dicha entidad mediante radicado IDU 20185261294812 del 07 de diciembre de 2018, respondió allegando la información con 433 predios.

De acuerdo a lo suministrado, de los 433 predios que fueron reportados la Secretaría Distrital de Integración Social, solo 21 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en la Zona de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial., y quedaron excluidos de la asignación.

- **Ministerio del Interior**

Mediante radicado IDU 20185760989991 del 16 octubre de 2018, se solicitó al Ministerio del Interior suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios ubicados en el Distrito Capital, con áreas dedicadas al culto y a la vivienda de las comunidades religiosas reconocidas por el Estado Colombiano. Dicha entidad mediante correo electrónico enviado el 21 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 1161 predios.

De esta manera, de los 1161 predios reportados por el Ministerio del Interior, solo 154 se encuentran dentro del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 en las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, y quedaron excluidas de la asignación.

Es importante aclarar que, de los 1161 predios reportados, 359 predios no se encontraron información catastral con dirección.

- **Universidad Distrital Francisco José de Caldas**

Mediante radicado IDU 20185761015991 del 19 octubre de 2018, solicitó a la Universidad Distrital Francisco José de Caldas suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de esta universidad en la ciudad de Bogotá D.C. Mediante correo electrónico enviado el 14 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 22 predios.
De acuerdo a lo suministrado, de los 22 predios que fueron reportados, solo 1 se encuentran dentro de la Zona de Influencia: Eje zona Industrial del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018 y quedó excluido de la asignación.

- **Arquidiócesis de Bogotá**

Mediante radicado IDU 20185760985851 del 12 octubre de 2018, se solicitó a la Arquidiócesis de Bogotá suministrar la información alfanumérica y geográfica de

los predios con áreas dedicadas al culto y a la vivienda de las comunidades religiosas ubicados en el Distrito Capital.

Dicha entidad mediante correo electrónico enviado el 21 de noviembre de 2018, respondió allegando la información solicitada con 901 predios. De esta manera, de los 901 predios reportados por la Arquidiócesis de Bogotá, solo 134 se encuentran dentro del cobro de la Contribución por Valorización Acuerdo 724 de 2018 en las Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, y quedaron excluidos de la asignación.

Es importante aclarar que, de los 901 predios reportados, 23 predios no se encontraron información catastral con dirección.

- **Secretaría Distrital de Ambiente**

Mediante radicado IDU 20185760977111 del 10 octubre de 2018, solicitó a la Secretaría Distrital de Ambiente suministrar la base de datos de los predios que son propiedad esta entidad en la ciudad de Bogotá D.C. Mediante correo electrónico enviado el 29 de noviembre de 2018, la entidad respondió allegando la información solicitada con 137 predios.
De acuerdo con esta información, ninguno de los predios reportados por la Secretaría Distrital de Ambiente se encuentra dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

- **Alcaldía Local de Santa Fé**

Mediante radicado IDU 20185761050461 del 30 octubre de 2018, solicitó a la Alcaldía Local de Santa Fé suministrar la información alfanumérica y geográfica de los predios que son propiedad de la entidad y del Fondo de Desarrollo Local. Mediante correo electrónico enviado el 16 de noviembre de 2018, la entidad respondió allegando la información solicitada con 12 predios.
De acuerdo con esta información, ninguno de los predios reportados por la entidad se encuentra dentro de una de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

Para finalizar, una vez revisada la información reportada por las 49 entidades a las que se les envió comunicado oficial; en total se reportaron **47.491** predios. Luego de consolidada la información, se envió al Grupo Funcional de Asignación y Cartografía para que se adelantaran las validaciones requeridas para el proceso.
De acuerdo a lo anterior, se determinó que **15.923** de los predios reportados están ubicados dentro de alguna de las tres Zonas de Influencia: Eje Oriental El Cedro, Eje Córdoba y Eje zona Industrial, del cobro de la Contribución de Valorización Acuerdo 724 de 2018.

10. ESTADISTICAS DE LA DISTRIBUCIÓN

10.1. ESTADÍSTICAS GENERALES DE LA ASIGNACIÓN

PREDIOS DEL PROYECTO

TOTAL PREDIOS PROYECTO AC724 DE 2018	
691.563	
TOTAL PREDIOS CON CONTRIBUCIÓN	
371.111 (53,66%)	
TOTAL PREDIOS RESIDENCIALES	*TOTAL PREDIOS NO RESIDENCIALES*
278.675 (40,30%)	**92.436 (13,37%)**

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA

DESTINACIÓN ECONÓMICA	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	AVALUO TOTAL POR DESTINACIÓN ECONOMICA	AVALUO PROMEDIO	TOTAL CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
RESIDENCIAL	278.675	75,09%	$ 109.851.174.907.298	$ 394.190.993	$ 448.218.814.056	49,44%	$ 1.608.393
COMERCIAL	86.870	23,41%	$ 51.016.003.780.063	$ 587.268.376	$ 312.083.551.536	34,42%	$ 3.592.535
INDUSTRIAL	1.329	0,36%	$ 4.097.474.800.567	$ 3.083.126.261	$ 85.418.077.647	9,42%	$ 64.272.444
DOTACIONAL	1.976	0,53%	$ 11.765.492.529.973	$ 5.954.196.624	$ 53.055.448.119	5,85%	$ 26.849.923
LOTES	2.181	0,59%	$ 1.355.916.295.207	$ 621.694.771	$ 6.906.606.807	0,76%	$ 3.166.716
OTROS	80	0,02%	$ 106.209.609.987	$ 1.327.620.125	$ 896.501.835	0,10%	$ 11.206.273
TOTAL	**371.111**	**100,00%**	**$ 178.192.271.923.095**	-	**$ 906.579.000.000**	**100,00%**	-

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN EN RESIDENCIALES POR ESTRATO

CÓDIGO ESTRATO	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	TOTAL CONTRIBUCIÓN PREDIOS RESIDENCIALES POR ESTRATO	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
1	-	0,00%	$ -	0,00%	$ -
2	-	0,00%	$ -	0,00%	$ -
3	12.257	4,40%	$ 11.417.605.183	2,55%	$ 931.517
4	119.621	42,92%	$ 122.941.484.019	27,43%	$ 1.027.758
5	79.541	28,54%	$ 164.550.279.493	36,71%	$ 2.068.748
6	67.256	24,13%	$ 149.309.445.360	33,31%	$ 2.220.017
TOTAL	**278.675**	**100,00%**	**$ 448.218.814.056**	**100,00%**	**-**

10.2. ESTADÍSTICAS POR ZONA DE INFLUENCIA

1 – EJE ORIENTAL EL CEDRO

PREDIOS GRAVABLES vs. EXCLUIDOS PARA EL EJE 1

ZONA DE INFLUENCIA 1 - EJE ORIENTAL EL CEDRO		
CATEGORIA	**No. DE PREDIOS**	**% PREDIOS**
GRAVABLE	242.303	56%
EXCLUIDO	193.728	44%
TOTAL	**436.031**	**100%**

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA

DESTINACIÓN ECONÓMICA	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	AVALUO TOTAL POR DESTINACIÓN ECONOMICA	AVALUO PROMEDIO	TOTAL CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
RESIDENCIAL	174.535	72,03%	$ 79.710.868.074.304	$ 456.704.203	$ 252.443.598.369	63,62%	$ 1.446.378
COMERCIAL	64.733	26,72%	$ 35.582.543.965.758	$ 549.681.677	$ 113.504.614.948	28,60%	$ 1.753.427
INDUSTRIAL	50	0,02%	$ 190.830.867.943	$ 3.816.617.359	$ 568.842.638	0,14%	$ 11.376.853
DOTACIONAL	1.451	0,60%	$ 8.866.789.340.117	$ 6.110.812.777	$ 27.061.917.751	6,82%	$ 18.650.529
LOTES	1.483	0,61%	$ 985.981.715.207	$ 664.856.180	$ 3.073.224.338	0,77%	$ 2.072.302
OTROS	51	0,02%	$ 56.072.722.987	$ 1.099.465.157	$ 166.801.957	0,04%	$ 3.270.627
TOTAL	**242.303**	**100,00%**	**$ 125.393.086.686.316**	-	**$ 396.819.000.000**	**100,00%**	-

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN EN RESIDENCIALES POR ESTRATO

CÓDIGO ESTRATO	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	TOTAL CONTRIBUCIÓN PREDIOS RESIDENCIALES POR ESTRATO	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
3	4.963	2,84%	$ 3.723.787.471	1,48%	$ 750.310
4	66.611	38,16%	$ 48.293.857.791	19,13%	$ 725.013
5	35.705	20,46%	$ 51.116.507.747	20,25%	$ 1.431.634
6	67.256	38,53%	$ 149.309.445.360	59,15%	$ 2.220.017
TOTAL	**174.535**	**100,00%**	**$ 252.443.598.369**	**100,00%**	-

2 – EJE CÓRDOBA

PREDIOS GRAVABLES vs. EXCLUIDOS PARA EL EJE 2

ZONA DE INFLUENCIA 2 - EJE CORDOBA		
CATEGORIA	**No. DE PREDIOS**	**% PREDIOS**
GRAVABLE	118.501	48,62%
EXCLUIDO	125.210	51,38%
TOTAL	**243.711**	**100,00%**

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA

DESTINACIÓN ECONÓMICA	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	AVALUO TOTAL POR DESTINACIÓN ECONOMICA	AVALUO PROMEDIO	TOTAL CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
RESIDENCIAL	103.905	87,68%	$ 30.080.619.931.994	$ 289.501.178	$ 195.423.760.688	69,73%	$ 1.880.793
COMERCIAL	13.481	11,38%	$ 9.431.963.396.172	$ 699.648.646	$ 66.590.302.352	23,76%	$ 4.939.567
INDUSTRIAL	27	0,02%	$ 106.648.993.000	$ 3.949.962.704	$ 774.336.919	0,28%	$ 28.679.145
DOTACIONAL	419	0,35%	$ 2.026.784.206.482	$ 4.837.193.810	$ 15.051.807.122	5,37%	$ 35.923.167
LOTES	646	0,55%	$ 296.458.495.000	$ 458.914.079	$ 2.216.609.548	0,79%	$ 3.431.284
OTROS	23	0,02%	$ 25.816.823.000	$ 1.122.470.565	$ 203.183.372	0,07%	$ 8.834.060
TOTAL	**118.501**	**100,00%**	**$ 41.968.291.845.648**	-	**$ 280.260.000.000**	**100,00%**	-

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN EN RESIDENCIALES POR ESTRATO

CÓDIGO ESTRATO	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	TOTAL CONTRIBUCIÓN PREDIOS RESIDENCIALES POR ESTRATO	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
3	7.059	6,79%	$ 7.342.362.713	3,76%	$ 1.040.142
4	53.010	51,02%	$ 74.647.626.229	38,20%	$ 1.408.180
5	43.836	42,19%	$ 113.433.771.746	58,05%	$ 2.587.685
TOTAL	**103.905**	**100,00%**	**$ 195.423.760.688**	**100,00%**	**-**

3 – EJE ZONA INDUSTRIAL

PREDIOS GRAVABLES vs. EXCLUIDOS PARA EL EJE 3

ZONA DE INFLUENCIA 3 - EJE ZONA INDUSTRIAL		
CATEGORIA	**No. DE PREDIOS**	**% PREDIOS**
GRAVABLE	10.307	87,19%
EXCLUIDO	1.514	12,81%
TOTAL	**11.821**	**100,00%**

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA

DESTINACIÓN ECONÓMICA	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	AVALUO TOTAL POR DESTINACIÓN ECONOMICA	AVALUO PROMEDIO	TOTAL CONTRIBUCIÓN POR DESTINACIÓN ECONÓMICA	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
RESIDENCIAL	235	2,28%	$ 59.686.901.000	$ 253.986.813	$ 351.455.000	0,15%	$ 1.495.553
COMERCIAL	8.656	83,98%	$ 6.001.496.418.133	$ 693.333.690	$ 131.988.634.236	57,51%	$ 15.248.225
INDUSTRIAL	1.252	12,15%	$ 3.799.994.939.624	$ 3.035.139.728	$ 84.074.898.090	36,63%	$ 67.152.475
DOTACIONAL	106	1,03%	$ 871.918.983.374	$ 8.225.650.787	$ 10.941.723.246	4,77%	$ 103.223.804
LOTES	52	0,50%	$ 73.476.085.000	$ 1.413.001.635	$ 1.616.772.922	0,70%	$ 31.091.787
OTROS	6	0,06%	$ 24.320.064.000	$ 4.053.344.000	$ 526.516.507	0,23%	$ 87.752.751
TOTAL	**10.307**	**100,00%**	**$ 10.830.893.391.131**	**-**	**$ 229.500.000.000**	**100,00%**	**-**

DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN EN RESIDENCIALES POR ESTRATO

CÓDIGO ESTRATO	N° DE PREDIOS	% PREDIOS	TOTAL CONTRIBUCIÓN PREDIOS RESIDENCIALES POR ESTRATO	PARTICIPACIÓN EN LA CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN PROMEDIO
3	235	100,00%	$ 351.455.000	100,00%	$ 1.495.553
TOTAL	**235**	**100,00%**	**$ 351.455.000**	**100,00%**	**-**

11. BALANCE

Este balance debe realizarse en cumplimiento de lo ordenado en el artículo 16 del Acuerdo Distrital 724 de 2018 que establece:

"ARTÍCULO 16.- BALANCE. *Dentro del año siguiente a la terminación de las obras detalladas en el presente Acuerdo, el IDU realizará un balance en el cual se consigne la ejecución de los recursos que se recaudaron con destino a su financiación, mediante la Contribución de Valorización que aquí se autoriza."*

12. PROCEDIMIENTOS

12.1. PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE LA ASIGNACIÓN, NOTIFICACIÓN Y RECAUDO.

A partir de la vigencia del Estatuto de Valorización del Distrito Capital, Acuerdo Distrital 7 de 1987, el proceso de notificación y discusión de la contribución de valorización se supeditó al procedimiento regulado en el Código Contencioso Administrativo, determinando como forma principal de notificación, la personal o por edicto, siendo importante señalar que con la modificación introducida por el Acuerdo Distrital 16 de 1990, acorde con lo señalado en el Acuerdo Distrital 31 de 1992, la citación para efectos de notificación se realizó mediante la publicación de un aviso en diarios de amplia circulación y de otros medios distintos de información que permitieron una amplia divulgación.

De la misma manera el Acuerdo Distrital 7 de 1987, determina que la discusión del acto administrativo de asignación se debía llevar a cabo con el procedimiento de la vía gubernativa establecido en el Código Contencioso Administrativo.

Por su parte, el Decreto Ley 1421 de 1993, en su artículo 162, hace una remisión al Estatuto Tributario Nacional, precisando que las normas allí previstas sobre procedimiento y discusión serán aplicables al Distrito conforme a la naturaleza y estructura del tributo.

En el mismo sentido el Decreto Distrital 807 de 1993, artículo 169, permitió la aplicación de las normas de carácter tributario relativas a discusión y cobro para la contribución de valorización.

Consecuentemente con la normatividad citada, el Concejo de Bogotá aprobó un proyecto de obras financiadas por el sistema de valorización, mediante el Acuerdo Distrital 724 de 2018 que en su artículo 18, establece el procedimiento de asignación, cobro y recaudo de la contribución de valorización que se realizará acorde con lo dispuesto en el Decreto Distrital 807 de 1993 y las demás disposiciones que lo adicionen, modifiquen o aclaren e igualmente señalando la forma de discusión contra la liquidación de la contribución, recurso de reconsideración y revocatoria directa en observancia de la misma norma.

PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE LA ASIGNACIÓN

El Acuerdo Distrital 19 del 6 de octubre de 1972 crea el Instituto de Desarrollo Urbano como establecimiento público con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, para atender la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como para realizar las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización.

Por su parte, el Estatuto de Valorización de Bogotá D.C., contenido en el Acuerdo Distrital 7 de 1987, Capítulo Primero denominado *"De la asignación de la contribución"* en su artículo 71 determina que la competencia de la asignación de la contribución de valorización, radica en la Subdirección Legal posteriormente Dirección Técnica Legal, y el Acuerdo Distrital 002 de 2009 expedido por el Consejo Directivo del Instituto de Desarrollo Urbano la atribuyó a la Subdirección General Jurídica.

Respecto del acto administrativo de asignación, el Acuerdo Distrital 7 de 1987, artículo 75, dispone para efectos de exigibilidad del gravamen de valorización y la interposición de recursos, la liquidación correspondiente a cada propiedad se entenderá como un acto administrativo independiente, aunque se dicte una sola resolución para asignar varias contribuciones.

PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE NOTIFICACIÓN

El Acuerdo Distrital 724 de 2018, en su artículo 18 dispuso en lo atinente a la asignación, cobro y recaudo de la contribución dar aplicación a lo dispuesto en el Decreto Distrital 807 del 17 de diciembre de 1993 "*Por el cual se armonizan el procedimiento y la administración de los tributos distritales con el Estatuto Tributario Nacional y se dictan otras disposiciones"*, junto con las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren. De la misma manera, y aunado a lo anteriormente dicho, la jurisprudencia también fija unos principios rectores de la actividad y de las normas tributarias, encaminados a servir de herramienta para la interpretación y aplicación adecuada de los Acuerdos Distritales.

A diferencia de los Impuestos Distritales, en donde la forma de liquidación del tributo reside en cabeza del contribuyente; el gravamen de valorización se origina en la actuación de la Administración, adquiriendo la connotación de liquidación oficial, por lo cual se adopta para este cobro de valorización el procedimiento establecido en el mencionado Estatuto Tributario y para el ejercicio de las reclamaciones contra los actos administrativos que imponen la carga tributaria. Por ende su notificación se surtirá en los términos del Decreto Distrital 807 de 1993, articulo 6, que remite al Estatuto Tributario Nacional, artículo 565 y siguientes, y que a su vez dispone como formas de notificación de la actuación: la electrónica, la personal, o la realizada a través de la red oficial de correos, o de cualquier servicio de mensajería especializada debidamente autorizada por la autoridad competente.

Formas de notificaciones procedentes:

Siguiendo los lineamientos establecidos en el Acuerdo Distrital 724 del 2018 en su artículo 17, se tendrá como dirección para notificaciones de los actos administrativos de asignación, la cuenta de cobro, los que resuelvan las reclamaciones sobre la asignación y así las demás que se profieran dentro del proceso de cobro, deberán notificarse o enviarse a la dirección del predio, sin perjuicio de la utilización de los demás mecanismos institucionales que para tales efectos utilice el IDU. Que para el efecto se señalan:

Notificación por correo. La notificación por correo se surtirá mediante envío de una copia del Acto Administrativo de la Valorización a la dirección reportada como oficial del inmueble por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital-UAECD-, la informada por el contribuyente a la administración, sin perjuicio de los demás mecanismos legales vigentes.

Notificación personal. La notificación personal será efectuada por un funcionario de la Administración, en el domicilio del interesado si así se requiere, o en la sede que el IDU determine.

Notificación por aviso: Las actuaciones administrativas notificadas por correo que por cualquier razón sean devueltas, serán notificadas mediante aviso en el portal web del Instituto y que deberá incluir mecanismos de búsqueda por número de identificación personal; o de manera electrónica, dentro de las alternativas que contemple el IDU La notificación se entenderá surtida para efectos de los términos de la Administración, en la primera fecha de introducción al correo, pero para el responsable, el término para responder o impugnar se contará desde el día hábil siguiente a la publicación en el portal o de la corrección de la notificación.

12.2. MECANISMOS DE RECLAMACIÓN

RECURSO DE RECONSIDERACIÓN: Es un recurso propio del régimen tributario que procede contra las liquidaciones oficiales, las resoluciones que impongan sanciones o las que ordenen el reintegro de sumas devueltas y demás actos producidos en relación con los impuestos; procedente contra las asignaciones de valorización, en plena observancia del Acuerdo Distrital 724 de 2018 que remite al Decreto 807 de 1993 en el cual se encuentra contenido el Estatuto Tributario Distrital, el cual a su vez señala que el trámite debe estar sujeto a lo regulado por los artículos 702, 722 a 725, 729 a 733 del Estatuto Tributario Nacional

Ahora bien, teniendo en cuenta que dentro de la estructura administrativa de la Dirección Distrital de Impuestos, conforme a lo establecido en el Decreto Distrital 807 de 1993, artículo 105, compete al Jefe de la Dependencia Jurídica resolver el recurso de reconsideración, por tanto corresponderá al Subdirector General

Jurídico del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, resolver los recursos interpuestos contra el acto administrativo de asignación del gravamen.

El procedimiento para el trámite y el ejercicio del recurso de reconsideración contra el acto de asignación de la contribución de valorización, estará supeditado a lo establecido en el Decreto distrital 807 de 1993, artículo 104 y siguientes, que nos remite al Estatuto Tributario Nacional, artículo 720 y siguientes.

Para que se considere debidamente agotada la vía administrativa frente a los actos contra los que procede el recurso de reconsideración, es obligatorio interponer el mencionado recurso.

En caso de ser inadmitido el recurso de reconsideración se podrá interponer el recurso de reposición.

RECURSO DE REPOSICIÓN: Es un recurso que procede contra el auto que inadmite el recurso de reconsideración, contemplado en el Decreto Distrital 807 de 1993, artículo 106 inciso 3, en concordancia con el artículo 726 del Estatuto Tributario.

REVOCATORIA DIRECTA: De acuerdo con el Decreto Distrital 807 de 1993, artículo 111**,** contra los actos por los cuales se asigna la contribución de valorización, de conformidad con lo establecido en el actual Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011, (norma que derogó al Código Contencioso Administrativo), procederá la revocatoria directa siempre y cuando no se hubieren interpuesto los recursos contra actos administrativos definitivos o cuando interpuestos hubieren sido inadmitidos, siempre que se ejercite dentro de los dos años siguientes a la ejecutoria del correspondiente acto administrativo; en consonancia con el artículo 736 y s.s. del Estatuto Tributario.

12.3.PROCEDIMIENTO JURÍDICO DE INSCRIPCIÓN DEL GRAVAMEN EN EL FOLIO DE MATRÍCULA INMOBILIARIA.

De conformidad con lo dispuesto en el Estatuto de Valorización, Acuerdo 7 de 1987, artículo 72, el artículo 14 del Acuerdo 724 de 2018 y acorde con lo señalado en la Resolución 6224 del 19 de diciembre de /2018 *" Por la cual se fijan las políticas de recaudo y priorización de cartera para el Acuerdo 724 de 2018"*, en armonía con en el Reglamento Interno de Cartera del Instituto de Desarrollo Urbano, contenido en la Resolución 22542 de 2014, durante la etapa de cobro persuasivo, corresponde a la Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales, de conformidad con criterios de priorización de cartera, realizar las gestiones necesarias con la mencionada Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, para que la contribución de valorización sea inscrita en los folios de matrícula inmobiliaria de los predios que presenten mora en el pago de la obligación.

12.4. PROCEDIMIENTO DE COBRO

GENERACIÓN DE LA CUENTA DE COBRO

Una vez realizado el proceso de asignación de la contribución de valorización ordenada por el Acuerdo Distrital 724 de 2018, se generarán las respectivas cuentas de cobro para los predios cuyo resultado genere deuda.

CONTENIDO DE LA CUENTA DE COBRO

- Fecha emisión
- Chip
- Cuenta de cobro (número)
- Dirección unidad predial
- Estrato
- Sujeto tributo
- Matrícula inmobiliaria
- Tipo de predio
- Avalúo catastral
- Distancia obra metros
- Contribución
- Plazo
- Cuotas pagadas
- Cuotas procesadas
- Tipo de identificación
- Número de identificación
- Nombres y apellidos o razón social
- Dirección de correspondencia
- Descuento
- Opciones de pago
- Fecha máxima para acceder al descuento
- Pago total de la contribución
- Pago por cuotas
- Valor cuota
- Fecha de vencimiento pago por cuotas
- Formas de pago y puntos de atención al ciudadano

FORMAS DE PAGO.

Las opciones para el pago de la Contribución de Valorización, asignada en virtud del Acuerdo Distrital 724 de 2018, son:

1. PAGO TOTAL:

- Pago total de la Contribución de Valorización de contado (Acuerdo Distrital 724 de 2018), dentro del primer vencimiento, el contribuyente obtendrá un descuento del diez por ciento (10%), sobre el valor total de la obligación.

- Pago total de la Contribución de Valorización (Acuerdo Distrital 724 de 2018), dentro del segundo vencimiento, el contribuyente no obtendrá descuento alguno.

2. PAGO POR CUOTAS:

El contribuyente que no se acoja a alguna de las opciones de pago total dispuestas en el numeral, tendrá la facilidad de cancelar la totalidad de la contribución asignada, causando intereses de financiación desde la segunda cuota durante el plazo conferido.

El valor de la cuota mínima a capital será el 5% de un salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV) al momento de la asignación, para todos los predios cualquiera sea su destinación.

El plazo máximo de financiación a otorgar a cada predio para el pago de la contribución asignada en virtud del Acuerdo Distrital 724 de 2018 se determinará con base en la Unidad de Valor Tributario (UVT) vigente al momento de la asignación, y teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

- El valor de referencia en UVT para un predio, será el resultado de dividir el valor de la contribución entre la UVT que rige al momento de la asignación.

- El resultado de la operación realizada en el literal anterior determina la UVT del predio. Con base en esta unidad se determinará el plazo máximo a otorgar a cada predio.

Predios No Residenciales: Para predios no residenciales el plazo máximo para el pago de la contribución será hasta sesenta (60) cuotas mensuales.

El número de cuotas para el pago de la contribución estará definido con base en los siguientes rangos: valor de la contribución entre cero (0) y doscientos cuarenta (240) UVTs: hasta doce (12) cuotas mensuales; valor de la contribución mayor a doscientos cuarenta (240) UVTs y menor o igual a quinientos veinte (520) UVTs: hasta veinticuatro (24) cuotas mensuales; valor de contribución mayor a quinientos veinte (520) UVTs y menor o igual a mil treinta (1030) UVTs: hasta treinta y seis (36) cuotas mensuales; valor de contribución mayor a mil treinta (1030) UVTs y menor o igual a mil ochocientos cuarenta (1840) UVTs: hasta cuarenta y ocho (48)

cuotas mensuales; y valor de la contribución mayor a mil ochocientos cuarenta (1840) UVTs: hasta sesenta (60) cuotas mensuales.

Tipo Predio	Rango Inferior UVT	Rango Superior UVT	Plazo Máximo Otorgado en Meses
NO RESIDENCIAL	Desde 0	Hasta 240	**12**
	Mayor de 240	Hasta 520	**24**
	Mayor de 520	Hasta 1030	**36**
	Mayor de 1030	Hasta 1840	**48**
	Mayor de 1840		**60**

Predios Residenciales: Para predios residenciales el plazo máximo para el pago de la contribución será hasta treinta y seis (36) cuotas mensuales.

El número de cuotas estará definido mediante los siguientes rangos: valor de la contribución entre cero (0) y ciento veinte (120) UVTs: hasta doce (12) cuotas mensuales; valor de la contribución mayor a ciento veinte (120) UVTs y menor o igual a doscientos diez (210) UVTs: hasta veinticuatro (24) cuotas mensuales; y valor de contribución mayor doscientos diez (210) UVTs: hasta treinta y seis (36) cuotas mensuales.

Tipo Predio	Rango Inferior UVT	Rango Superior UVT	Plazo Máximo Otorgado en Meses
RESIDENCIAL	Desde 0	Hasta 120	**12**
	Mayor de 120	Hasta 210	**24**
	Mayor de 210		**36**

Una vez establecido el rango de acuerdo con las UVT del predio, el número de cuotas se determinará teniendo en cuenta el monto total de la contribución, dividido en el plazo máximo asignado. El valor de la cuota mensual no podrá ser inferior a la cuota mínima establecida.

Cuando el valor obtenido de la anterior operación sea inferior a la cuota mínima establecida se aplicará el siguiente criterio: La contribución asignada será dividida entre el valor de la cuota mínima, el resultado obtenido determinará el plazo máximo otorgado y en caso de que se obtengan fracciones de tiempo, se aproximará al número entero inferior y el valor de la contribución se distribuirá en ese plazo.

Para las contribuciones cuya cuantía total sea inferior al doble de la cuota mínima, es decir el 5% de un salario mínimo mensual legal vigente, se liquidará en un solo pago y no tendrá opción de pago por cuotas.

Para cualquiera de las opciones de pago descritas en el presente artículo, se tendrá como fecha de vencimiento la reflejada en la cuenta de cobro correspondiente.

El valor total a cancelar y el valor de la cuota mensual siempre se aproximará al múltiplo de mil más cercano, en concordancia con el artículo 15 del Decreto Distrital 807 de 1993 y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren.

ABONOS. El contribuyente podrá realizar abonos en las etapas de cobro ordinario, persuasivo y coactivo, amortizando el saldo de la deuda, los cuales se aplicarán según lo establecido en el artículo 6º de la Ley 1066 de 2006.

OTRAS FORMAS DE EXTINCIÓN DE LA OBLIGACIÓN. Para extinguir el valor asignado por concepto de la Contribución de Valorización, se podrá aplicar la figura de la compensación de que trata el artículo 79 del Decreto Distrital 362 de 2002, modificatorio del artículo 136 del Decreto Distrital 807 de 1993 y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren, en armonía con el artículo 815 del Decreto Ley 624 de 1989 (Estatuto Tributario), o por aplicación supletoria el Acuerdo Distrital 7 de 1987.

Igualmente, y de conformidad con lo establecido en el artículo 15 del Acuerdo Distrital 724 de 2018, la Contribución de Valorización podrá ser pagada también mediante la transferencia al Distrito de suelos necesarios y requeridos por el IDU para la construcción de las obras de infraestructura pública, acorde con lo señalado en el artículo 1714 del Código Civil Colombiano, así como también la figura de la confusión a que se refiere el artículo 1724 del mismo ordenamiento jurídico (Ley 57 de 1887).

INTERÉS DE FINANCIACIÓN. Se liquidará para los predios cuyo contribuyente se acoja a la opción de pago por cuotas o suscriba un acuerdo de pago.

El interés de financiación se liquidará sobre el saldo total de la deuda a capital descontando el valor de la cuota actual y se cobrará por el tiempo en que el contribuyente mantenga al día el pago de su obligación o hasta cuando finalice el pago total de la misma.

La liquidación del interés de financiación es mes vencido y se aplicará la tasa efectiva certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia.

INTERÉS DE MORA. Se liquidará mes vencido para aquellas obligaciones que no se hayan cancelado dentro del plazo establecido y se aplicará la tasa efectiva anual para la modalidad de crédito de consumo y ordinario, certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia, teniendo en cuenta los siguientes escenarios:

- Si el contribuyente no cancela de contado, ni se acogió a la opción de pago por cuotas, se hará exigible el pago total de la contribución y se dará inicio a la etapa del cobro persuasivo y la liquidación de interés de mora sobre la totalidad de la contribución.

- Para los contribuyentes que optaron por el pago por cuotas, por el incumplimiento en el pago de dos (2) cuotas mensuales consecutivas perderá la opción del pago por cuotas, se hará exigible el pago total de la contribución y se dará inicio a la etapa del cobro persuasivo y la liquidación de interés de mora sobre la totalidad del saldo de la deuda.

DE LA EXIGIBILIDAD DEL PAGO TOTAL DE LA OBLIGACIÓN. Si el contribuyente no cancela en las fechas establecidas con los descuentos otorgados, o en la fecha establecida para pago total sin descuento, ni se acogió a la opción de pago por cuotas, se hará exigible el pago total de la contribución y la liquidación de interés de mora sobre la totalidad de la misma.

Por el no pago de dos (2) cuotas mensuales consecutivas, se entenderán vencidos los plazos, en consecuencia, se hará exigible la totalidad del saldo de la obligación con los intereses causados.

FORMAS DE RECAUDO. El recaudo de la Contribución de Valorización se podrá realizar a través de las entidades con las cuales el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, mantenga convenios vigentes de recaudo para proyectos de Valorización, así como pagos electrónicos –PSE en la página web de la entidad, lo cual quedará detallado al respaldo de la respectiva cuenta de cobro.

DOCUMENTO PARA FINES NOTARIALES.

El Certificado de Estado de Cuenta para fines notariales se expedirá por el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, con los requisitos establecidos en el acto administrativo que lo reglamente y con la observancia de las siguientes reglas:

- *Operaciones distintas a la transferencia de dominio***.** Para las operaciones distintas a la transferencia de dominio, la expedición del Certificado de Estado de Cuenta, requiere que la unidad predial se encuentre al día en el

pago por cuotas y que se registre la observación de ser válida exclusivamente para el tipo de trámite notarial que se vaya a realizar.

- *Sustitución del contribuyente*. En los casos de sustitución de contribuyente, se procederá de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 108 del Acuerdo Distrital 7 de 1987 expedido por el Concejo Distrital.

Solo se expedirá el Certificado de Estado de Cuenta para trámite notarial cuando el contribuyente cancele el saldo total de la obligación.

La expedición de un Certificado de Estado de Cuenta para trámite notarial para un predio con deuda activa por Contribución de Valorización, no implica que la obligación de pagar haya desaparecido para el sujeto pasivo.

Es la suma de dinero que el contribuyente consigna a favor del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, cuando al predio no se le ha liquidado oficialmente el monto de la Contribución de Valorización o se encuentre en trámite un recurso interpuesto en el término establecido en el Estatuto Tributario Distrital (Decreto Distrital 807 de 1993 y modificatorios).

Lo anterior no exonera del pago de los saldos que resulten a cargo del depositante una vez se realice el respectivo cruce de cuentas al terminarse el trámite correspondiente.

Para la expedición de Certificado de Estado de Cuenta para trámites notariales, cuyo fin sea la transferencia jurídica de la propiedad, cuya liquidación oficial que asigne el gravamen esté pendiente, el interesado deberá presentar los documentos que la Entidad requiera.

Una vez en firme los actos administrativos que resuelvan los Recursos de Reconsideración admitidos de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 807 de 1993 y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren, en armonía con el Decreto Ley 624 de 1989, el contribuyente podrá optar por las opciones de pago y políticas de recaudo establecidas en la presente resolución. La solicitud de Revocatoria Directa contemplada en el Estatuto Tributario Nacional no suspende términos en materia de exigibilidad de la Contribución de Valorización, en consecuencia, se generarán los intereses a que haya lugar hasta la fecha efectiva de pago.

CLASIFICACIÓN DE LA CARTERA POR CATEGORIAS

La clasificación de la cartera se realiza para identificar el tipo de gestión de cobro al cual va a ser sometida en función del valor liquidado a cada unidad predial, una vez ejecutoriado el acto administrativo que la asigna y se clasifica en tiempo y en cuantía.

Según el tiempo de gestión adelantada por la entidad, la cartera por concepto de Contribución de Valorización, se calificará en las siguientes categorías:

Categoría A. Las acreencias calificadas en esta categoría son aquellas que presentan una morosidad hasta de treinta (30) días calendario.

Categoría B. Las acreencias calificadas en esta categoría son aquellas que presentan una morosidad entre treinta y un (31) días calendario y sesenta (60) días calendario.

Categoría C. Las acreencias calificadas en esta categoría son aquellas que presentan una morosidad entre sesenta y uno (61) días calendario y noventa (90) días calendario.

Categoría D. Las acreencias calificadas en esta categoría son aquellas que presentan una morosidad entre noventa y un (91) días calendario y ciento ochenta (180) días calendario.

Categoría E. Las acreencias calificadas en esta categoría son aquellas que presentan una morosidad entre ciento ochenta y un (181) días calendario y trescientos sesenta (360) días calendario.

Categoría F. Las acreencias calificadas en esta categoría son aquellas que presentan una morosidad superior a trescientos sesenta y uno (361) días calendario.

Según el valor de la Contribución de Valorización, las acreencias a favor del Instituto de Desarrollo Urbano para el Acuerdo Distrital 724 de 2018 se clasificarán en las siguientes categorías:

CATEGORÍAS	**RANGOS SEGÚN MONTO DE CONTRIBUCIÓN**
Pequeños Contribuyentes	Contribución menor o igual a 2 SMMLV
Medianos Contribuyentes	Contribución mayor a 2 SMMLV y hasta 90 SMMLV
Grandes Contribuyentes	Contribución mayor a 90 SMMLV

ETAPAS DEL PROCESO DE COBRO. El cobro de las acreencias se efectuará en tres (3) etapas que se denominan ordinario, persuasivo y coactivo.

COBRO ORDINARIO. Se inicia a partir de la exigibilidad de la obligación y se termina cuando venza el plazo oportuno para pago total o en el momento en que el contribuyente pierde la opción del pago por cuotas.

Se entiende que la obligación tributaria es exigible al día siguiente de la ejecutoria del acto administrativo que la asigna por no haberse presentado Recurso de Reconsideración o por haberse notificado el acto administrativo que lo resuelve.

COBRO PERSUASIVO. Se inicia cuando el contribuyente pierde de manera definitiva la opción de pago por cuotas y se hará en un plazo máximo de dos (2) meses. La Subdirección Técnica de Operaciones del IDU podrá dar por terminada esta etapa antes de cumplirse el citado plazo cuando agotadas las actividades de esta fase se determine que el contribuyente no tiene intención de pago.

Durante el cobro persuasivo el contribuyente puede cancelar la totalidad de la obligación, lo que incluye saldo a capital e intereses causados.

Las actuaciones que se realicen sobre los registros de deuda a su cargo, deberán ser consignadas en la base de datos del sistema de información en el módulo de gestión dispuesto para tal efecto.

La gestión persuasiva contendrá como mínimo las siguientes acciones:

- *Localización del deudor.* Son las estrategias con las cuales sea posible contactar al deudor para efectos de comunicaciones y/o notificaciones, comprendiendo su domicilio, lugar de trabajo, direcciones y teléfonos, entre otros.

- *Comunicaciones telefónicas y/o escritas.* Se realizan recordando el cumplimiento de las obligaciones, con el fin de gestionar el pago total de la obligación, reforzar la invitación de cancelar, obtener un compromiso de pago y verificar si el mismo se ha realizado.

CERTIFICADO DE DEUDA.

Este documento certifica, a una fecha determinada de corte, el saldo total de la obligación a cargo del contribuyente, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 807 de 1993 y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren en armonía con el artículo 828 del Decreto Ley 624 de 1989.

COMPETENCIA PARA EXPEDIR EL CERTIFICADO DE DEUDA. La Subdirección Técnica de Operaciones del IDU expedirá Certificado de Deuda el cual deberá ser suscrito por el Director Técnico de Apoyo a la Valorización y el Subdirector Técnico de Operaciones, éste último lo remitirá con los soportes correspondientes a la Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales del IDU con el fin de iniciar la etapa de cobro coactivo.

INSCRIPCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN.

Iniciada la etapa de cobro persuasivo, la Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales del IDU realizará las gestiones ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, para que la obligación por Contribución de Valorización sea inscrita en el Certificado de Tradición y Libertad del predio. Esta inscripción tendrá los efectos jurídicos definidos en el Decreto Ley 1604 de 1966 y demás legislación vigente.

La Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales del IDU solicitará a la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos el levantamiento de la inscripción de la Contribución de Valorización cuando se haya extinguido la obligación.

RÉGIMEN JURÍDICO DEL COBRO COACTIVO.

Se adelantará de conformidad con lo señalado en el Decreto Distrital 807 de 1993 y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren en armonía con el artículo 823 y siguientes del Decreto Nacional 624 de 1989, la Ley 1564 de 2012 (Código General del Proceso), así como las demás normas aplicables al tributo.

OPCIÓN DE FINANCIACIÓN DENTRO DEL COBRO COACTIVO. Corresponde al mecanismo de financiación para los contribuyentes que se encuentren en mora por haber perdido las opciones de pago, así:

24.1.*Acuerdo de pago*. Aquellos contribuyentes que se encuentren en mora en el pago de la Contribución de Valorización y hayan perdido la opción de pago por cuotas podrán obtener plazo para el pago de sus obligaciones tributarias, mediante el acuerdo de pago.

El documento deberá ser suscrito por el deudor y el Subdirector Técnico Jurídico y de Ejecuciones Fiscales del IDU con el lleno de los siguientes requisitos:

El Acuerdo de pago puede efectuarse por una sola vez para cada obligación y se formaliza a través del diligenciamiento del formato institucional, en el que se consignan los datos del contribuyente, del predio, el valor de la acreencia y el tiempo concedido. Durante la vigencia de la financiación no podrá en ningún caso negociarse la deuda.

El contribuyente podrá acogerse a este mecanismo de financiación, de acuerdo con las condiciones de la deuda, así:

A. Deberá abonar en la primera cuota como mínimo el diez por ciento 10% del valor de la deuda en un solo contado, cuando el rango del capital más interés oscile entre 0 y 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes, y un plazo máximo de financiación de 18 meses.

B. Deberá abonar en la primera cuota como mínimo el quince por ciento 15% del valor de la deuda en un solo contado, cuando el rango del capital más interés sea superior a 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes y hasta 10 salarios mínimos mensuales legales vigentes, y un plazo máximo de financiación de 24 meses.

C. Deberá abonar en la primera cuota como mínimo el veinticinco por ciento 25% de la deuda en un solo contado, cuando el valor total del capital más interés sea superior a 10 salarios mínimos mensuales legales vigentes, y un tiempo máximo de financiación de 36 meses.

Los plazos máximos para suscribir el acuerdo de pago en relación con la deuda se concederán, con base en el monto de la misma, teniendo en cuenta los siguientes rangos:

RANGOS DE LA DEUDA EN PESOS Capital + Interés	PLAZO MÁXIMO EN MESES
0-hasta 2 SMMLV	Dieciocho (18)
Superiores a 2 SMMLV y hasta 10 SMMLV	Veinticuatro (24)
Superiores a 10 SMMLV	Treinta y seis (36)

CLÁUSULA ACELERATORIA.

En etapa de cobro ordinario, la obligación se hará exigible en su totalidad a partir de la constitución en mora por la omisión en el pago de dos (2) cuotas sucesivas.

En etapa de cobro coactivo, cuando el contribuyente incumpla con el pago de la primera cuota o con el pago de dos (2) cuotas consecutivas habiendo suscrito acuerdo de pago, se reanudará el proceso de cobro coactivo, hasta su terminación.

RECUPERACIÓN DE CARTERA EN PROCESOS CONCURSALES. En los procesos concursales de reestructuración de obligaciones, insolvencia de persona natural no comerciante u otros de esta naturaleza, en los que se reconozcan obligaciones derivadas de la asignación de la Contribución de Valorización, la Dirección Técnica de Gestión Judicial del IDU continuará con la representación para la defensa de los intereses de la entidad y la vigilancia y control de los procesos concursales ante la instancia competente. La Subdirección Técnica de Operaciones del IDU solicitará un reporte mensual de las actuaciones adelantadas por la Dirección Técnica de Gestión Judicial del IDU.

DACIÓN EN PAGO. Se constituye mediante la transferencia de la propiedad de bienes inmuebles a favor del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU y aplica en los casos señalados en la ley para los acuerdos de reestructuración, los procesos

concursales y de liquidación forzosa administrativa y estatal, así como a los bienes que ya han sido recibidos en dación en pago por concepto de obligaciones.

Para efectos de la dación en pago surgida como consecuencia de procesos concursales, acuerdos de reestructuración y de liquidación forzosa administrativa y estatal, aplicará a la totalidad de la obligación incluyendo capital e intereses conforme a las decisiones judiciales y/o los procedimientos adoptados por la entidad.

13. DIALOGO CIUDADANO, COMUNICACIÓN ESTRAGÉGICA Y CONTROL SOCIAL FRENTE AL ACUERDO

En el marco de las estrategias de diálogo y participación ciudadana del Instituto de Desarrollo Urbano se planteó abrir diversos espacios de diálogo con la ciudadanía y diferentes canales de comunicación para informar sobre los proyectos de valorización. De esta forma, se incluyeron dentro de las obligaciones contractuales del componente de gestión social de los proyectos en la etapa de estudios y diseños, programas para abrir espacios de diálogo y comunicación con la ciudadanía del área de influencia directa a los mismos.

Por otra parte, desde la Oficina de Atención al Ciudadano, se llevaron a cabo diversas estrategias de valorización tales como tomas en espacio público, zonas de impacto del proyecto, reuniones, talleres y actividades de proyectos IDU, Mesas de Construcción de Ciudad y Ciudadanía, socialización en espacios interinstitucionales, encuentros de diálogo ciudadano específicos sobre valorización, mailing, entrega de piezas de información y uso de redes sociales.

En estos espacios de conversación ciudadana se informó a los residentes del área de influencia directa y a la población flotante, las características de los proyectos que hacen parte de la nueva valorización. Como resultado se abrieron **91** espacios de diálogo con la ciudadanía, donde se socializó la información de los proyectos a más de **3.100** personas y se informó a través de piezas de divulgación a más de **48.400** ciudadanos.

13.1. DIÁLOGOS CIUDADANOS EN EL EJE ORIENTAL EL CEDRO

Durante el proceso del diálogo ciudadano, se contó con la participación de ediles de la localidad de Usaquén, comunidad residente en el área de influencia donde se van a desarrollar los proyectos, líderes comunitarios, Asociación de residentes del Chicó ARCHI y Corpochicó quienes representan a un sector incidente de la localidad de Chapinero, Personería de Bogotá, Secretaría de Integración Social, Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Policía Nacional, Instituto para la Economía Social IPES, Secretaría de Movilidad.

En los espacios designados para entablar diálogo ciudadano se la ha explicado que es necesaria la conectividad de la CicloRuta del Canal Molinos de oriente a occidente a por el alto flujo de ciclistas y peatones en la zona, así mismo, el DADEP y la Policía Nacional, le indicó que garantizarán la defensa del espacio público una vez construida la obra. Por otra parte, la adquisición predial, los recursos para realizar las obras, así como, la nueva valorización ha sido un tema recurrente en los diferentes espacios con la comunidad, los cuales se han resuelto explicando el proceso de valorización, las facilidades que el Instituto de Desarrollo Urbano tiene para cancelar las cuentas de cobro, de igual forma, los tiempos para hacerlo. Se ha atendido a los ciudadanos en los Puntos IDU tanto virtual como físico, percepción es positiva en la mayoría de los proyectos. Como resultado del diálogo ciudadano y comunicación estratégica en el eje el Cedro se obtuvieron:

- **24.075 ciudadanos informados a través de piezas de comunicación entregadas.**

- **1.765 ciudadanos que participaron en 39 espacios de diálogo ciudadano**

- **Recorridos urbanos por la zona conversando con la ciudadanía**

13.2.DIÁLOGOS CIUDADANOS EN EL EJE CÓRDOBA

En el proceso del diálogo ciudadano en el eje Córdoba, la Avenida La Sirena Calle 153 calzada norte, se ha contado la presencia de miembros de Juntas de Acción Comunal, Junta de Acción Comunal de Santa Rosa, líderes comunitarios, residentes del área de influencia y personas interesadas en que la calzada norte sea una realidad para generar movilidad desde los cerros orientales hasta los cerros occidentales así mismo, los ciudadanos están expectantes a que el Canal Córdoba se mejoré, convirtiéndose en un gran corredor ambiental

Los temas más recurrentes en el proceso del diálogo ciudadano han sido, la eventual adquisición predial, regularizar las zonas donde existe una posible invasión sobre la ronda del Canal Córdoba, así mismo, el trazado sobre el tramo 1 del Canal Córdoba es una preocupación, temas que se han explicado en cada Comité de Participación IDU y se ha dejado abierto el puente para realizar reuniones extraordinarias con los equipos técnicos técnica. Inconformidad con respecto a los proyectos que se generan en la ciudad de Bogotá, que no tienen continuidad en cada administración, no se tiene en cuenta el Plan Vial y no hay coherencia entre las especialidades, por lo general hay improvisación y se generan proyectos solo para mostrar gestión.

Como resultados positivos del diálogo ciudadano y la comunicación estratégica se logró:

- **14.937 ciudadanos informados a través de piezas de comunicación entregadas.**

- **574 ciudadanos que participaron en 17 espacios de diálogo ciudadano.**

- **Recorridos urbanos por la zona conversando con la ciudadanía**

13.3.DIÁLOGOS CIUDADANOS EN EL EJE ZONA INDUSTRIAL

Se realizaron espacios de diálogo ciudadano y comunicación estratégica donde participaron comerciantes de San Andresito, representantes de industriales, representantes de la Junta de Acción Comunal del barrio Montevideo y Pensilvania, representantes de las organizaciones: Procobces, CORVEANDES, Coremco, Grasco Limitada y residentes.

En los espacios de diálogo ciudadano se explicaron los avances de los estudios y diseños, así como el alcance del cobro de valorización para los residentes, comerciantes e industriales, mostrando los beneficios del proyecto. Como resultado del proceso se obtuvieron:

-**14.937 ciudadanos informados a través de piezas de comunicación entregadas.**

-**574 ciudadanos que participaron en 17 espacios de diálogo ciudadano.**

-**Recorridos urbanos por la zona conversando con la ciudadanía**

13.4. PLAN DE VEEDURIAS CIUDADANAS

El Plan de Veedurías contempla visitas de los ciudadanos a los sectores de obras, definición de zonas de convocatoria para conformar veedurías, cursos de formación a las veedurías ciudadanas, coordinación interinstitucional, ajuste institucional para atender los requerimientos ciudadanos, realización de asambleas promocionales de la conformación de grupos de vigilancia y control ciudadano, apoyo a la inscripción y notificación de las veedurías y programación de reuniones periódicas, entre otros.

ACTIVIDADES PROMOCION DE CONSTITUCION DE VEEDURÍAS CIUDADANAS

Mediante oficios dirigidos a la Secretaría Distrital de Gobierno, Veeduría Distrital, Personería de Bogotá y el IDEPAC, el Instituto de Desarrollo Urbano invita a dichas entidades a una reunión el día 11 de enero de 2019 en las instalaciones del IDU, con el propósito de construir estrategias para el eficaz funcionamiento y cumplimiento del Acuerdo Distrital 724 en lo referente del artículo 19 creación de veedurías ciudadanas.

14. ESTUDIO ESTIMACIÓN CAPACIDAD 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 cumplimiento de dicha tarea demanda la inversión de importantes recursos para la elaboración de encuestas que permitan aproximar la estructura de gastos de los hogares propietarios de bienes inmuebles en la ciudad de manera que sea posible estructurar un cobro con este tipo de consideraciones.

Realizar encuestas específicas para la Contribución de Valorización no es posible por razones presupuestales. Por esta misma razón, el DANE, por ejemplo, realiza encuestas que permiten recoger diversos datos para construir las más variadas políticas públicas. Los análisis de capacidad de pago se construyen entonces con base en información de encuestas que se realizan con cierta periodicidad, pero cuyos objetivos van más allá de la Contribución Especial de Valorización (encuestas multipropósito, por ejemplo), lo cual es razonable teniendo en cuenta la importante cantidad de recursos económicos y de tiempo que es necesario movilizar para lograr este trabajo.

En este sentido, a continuación, se presenta una serie de consideraciones que recogen el trabajo hecho para la presentación de los Proyectos de Acuerdos 335 de 2017 y 453 de 2018. Las valiosas críticas presentadas al estudio en el año 2017 provenientes de una parte del Concejo Distrital, líderes de opinión y ciudadanía en general, se centraron en la no pertinencia del instrumento, debido a la temporalidad de los insumos utilizados para la realización del análisis de

capacidad de pago y a la situación económica de los hogares de la ciudad, que aparentemente no favorecía la oportunidad de implementar este proyecto, que como se verá a continuación, se basa en análisis concretos basados en la información disponible más actualizada y que sí permiten afirmar con total claridad que es posible el uso del instrumento de financiación.

En efecto, los datos utilizados en 2017 correspondieron a la Encuesta Multipropósito 2014, que en ese momento eran los datos más actualizados disponibles sobre capacidad de pago. Estos datos permitieron aproximar qué hogares, propietarios de bienes inmuebles en la ciudad, podían ser calificados como hogares con capacidad de pago. Es importante no perder de vista la periodicidad con que la ciudad ha venido realizando este tipo de encuestas (2011-2014-2017), las cuales son presentadas un año después de su elaboración debido al gran trabajo que representa procesar esta información y que son utilizadas para dar sostenibilidad a diversas políticas públicas[9].

Es cierto que la ciudad debería realizar estas encuestas cada año para las diferentes necesidades de información (movilidad, estructuras de ingresos y gastos de los hogares, etc.). Sin embargo, esto todavía no es posible debido al alto costo de dichos ejercicios. Incluso para la política de movilidad la ciudad realiza la encuesta de movilidad cada 4 años. Por esta razón, el análisis presentado, junto con las siguientes consideraciones, reconoce ese desfase temporal y en ese sentido solo presenta conclusiones basadas en las debilidades propias de la información disponible.

Es decir, este análisis solo aproxima qué hogares tienen capacidad de pago y en este sentido, permite definir exclusiones asociadas a dicha condición. No es posible, por ejemplo, definir la tarifa de la Contribución a partir del análisis de capacidad de pago por dos razones fundamentales: (i) la tarifa de la Contribución se define por ley mediante un sistema y un método, y (ii) la información disponible no permite aproximar una cifra de capacidad de pago de la Contribución.

En este sentido, se presentan a continuación una serie de consideraciones que sustentan la posibilidad real de utilizar este instrumento en el año 2018 porque la situación económica de la ciudad lo permite y en particular de los propietarios de bienes inmuebles en Bogotá[10].

La Encuesta Multipropósito 2014 mostró que el 90% de los hogares propietarios de predios en el Eje Cedro y 96% en el Eje Córdoba que no tenían capacidad de pago se concentran en los estratos 1, 2 y 3. Es importante no perder de vista que, según el DANE, en 2017 el 44% de los hogares en Bogotá vivían en arriendo, es decir que este tributo recae sobre el 56% de los hogares propietarios, que en muchos casos son multipropietario. Esta misma cifra en 2014 revelaba que 46%

[9] La última Encuesta Multipropósito se entregó un mes antes de la presentación de este proyecto (tres años de diferencia respecto de la última encuesta realizada y con datos tomados en 2017).
[10] No obstante, al final del documento se anexa el estudio que se realizó en 2017 con el objetivo de tener una perspectiva clara de las exclusiones propuestas y del alcance de los estudios de capacidad de pago.

de los hogares vivían en arriendo mostrando claramente un incremento en la propiedad en la ciudad.

Como complemento a esta información, para la presentación del proyecto en 2018 al Concejo de la ciudad, se consideraron los siguientes datos:

De acuerdo a la Cámara de Comercio de Bogotá (2017), para el año 2018 se espera un mayor crecimiento de la economía bogotana que se estima llegué al 3%, crecimiento liderado por el sector de la construcción y la mayor inversión pública en infraestructura que se adelanta en la ciudad. Lo anterior, acompañado de un mayor dinamismo en la demanda interna y la actividad financiera e inmobiliaria.

Un análisis hecho por sectores muestra que la actividad industrial está en proceso de recuperación. Las reuniones adelantadas por el Instituto en 2018 con el sector industrial de Puente Aranda – Montevideo muestran, además, una necesidad sentida de los industriales para mejorar la infraestructura vial alrededor de sus predios lo que se traducirá en una clara mejora de sus operaciones.

El sector de la construcción también mostró un comportamiento positivo en 2017 contribuyendo al crecimiento de la economía en 5.7% del PIB de la ciudad y el 5.6% del empleo. El sector comercio no tuvo el comportamiento esperado, sin embargo, genera el 16.1% del valor agregado de la ciudad. Los datos de World Economic Outlook del Fondo Monetario Internacional, muestran que Colombia en 2018 crecería entre 2,5% y 3%, comenzando una curva ascendente de recuperación de la economía, al terminar el periodo de ajuste mencionado.

La firma RADDAR, única en el mercado que realiza análisis sobre el consumo de los hogares, ha analizado el periodo 2015-2017 y afirma que este se presentó como un tiempo de ajuste y transición producto de la caída del valor de las exportaciones, debido al menor precio del petróleo y la menor producción de crudo. Incluso destaca cómo en 2017 el consumo de los hogares en Colombia creció 0.53%. Adicionalmente, señala que el comportamiento de la economía bogotana permite inferir que el cobro de una contribución de valorización es recomendable en el segundo semestre del año. Lo anterior, debido a que en el primer semestre del año se causa el 60% de la inflación, debido fundamentalmente a la presencia de gastos estacionales como el pago del impuesto predial, gastos escolares, otros tributos, y algunas fiestas nacionales y locales.

Este periodo de ajuste y transición (2015-2017) del cual hoy la economía nacional y bogotana se está recuperando, permite entender y dar contexto a los datos de percepción de nivel de vida en la ciudad según el DANE. Las primeras conclusiones de la Encuesta Multipropósito 2017 muestran que en la ciudad para el periodo 2014-2017 este indicador mejoró en cerca de un punto porcentual. Visto por localidades, Usaquén, Chapinero, Suba y Puente Aranda, muestran que más

del 90% de los hogares consideran que la calidad de vida para este periodo ha mejorado o ha permanecido en las mismas condiciones.

Por otro lado, Bogotá Cómo Vamos afirmó en su último estudio (2017) que las finanzas públicas de la ciudad son positivas y recomienda seguir avanzando en la identificación real de la capacidad de pago de los contribuyentes con el fin de evitar asfixia fiscal y disminuir la tasa de evasión. Aspecto que este Acuerdo contempla y es por esta razón que, se decide no incluir en el cobro a aquellos hogares sin capacidad de pago. Adicionalmente, agrega que además de esto, existe un enorme potencial de recaudo derivado del impuesto de vehículos que no ha podido ser cobrado como consecuencia de las motos que a pesar de no estar matriculados en la ciudad circulan en ella y por las restricciones en cuanto a su tamaño.

El mismo informe reconoce que el 2017 fue un año de transición para la economía colombiana y que se espera que el 2018 sea un mejor año con una tasa de crecimiento superior a 2017 y cercana al 3%. Bogotá Cómo vamos agrega que las perspectivas de lograr un mayor crecimiento son favorables, por las mejores condiciones macroeconómicas del país, el aumento de las expectativas de los empresarios, así como en la confianza de los consumidores.

De esta manera, los analistas económicos muestran un escenario positivo y de mejora de la economía colombiana y bogotana que sí permite pensar en la real posibilidad de un cobro de valorización que permita financiar el plan de obras señalado. Es importante recordar 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 3 cuyo avalúo catastral sea superior a $500 millones de pesos o que sean multipropietario[11]. De esta manera, las conclusiones producto del análisis de capacidad de pago, permitieron tomar decisiones sobre las exclusiones definidas en el Acuerdo.

Así las cosas, el análisis de capacidad de pago permitió excluir todos los predios con estrato 1 y 2 y a cerca del 70% de predios en estrato 3, quedando solo aquellos con avalúo catastral por encima de $500 millones o que sean de propietarios de más de un predio en la ciudad.

Es evidente que todo análisis estadístico tendiente a tomar decisiones de política pública genera errores de exclusión e inclusión. En este sentido, adicional a las decisiones de exclusión predial, el análisis de capacidad de pago permitió tomar las siguientes decisiones pensando en la capacidad de pago de hogares con contribución.

1. Se definieron topes para las contribuciones para predios residenciales y no residenciales. En el caso de los predios residenciales el tope de la contribución es el equivalente a un (1) impuesto predial de la vigencia en la

[11] El avalúo catastral puede representar el 80% del valor real de los predios en la ciudad.

que se aprobó el Acuerdo y para predios no residenciales el tope de la contribución es el equivalente a dos punto cinco (2.5) prediales de la vigencia en la que se aprobó el Acuerdo.

Lo anterior no significa de ninguna manera que todas las contribuciones de los predios llegan a dicho tope. Por el contrario, aproximadamente el 60% de los predios residenciales tendrá contribuciones equivalentes al 60% de su impuesto predial. Por otro lado, aproximadamente el 88% de los predios no residenciales tendrá contribuciones equivalentes a menos del 1.5% de su impuesto predial.

2. El método de distribución incorpora un parámetro que suaviza la curva de distribución. Lo anterior, producto de la relación que existe entre la distancia a la obra más cercana y el avalúo catastral. Es decir, los predios que se encuentren más cerca a los bienes públicos obtendrán un beneficio mayor. En este sentido, hay que señalar que el monto distribuible de este Acuerdo equivale al 0.51% del avalúo catastral de todos los predios objeto de cobro.

15. PREGUNTAS FRECUENTES

-¿Que normas regulan la Valorización?

R/: Le informo que las normas que regulan la asignación y el cobro de la contribución de valorización por beneficio local autorizada por el Acuerdo 724 de 2018, que se asigna en esta oportunidad, son:

- La Constitución Política de Colombia, en sus artículos 317 y 338.
- El Decreto 1604 del 24 de junio de 1966.
- El Acuerdo 19 de 1972.
- El Decreto 1333 del 25 de abril de 1986, en su artículo 234.
- El Acuerdo 7 del 29 de mayo de 1987.
- La Ley 9 del 11 de enero de 1989, modificada por la Ley 388 del 17 de diciembre de 1997.
- El Decreto 624 del 30 de marzo de 1989, Estatuto Tributario Nacional en concordancia con Decreto 807 de 1993.
- El Acuerdo 6 de 1990.
- El Decreto 1421 del 21 de julio de 1993, en sus artículos 157 y 162.
- El Decreto 807 del 17 de diciembre de 1993.
- El Decreto 362 del 21 de agosto de 2002.
- El Decreto 619 del 28 de julio de 2000 -Plan de Ordenamiento Territorial-, revisado por el Decreto 469 del 23 de diciembre de 2003 y compilado por el Decreto 190 del 22 de junio de 2004.

-¿Si las obras a realizar se van a ejecutar a gran distancia de nuestro predio, en donde se refleja la valorización?

R/: Es importante señalar que los beneficios generados por las obras entre otros son reducción en tiempos de desplazamiento, economía en costos de operación, seguridad peatonal, disminución de índices de accidentalidad, comodidad, mayor movilidad vehicular, consolidación de la red para bici-usuarios y mejoramiento del entorno que se reflejan en el mayor valor de la tierra. Vale la pena mencionar que la distancia se define como el trayecto más corto en línea recta que hay entre el predio y la obra más cercana que se va a construir. Entre más cerca el predio a la obra mayor el beneficio.

-¿Por qué no se les cobra valorización a todos los predios de la ciudad?

R/: Según el Acuerdo 724 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",* ordena un cobro de valorización por beneficio Local y no General, por tal motivo son objeto de cobro los predios que se encuentran dentro de las zonas de influencia estipuladas en el artículo 1 del mencionado Acuerdo.

-¿Cuál es el método que se aplica para el cobro de la valorización?

R/: Para el presente cobro de valorización el Concejo de Bogotá adoptó como método de distribución el de avalúo ponderado por la distancia, liquidado en proporción al avalúo catastral, para los bienes inmuebles que se benefician con las obras y multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio a éstas, el cual hace parte del método de FACTORES DE BENEFICIO. Este método se encuentra establecido en el artículo 56 literal f del Acuerdo 7 de 1987 y es adoptado en el artículo 6 del Acuerdo 724 de 2018.

-¿Cuál es la fórmula para el cobro de la valorización?

R/: El modelo matemático aplicado para la asignación de valorización según el Acuerdo 724 de 2018 es el siguiente:

$$C_i = \frac{A_i}{d_i^{\beta}} * FC$$

Donde:

$$FC = \frac{MD}{\sum \frac{A_i}{d_i^{\beta}}}$$

C_i : Contribución individualizada para cada predio *i*

A_i :Avalúo catastral de cada predio *i*

d_i :Distancia más cercana de cada predio *i* a la obra que lo beneficia

MD : Monto distribuible o costo de las obras a financiar por Valorización

FC : Factor de Conversión, cociente obtenido entre la división del monto distribuible y la sumatoria de los avalúos divididos por la distancia de cada uno de los predios *i*

β : Parámetro que muestra la relación entre distancia y avalúo a partir de los efectos en el valor del suelo producto de la cercanía a bienes públicos.

Estas son las variables con los cuales se calculó la contribución de valorización ordenada por el Acuerdo 724 de 2018.

-¿Por qué vuelven a cobrar valorización por la Avenida la Sirena (AV. Calle 153) si ya antes la habían cobrado?

R/: La Avenida La Sirena o Calle 153 es una vía tipo V2 que está incluida en el Acuerdo 2 de 1980 (Plan Vial de Bogotá), cuyo propósito es el de dar fluidez al tráfico en este sector de la ciudad. Su construcción se ha venido desarrollando por tramos; con recursos de valorización se inició a partir del Acuerdo 25 de 1995 donde se proyectó la ampliación del puente vehicular a la altura de la Autopista Norte, sin embargo, los estudios de tráfico en su momento mostraron la necesidad de construir un carril entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá, razón por la cual mediante el Acuerdo 97 de 2003 se concertó cambiar la ampliación del puente vehicular por la construcción de dicho carril, obra ya ejecutada. Posteriormente, mediante el Acuerdo 180 de 2005 se estableció la construcción de la Avenida la Sirena entre la Avenida Carrera 7 y la Avenida Carrera 9, la cual ya fue terminada y entregada a la ciudad. A continuación, el Acuerdo 523 de 2013 incluyó la construcción de otro tramo de la Avenida La Sirena entre la Avenida Carrera 9 y la Avenida Carrera 19. Vale la pena aclarar que con la aprobación por parte del Concejo Distrital del Acuerdo 724 de 2018, se construirá el carril norte de esta importante avenida entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá, incluyendo la ampliación del puente vehicular a la altura de la Autopista Norte quedando así conectado el oriente con el occidente, lo cual va a permitir ahorro en tiempo de desplazamiento y mejor calidad de vida para los habitantes del norte de la ciudad.

-¿Qué controles se establecieron para garantizar la calidad del resultado de la liquidación de cada unidad predial?, sírvase explicar el proceso.

R/: La calidad del proceso de liquidación y distribución de la contribución de valorización, depende básicamente de tres aspectos:

1. Información Alfanumérica y Geográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD, como esta información proviene de una entidad distrital, cuyo objetivo misional es principalmente el de mantener actualizada la información catastral del Distrito Capital, el IDU no tiene inferencia directa sobre estos datos y el control de calidad es realizado directamente por la UAECD.

2. Igualmente se solicitó información alfanumérica y geográfica a diferentes entidades distritales y estatales, con el fin de identificar los predios de su propiedad y que según el Acuerdo Distrital 724 de 2018 deban ser excluidos o exentos del cobro de valorización. Dicha información fue verificada por un grupo de profesionales con experiencia en tareas de revisión y validación de información predial, que a su vez se encargaron de estudiar la contribución de aquellos predios que se identificaron como casos especiales.

3. Para la asignación, liquidación y cobro de la valorización el Instituto cuenta con un sistema de información específico llamado VALORICEMOS, en este sistema se carga el modelo de liquidación el cual se encuentra parametrizado e implementado teniendo en cuenta las especificaciones del Acuerdo Distrital 724 de 2018.

En el Sistema de Información VALORICEMOS se realizaron pruebas masivas y puntuales de cálculo de contribución predial, en las cuales se validaron los resultados obtenidos, y se compararon con un modelo de control por fuera del sistema y desarrollado en ACCESS, se realizaron ajustes a los procedimientos programados y por último se aprobaron los resultados finales de liquidación, una vez se obtuvieron los datos esperados.

-¿A qué fecha suministró la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital la base de datos a partir de la cual se le dio cumplimiento al artículo 2 del Acuerdo 523 de 2013?

R/: La información alfanumérica y geográfica utilizada para el proceso de verificación y actualización de datos Acuerdo Distrital 724 de 2018, fue solicitada a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD mediante oficio de salida IDU 20182151032121 del 24 de octubre de 2018, la UAECD entrego al IDU la información alfanumérica predial con corte a 16 de Noviembre de 2018 y fue protocolizada mediante oficio de entrada IDU 20185261227112 del 21 de Noviembre de 2018.

-¿Una vez resueltos los recursos de reconsideración en contra o a favor de los contribuyentes, se cobrarán los intereses generados en ese tiempo?

R/: La interposición de los recursos de reconsideración interrumpe la exigibilidad de la obligación hasta tanto se haya decidido de fondo la controversia suscitada por el recurrente. Lo anterior, conforme a la Resolución de Políticas de Recaudo.

-¿En qué consistió y bajo qué contrato se realizó el estudio de capacidad de pago?

R/: El IDU adelantó el estudio de la Capacidad de Pago de los contribuyentes del Distrito Capital, en concordancia con las normas nacionales y distritales. *"*Con respecto a las nacionales, nos referimos especialmente al Decreto 868 de 1956 (Articulo 2), al Decreto 1604 de 1966 (Articulo 9), al Decreto 1394 de 1970 (Artículos 4 y 29). En cuanto a las normas distritales el Acuerdo 7 de 1987 (Estatuto de Valorización del Distrito Capital) ordena tener en cuenta *"las condiciones socioeconómicas de los propietarios"* como parte de las condiciones para fijar la zona de influencia (Art 11) y para la distribución del beneficio (Art 54)*".*[12]

En este orden de ideas, fue mediante el Contrato No. 1236 de 2017 con la firma RADDAR que el Instituto de Desarrollo Urbano uso como insumo para el estudio de capacidad de pago y que se complementó con lo señalado por la Cámara de Comercio de Bogotá (2017), donde menciona que para el año 2018 se espera un mayor crecimiento de la economía bogotana que se estima llegué al 3%, crecimiento liderado por el sector de la construcción y la mayor inversión pública en infraestructura que se adelanta en la ciudad. Lo anterior, acompañado de un mayor dinamismo en la demanda interna y la actividad financiera e inmobiliaria.

Un análisis hecho por sectores muestra que la actividad industrial está en proceso de recuperación. Las reuniones adelantadas por el Instituto en 2018 con el sector industrial de Puente Aranda – Montevideo muestran, además, una necesidad sentida de los industriales para mejorar la infraestructura vial alrededor de sus predios lo que se traducirá en una clara mejora de sus operaciones.

El sector de la construcción también mostró un comportamiento positivo en 2017 contribuyendo al crecimiento de la economía en 5.7% del PIB de la ciudad y el 5.6% del empleo. El sector comercio no tuvo el comportamiento esperado, sin embargo genera el 16.1% del valor agregado de la ciudad. Los datos de World Economic Outlook del Fondo Monetario Internacional, muestran que Colombia en 2018 crecería entre 2,5% y 3%, comenzando una curva ascendente de recuperación de la economía, al terminar el periodo de ajuste mencionado.

El Estudio de Estimación de Capacidad de Pago de los Contribuyentes para los predios incluidos en las zonas de influencia del cobro, determinó los montos máximos de capacidad de pago a nivel de estratos para el segmento residencial y de usos para el segmento no residencial, estos valores fueron el insumo para el modelamiento de las cuotas objeto de financiación.

-¿Que entidades suministraron información al IDU para llevar a cabo lo estipulado en el Acuerdo Distrital 724 de 2018?

[12] *Estudio de Capacidad de Pago contratado por el IDU al Consorcio de Valorización para Bogotá. Página 2*

R/: El siguiente cuadro relaciona la gestión realizada por el IDU solicitando la información a las diferentes entidades, al igual que las respuestas enviadas al IDU para adelantar lo referente al Acuerdo Distrital 724 de 2018:

SEGUIMENTO A LAS ENTIDADES QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN ALFANUMÉRICA Y GEOGRÁFICA					
Numero teléfono	**Entidad**	**Hora llamada y fecha**	**Funcionario que responde la llamada**	**Observación**	**Estado Gestión**
2427400 Ext. 3110 - 3301 (asuntos religiosos)	Ministerio del Interior	2:29 pm del 13 de noviembre del 2018 10:35 pm del 21 de noviembre del 2018	Janeth Muñoz	Rad: 43340 - Respuesta 23 octubre oficio OFI 18-42206 - Hernando Arenas Castro Secretaria de movilidad. Ext 3012 - Pendiente. - Van a rastrear el oficio para darme el número de radicado con el cual el IDU recibió la información - 21 de noviembre de 2018. - **Envían información por correo electrónico el día mié., 21 nov. 16:00 horas.**	No radicó - respuesta oficial
4233630 Ext.122-134	Terminal de Transportes S.A.	2:50 pm del 13 de noviembre del 2018	John Jairo Pino Robayo	Rad: 20180310125172 del 23 octubre Oficina recursos físicos - John Jairo Pino Robayo Ext. 160 - Pendiente - **Dan Respuesta oficial el miércoles 14 - noviembre 2018). Radicó respuesta 20185261201962 el día 14-11-2018.**	Radicó
7115115 Opción 1	Enel - Codensa	3:12 pm del 13 de noviembre del 2018	Laura Castillo	Rad: 2264521 - No han generado respuesta - Acercarse al centro de servicio donde se realizó la solicitud. CL 93 13 45.	No ha radicado
3239300 Ext 1001-1806	Universidad Distrital Francisco José de Caldas	3:50 pm del 13 de noviembre del 2018	Carolina Arévalo	Rad: 29651 - consecutivo 3581 -oficina asesora de planeación y control - no han generado respuesta. **Dan Respuesta oficial el viernes 16 de noviembre 2018. Ext. 1806. - Envían información por correo electrónico el día mié., 14 nov. 10:36 horas.**	No radicó - respuesta oficial
6477504 Ext. 201	Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD	4:15 pm del 13 de noviembre del 2018	Luis Humberto Pérez Janica	Rad: 20182100326962 - Oficina asesora Jurídica. Dan Respuesta oficial el viernes 16 de noviembre 2018. Ext.218. **Envían información por correo electrónico el día mar., 13 nov. 16:28 horas - Radicó respuesta 20185261208652 el día 15-11-2018.**	Radicó
3387000 Ext. 6310	Secretaría Distrital de Gobierno	7:27 am del 14 de noviembre del 2018	Andrés López	Rad: 20184210452162 - Dirección administrativa **Dan Respuesta oficial el viernes 16 de noviembre** - Asignado al Funcionario Omar Arturo Calderón Saque Ext. 6211- 4349. **Radicó respuesta 20185261219692 el día 19-11-2018.**	Radicó
3649400 Ext. 6413-8202	Secretaría Distrital de Movilidad	11:29 am del 14 de noviembre del 2018 7:32 am del 15 de noviembre del 2018 9:58 am del 15 de noviembre del 2018 8:33 am del 19 de noviembre del 2018	Deyanira Ávila	Rad: 352584 - Subdirección Administrativa - Magnolia Bejarano – Asignado Ronal Samir Cadena - Corporativa – Ext. 6405 - No se encuentra el funcionario encargado del radicado - llamar de nuevo. - **Radican la información el martes 20 - noviembre 2018) - Radicó respuesta 20185261227002 el día 21-11-2018.**	Radicó
3822500 Ext. 14000 - 14001 - 14351	Cuerpo oficial de Bomberos	11:56 am del 14 de noviembre del 2018		Ext. 10001 - No tengo evidencia del número de radicado - se solicita a correspondencia nos de la información para realizar el seguimiento pertinente. **Radicó respuesta 20185261215292 el día 19-11-2018.**	Radicó
3505511 Ext. 1408	Arquidiócesis de Bogotá	2:18 pm del 14 de noviembre del 2018 7:38 pm del 15 de noviembre del 2018 10:15 am del 15 de noviembre del 2018 8:45 am del 19 de noviembre del 2018	Laura Carranza - David Moreno	No responden en la Ext. 1408 - Oficina de planeación - Área Jurídica - No se encuentra la Arquitecta Katherine López - Se encuentran tramitando la información - **Radican la información el viernes 23 - noviembre 2018) - Envían información por correo electrónico el día mié., 21 nov. 14:41 horas.**	No radicó - respuesta oficial

SEGUIMENTO A LAS ENTIDADES QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN ALFANUMÉRICA Y GEOGRÁFICA					
Numero teléfono	**Entidad**	**Hora llamada y fecha**	**Funcionario que responde la llamada**	**Observación**	**Estado Gestión**
3814000 Ext. 1130	Ministerio de Relaciones Exteriores	2:31 pm del 14 de noviembre del 2018	Yesid Ruiz	Rad: No encuentran la radicación el Señor Yesid Ruiz Jefe de correspondencia se comprometen a informar de la solicitud en 5 minutos a mi número de celular hora inicio compromiso 3:27 pm. 3814149 Correspondencia. **Dan Respuesta oficial el Jueves 15 - noviembre 2018) - Radicó respuesta 20185261204032 y 20185261253432 el día 15-11-2018 y 18-11-2018.**	Radicó
3778845-3778899 Ext. 8845 - 8913	Secretaría Distrital de Ambiente	3:34 pm del 14 de noviembre del 2018 7:38 am del 15 de noviembre del 2018 9:30 am del 15 de noviembre del 2018 9:48 am del 19 de noviembre del 2018 10:20 am del 21 de noviembre del 2018 11:46 am del 28 de noviembre del 2018 11:51 am del 29 de noviembre del 2018	Luz Aleida	Rad: 2018ER239748 -Dirección de gestión ambiental - Asignado a la funcionaria María Fernanda Arzuaga Cedeño - no se encuentra para dar información - Tel: 3778828. Llamar después de las 10:30 am - **Quedó de confirmar información para el día 21 de noviembre de 2018. - Envían información por correo electrónico el día jue., 29 nov. 12:05 horas.**	No radicó - respuesta oficial
3279797 Ext. 1215-1216-1719	Secretaría Distrital de Integración Social	7:55 am del 15 de noviembre del 2018 8:15 am del 15 de noviembre del 2018 9:46 am del 15 de noviembre del 2018 11:50 am del 28 de noviembre del 2018	Jorge Casallas Diana Galeano	Rad: ENT 49127 - Subdirección de plantas físicas Área predial - Asignado a la funcionaria Geovanna Marcela Pérez Yepes - Ext. 32312 – 33000 - 33003 - 33404 - **Radican la información viernes 30 - noviembre 2018). mié., Envían información por correo electrónico el día 28 nov. 12:05 horas - Radicó respuesta 20185261294812 el día 07-12-2018.**	Radicó
3648460 - 2013851 - 3648480 Ext. 3135	Alcaldía Local de Puente Aranda	8:18 am del 15 de noviembre del 2018 10:20 am del 15 de noviembre del 2018 10:47 am del 15 de noviembre del 2018 9:02 am del 19 de noviembre del 2018	Angy Días	Rad: 2018661017060-2 - Asignado al funcionario Edilberto Tovar Ext. 1620 - **Radican la información el viernes 23 - noviembre 2018). Envían información por correo electrónico el día lun., 19 nov. 14:31 horas - Radicó respuesta 20185261250612 el día 27-11-2018.**	Radicó
3821640 Ext. 133	Alcaldía Local de Santa Fé	8:32 am del 15 de noviembre del 2018 9:35 am del 15 de noviembre del 2018 10:38 am del 15 de noviembre del 2018	Wilson Pineda Giovanny Velázquez Fernando Vargas	Rad: 2018531018298-2 - Infraestructura - Asignado al funcionario Carlos Mario Cifuentes - **Dan Respuesta oficial el lunes 19 de noviembre 2018** - Ext. 223. - **Envían información por correo electrónico el día vie., 16 nov. 7:50 horas.**	No radicó - respuesta oficial
6620222/23 - 6824547 Ext. 1123 - 1124	Alcaldía Local de Suba	11:03 am del 15 de noviembre del 2018	Stella Peñuela	Rad: 2018421046238-2 - Asignado a la funcionaria Luz Piedad Gracia respuesta dada el día del 2 de noviembre 2018 - número 20186120820111 Ext. 1121 - 1196. **Dan Respuesta oficial el lunes 20 de noviembre 2018 - Envían información por correo electrónico el día jue., 15 nov. 13:07 horas. - Radicó respuesta 20185261262072 el día 29-11-2018.**	Radicó
2671866 - 2670114 - 2679641 - 2678134 Ext. 124	Alcaldía Local de Fontibón	11:37 am del 15 de noviembre del 2018	Gloria Medina	Rad: 2018591015277-2 – Asignado el día 14 de noviembre al funcionario Miguel Ángel Melo – Dependencia Gestión de desarrollo local del Fontibón – no se evidencia ninguna gestión – **se debe consultar en las instalaciones de la Alcaldía no tienen extensión para poder llamar al funcionario. -**	No ha radicado
6120929 - 6195088 Ext. 161	Alcaldía Local de Usaquén	11:52 am del 15 de noviembre del 2018 12:23 pm del 15 de noviembre del 2018 12:45 pm del 15 de noviembre del 2018		**Rad: 2018511026529-2 - no contestan en ninguna línea telefónica.**	No ha radicado
3693777 Ext. 020	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	2:29 pm del 27 de noviembre del 2018 8:03 am del 28 de noviembre del 2018	John Rodríguez	Respuestas 27 de Noviembre 2018 - Asignado a la funcionaria Cristina Díaz Ext. 197 - Respuesta entrada IDU 20185261248282 **- Envían información por correo electrónico el día mié., 28 nov. 8:08 - Radicó respuesta 20185261248282 el día 27-11-2018.**	Radicó
3822510 - 3507062 Ext. 1011 - 1012	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP	8:32 am del 28 de noviembre del 2018	Claudia Quintero Fernando Lizarazo Ext. 1008	Rad: 2018400024144-2 del 14 de Noviembre 2018 - Respuesta 20182010152521 - Mensajería - Falta firma Digital - **Dan Respuesta oficial el viernes 30 de noviembre 2018 - Radicó respuesta 20185261135152 el día 26-11-2018.**	Radicó

SEGUIMENTO A LAS ENTIDADES QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN ALFANUMÉRICA Y GEOGRÁFICA					
Numero teléfono	**Entidad**	**Hora llamada y fecha**	**Funcionario que responde la llamada**	**Observación**	**Estado Gestión**
3447000 - 3813000	Empresa de Acueducto de Bogotá	9:02 am del 28 de noviembre del 2018 9:32 am del 28 de noviembre del 2018 3:33 pm del 28 de noviembre del 2018	Wilmer Bustos	Ext. 7158 - Asignado a la funcionario Wilmer Bustos - 3008806411 - Se encuentra en revisión por que fue archivada la solicitud - **Están tramitando la información con Dependencia de Bienes Raíces para buscar la información solicitada.**	No ha radicado
5893750	Ministerio de Salud y Protección Social	9:38 am del 28 de noviembre del 2018 10:05 am del 28 de noviembre del 2018	Claudia Navarro Karen Risinque Mercedes Parra	Me dieron el siguiente número telefónico 3305000 Opc. 5 - la radicación fue por enviada por medio de correo electrónico- juribe@minsalud.gov.co - Ministro Juan Pablo Uribe Restrepo. **Se debe enviar la solicitud de nuevo a los correos gburgos@minsalud.gov.co Secretario General - hruizb@minsalud.gov.co Secretario del Secretario General, Ext 2304.**	No ha radicado
3078079 Opc. 2	Ministerio de Educación Nacional	10:05 am del 28 de noviembre del 2018 10:56 am del 28 de noviembre del 2018	Cindy Duarte	Rad: 2018-ER-279242 - radicado el día 15 noviembre – **términos de entrega respuesta 6 diciembre del 2018** - Se encuentra en proceso de Verificación - DESPACHO MINISTRO - Oficina Asesora Planeación Y finanzas - Subdirección de Inspección y Vigilancia - Unidad atención al ciudadano. **-Radicó respuesta 20185261286122 el día 05-12-2018.**	Radicó
	Unidad de Restitución de tierras			Se Informó mediante comunicado oficial	No ha radicado

16. GLOSARIO

- **Acuerdo:** Resolución tomada en común por dos o más personas, por una junta, asamblea o tribunal; pacto, tratado o resolución de organizaciones, instituciones, empresas públicas o privadas.

  Es la forma como los Concejos municipales y distritales toman las decisiones, sobre temas o aspectos que pueden surgir como iniciativa propia de los miembros que la conforman, así como de los alcaldes, personeros, contralores, juntas administradoras locales, o por acciones populares de acuerdo con la ley estatutaria correspondiente.

- **Acto de asignación:** Es el acto administrativo, sujeto a recursos, por medio del cual la administración impone la contribución de valorización al contribuyente.

- **Acto administrativo:** Es la manifestación de la voluntad de la administración capaz de crear, modificar o revocar situaciones jurídicas.
- **Barmanpre:** Código de identificación predial construido a partir de los códigos del Barrio, Manzana y Predio.

- **Centroide:** Es centro geométrico de una entidad. En las entidades de línea, de polígono o tridimensionales, es el centro de la masa (o centro de gravedad) y puede estar dentro de la entidad o fuera de la entidad.[13]
- **Cobro:** Es la actuación de la administración tributaria tendiente a obtener el pago de las obligaciones de los administrados.
- **Cobro coactivo:** Procedimiento administrativo encaminado a hacer efectivo el cobro de las obligaciones tributarias o deudas fiscales surgidas de la potestad impositiva del Estado, y pretende exigir su cumplimiento compulsivo cuando el sujeto pasivo de dicha obligación la ha incumplido parcial o totalmente.
- **Contribución:** Es la parte que corresponde a cada contribuyente en la distribución de la carga de los gastos públicos.
- **Contribución de valorización:** Es un tributo sobre las propiedades inmuebles que se beneficien con la ejecución de obras de interés público.
- **Contribuyente:** Es la persona natural o jurídica obligada al pago de contribuciones.
- **Coordenada geográfica**: En un sistema de coordenadas geográficas (GCS) se utiliza una superficie esférica de tres dimensiones para definir ubicaciones en la Tierra. Para hacer referencia a un punto se utilizan sus valores de latitud y longitud.
- **Distancia**: Distancia euclidiana del centroide del predio a la obra más cernanaq que lo beneficie.
- **Ejecutoria del acto administrativo:** Es un fenómeno procesal que va "implícito" en todo acto administrativo, que significa que al día siguiente de su notificación adquiere firmeza y por ello, es obligatorio, condición que esta ceñida a la facultad que tiene la Administración de producir los efectos jurídicos del mismo, aún en contra de la voluntad de los administrados.
- **Ejecutividad del acto administrativo:** Es la obligación que implícita en el acto administrativo de su cumplimiento y obedecimiento, tanto por parte de la Administración como de los administrados en lo que a cada uno corresponda.
- **Espacio Público:** Es el conjunto de inmuebles públicos y elementos espaciales naturales y arquitectónicos, de las propiedades privadas, que por su destinación están destinadas a usos para la satisfacción de necesidades colectivas que superen los intereses individuales (Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997).
- **Estatuto:** Es un régimen legal en que se determinan reglas generales, que tienen la posibilidad de ser desarrolladas por otras de contenido particular.

[13] Diccionario SIG - https://support.esri.com

- **Exención:** Es una norma de contenido legal que libera al sujeto pasivo de la obligación que le correspondería normalmente; o lo libera del régimen ordinario que tendría que aplicársele**.**

  Los predios exentos son señalados expresa y taxativamente por los Concejos Distritales o Municipales, dentro de los límites que establecen las leyes**.**

- **Excluido:** No tienen obligación alguna frente al gravamen, es decir están exonerados del cumplimiento de las obligaciones tributarias.

- **Firmeza del acto administrativo:** Significa que a partir de determinado momento la decisión allí contenida es inalterable e incuestionable.

- **Gravamen:** Obligación impuesta sobre un inmueble o sobre un peculio.

- **Propietario de Inmueble:** Es quien que tiene el derecho de dominio y como tal se encuentra inscrito en el registro de instrumentos públicos y privados.

- **Poseedor de Inmueble:** Tiene ánimo de señor y dueño respecto del bien que posee, pero carece del derecho de dominio sobre el mismo.

- **POT:** Plan de Ordenamiento Territorial, contiene las normas básicas para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal.
- **Predio:** Es un inmueble no separado por otro predio público o privado, con o sin construcciones y/o edificaciones, perteneciente a personas naturales o jurídicas. El predio mantiene su unidad aunque esté atravesado por corrientes de agua pública.
- **Notificación:** Es el medio por el cual se da a conocer al contribuyente las decisiones que toma la administración, para que éste tenga la oportunidad de ejercer el derecho de contradicción y defensa a través de los recursos de ley, o acate la voluntad de la administración puesta en su conocimiento.

- **Recaudo:** Operación que consiste en la recuperación de una suma de dinero en efectivo.
- **Sujeto activo:** Es la entidad que ejecuta las obras como acreedora concreta de los recursos invertidos.

- **Sujetos pasivos:** Son las personas naturales o jurídicas de derecho privado, las personas jurídicas de derecho público, que a la fecha de hacerse asignación de la misma, tengan la calidad de propietarios o poseedores de los bienes inmuebles que reciben o recibirán un beneficio, como consecuencia directa de la ejecución de una obra pública.

- **Veeduría ciudadana:** Es el mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones comunitarias, ejercer vigilancia sobre el proceso de la gestión pública, frente a las autoridades: Administrativas, políticas, judiciales, electorales y legislativas,

así como la convocatoria de las entidades públicas o privadas encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.

- **Tributo:** Obligación en dinero establecida por la ley, cuyo importe se destina al sostenimiento de las cargas públicas.
- **Unidad predial:** Es el área cobijada por cada matricula inmobiliaria o inscripción en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos.
- **Zona De Influencia:** Es la extensión superficiaria hasta cuyos límites se extiende el beneficio causado por la ejecución de una obra, plan o conjunto de obras (Acuerdo 7 de 1987 por el cual se adopta el estatuto de valorización del distrito especial de Bogotá).

APROBÓ: HERNANDO ARENAS CASTRO - DIRECTOR TÉCNICO DE APOYO A LA VALORIZACIÓN
REVISÓ: JOSE ANTONIO VELANDIA CLAVIJO - SUBDIRECTOR TÉCNICO DE OPERACIONES
CONSOLIDÓ: JHON FREDDY OBANDO BULLA STOP – MAURICIO GONZALEZ STOP
1.INTRODUCCIÓN - ELABORÓ JHON OBANDO STOP - ANGELA BUITRAGO SGJ
2.FUNDAMENTOS LEGALES – ELABORÓ ELIZABETH MARTINEZ STJEF – JHON OBANDO STOP
3.PLAN DE OBRAS – ELABORÓ JHON OBANDO STOP
4.DISTRIBUCION DE LA CONTRIBUCIÓN – ELABORÓ JHON OBANDO STOP - KATHERINE ROJAS STOP
5.MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN – ELABORÓ JHON OBANDO STOP – ANDRES MONTOYA STOP
6.UNIDADES DE VALORIZACIÓN – ELABORÓ JAVIER SANCHEZ STOP
7.DESENGLOBES POR USOS (AFECTACIONES) – ELABORÓ JAVIER SANCHEZ STOP
8.EXENCIONES Y EXCLUSIONES – ELABORÓ JAVIER SANCHEZ STOP
9.INFORMACIÓN OTRAS ENTIDADES – ELABORÓ JAVIER SANCHEZ STOP
10.ESTADISTICAS DE LA DISTRIBUCIÓN – ELABORÓ ANDRES MONTOYA STOP
11.BALANCE - ELABORÓ JHON OBANDO STOP
12.PROCEDIMIENTOS – ELABORÓ ELIZABETH MARTINEZ STJEF – JHON OBANDO STOP – RAFAEL REINERO STOP – FABIAN GONZALEZ STOP – MARIA OLGA BERMUDEZ STOP - VERA KARKASKY STOP
13.DIALOGO CIUDADANO, COMUNICACIÓN ESTRAGÉGICA Y CONTROL SOCIAL FRENTE AL ACUERDO – ELABORÓ ANDRÉS JURADO OTC
14.ESTUDIO ESTIMACIÓN CAPACIDAD DE PAGO – ELABORÓ JUAN DAVID FRANCO DTAV
15.PREGUNTAS FRECUENTES – ELABORÓ JHON OBANDO STOP – OSWALDO DIAZ STOP
16.GLOSARIO – ELABORÓ JHON OBANDO STOP – MAURICIO GONZALEZ STOP
ANEXOS PLANOS – JOSE FERNANDO LOZANO STOP
ANEXO INFORME TECNICO – ANDRES MONTOYA STOP

17.ANEXOS

Acuerdo 724 de 2018
Cobro Contribución de Valorización
Anexo N° 1: Zonas de Influencia

Listado de Obras - Zona de Influencia
Eje Oriental El Cedro

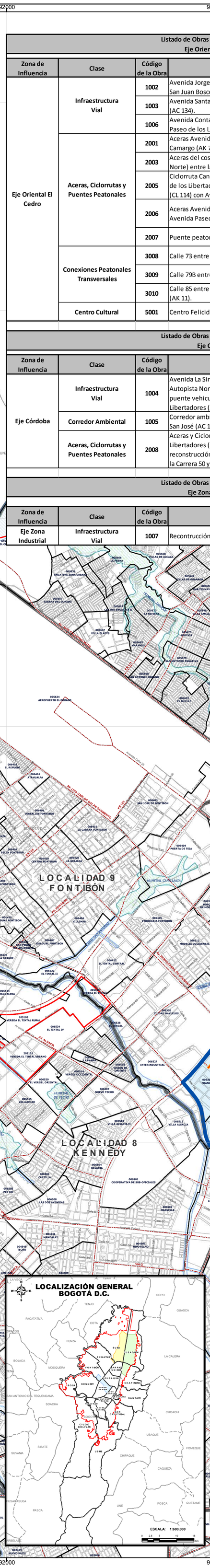
Zona de Influencia	Clase	Código de la Obra	Nombre de la Obra
Eje Oriental El Cedro	Infraestructura Vial	1002	Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre la Avenida Contador (AC 134) y la Avenida San Juan Bosco (AC 170).
		1003	Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre la Avenida Callejas (AC 127) y la Avenida Contador (AC 134).
		1006	Avenida Contador (AC 134) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
	Aceras, Ciclorrutas y Puentes Peatonales	2001	Aceras Avenida Alejandro Obregón (AC 92) y Calle 94 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
		2003	Aceras del costado oriental de la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) entre la Calle 77 (Monumento a Los Héroes) y la Calle 128B.
		2005	Ciclorruta Canal Molinos entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte), incluye el ciclopuente del Canal Molinos (CL 114) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
		2006	Aceras Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
		2007	Puente peatonal Calle 112 con Avenida Laureano Gómez (AK 9).
	Conexiones Peatonales Transversales	3008	Calle 73 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Caracas (AK 20).
		3009	Calle 79B entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Carrera 5.
		3010	Calle 85 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Germán Arciniegas (AK 11).
	Centro Cultural	5001	Centro Felicidad CEFE.

Listado de Obras - Zona de Influencia
Eje Córdoba

Zona de Influencia	Clase	Código de la Obra	Nombre de la Obra
Eje Córdoba	Infraestructura Vial	1004	Avenida La Sirena (AC 153) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72) costado norte, incluye la ampliación del puente vehicular de la Avenida La Sirena (AC 153) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) costado norte.
	Corredor Ambiental	1005	Corredor ambiental Canal Córdoba entre la Calle 128 (Humedal Córdoba) y la Avenida San José (AC 170).
	Aceras, Ciclorrutas y Puentes Peatonales	2008	Aceras y Ciclorruta Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72). Incluye reconstrucción de aceras costado norte y sur en la totalidad del tramo y ciclorruta entre la Carrera 50 y la Avenida Boyacá (AK 72).

Listado de Obras - Zona de Influencia
Eje Zona Industrial

Zona de Influencia	Clase	Código de la Obra	Nombre de la Obra
Eje Zona Industrial	Infraestructura Vial	1007	Recontrucción de Vias Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda.



CONVENCIONES

Proyecto de VBL Eje Oriental El Cedro

- Puente Peatonal
- Centro Cultural y Deportivo
- Aceras - Ciclorrutas - Conexiones Peatonales
- Tramo Vial
- Zona de Influencia - Eje Oriental El Cedro

Proyecto de VBL Eje Córdoba

- Corredor Ambiental
- Aceras y/o Ciclorrutas
- Tramo Vial
- Zona de Influencia - Eje Córdoba

Proyecto de VBL Zona Industrial

- Segmentos Viales IDU
- Zona de Influencia - Eje San Francisco

Mapa Base

- Plan Vial POT
- Manzanas
- Sectores Catastrales
- Límite de Localidades
- Perímetro Urbano
- Zonas de Manejo de Preservación Ambiental
- Sistema de Áreas Protegidas

ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C.
Instituto DESARROLLO URBANO

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

DIRECCIÓN TÉCNICA DE APOYO A LA VALORIZACIÓN

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

BOGOTÁ D.C.

ACUERDO N° 724 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".

ANEXO N° 1: ZONAS DE INFLUENCIA Y PLAN DE OBRAS

Fuente:
Mapa de Referencia IDECA Junio 2018: Límite Sector, Límite Manzana, Malla Vial.
Mapa Digital SDP: Límite Localidad, Límite Perímetro Urbano.

Fecha: DICIEMBRE DE 2018

Escala: 1:30,000

0 250 500 1,000 1,500 2,000 2,500 3,000 Metros

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Elaborado por:

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

ACUERDO 724 DE 2018
Cobro de Valorización por Beneficio Local
Zona de Influencia - Eje Oriental El Cedro

Listado de Obras - Zona de Influencia
Eje Oriental El Cedro

Zona de Influencia	Clase	Código de la Obra	Nombre de la Obra
Eje Oriental El Cedro	Infraestructura Vial	1002	Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre la Avenida Contador (AC 134) y la Avenida San Juan Bosco (AC 170).
		1003	Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre la Avenida Callejas (AC 127) y la Avenida Contador (AC 134).
		1006	Avenida Contador (AC 134) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
	Aceras, Ciclorrutas y Puentes Peatonales	2001	Aceras Avenida Alejandro Obregón (AC 92) y Calle 94 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
		2003	Aceras del costado oriental de la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) entre la Calle 77 (Monumento a Los Héroes) y la Calle 128B.
		2005	Ciclorruta Canal Molinos entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte), incluye el ciclopuente del Canal Molinos (CL 114) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
		2006	Aceras Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).
		2007	Puente peatonal Calle 112 con Avenida Laureano Gómez (AK 9).
	Conexiones Peatonales Transversales	3008	Calle 73 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Caracas (AK 20).
		3009	Calle 79B entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Carrera 5.
		3010	Calle 85 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Germán Arciniegas (AK 11).
	Centro Cultural	5001	Centro Felicidad CEFE.

LOCALIDAD 1 USAQUÉN
LOCALIDAD 2 CHAPINERO
LOCALIDAD 3 SANTAFE
LOCALIDAD 10 ENGATIVÁ
LOCALIDAD 12 BARRIOS UNIDOS
LOCALIDAD 13 SUBA
LOCALIDAD 14 LOS MÁRTIRES

LOCALIZACIÓN GENERAL BOGOTÁ D.C.

CONVENCIONES

Proyecto de VBL Eje Oriental El Cedro
- Puente Peatonal
- Centro Cultural y Deportivo
- Aceras - Ciclorrutas - Conexiones Peatonales
- Tramo Vial
- Zona de Influencia - Eje Oriental El Cedro

Mapa Base
- Plan Vial POT
- Manzanas
- Sectores Catastrales
- Límite de Localidades
- Perímetro Urbano
- Zonas de Manejo de Preservación Ambiental
- Sistema de Áreas Protegidas

ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

DIRECCIÓN TÉCNICA DE APOYO A LA VALORIZACIÓN

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

BOGOTÁ D.C.

ACUERDO 724 DE 2018

"Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un plan de obras, y se dictan otras disposiciones".

EJE ORIENTAL EL CEDRO

Fuente:
Mapa de Referencia IDECA Junio 2018: Límite Sector, Límite Manzana, Malla Vial.
Mapa Digital SDP: Límite Localidad, Límite Perímetro Urbano.

Fecha: DICIEMBRE DE 2018

Escala: 1:25,000

0 250 500 1,000 1,500 2,000 2,500 Metros

BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Elaborado por:

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

ACUERDO 724 DE 2018
Cobro de Valorización por Beneficio Local
Zona de Influencia - Eje Córdoba

Listado de Obras - Zona de Influencia Eje Córdoba			
Zona de Influencia	**Clase**	**Código de la Obra**	**Nombre de la Obra**
Eje Córdoba	Infraestructura Vial	1004	Avenida La Sirena (AC 153) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72) costado norte, incluye la ampliación del puente vehicular de la Avenida La Sirena (AC 153) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) costado norte.
	Corredor Ambiental	1005	Corredor ambiental Canal Córdoba entre la Calle 128 (Humedal Córdoba) y la Avenida San José (AC 170).
	Aceras, Ciclorrutas y Puentes Peatonales	2008	Aceras y Ciclorruta Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72). Incluye reconstrucción de aceras costado norte y sur en la totalidad del tramo y ciclorruta entre la Carrera 50 y la Avenida Boyacá (AK 72).

LOCALIDAD 11 SUBA

LOCALIDAD 10 ENGATIVÁ

LOCALIDAD 1 USAQUÉN

LOCALIDAD 12 BARRIOS UNIDOS

LOCALIDAD 2 CHAPINERO

Eje Córdoba

1004

1005

2008

LOCALIZACIÓN GENERAL BOGOTÁ D.C.

ESCALA: 1:600,000

CONVENCIONES

Proyecto de VBL Eje Córdoba
- Corredor Ambiental
- Aceras y/o Ciclorrutas
- Tramo Vial
- Zona de Influencia - Eje Córdoba

Mapa Base
- Plan Vial POT
- Manzanas
- Sectores Catastrales
- Límite de Localidades
- Perímetro Urbano
- Zonas de Manejo de Preservación Ambiental
- Sistema de Áreas Protegidas

ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

DIRECCIÓN TÉCNICA DE APOYO A LA VALORIZACIÓN

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

BOGOTÁ D.C.

ACUERDO 724 DE 2018

"Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un plan de obras, y se dictan otras disposiciones."

EJE CÓRDOBA

Fuente:
Mapa de Referencia IDECA Junio 2018: Límite Sector, Límite Manzana, Malla Vial.
Mapa Digital SDP: Límite Localidad, Límite Perímetro Urbano.

Fecha: DICIEMBRE DE 2018

Escala: 1:17,500

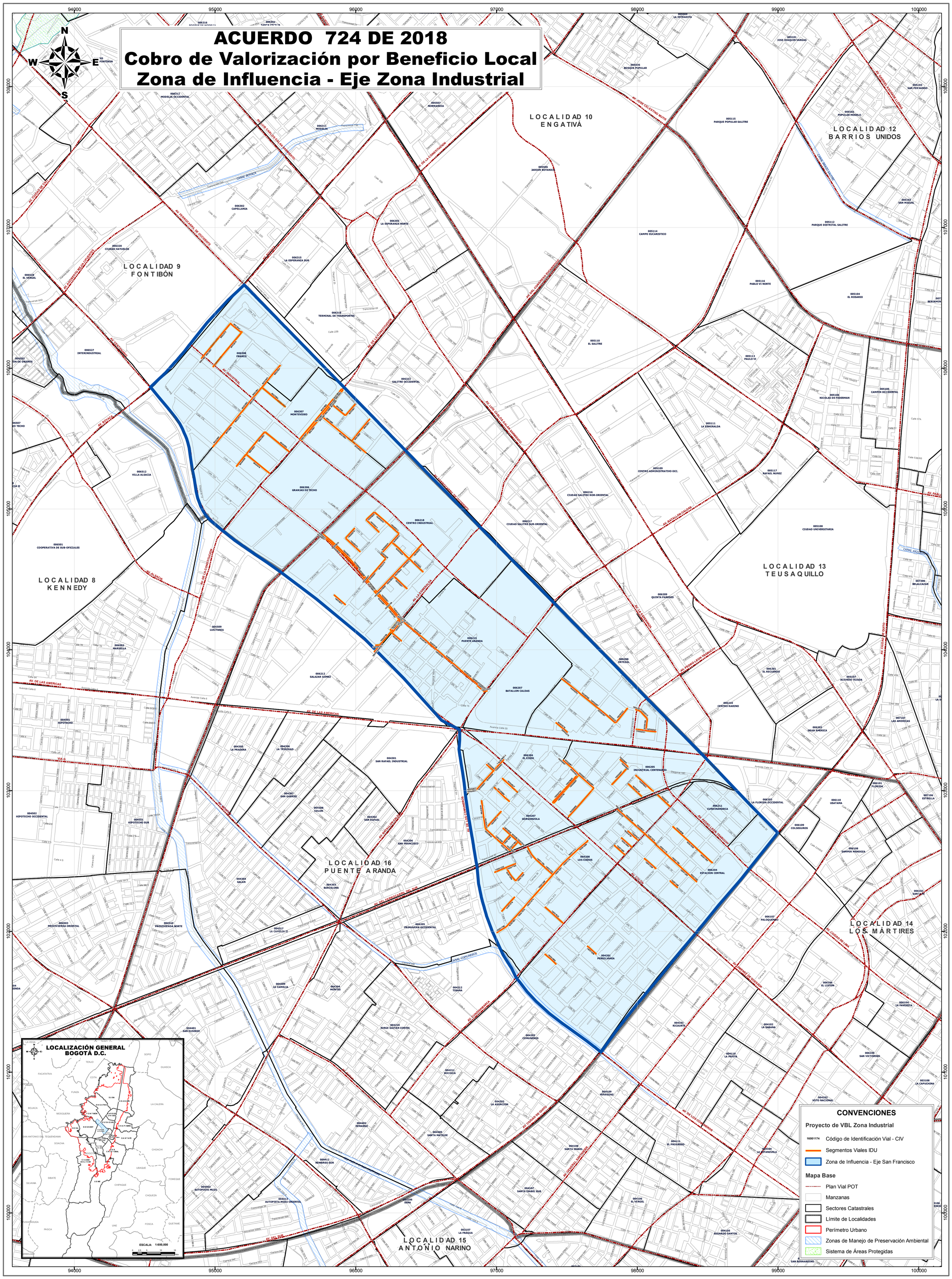
0 250 500 1,000 1,500 2,000 Metros

BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Elaborado por:

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

ACUERDO 724 DE 2018
Cobro de Valorización por Beneficio Local
Zona de Influencia - Eje Zona Industrial



CONVENCIONES

Proyecto de VBL Zona Industrial

- 16001174 Código de Identificación Vial - CIV
- Segmentos Viales IDU
- Zona de Influencia - Eje San Francisco

Mapa Base

- Plan Vial POT
- Manzanas
- Sectores Catastrales
- Límite de Localidades
- Perímetro Urbano
- Zonas de Manejo de Preservación Ambiental
- Sistema de Áreas Protegidas

ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C.
Instituto DESARROLLO URBANO

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

DIRECCIÓN TÉCNICA DE APOYO A LA VALORIZACIÓN

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

BOGOTÁ D.C.

ACUERDO 724 DE 2018

"Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un plan de obras, y se dictan otras disposiciones".

EJE ZONA INDUSTRIAL

Fuente:
Mapa de Referencia IDECA Junio 2018: Límite Sector, Límite Manzana, Malla Vial.
Mapa Digital SDP: Límite Localidad, Límite Perímetro Urbano.

Fecha: DICIEMBRE DE 2018

Escala: 1:12,000

0 250 500 1,000 Metros

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Elaborado por:

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES

ANEXO 5
INFORME TÉCNICO

GENERACIÓN DEL PROYECTO DE VALORIZACIÓN POR EL METODO DE AVALUO PONDERADO POR LA DISTANCIA

Este anexo relacionado con el Informe Técnico describe los procesos y las actividades realizadas en la generación del Nuevo Proyectos de Valorización bajo el METODO DE DISTRIBUCIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN: AVALÚO PONDERADO POR LA DISTANCIA, AC724 - Acuerdo 724 de 06 de diciembre de 2018, por parte del Grupo de Cartografía y Asignación de la Subdirección Técnica de Operaciones – STOP.

Este ejercicio conllevo los siguientes procesos:

1. ACTUALIZACIÓN MASIVA DE INFORMACIÓN PREDIAL

2. ESTRUCTURACIÓN DE LA BASE DE DATOS GEOGRAFICA Y ALFANUMERICA DE LA UAECD.

3. CALCULO DE CONTENECIAS, DISTANCIA A LA OBRA MAS CERCANA Y COORDENAS

4. GENERACION MODELO DE VALIDACION: MODELO CONTROL

5. GENERACIÓN PROYECTOS DE VALORIZACIÓN EN EL SISTEMA DE INFORMACIÓN VALORICEMOS.

6. CALCULO DE LA CONTRIBUCIÓN MEDIANTE EL MODELO DE LIQUIDACIÓN.

A continuación, se describe cada uno de los procesos involucrados para le Generación del Proyecto de Valorización AC724 – Acuerdo 724 de 2018:

1.ACTUALIZACIÓN MASIVA DE INFORMACIÓN PREDIAL

El proceso de Actualización Masiva de Información Predial en el Sistema de Información Valoricemos – SIV, describe varias actividades que inician con la Aprobación de un Proyecto de Valorización mediante documento administrativo (Acuerdo o Resolución) y culmina con la actualización de la Base de Datos del Sistema de Información Valoricemos - SIV, en cuanto a su información predial y conforme a la Base de Datos suministrada por la UAECD. Dicho proceso se describe a continuación:

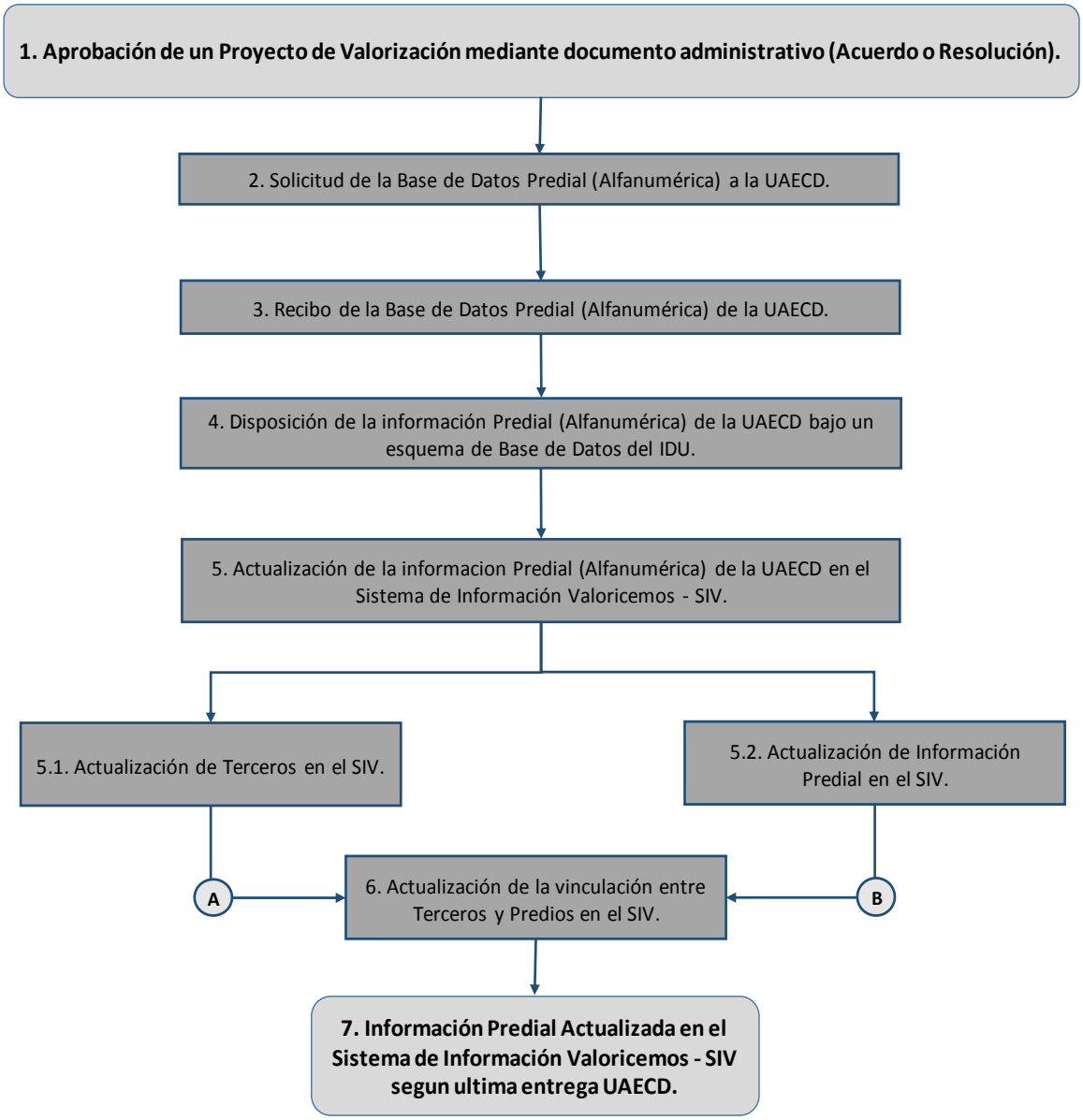


Figura: Proceso de Actualización Masiva de Información Predial – Mapa General del Proceso

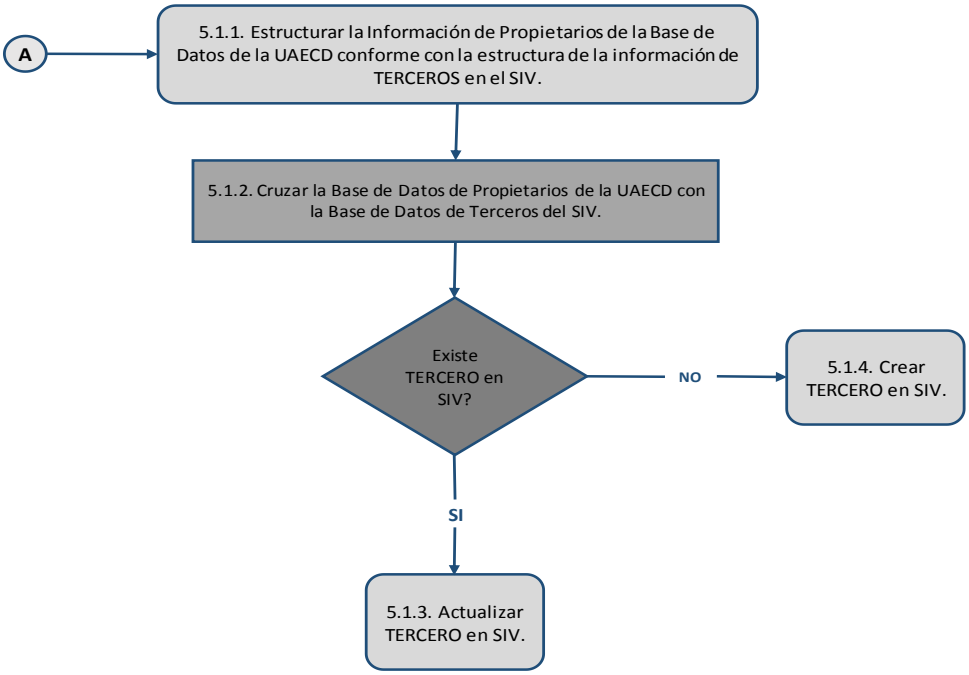


Figura: Proceso de Actualización Masiva de Información Predial – Mapa Actualización TERCERO.

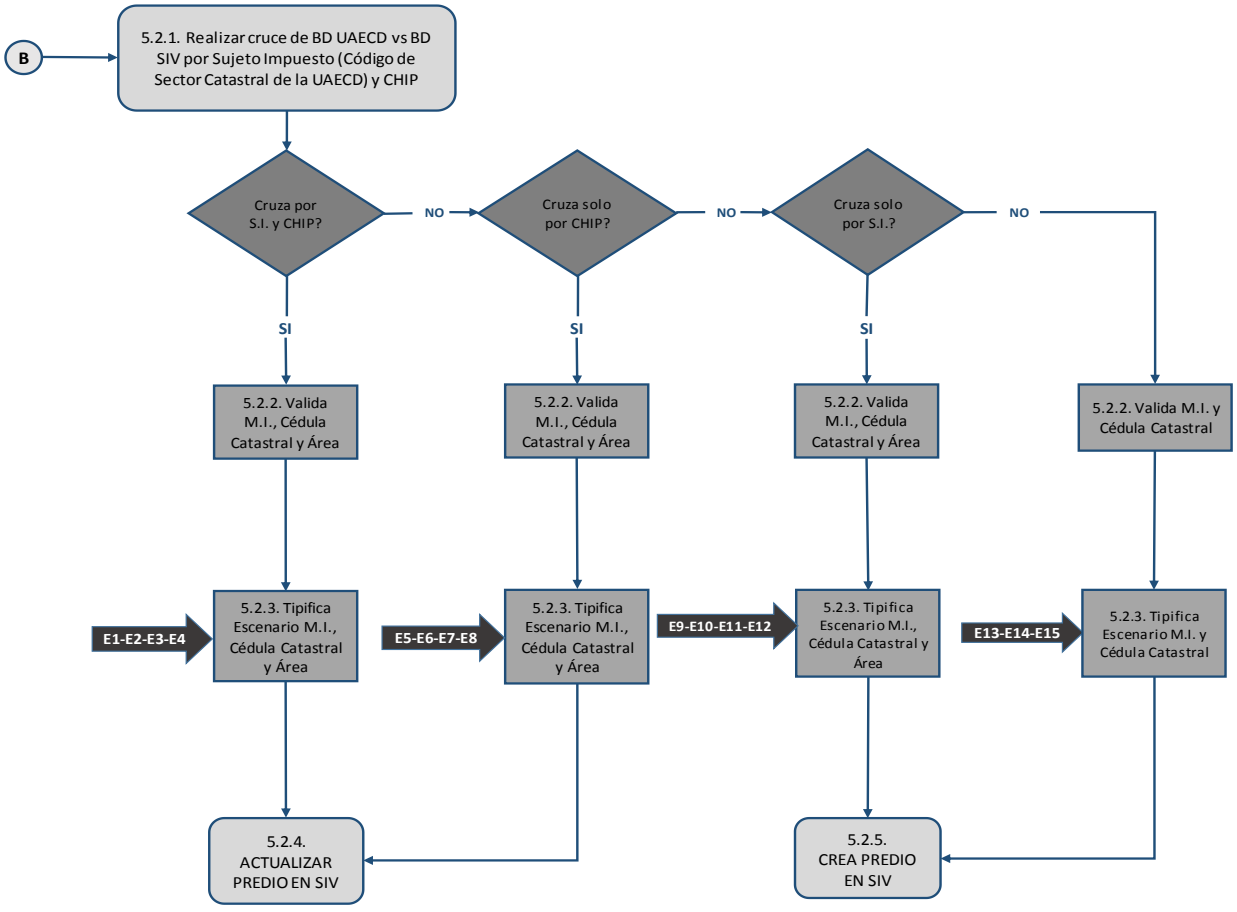


Figura: Proceso de Actualización Masiva de Información Predial – Mapa Actualización PREDIOS.

1.1.DESCRIPCIÓN DE PROCESOS

1.1.1.APROBACIÓN DE UN PROYECTO DE VALORIZACIÓN MEDIANTE DOCUMENTO ADMINISTRATIVO (ACUERDO O RESOLUCIÓN).

El inicio del Proceso de Actualización Masiva de Información Predial en el SIV debe estar justificado baja un Documento Administrativo que soporta el proceso.

1.1.2.SOLICITUD DE LA BASE DE DATOS PREDIAL (ALFANUMÉRICA) A LA UAECD.

Memorando de solicitud STOP a la DTE

Con la correspondiente aprobación de un Proyecto de valorización mediante un documento administrativo (Acuerdo o Resolución), la STOP genera el requerimiento de la información alfanumérica ante la DTE que se encarga de hacerle directamente la solicitud a la UAECD.

Solicitud de la DTE a la UAECD

La DTE procede a notificar la solicitud a la UAECD, mediante comunicación escrita.

1.1.3.RECIBO DE LA BASE DE DATOS PREDIAL (ALFANUMÉRICA) DE LA UAECD.

La UAECD remite la respuesta de entrega de información solicitada mediante comunicación escrita a la DTE, la información entregada se encuentra encriptada y en formato **.dmp*.

Una vez recibida por parte de la DTE, es enviada por medio de un memorando a la STRT.

1.1.4.DISPOSICIÓN DE LA INFORMACIÓN PREDIAL (ALFANUMÉRICA) DE LA UAECD BAJO UN ESQUEMA DE BASE DE DATOS DEL IDU.

La STRT dispone la información bajo un esquema de base de datos en el servidor del IDU y notifica a la DTE, la STOP y la DTAV e indica el protocolo de acceso a la información.

1.1.5.ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN PREDIAL (ALFANUMÉRICA) DE LA UAECD EN EL SISTEMA DE INFORMACIÓN VALORICEMOS - SIV.

Para la actualización de la información predial, se debe contemplar la modificación de la forma IACA “Actualizar Información Catastral”, la cual permite realizar la vinculación de predios catastro con los predios IDU, los nuevos atributos de los predios actualizados quedan guardados, sin afectar la información existente de los predios en el sistema y sin afectar los atributos de los mismos predios en otros proyectos de valorización.

Actualización de Terceros en el SIV.

La información de Terceros asociados a las unidades prediales debe ser obtenida de la Base de Datos predial entregada por la UAECD. Este proceso consiste en identificar si los propietarios reportados por la UAECD existen o no en la Base de Datos del SIV del IDU. A partir de esta validación, se debe determinar la operación a realizar en cuanto a la actualización o creación de los terceros, tal como se describe a continuación:

Estructuración de Información.

La información fuente de la UAECD en relación a propietarios, debe ser estructurada conforme las reglas de validación existentes en el SIV para la actualización y creación de terceros. Esta estructuración es fundamental para poder realizar la validación mediante el cruce de los atributos entre la base de entrada (Tabla PROPIETARIO_PREDIO de la UAECD) y la tabla de salida (Tabla TERCERO del SIV del IDU).

Cruce de las Bases de Datos.

El sistema deberá realizar una validación preliminar consistente en la identificación de los registros coincidentes entre la información de Propietarios de la UAECD y la existente en cuanto a Terceros en el SIV.

Esto lo deberá realizar mediante cruce de cada fuente. Mediante este cruce se identificará la operación que el sistema debe ejecutar, las cuales podrán ser: ACTUALIZACION de Tercero o CREACIÓN de Tercero.

Actualización de Terceros.

Si como resultado de la validación realizada y descrita en el numeral 5.1.2., se encuentra que el registro ya existe en la información Terceros del SIV del IDU, el sistema deberá proceder a actualizar la información relacionada con dicho registro conforme con la estructura de atributos definidos. Para proceder a la actualización de los registros, el sistema debe validar que en efecto el registro a actualizar corresponde con el mismo propietario reportado por la UAECD (mismo número de id y mismo nombre de propietario). (Ver *Anexo No_2_Estructura de Datos para Proceso de Actualización Masiva de Información Predial*).

La información a ACTUALIZAR en cuanto a Terceros corresponderá con los siguientes atributos:

-Numero de Propietario, el cual hace mención al número de orden asignado para cada uno de los propietarios que tenga el mismo predio.
-Condición de Poseedor o Propietario.
-Porcentaje de Copropiedad.
-Dirección de Correspondencia (si existiese). En el caso de no existir dirección de correspondencia, se asumirá la dirección real de cada predio como dirección de correspondencia.

Para el escenario de actualización de terceros en el SIV, no se actualizará la siguiente información, por corresponder a los atributos utilizados en la validación de existencia en la base de datos del SIV:

-Tipo de Identificación del Tercero
-Tipo de Tercero que puede ser Natural o Jurídico y se calcula a partir del Tipo de Identificación.
-Número de Identificación del Tercero
-Nombre del Propietario o Tercero: Según aplique debe conformase por Primer Nombre, Segundo Nombre, Primer Apellido y/o Segundo Apellido.

Creación de Terceros.

Una vez se ha validado que el registro de propietario de la base predial de la UAECD no existe en los registros de terceros del SIV, el sistema debe proceder a realizar la creación de los mismos, teniendo en cuenta las reglas definidas para tal fin en el SIV.

La información a CREAR en cuanto a Terceros corresponderá con los siguientes atributos:

-Tipo de Identificación del Tercero
-Tipo de Tercero que puede ser Natural o Jurídico y se calcula a parir del Tipo de Identificación.
-Número de Identificación del Tercero
-Nombre del Propietario o Tercero: Según aplique debe conformase Primer Nombre, Segundo Nombre, Primer Apellido y/o Segundo Apellido.
-Numero de Propietario, el cual hace mención al número de orden asignado para cada uno de los propietarios que tenga el mismo predio.
-Condición de Poseedor o Propietario.
-Porcentaje de Copropiedad.
-Dirección de Correspondencia (si existiese). En el caso de no existir dirección de correspondencia, se asumirá la dirección real de cada predio como dirección de correspondencia.

Actualización de Información Predial en el SIV.

Este proceso consiste en identificar exactamente el predio para asociar el registro contenido en la base de datos de la UAECD a un registro existente en la base del SIV del IDU correspondiente a la información CATASTRAL. Las reglas definidas para este cruce de información son:

- Dentro del proceso de actualización masiva de datos, es necesario aclarar que la información predial contenida en la base de datos del sistema de información del IDU, es estática, la cual NO se actualiza de manera dinámica.

- Para el proceso de actualización de datos, se realiza un cruce de información, en el cual se compara un conjunto de atributos de la información predial almacenada en la base datos del IDU con los

mismos atributos de la base de datos remitida por la UAECD. Los atributos a comparar son los siguientes:

-Código Sujeto Impuesto (SECTOR-MANZANA-LOTE-CONSTRUCCIÓN-RESTO) de la Base del IDU versus código de BARRIO-MANZANA-PREDIO-CONSTRUCCIÓN-RESTO de la Base de la UAECD.

-CHIP de la Base del IDU versus CHIP de la Base del UAECD.

La meta del proceso de actualización no solo se enmarca en actualizar información predial existente en el IDU, sino en incorporar nueva información predial de la UAECD generada por los procesos de la dinámica urbana.

Realizar cruce de BD UAECD vs BD SIV por Sujeto Impuesto (Código de Sector Catastral de la UAECD) y CHIP.

El proceso de cruce debe iniciar con la comparación de los atributos identificadores de código sujeto impuesto (SECTOR-MANZANA-LOTE-CONSTRUCCIÓN-RESTO) (IDU) versus código de BARRIO-MANZANA-PREDIO-CONSTRUCCIÓN-RESTO (UAECD) y CHIP (IDU) versus CHIP (UAECD). En el caso de que se presente la correspondencia de los dos atributos, se supone que los registros son coincidentes y se debe realizar la actualización de los atributos prediales.

Este proceso de actualización no debe afectar los datos prediales de los proyectos de valorización ya liquidados, los cuales son independientes y exclusivos para cada acuerdo ejecutado.

CASO	*ACCION A EJECUTAR*
- El Código predial de la UAECD cruza con el Sujeto Impuesto del SIV del IDU. - El CHIP de la UAECD cruza con el CHIP del SIV del IDU.	Actualizar el dato en el SIV del IDU
- El Código predial de la UAECD NO cruza con el Sujeto Impuesto del SIV del IDU. - El CHIP de la UAECD cruza con el CHIP del SIV del IDU.	Actualizar el dato en el SIV del IDU
- El Código predial de la UAECD cruza con el Sujeto Impuesto del SIV del IDU. - El CHIP de la UAECD NO cruza con el CHIP del SIV del IDU.	Crear el predio en el SIV del IDU
- El Código predial de la UAECD NO cruza con el Sujeto Impuesto del SIV del IDU. - El CHIP de la UAECD NO cruza con el CHIP del SIV del IDU.	Crear el predio en el SIV del IDU

Tabla: Casos proceso de Actualización Masiva de Información Predial.

Validación por Matricula Inmobiliaria (M.I.), Cédula Catastral y Área.

Posterior a la validación realizada y descrita en el numeral 5.2.1., se deben realizar las comparaciones con otros atributos identificadores como AREA, MATRICULA INMOBILIARIA y CEDULA CATASTRAL para verificar la correspondencia de los registros e identificar el escenario a aplicar.

ID	*ESCENARIO*	*DESCRIPCIÓN ESCENARIO*	*OPERACIÓN*
E1	SUJETO - CHIP - MATRICULA	Cruza por Sujeto Impuesto, CHIP y Matrícula Inmobiliaria	ACTUALIZAR
E2	SUJETO - CHIP - CEDULA CATASTRAL	Cruza por Sujeto Impuesto, CHIP y Cédula Catastral	ACTUALIZAR
E3	SUJETO - CHIP - AREA	Cruza por Sujeto Impuesto, CHIP y Área	ACTUALIZAR
E4	SUJETO - CHIP - NO MI - NO CEDULA CATASTRAL - NO AREA	Cruza solo por Sujeto Impuesto y CHIP	ACTUALIZAR
E5	NO SUJETO - CHIP - MATRICULA	Cruza solo por CHIP y Matrícula Inmobiliaria	ACTUALIZAR
E6	NO SUJETO - CHIP - CEDULA CATASTRAL	Cruza solo por CHIP y Cédula Catastral	ACTUALIZAR
E7	NO SUJETO - CHIP - AREA	Cruza solo por CHIP y Área	ACTUALIZAR
E8	NO SUJETO - CHIP - NO MI - NO CEDULA CATASTRAL - NO AREA	Cruza solo por CHIP	ACTUALIZAR
E9	SUJETO - NO CHIP - MATRICULA	Cruza solo por Sujeto Impuesto y Matrícula Inmobiliaria	CREAR
E10	SUJETO - NO CHIP - CEDULA CATASTRAL	Cruza solo por Sujeto Impuesto y Cédula Catastral	CREAR
E11	SUJETO - NO CHIP - AREA	Cruza solo por Sujeto Impuesto y Área	CREAR
E12	SUJETO - NO CHIP - NO MI - NO CEDULA CATASTRAL- NO AREA	Cruza solo por Sujeto Impuesto	CREAR
E13	NO SUJETO - NO CHIP - MATRICULA	Cruza solo por Matrícula Inmobiliaria	CREAR
E14	NO SUJETO - NO CHIP - CEDULA CATASTRAL	Cruza solo por Cédula Catastral	CREAR
E15	NO SUJETO - NO CHIP - NO MI - NO CEDULA CATASTRAL	No Cruza por ningún criterio	CREAR

Tabla: Escenarios (E) posibles en el proceso de Actualización Masiva de Información Predial.

Tipifica Escenario Matricula Inmobiliaria (M.I.), Cédula Catastral y Área.

Para la Actualización Masiva de Predios a desarrollar en el SIV mediante la forma IACA, se creara un formato de importación con fórmulas asociadas que realicen la actualización masiva de predios, contemplando tres etapas del proceso:

Una primera etapa de validación de los datos, en esta etapa el procedimiento de importación de datos realiza un cruce de datos provenientes de catastro contra los datos existentes en las tablas de predios IDU y dependiendo de las reglas definidas establecerá la operación a ejecutar (ACTUALIZAR o CREAR).

Actualizar predio en SIV

Una segunda etapa de cargue de información en la cual se realizan las operaciones de actualización de datos, definiéndose los atributos de la base catastral objeto de actualización, según el escenario.

Una tercera etapa de validación de correspondencia de los registros prediales de una base a la otra, de acuerdo a las reglas establecidas para cada uno de los escenarios descritos anteriormente, mediante la generación de una marca de solicitud de validación para los casos que así lo requieran.

Crear predio en SIV

En la etapa de cargue de información en la cual se realizan las operaciones de inserción (creación) de registros, se deberá cargar todos los atributos de la base catastral, según el escenario.

Reporte final del proceso

Una vez finalizada la actividad de Actualización de Información Predial en el SIV, el sistema debe generar un reporte en donde se muestre el total de predios actualizados y creados discriminando el número de registro por

escenario. El total de registros reportados (por escenario) debe ser igual al total de registros reportados por la UAECD.

1.1.6. ACTUALIZACIÓN DE LA VINCULACIÓN ENTRE TERCEROS Y PREDIOS EN EL SIV.

En el sistema de información valoricemos una vez realizadas las operaciones de actualización y creación de terceros y actualización y creación de predios, el sistema deberá relacionar la información de terceros con la información predial, esto es, que cada sujeto impuesto en el SIV tenga asociados los propietarios vigentes para el momento de la asignación de un Acuerdo (Proyecto) de Valorización.

2. ESTRUCTURACIÓN DE LA BASE DE DATOS GEOGRAFICA Y ALFANUMERICA DE LA UAECD.

Este proceso consiste en que en tomar tanto la base Alfanumérica, como la base Geográfica de la UAECD y adecuarla a la estructura de datos que maneja el IDU y que permite su posterior utilización en los procesos asociados a la generación de proyectos de Valorización.

3. CALCULO DE CONTENECIAS, DISTANCIA A LA OBRA MAS CERCANA Y COORDENAS

Este procedimiento conlleva varios análisis de orden geográfico, que se desarrollan bajo el Software de Sistemas de Información Geográfica *ArcGis*. Estos análisis geográficos permiten definir los aspectos relacionados con:

- La determinación de la Contenencia o no de una unidad predial dentro del proyecto de valorización, teniendo en cuenta las Zonas de Influencia aprobadas por el Acuerdo.

- El cálculo de la Distancia a la Obra más cercana (Distancia Euclidiana[1]) de cada uno de los predios contenidos en el proyecto, conforme al Plan de obras aprobado por el Acuerdo. Este proceso se realiza teniendo como punto de referencia el centro geométrico interno de cada uno de los lotes (Centroide[2])

[1] La distancia euclidiana o euclídea es la distancia "ordinaria" entre dos puntos de un espacio euclídeo, la cual se deduce a partir del teorema de Pitágoras.
[2] El **centroide** es un punto que define el centro geométrico de un objeto.

contenidos en el proyecto, con respecto al punto sobre la obra con la menor distancia al mismo.

- El cálculo de las coordenadas planas correspondientes tanto al predio (Centroide) como al punto de la obra desde el cual se define la menor distancia al mismo.

Todos los datos relacionados anteriormente y producto de los análisis geográficos realizados, es información requerida posteriormente en la Generación del proyecto en el Sistema.

4.GENERACION MODELO DE VALIDACION: MODELO CONTROL

Desde el modelo de validación desarrollado en Microsoft Access que se utiliza para controlar/validar el resultado de la asignación adelantada en el sistema de información Valoricemos.

Las fuentes de información utilizadas fueron:

Información: Base de datos alfanumérica catastral.
Fuente: Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – **UAECD**.
Canal de acceso: Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos – **STRT**.

Información: Base de datos impuesto predial.
Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital - **SHD**
Canal de acceso: Oficina de inteligencia tributaria de la SHD.

Fuente: Mapa de referencia – IDECA.
Proveedor: Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital – IDECA.
Canal de acceso: Dirección Técnica Estratégica – DTE.

Información: Predios dentro de la zona de influencia y cálculo del atributo de distancia.
Fuente: Cartografía - STOP

Información: Parámetro de corrección.
Fuente: DTAV - IDU
Canal de acceso: DTAV

Información: Información de predios del Distrito.
Fuente: Comunicaciones oficiales de cada entidad Distrital.

Procedimiento

El IDU a través de la DTAV y de la STOP se encargó de preparar el componente técnico requerido para la elaboración de los proyectos de actos administrativos para adelantar el cobro de la contribución de Valorización.

Desde la STOP se generó la solicitud de la información catastral tanto geográfica como alfa numérica, ante la Dirección Técnica Estratégica – DTE. A su vez esta notificó mediante oficio de salida IDU No. 20182151032121 del 24 de octubre de 2018, la UAECD entregó al IDU la información alfanumérica predial con corte a 16 de Noviembre de 2018 y fue protocolizada mediante oficio de entrada IDU 20185261227112 del 21 de Noviembre de 2018 y que fue dispuesta en los servidores del IDU. Una vez que la STOP dispuso de la información, inició el procedimiento para pre asignar nuevos proyectos de valorización desde el modelo de validación, así:

La STOP se hizo cargo de la migración de la información alfanumérica de catastro, que permitió ser administrada desde Microsoft Access y se adelantaron los cruces o consultas necesarias entre las fuentes catastrales y la información geográfica para obtener la base de datos catastral fuente, que se usará para la pre asignación y que estará diferenciada por zonas de influencia.

El grupo funcional de Cartografía y Asignación de la STOP estructuró la base de datos de pre asignación del modelo de validación de acuerdo a los lineamientos del proyecto de Valorización definidos en el Acuerdo 724 de 2018 donde se calcularon los parámetros asociados al modelo de validación:

- Existencia cartográfica
- Contenencia
- Exenciones
- Exclusiones
- Distancia a la obra más cercana
- Distancia ajustada
- Tope de contribución (Impuesto Predial)

En seguida se calculó:

- El monto distribuible inicial.
- El monto distribuible por iteración.
- Avalúos virtuales
- El factor de conversión para cada una de las Iteraciones
- El cálculo de la contribución final

Así definida la pre asignación, calculada desde el modelo control, el grupo funcional de Cartografía y Asignación validó los resultados obtenidos desde el

sistema de información Valoricemos para contrastarlos y hacer una verificación y control del resultado.

Dentro del ejercicio de la estructuración se tuvieron en cuenta algunos procedimientos en razón a particularidades de la información suministrada por las diferentes entidades fuente (UAECD, SHD – DIB, etc.).

Estas particularidades, dentro de la asignación de contribución para el Acuerdo 724 de 2018, fueron:

Determinación del Tope – Impuesto Predial Unificado:

Para el efecto de la determinación de los montos máximos de contribución a asignar se estableció dentro del Acuerdo 724 de 2018 lo siguiente:

"*ARTÍCULO 10.- MONTOS MÁXIMOS DE ASIGNACIÓN. El monto máximo de la Contribución que el IDU asigne a cada predio Residencial no podrá ser superior al valor del Impuesto Predial Unificado del respectivo inmueble; y para el NO residencial no podrá ser superior al 2.5 del Impuesto Predial Unificado, estos valores de referencia serán los de la vigencia en la cual se efectúe la asignación. Lo anterior, de acuerdo con la liquidación oficial del impuesto suministrada por la Secretaría Distrital de Hacienda al IDU.*".

Así mismo, se definió en el ARTÍCULO 7. - ASIGNACIÓN DEL MONTO DISTRIBUIBLE. Parágrafo tercero: "*Los atributos prediales para la liquidación y la asignación del monto distribuible serán aquellos contenidos en las bases más actualizadas que suministre la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD al IDU. (…)"*.

Esta situación conllevo a que, por la temporalidad de la información de cada entidad, se tenga que en la base predial de la UAECD existan incorporaciones de predios durante esta vigencia, que no cuentan con el dato de Impuesto Predial Unificado en la base suministrada al IDU por la DIB de la SHD en el primer semestre de este año.

En razón a lo anterior y teniendo en cuenta que, para efectos de realizar la asignación de la contribución de valorización por beneficio local aprobada por conforme el Acuerdo 724 de 2018, fue necesario solicitar mediante oficio (Radicado IDU: 20185761148491 de 29-11-2018 y Radicado SHD: 2018ER132221 de 03-12-2018) a la Dirección de Impuestos de Bogotá – DIB, de la Secretaria de Hacienda Distrital – SHD, el valor del Impuesto Predial Unificado para la base de datos de los predios asignables dentro del proyecto y que se encontraron sin información en relación al valor del impuesto, los cuales corresponden a los predios incorporados en la base catastral durante el año 2018.

Este ejercicio permitió establecer el cálculo del Impuesto Predial Unificado mediante la homologación de los destinos Económicos de la UAECD con respecto a los destinos Hacendarios de la SHD y conforme a los procedimientos de cálculo de los mismos, mediante la definición de la tarifica específica a aplicar a cada uno de estos predios según su condición y conforme con los siguientes parámetros:

Destinos Hacendarios

DESTINOS HACENDARIOS	
61	61-RESIDENCIALES
62	62-COMERCIALES
63	63-FINANCIEROS
64	64-INDUSTRIALES
65	65-DEPOSITOS Y PARQUEADEROS
66	66-DOTACIONALES
67	67-LOTES
69	69-PEQ. PROPIEDAD RURAL
70	70-NO URBANIZABLES
71	71-RURALES
72	72-AREAS PROTEGIDAS

Tarifas Impuesto Predial Unificado 2018

PREDIOS RESIDENCIALES ESTRATOS 1, 2 y 3			VIGENCIA 2018
Estrato	Desde	Hasta	Tarifa (Por Mil)
1 o 2	$ 12.500.000	$ 83.593.000	1
1 o 2	$ 83.593.001	$ 105.468.000	3
3	0	$ 105.468.000	3

PREDIOS NO RESIDENCIALES URBANOS				VIGENCIA 2018
Categoría Del Predio	Destino	Rango de Avaluó Catastral		Tarifas (Por Mil)
		Desde	Hasta	
Residencial rural	61	Menor o igual a 135 smlmv	$ 0	4
		Mas de 135 smlmv	$ 0	6,5
Comerciales en suelo rural o urbano	62	Menor o igual a	$ 194.777.000	8
		Mayor a	$ 194.777.000	9,5
Financieros	63	Cualquier avaluó		16
Industrial en suelo rural o urbano	64	Bajo impacto		8,5
		Medio impacto		9
		Alto impacto		10
Depósitos y parqueaderos accesorios a un predio principal hasta de 30m2 de construcción	65	Hasta	$ 4.630.000	5
		Mas de	$ 4.630.000	8
Dotacionales	66	De propiedad de particulares		6,5
		De propiedad de entes públicos		5
Urbanizables no urbanizados y urbanizables no edificados	67	Menor o igual a	$ 33.806.000	12
		Mayor a	$ 33.806.000	33
Pequeña propiedad rural destinada a la producción agropecuaria	69	Cualquier avaluó		4
No urbanizables	70	Cualquier avaluó		5
Rurales	71	Menos de 135 smlmv	$ 0	4
		Mas de 135 smlmv	$ 0	6,5

DEMÁS PREDIOS RESIDENCIALES URBANOS		VIGENCIA 2018
Rangos		Tarifas (Por Mil)
Desde	Hasta	
$0	$ 104.190.000	5,5
$104.190.001	$ 111.029.000	5,6
$111.029.001	$ 127.820.000	5,7
$127.820.001	$ 144.612.000	5,8
$144.612.001	$ 161.403.000	5,9
$161.403.001	$ 178.194.000	6,0
$178.194.001	$ 194.985.000	6,1
$194.985.001	$ 211.776.000	6,2
$211.776.001	$ 239.761.000	6,3
$239.761.001	$ 267.747.000	6,4
$267.747.001	$ 295.732.000	6,5
$295.732.001	$ 323.717.000	6,6
$323.717.001	$ 351.702.000	6,8
$351.702.001	$ 379.688.000	7,0
$379.688.001	$ 407.673.000	7,2
$407.673.001	$ 435.658.000	7,4
$435.658.001	$ 463.643.000	7,6
$463.643.001	$ 502.823.000	7,8
$502.823.001	$ 542.002.000	8,0
$542.002.001	$ 581.181.000	8,2
$581.181.001	$ 620.361.000	8,4
$620.361.001	$ 659.540.000	8,6
$659.540.001	$ 698.719.000	8,8
$698.719.001	$ 737.899.000	9,0
$737.899.001	$ 777.078.000	9,2
$777.078.001	$ 917.004.000	9,5
$917.004.001	$ 1.056.931.000	9,9
$1.056.931.001	$ 1.196.857.000	10,3
$1.196.857.001	$ 1.343.292.000	10,8
$1.343.292.001	Mas $ 1.343.292.000	11,3

Tabla: Tarifas 2018 - Impuesto Predial Unificado.

Con la consecución de esta información, fue posible la determinación del Tope de contribución para los predios incorporados en la base Catastral durante la Vigencia 2018.

Bienes de Interés Cultural (Predios de Conservación Histórica)

Para realizar el cálculo de la contribución para los predios definidos como Bienes de Interés Cultural por el Articulo 12 del Acuerdo 724 de 2018, que contempla las exenciones, se siguen estos tres (3) pasos:

1. Acotar los bienes de conservación histórica y su tipología.
2. Corroborar los porcentajes de exención.
3. Realizar el cálculo para el valor final.

Los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital tendrán derecho al siguiente porcentaje de exención.

La UAECD reporta en la base de datos alfanumérica los bienes de conservación histórica que tienen un dominio definido así:

N: No es bien de conservación
I: Integral
M: Monumental
T: Tipológico

Luego de realizar el filtro por el tipo de predio de conservación, se revisa el uso del predio que se representa en el campo #código destino", el cual define el porcentaje de exención de acuerdo a la siguiente tabla tomada del artículo 2 del acuerdo 426 de 2009:

USO DEL PREDIO		**TIPO DE CONSERVACIÓN**		
		MONUMENTAL: incluye categorías A: Monumentos del centro histórico	**INTEGRAL**	**TIPOLOGICA**: Incluye categorías B: Inmuebles de conservación arquitectónica del centro histórico
Dotacional Público Aplica para todos los pisos		100%	70%	50%
Residencial	Estrato 1 y 2	100%	80%	60%
	Estrato 3 y 4	85%	65%	45%
	Estrato 5 y 6 en edificaciones hasta 3 pisos	70%	50%	30%
	Estrato 5 y 6 En edificaciones de 4 y 5 pisos	70%	30%	18%
Otros usos Dotacional privado, comerciales, industriales y financieros.		10%		

Tabla: Porcentajes de exención, artículo 2 acuerdo 426 de 2009

Es igualmente importante precisar que dentro de la definición de la contribución del Acuerdo 724 de 2018, dentro de la Ejecución del modelo matemático asociado al modelo de liquidación, se estableció que los Predios bajo la condición de Bienes de Interés Cultural, participaron únicamente en la primera Iteración del modelo.

Parqueaderos y Depósitos de Predios Residenciales con Folio Independiente

El procedimiento para la identificación de esta condición de exclusión, definida en el Artículo 11, numeral 14 del Acuerdo 724 de 2018, se realizó conforme lo establece el mismo Acuerdo. Esto quiere decir, que para la identificación de esta

condición de Exclusión, se realizaron todas las validaciones necesarias mediante cruces de información de la base de datos Alfanumérica Catastral, utilizando como referente la CALIFICACION DE USOS de la UAECD, mediante la cual se validaron que en efecto los predios corresponderían a esta condicen de GARAJE o DEPOSITO.

Los Usos definidos por la UAECD para la marca de Garajes y/o Depósitos Residenciales por la UAECD, son los siguientes:

CODIGO USO UAECD	DESCRIPCION_USO
048	PARQUEO LIBRE PH
049	PARQUEO CUBIERTO PH
051	DEPOSITO (LOCKERS) PH
098	DEPOSITO ALMACENAMIENTO PH

Tabla: Usos UAECD para Calificar unidades de Construcción Garaje o Deposito

Dentro de estas validaciones, se encontraron caso que por su configuración no fueron marcados como excluidos. Algunos de estos son:

-Predios calificados con alguno de los Usos de garaje o depósito, pero adicional con Usos de vivienda habitacional u otro uso distinto a Garaje o Depósito: No se excluyen por No cumplir la Condición de tener Folio de matrícula independiente.

-Predios con Nomenclatura Actual (Dirección del predio) que contenían l abreviación GJ, GS, DP, DS o alguna otra que pudiera asociarse con un uso de garaje o deposito, pero que, al verificar la Calificación, no se encontró ningún de los usos señalados anteriormente para Garajes o Depósitos: Se validaron mediante consulta del Folio de matrícula y si no se encontró la identificación en los linderos del mismo como unidad de garaje a deposito, no fueron excluidos.

5.GENERACIÓN PROYECTOS DE VALORIZACIÓN EN EL SISTEMA DE INFORMACIÓN VALORICEMOS

El proceso de Generación Proyectos de Valorización en el Sistema de Información Valoricemos – SIV, dentro del flujo de trabajo estructurado describe varias actividades que inician con la Aprobación de un Proyecto de Valorización mediante un acto administrativo (Acuerdo o Resolución) y terminan con un Proyecto de Valorización generado en el SIV, conforme al método de asignación de contribuciones seleccionado: “Avalúo Ponderado por la Distancia” o “Factores de Beneficio”.

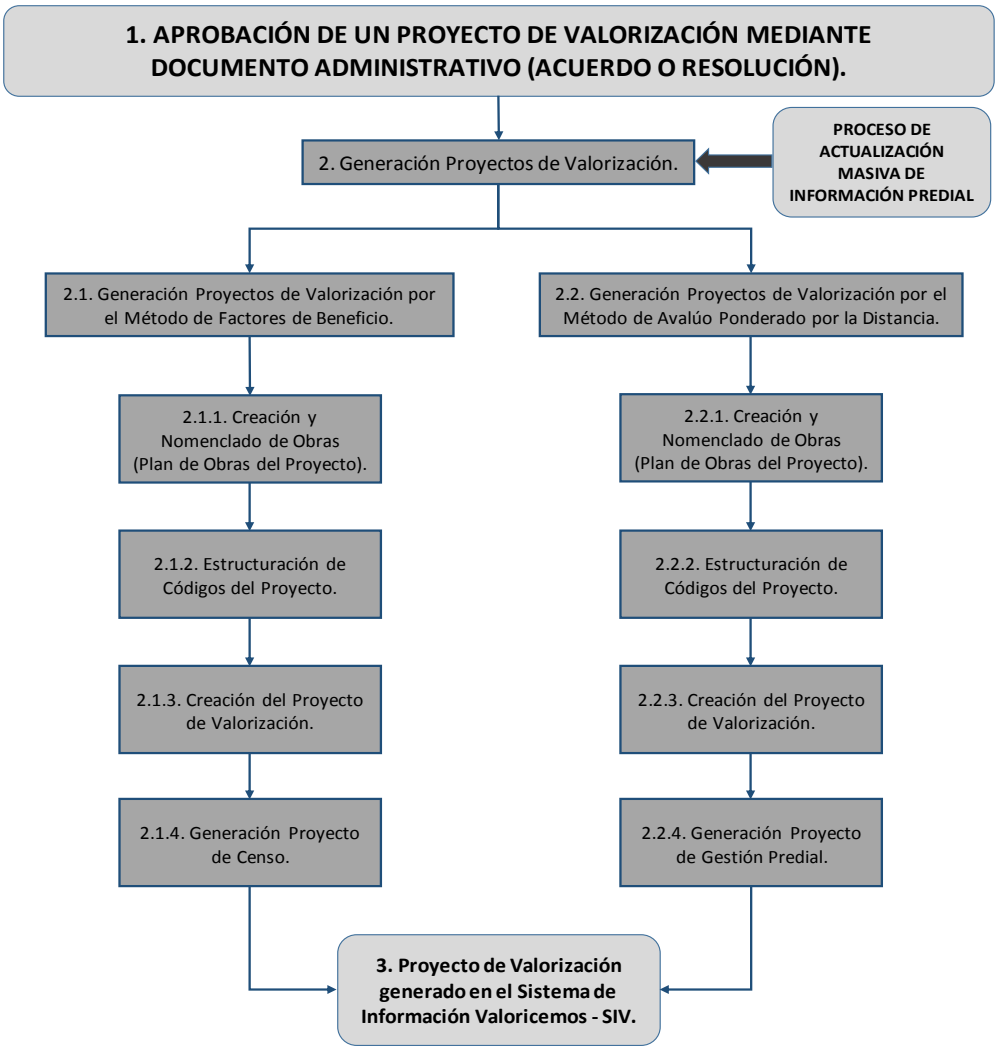


Figura: Proceso de Generación Proyectos de Valorización – Mapa General del Proceso

5.1 Generación Proyecto de Valorización por el Método de Avalúo Ponderado por la Distancia

El método propuesto para la implementación del Acuerdo 724 de 2018, fue denominado el del Avalúo ponderado por la Distancia, busca aprovechar la modernización y actualización de la información catastral de la ciudad, que con implementación de nuevas tecnologías y mejoras en los procesos ha permitido contar con información completa, veraz y permanentemente.

Con éste nuevo método de liquidación se consigue condensar todas las particularidades diferenciadoras de los predios que conforman la zona de influencia, en una sola variable, que combina los factores que caracterizan un predio como lo son: densidad, uso, área y estratificación y demás factores que determinan la forma como estos son transados en el mercado.

La principal ventaja del método es que de manera simple y explícita refleja la capacidad contributiva de los propietarios de los predios, en virtud del avalúo catastral y el grado de beneficio, a través de la distancia lineal existente entre el predio y su obra más cercana, presentando una mayor simplicidad a los contribuyentes en el entendimiento de los criterios con los cuales se calcula y asigna la contribución que se le es cobrada.

Las actividades que se realizan para la generación del Proyecto de Valorización AC724 dentro del Sistema de Información Valoricemos – SIV fueron:

5.1.1. CREACIÓN Y NOMENCLADO DE OBRAS

En esta actividad se procedió a insertar en el Sistema de Información Valoricemos – SIV, cada una de las obras aprobadas por el Acuerdo 724 de 2018 (16 en total).

La Creación y Nomenclado de las obras conllevó la definición de los siguientes ítems en el SIV:

-Código y descripción de la obra.
-Tipo de obra.
-Sistema al que se asocia la obra (Sistema de Movilidad o Sistema de Parques).
-Ubicación y observaciones relacionadas a la obra.
-Costos asociados a la Obra y su discriminación por conceptos de costo de obra.

5.1.2. ESTRUCTURACIÓN DE CÓDIGOS DEL PROYECTO

En esta actividad se definió el esquema o estructura de datos que tendrá el proyecto de valorización, la cual permite que la información entre obras, zonas de influencia y lotes (BARMANPRE) sea relacionada de forma correcta y entendible por el sistema y que corresponde a un esquema de un solo nivel (Zona de Influencia)

Bajo esta tarea se definieron los siguientes elementos:

-El código y la descripción para el esquema definido para el proyecto. Este código se asigna a partir de un consecutivo y es definido por el usuario, conforme a los números de código asignados al último proyecto de valorización existente en el sistema. Para el proyecto AC724, el código de Esquema asignado es el 39, conforme a la numeración disponible por el SIV.

-El tipo, el cual corresponde a Tipo Esquema.

-La clase de equivalencia que tendrá el esquema, la cual para la Generación de un Proyecto de Valorización se encuentra parametrizada como 07-ALFANUMERICA GEOGRAFICA.

-El tipo de equivalencia del esquema que según lo definido por el Acuerdo 724 de 2018 que para este caso fue: EQUIVALENCIA ALFA GIS OPTL: Para esquemas de un (1) nivel (Zona de Influencia).

-Se definió los dominios asociados a cada uno de los niveles determinados para el esquema.

-Se vincularon las obras a su respectiva Zona de Influencia.

-Se crean las Zonas de Influencia y se le vincularon los predios asociados a cada uno de los tres (3) Ejes definidos en el Acuerdo. Esto se realizó mediante Protocolos de Importación establecidos en el SIV para tal fin.

5.1.3. CREAR PROYECTO DE VALORIZACIÓN

Conforme al flujo de trabajo configurado en el sistema, la actividad de Creación del Proyecto de Valorización conlleva la definición de la información asociada al proyecto, la cual se describe a continuación:

-Identificación del Proyecto, Fecha y Acto Administrativo.
-Proyecto padre (si aplica).
-Nombre del Proyecto.
-Descripción del Proyecto
-Ciudad del Proyecto la cual por defecto corresponde a 001 – BOGOTA DC.
-Clase del Proyecto (Beneficio Local o Beneficio General).
-Fecha inicial y fecha final del Proyecto.
-Código de identificación asignado al Esquema del Proyecto.
-Estado del Proyecto.

-Costos Generales del Proyecto:
- Costos Total del Proyecto
- Porcentaje de Administración del Recaudo
- Costo de Administración del Recaudo
- Costos Real del Proyecto

-Modelos de Liquidación:
- Calculo de Factores de Calificación
- Calculo de Contribución
- Calculo de la Deuda
- Plazo deuda en Años

-Información sobre las Zonas de Influencia asociadas al Proyecto y conforme con el Esquema definido en la Estructuración de Códigos del Proyecto:
- Costo Total (Zona de Influencia)
- Porcentaje de Administración del Recaudo (Zona de Influencia)

- Costo de Administración del Recaudo (Zona de Influencia)
- Costos Real (Zona de Influencia)
- Total Área Virtual (Zona de Influencia)
- Factor de Conversión (Zona de Influencia)

5.1.4. GENERAR PROYECTO DE GESTIÓN PREDIAL

La actividad de Generación Proyecto de Gestión Predial dentro del método de Avalúo Ponderado por la Distancia tiene como propósito la creación de unidades de gestión que, las cuales son prerrequisito en el posterior proceso de gestión de casos especiales.

Una vez agotados todas las actividades anteriores, se puede proceder a la aplicación de los registros prediales en la base de datos del SIV, con lo cual todos los registros relacionados con el proyecto quedaron disponibles para realizar la Distribución de la Contribución mediante el modelo Liquidación preconfigurado por el Sistema para este Método de Distribución de la Contribución.

6.CALCULO DE LA CONTRIBUCIÓN MEDIANTE EL MODELO DE LIQUIDACIÓN

Este procedimiento se realizó en el SIV, aplicando el modelo de Liquidación número 520, el cual fue desarrollado específicamente para el modelo matemático del nuevo método de distribución de la contribución de AVALUO PONDERADO POR LA DISTANCIA. A continuación, se describe el proceso:

6.1Definición del monto distribuible 1 – iteración

En este punto se calculó el monto que fue distribuido en la primera iteración. Donde el monto distribuible equivale al costo de las obras ubicadas dentro de la zona de influencia y que benefician a los predios gravables. Sobre estos predios se distribuirá el monto o costo total de las obras a construirse.

6.2 Calculo del avalúo virtual y sumatoria de avalúos virtuales – 1 iteración

El avalúo virtual corresponde al cociente entre el Avalúo catastral de cada predio y la distancia más cercana a la obra que lo beneficia elevado al parámetro de corrección de la distancia.

$$\frac{A_i}{d_i^{\beta}}$$

Ecuación 1 - Avalúo virtual por predio

Una vez hecho el cálculo para cada predio se procede a generar la sumatoria de todos los avalúos virtuales.

$$\sum \frac{A_i}{d_i^{\beta}}$$

Ecuación 2 - Sumatoria de avalúos virtuales

6.3 Calculo del factor de conversión – 1 iteración

El factor de Conversión es el cociente obtenido entre el monto distribuible por cada zona de influencia y la sumatoria de los avalúos virtuales.

$$FC = \frac{MD}{\sum \frac{A_i}{d_i^{\beta}}}$$

Ecuación 3 - Factor de conversión

6.4 Calculo de la contribución 1 – primera iteración

Una vez definido el factor de conversión es posible calcular la primera contribución, pues los atributos de la fórmula estarán completos. La contribución individualizada será el cociente entre el Avalúo catastral y la Distancia más cercana a la obra que lo beneficia, multiplicado por el Factor de Conversión.

$$C_i = \frac{A_i}{d_i^{\beta}} * FC$$

Ecuación 4 - Contribución por cada predio

6.5 Contribución final 1

El avalúo de la asignación corresponde al valor del avalúo original reportado por la UAECD menos el porcentaje de exención del lote en caso de que haya lugar a este.

Contribución final 1 = Contribución 1 - porcentaje de exención o tope de

Formula 1 – Contribución final 1

6.6 Predios de Conservación – Primera iteración

Los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital iteraron solo una vez y tenian derecho a un porcentaje de exención.

6.7 Cálculo de excedentes – Primera iteración

Una vez distribuido el monto en los predios asignables (gravables y exentos) se verificaron los excedentes ya que parte del monto no fue asignado en la primera iteración pues algunos predios tienen un tope de contribución fijado en el valor del impuesto predial. Una vez estos predios alcanzan el tope de contribución, el saldo se acumula para ser distribuido en una próxima iteración.

6.8 Validación del monto distribuido – 1 iteración

El monto distribuido es el valor correspondiente al costo de las obras que se distribuyó entre los predios gravables incluyendo aquellos que alcanzaron el tope de contribución.

6.9 Ciclo de iteraciones

Una vez se ha distribuido el monto en la primera iteración y se calcula el excedente se procedió a generar una segunda iteración que básicamente emula el procedimiento que se desarrolló para hacer toda distribución, pero no se incluyeron los predios de conservación histórica ya que estos iteran una única vez. Es decir, definió el monto distribuible, se recalculo el avalúo virtual y el factor de conversión y se repitió el procedimiento. Este proceso se repitió hasta que el saldo en los excedentes fue igual a cero y la suma de los montos distribuidos fueron igual al monto distribuible o costo de las obras.

6.10 Resultado

Como resultado se obtuvo el siguiente consolidado en relación al número de Iteraciones por eje:

1 – Eje Oriental el Cedro: TRES (3) ITERACIONES

2 – Eje Córdoba: CINCO (5) ITERACIONES

3 – Eje Zona Industrial: CUATRO (4) ITERACIONES

Como parte del Ejercicio para la aprobación del resultado, se compararon cifras obtenidos en el Sistema contra el Modelo de Validación o Modelo Control, llegando a la coincidencia de todos los valores de contribuciones para cada uno de los tres (3) ejes. De Igual Manera se validaron los parámetros de Montos Distribuibles, Sumatoria de Avalúos Virtuales y Factores de Conversión para cada uno de las Iteraciones en cada uno de los ejes.

Terminado esto, los registros prediales quedaron disponibles en el Sistema para proceder con la asignación de numerales de resolución de asignación individual y posteriormente el procedimiento de Cálculo de la Deuda y Generación de Cuentas de Cobro.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

EXPOSICION DE MOTIVOS

ACUERDO No. 724 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"

1. Objeto del Acuerdo

Autorizar el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local, para la adquisición predial y la construcción del plan de obras que se encuentra detallado a continuación.

2. Competencias del honorable Concejo de Bogotá D.C.

Le compete al Concejo de Bogotá, D.C., en el ámbito territorial del Distrito Capital y de conformidad con las previsiones legales, gravar la propiedad inmueble e imponer contribuciones por mandato de los artículos 317 y 338 de la Constitución Política:

> *"ARTICULO 317. Solo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan Contribución de Valorización. 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 los municipios del área de su jurisdicción."*

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

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

De conformidad con el numeral 3° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Concejo Distrital tiene dentro de sus atribuciones: “*Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas; ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquellos.*"

El artículo 13 del citado Decreto Ley, dispone que "*Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde.*"

Igualmente, el artículo 157 del Decreto Ley 1421 de 1993, atribuyó a la mencionada Corporación:

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

Finalmente, el capítulo segundo, artículo 4° del Acuerdo 7 de 1987, determina: “*Ordenación. La Ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de valorización, en el Distrito Especial, se ordenará por el Concejo de Bogotá. (…)*”

3. Marco normativo vigente en materia de Valorización

La Contribución Especial de valorización está autorizada por los artículos 317 y 338 de la Constitución Política, Ley 25 de 1921, Ley 1° de 1943, Decreto legislativo 868 de 1956, Ley

141 de 1961, Decreto Legislativo 1604 de 1966 adoptado como legislación permanente mediante la Ley 48 de 1968, Decreto Reglamentario 1394 de 1970, el Decreto Ley 1333 de 1986, artículo 157 del Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 23 de la Ley 105 de 1993.

4. Introducción

La Administración Distrital de Bogotá se ha impuesto como reto de política, en el marco de su Plan de Desarrollo, adelantar un conjunto de proyectos estratégicos que contribuyan a mejorar la movilidad de la Capital, la generación, la apropiación y uso adecuado del espacio público. Estas iniciativas y su desarrollo buscan mejorar las condiciones de vida de los habitantes y fortalecer la eficiencia productiva de la ciudad, a partir de una mayor conectividad e intermodalidad, mejor accesibilidad desde diferentes lugares de la capital y el mejoramiento de su sostenibilidad ambiental al contribuir con la promoción de una movilidad más amigable con el medio ambiente. Igualmente, las externalidades positivas que ofrecerán los proyectos contemplados, permitirán afianzar la convivencia ciudadana, mejorar el bienestar de los habitantes de la capital y devolverle la confianza de un futuro posible a la ciudad. En suma, la apuesta se orienta a fortalecer las bases estratégicas que permitan contar con una “Bogotá Mejor para Todos”.

Los proyectos que se tratan y explican con detalle en esta exposición de motivos intentan contribuir a la solución de dos problemas estructurales que sufre la ciudad capital: la precaria calidad en la movilidad y la ausencia de espacio público que permitan el uso, goce y disfrute de estos bienes para sus habitantes. Están orientados a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos a través del mejoramiento de “la calidad de la movilidad y la accesibilidad que prevé el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado” (Art. 27, PDD) y “la construcción y mejoramiento de parques en diferentes escalas, andenes, alamedas y puentes peatonales” (Art. 150, PDD).

Estos proyectos se definen en el marco del Acuerdo 645 de 2016 Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”– PDD, y se inscriben en tres pilares y cuatro ejes transversales. Los pilares garantizan: 1) igualdad en calidad de vida; 2) democracia urbana; y 3) construcción de comunidad. Por su parte, los ejes transversales comprenden: i) el nuevo ordenamiento territorial; ii) el desarrollo económico; iii) la sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética; y iv) el Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia. Por consiguiente, las iniciativas estratégicas que adelantará la Administración Distrital en materia de mejoramiento de calidad de la movilidad y de construcción y preservación del espacio público de la ciudad incorporarán el espíritu de los pilares y atenderán las orientaciones de los ejes estratégicos del PDD.

Con la finalidad de mejorar la calidad de la movilidad, los proyectos estratégicos de

infraestructura vial y de transporte proponen fortalecer la intermodalidad y conectividad, no solo para reducir los tiempos de desplazamiento desde los orígenes a los destinos de manera segura, sino también para garantizar el acceso y su articulación con lugares de esparcimiento como parques y espacios públicos recreativos.

La infraestructura vial de la ciudad presenta grandes deficiencias generadas, entre otras razones, por la falta de continuidad de algunas vías, su reducida capacidad, el uso ineficiente de las mismas, el precario estado de la malla vial y el aumento del parque automotor de automóviles y motocicletas[1]. Lo anterior, se traduce en el aumento de los tiempos de desplazamiento que realizan los bogotanos en la ciudad[2].

Por otro lado, el PDD describe de manera clara la problemática originada en la escasez de parques y la ausencia de espacio público. Existen limitaciones y obstáculos para que los ciudadanos logren acceder al goce y disfrute de la oferta de bienes públicos que fomentan la recreación, el deporte y el disfrute del tiempo libre. Esta exclusión manifiesta, tampoco reconoce “la diversidad de formas en que los ciudadanos ejercen su derecho a la creatividad y a la recreación”. De igual forma, la percepción de los ciudadanos sobre el espacio público, a través de los resultados arrojados la Encuesta Bienal de Cultura 2015, muestra que menos de la mitad del universo de los ciudadanos encuestados (46,5%) considera el espacio público como “un lugar de expresión cultural y artística y para la práctica deportiva”.

Para brindar una salida viable a éstas problemáticas que afectan el bienestar y calidad de vida de todos los ciudadanos, y como complemento a los demás esfuerzos que la Administración viene haciendo en el marco de su Plan de Desarrollo, es indispensable financiar a través de la Contribución Especial de la Valorización (Art. 133, PDD) por beneficio local, algunas de las obras que requiere Bogotá para avanzar en la construcción de una ciudad más moderna, competitiva, incluyente y sostenible ambientalmente.

Con el propósito determinar los proyectos a financiarse con este instrumento de financiación del desarrollo urbano, se realizaron diversos ejercicios y escenarios técnicos que definieron un conjunto de proyectos, los cuales además de estar previstos en el PDD, se consideran estratégicos en el marco de las grandes iniciativas que desarrollará la ciudad. De otro lado, también se contemplaron aspectos como: variaciones positivas del valor de los predios, equidad tributaria y capacidad de pago en el área de influencia.

[1] Históricamente en el Distrito se ha presentado un exceso de demanda en el uso de infraestructura vial, la tasa requerida de crecimiento de la infraestructura vial es mayor a la tasa ejecutada, ocasionando un rezago frente a las necesidades de movilidad.

[2] De acuerdo a la Encuesta de Movilidad 2015, los tiempos promedios de desplazamiento varían por localidad. Mientras en la localidad de la Candelaria, los viajes demoran en promedio 45 minutos en la Localidad de Bosa el mayor tiempo promedio corresponde a 70,38 minutos.

Adicional a lo anterior, la Ley 388 de 1997 que dicta las normas del Ordenamiento Territorial y el Decreto 190 de 2004 “Por el cual se establece el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital”, determinaron la necesidad de desarrollar proyectos a corto plazo para lograr una construcción equitativa en la zona oriental de la ciudad, bajo el marco de un desarrollo basado en la planeación urbana y regional.

Igualmente y con respecto a los proyectos estratégicos de construcción y preservación del espacio público, el Acuerdo 645 de 2016, consideró como Plan Estratégico, aquellas iniciativas que garantizan la prestación de servicios a la ciudadanía y que generan impacto positivo en la calidad de vida. Dentro de dichos proyectos se encuentran definidos, entre otros, los estudios, diseños, remodelación, desarrollo, construcción, ejecución, operación y mantenimiento de parques, escenarios culturales y recreativos, y mega – centros deportivos, recreativos y culturales de la ciudad.

Con el fin de promover un modelo de ciudad más ordenada en términos de sostenibilidad ambiental, inclusión social y productividad económica, es preciso realizar acciones en la ciudad que promuevan un mayor equilibrio entre la infraestructura privada y pública. Dichas intervenciones están dirigidas a la consolidación de sectores de la ciudad, lo cual se considera como otra forma de optimizar el uso de la infraestructura pública.

El balance entre lo público y lo privado en una ciudad como Bogotá, mediado por consideraciones ambientales, sociales y económicas, busca consolidar una ciudad donde las condiciones de acceso y disfrute de lo público permitan que todos los ciudadanos hagan parte de la ciudad. La materialización de un fin, como la consolidación de un modelo de ciudad incluyente, se logra a través del cumplimiento de los instrumentos que permiten desarrollar este modelo. El Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital son parte de este conjunto de instrumentos de planeación del desarrollo urbano que permiten materializar esta realidad.

Es en este marco que el proyecto de valorización se articula con lo definido en el Plan Distrital de Desarrollo de esta Administración y se orienta a la consolidación del modelo de ciudad. El proyecto incorpora las tres dimensiones de desarrollo: ambiental, social y económica. Desde lo ambiental promueve el desarrollo de infraestructura asociada a la consolidación del Sistema de Espacio Público y la promoción de modos sostenibles de transporte; en los social y económico, como se verá más adelante, está dirigido a financiar el proyecto con la Contribución Especial de Valorización en zonas con capacidad de pago, permitiendo focalizar otros recursos de financiación en las zonas que no tiene esta capacidad.

Por consiguiente, la presente exposición de motivos busca explicar detenidamente el objetivo, alcance y necesidad de adelantar este paquete de proyectos estratégicos en la

ciudad capital y lograr su financiación a través de la Contribución Especial de Valorización, poniendo a consideración del Honorable Concejo de Bogotá las razones y argumentos técnicos para desarrollarlos, así como subrayar la importancia de dotar a la ciudad de bienes públicos de calidad, no rivales, ni excluyentes en beneficio y mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y visitantes del Distrito Capital.

5. Justificación

5.1. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

La inversión pública en infraestructura vial es un factor determinante para el crecimiento económico y la productividad de la ciudad. En este sentido, el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU-, como Entidad del Distrito encargada de garantizar el eficiente y eficaz desarrollo de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público del Distrito Capital, ha orientado esfuerzos hacia el mejoramiento de la infraestructura vial y peatonal, para disminuir la problemática en materia de desplazamiento de los habitantes de la ciudad, a partir de la articulación de sus inversiones con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP[3].

Los proyectos de infraestructura vial permiten mejorar las condiciones de vida de los habitantes y la eficiencia productiva de la capital. Contar con infraestructura en buenas condiciones representa una reducción de los tiempos de desplazamiento de los individuos y de la circulación de las mercancías, una disminución de la accidentalidad y un aumento de las velocidades promedio de viaje lo cual de manera indirecta coadyuva a la reducción de las emisiones contaminantes.

La Encuesta Empresarial realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá tuvo en cuenta la infraestructura vial, entendida como uno de los principales aspectos del clima de negocios en la ciudad. Dicho aspecto fue calificado por los grandes y pequeños empresarios, quienes en una escala de 1 a 10 establecieron el favorecimiento que le brindaba la infraestructura de la ciudad al desarrollo de su empresa; como resultado se obtuvo que el 39% de este sector empresarial considera que la infraestructura de la ciudad dificulta el desarrollo de su empresa[4]. Tener una infraestructura vial en buenas condiciones es un impulsor claro para la evolución de la competitividad.

[3] Los lineamientos estratégicos de la actual administración para afianzar el SITP se han concentrado en avanzar en la construcción de las estructuras férreas y de cables aéreos del sistema, en el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte del SITP, así como en la operación de la red de intercambiadores modales y de estacionamientos, con la finalidad de integrar el área urbana con la rural y regional.

[4] Cámara de Comercio de Bogotá. (2014). Encuesta Empresarial, Clima de Negocios e Inversión. Advanced Market Research.Bogotá.Pág.47.

Históricamente, en el Distrito se ha presentado un exceso de demanda en el uso de infraestructura vial, la tasa requerida de crecimiento de esta infraestructura es mayor a la tasa ejecutada, ocasionando un rezago frente a las necesidades de la movilidad, produciendo como consecuencia la formación de una infraestructura vial construida parcialmente y en forma discontinua, con baja eficiencia y baja funcionalidad. Lo anterior se traduce en que los bogotanos gastan en promedio entre 70 y 80 minutos en transporte público para desplazarse de sus casas a sus sitios de trabajo o viceversa[5].

De otra parte, 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 público son la columna vertebral de las actividades económicas de la ciudad y tienen gran influencia en la calidad de vida de los bogotanos. Actualmente, el transporte público de la ciudad se compone del Sistema Integrado de Transporte Público (componentes zonal, alimentador y troncal), el Transporte Público Colectivo y el servicio de Transporte Público Individual.

Sin embargo, la ciudadanía no está conforme con la calidad del servicio: apenas 19% de los ciudadanos reporta estar satisfecho con el transporte troncal, 32% con el zonal y 43% con el colectivo tradicional. Se ha perdido la cuarta parte de los viajes en transporte público en los últimos 15 años. Hay diferentes problemas relacionados con la integración, cobertura, frecuencia, informalidad, accesibilidad, infraestructura, comunicación al usuario, congestión, cultura ciudadana y seguridad personal en el sistema de movilidad. Los ciudadanos han migrado a modos sostenibles como la bicicleta y a otros, con mayores externalidades negativas, como el vehículo particular y la motocicleta.

En el caso del transporte masivo, a pesar de que se cuenta con una infraestructura de más de 115 km de troncales construidas, 134 estaciones y 9 portales de Transmilenio, esto representa solo el 30% de la infraestructura proyectada para 2016[6]. En paralelo, la demanda del sistema ha crecido a tasas superiores al 7% anual, por fuera de toda tendencia estadística poblacional previsible desde la estructuración del proyecto.

Este rezago de la infraestructura genera congestión en estaciones, demoras adicionales, falta de confiabilidad en las frecuencias de los servicios y aumento en la vulnerabilidad de la operación del sistema frente a cualquier eventualidad. Además, el incremento del tráfico viene afectando a los componentes del sistema. En el componente troncal, la aglomeración en las intersecciones que cortan transversalmente las troncales genera demoras, lo cual se traduce en tiempos de ciclo más largos. En el componente zonal, hay un aumento en los tiempos de viaje por cuenta de un mayor volumen vehicular en la vía.

[5] Cálculos de la DTP-IDU a partir de la Encuesta de Movilidad 2015

[6] De acuerdo al CONPES 3093 del 2000.

La operación de los diferentes sistemas de transporte requiere de la implementación de equipamientos de soporte urbano que faciliten el acceso y tránsito de pasajeros para mejorar la experiencia en el uso del transporte público en la ciudad. A esto se suma la complejidad que ha tenido la integración total del sistema de transporte público masivo y el reemplazo del transporte público colectivo tradicional.

Según las bases para el Plan de Desarrollo Bogotá Mejor para todos, la calidad de vida de las personas se relaciona directamente con la oportunidad de disfrutar su entorno y de relacionarse con el resto de los habitantes. Así, las vías de la ciudad y el espacio público se convierten en lugares de encuentro de todos y deben ser espacios donde prevalezca la igualdad de oportunidades, de tal suerte que la red vial y el espacio público generan condiciones ambientales, sociales y físicas para involucrar grupos sociales, capitalizar el beneficio colectivo e impulsar el desarrollo económico de los habitantes y el territorio.

Los proyectos de infraestructura vial contemplados, proporcionarán acceso a un sistema de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, que mejore la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas en condición de discapacidad y las personas de la tercera edad.

El PDD, contempla la construcción de nueva infraestructura para optimizar el Sistema de Transporte Público y fortalecimiento de la Ingeniería de la operación, garantizando la cobertura del sistema y el cumplimiento de las frecuencias de las rutas, de manera que los usuarios puedan organizar apropiadamente sus viajes; esto sumado al ordenamiento del Transporte Público Individual.

5.2. PROYECTO DE ACERAS Y CICLORRUTAS

El Plan de Desarrollo de Bogotá 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos”, adoptado mediante el Acuerdo 645 de 2016, establece que la calidad de la infraestructura de movilidad en la ciudad es importante para garantizar el acceso a las centralidades y nodos de origen y destinos de viajes por la oferta de bienes y servicios; su artículo 27, establece:

“*Mejor movilidad para todos. El objetivo de este programa es mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que prevé el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como el transporte privado. (…)”*

Adicionalmente, de acuerdo con las cifras presentadas en la Encuesta de Movilidad 2015, en la ciudad 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). Del total de viajes, aproximadamente el 7,7%[7] utilizan diferentes medios de transporte en algún segmento o etapa del viaje para completar su desplazamiento, por lo cual es importante ofrecer diferentes alternativas de infraestructura.

De no ofrecer la infraestructura apropiada, se incrementan los tiempos de viaje como consecuencia de la disminución en la velocidad promedio, lo cual se traduce en una disminución en la calidad de vida de los ciudadanos al tener que incurrir en costos mayores de transporte y de tiempo.

Por lo anterior, un sistema consolidado de transporte público masivo y de espacio público permite una mayor accesibilidad a las zonas residenciales, comerciales y de servicios, haciéndolas más atractivas. En la actualidad el sistema de transporte público de la ciudad es insuficientes para atender la demanda de viajes de los ciudadanos, generando efectos negativos en la movilidad, congestión vehicular, limitaciones de eficiencia, seguridad e intermodalidad del sistema de transporte público, en las demoras en los tiempos de viaje, así como en el deterioro de la infraestructura vial y ambiental de la ciudad.

A partir del reconocimiento de la imposibilidad de transformar las condicionantes del transporte público y particular en el corto plazo, las administraciones de la ciudad de las últimas dos décadas, han empezado a poner en marcha políticas y estrategias definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente para los sistemas de movilidad y espacio público, con la priorización de inversiones en proyectos que tienen como eje central la movilidad del peatón y del ciclista. Es así como cada día aumentan los ciudadanos que optan por tomar otras opciones para movilizarse o adaptarse, complementando sus viajes a pie o en bicicleta, así no sea en las mejores condiciones; aceras y espacios públicos en estado de deterioro, incomodos, inseguros, sin iluminación y compitiendo con el vehículo por un espacio para circular.

El espacio público peatonal y en general los modos no motorizados de transporte, son la prioridad en los actuales instrumentos de planeación, así como en la legislación y políticas nacionales, y encuentran soporte técnico en las tendencias mundiales de ciudades modelo en movilidad sostenible.

A pesar de que el 31,12% de los viajes que se realizan en Bogotá son a pie (tiempo de caminata superior a 15 minutos) y que todos los ciudadanos necesitamos de la infraestructura peatonal para movilizarnos; el espacio público es insuficiente y no cumple con las condiciones adecuadas para lograr una movilidad segura y adecuada y que permita

[7] Cálculos realizados por la SGDU-IDU a partir de la información de la Encuesta de Movilidad 2015.

la satisfacción de un viaje a pie. Por su parte, el 4,28% de los viajes realizados en Bogotá utilizan la bicicleta como medio de transporte (lo que equivale a 635.431 viajes).

El espacio público en Bogotá ha venido disminuyendo sistemáticamente, lo cual se evidencia en sus indicadores. Para el año 2015, la ciudad presentaba una relación de 3,93 metros cuadrados/habitante[8] lo que contrasta con el año 2008 (4,61 metros cuadrados/habitante) y el año 2003 (4,83 metros cuadrados/habitante en 2003). Esta reducción puede ser consecuencia entre otras razones del acelerado crecimiento demográfico y urbano. De otro lado, la red de ciclo-rutas permanece inconclusa y no tiene una buena conectividad[9].

Lo anterior va en contravía de lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT, Decreto Distrital 190 de 2004 y sus Planes Maestros de Espacio Público y Movilidad, donde se plasma que la prioridad de la movilidad urbana son los medios no motorizados (caminata y bicicleta, entre otros), proponiendo una estructura piramidal consecuente con las tendencias mundiales de movilidad sostenible.

Para brindar una solución de fondo el PDD “Bogotá Mejor para Todos” contempla la construcción del espacio público peatonal y las ciclorrutas enmarcadas en el proyecto estratégico “Peatones y Bicicletas”, contenido en el segundo pilar “Democracia Urbana y del objetivo estratégico Mejor movilidad para todos” del PDD.

El propósito del Pilar mencionado es incrementar, transformar y adecuar el espacio público peatonal disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá, a través de infraestructura urbana atractiva y accesible para todos, como se mencionó en la introducción. Por su parte, el objetivo estratégico “Mejor movilidad para todos” busca mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.

Problemática del Espacio Público de Bogotá D.C.

La conformación histórica del espacio público de la ciudad ha presentado una inadecuada generación del mismo, debido al gran retraso en su construcción en relación con los cambios dinámicos sufridos, es decir, que en la construcción de lo público se ha omitido la tradicional forma de crecimiento de la ciudad y de sus transformaciones, sin haberse aportado ni cantidad ni calidad de espacios públicos que respondan a dicho crecimiento.

El crecimiento de la ciudad está conformado tanto por actividades (económicas, culturales, políticas, etc.) como por las estructuras físicas en las que se desarrollan, las que en su

[8] Recuperado el 5 de septiembre de 2016 de www.dadep.gov.co

[9] Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”

conjunto, van conformando la esencia de la ciudad, sus elementos y su estructura, sin que exista una correspondencia balanceada entre los dos componentes.

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial –POT, Decreto 190 de 2004 y sus planes maestros de espacio público y movilidad, la prioridad de la movilidad urbana son los modos no motorizados (peatón y ciclista), proponiendo una estructura piramidal consecuente con tendencias mundiales de ciudades modelo en movilidad sostenible, donde el peatón está en primer lugar.

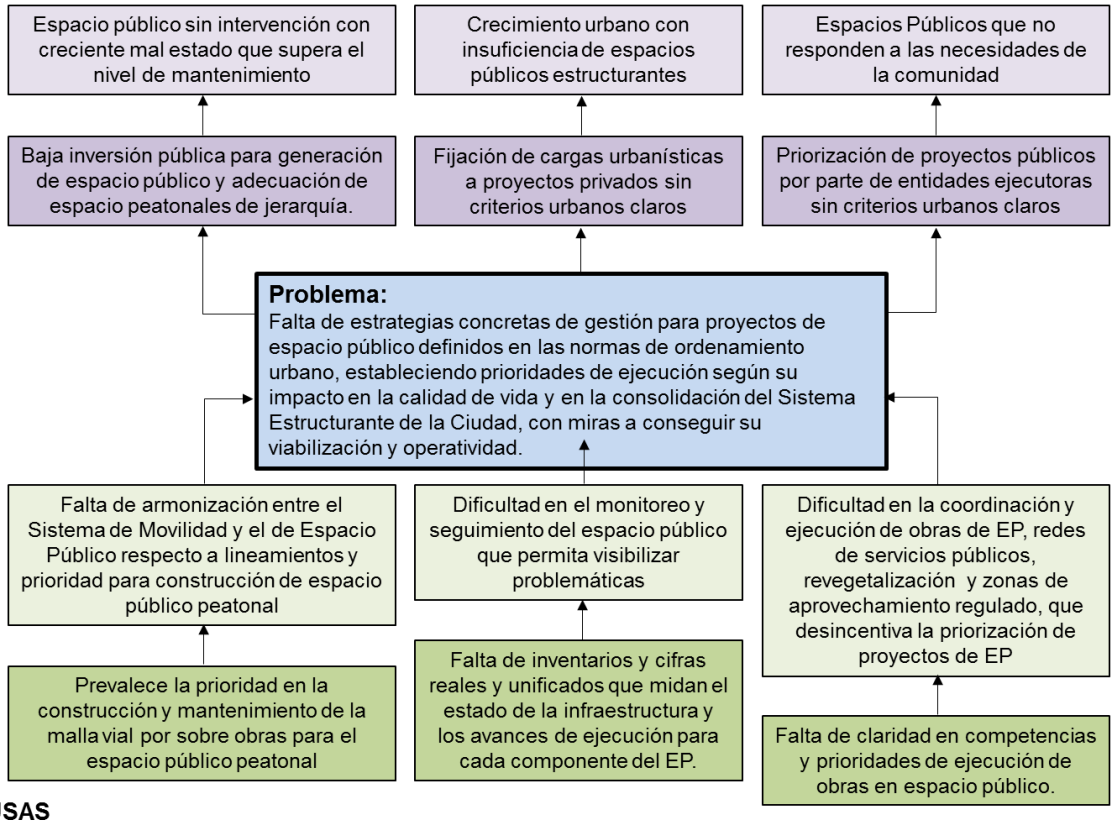
La política de espacio público del POT, se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento económico. El Decreto Nacional 1504 de 1998 *"Por el cual se reglamenta el manejo del Espacio Público en los Planes de Ordenamiento Territorial"*, estableció que *"…En cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios, y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo".* Si bien la malla vial en la mayoría de casos incluye el mejoramiento de sus andenes, dicha ley definió que la medición del déficit cuantitativo de espacio público se hará con base en un índice mínimo de espacio público efectivo (EPE), es decir el espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas.

Según la normatividad vigente, el espacio público peatonal está compuesto por la red de andenes, las zonas de control ambiental, los separadores, los puentes y túneles peatonales, las plazas y plazoletas, las vías peatonales, los pasos peatonales (cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas), los paseos y alamedas, y los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y vías. El POT precisó en el año 2000 dentro de la estructura de espacio público peatonal, proyectos para la red de aceras, las alamedas y las plazas, los cuales debían concretarse entre el año 2004 y el 2007. Esto fue confirmado por el PMEP en 2005, el PMM en 2006 y el Plan Zonal del Centro en 2007. De estos proyectos a la fecha falta por ejecutar el 44% de los 68 identificados[10] para andenes – alamedas o redes peatonales, debido a que en su mayoría no se encuentra una definición clara del área de intervención y de competencias, y el 76% de los 21 proyectos de plazas o Conjuntos Monumentales, estos últimos sin proyecto urbano definido por la Secretaría Distrital de Planeación. En todo caso, es una constante el bajo nivel de recursos que se invierte en este tema en la ciudad y los que se apropian frecuentemente son trasladados para la atención de necesidades en materia de la malla vial.

Figura 1 – Árbol del Problema (Espacio Público y Ciclorruta)

[10] Listado de proyectos resultado de los Art. 70, 250, 251, 319, 320, 321 y 322 del POT, Consultoría BM 068-2007 del PMM y Cuadro 3 del Plan Zonal del Centro.

EFECTOS



CAUSAS

Antecedentes y descripción de la situación actual

Desde mediados de la década del noventa, se han venido implementando políticas y estrategias claras en materia de espacio público y movilidad peatonal. Así por ejemplo, dentro de las políticas del Plan de Desarrollo “Formar ciudad” de la administración 1995 – 1997[11], se planteó la necesidad de definir lugares de espacio público o paseos peatonales amplios, adornados con árboles y destinados al esparcimiento de la comunidad; estas alamedas surgieron como una respuesta de recuperación del espacio público y proporcionaron soluciones aisladas para flujos peatonales particulares.

[11] Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Decreto 295 de 1995. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1995 – 1998 – Formar Ciudad. Bogotá, D.C., Junio 1 de 1995.

Dentro de las políticas de la administración 1998 – 2001[12], Plan de Desarrollo "Por la Bogotá que Queremos", se planteó la necesidad de incrementar la cantidad y calidad del espacio público para los bogotanos, ampliando y recuperando para el peatón el espacio público invadido por múltiples actividades particulares, previendo un desarrollo que contemplara el tratamiento adecuado de todos sus elementos y promoviendo la construcción y mejoramiento de espacios culturales, reforzados a la vez con la creación del Sistema Distrital de Parques y la adecuación de grandes áreas para la preservación ambiental y el desarrollo recreacional.

En el año 2002, con la expedición de la Ley 769[13], mediante la cual se adopta el Código Nacional de Tránsito, se reconoce normativamente la presencia de los peatones como actores activos de la movilidad de la ciudad, el Título III Capítulo III, artículos 57, 58 y 59 tratan específicamente sobre la movilidad peatonal, reglamentando su circulación y estableciendo los lugares de tránsito, las prohibiciones y multas. Adicionalmente, se consideran algunas limitaciones para peatones especiales.

Posteriormente, en el marco del Plan de Desarrollo 2004 – 2008[14] "Bogotá sin indiferencia un compromiso social contra la pobreza y la exclusión", dentro del eje social, se considera la movilidad como un derecho de las ciudadanas y ciudadanos que habitan la ciudad o que acceden a ella con fines diversos. Por lo anterior, se pretende garantizar mediante la ampliación de la cobertura, focalizando proyectos y acciones en grupos sociales vulnerables como personas de tercera edad, población infantil, personas con movilidad reducida por diversos tipos de discapacidad, con el fin de garantizar la accesibilidad al transporte público y la movilidad en condiciones de seguridad para toda la población cuando se desplazan por el medio natural que es a pie.

En tal sentido, se produce el Plan Maestro de Espacio Público, adoptado mediante Decreto Distrital 215 de 2005, el cual concibe el espacio público como la dimensión estructurante y articuladora de los sistemas urbanos y territoriales y de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, que se desarrollen en el territorio Distrital, y destaca entre sus metas principales, la regulación del uso y apropiación del espacio urbano, su accesibilidad y el incremento de su cantidad y calidad material, e involucra temas como la creación de una red encargada de la venta de productos y servicios en el espacio público y la

[12] Bogotá (Colombia Concejo de Santa fe de Bogotá D.C. Acuerdo 06 de 1998. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 – 2011 Por la Bogotá que Queremos, D.C., Junio 8 de 1998.

[13] Colombia. Gobierno nacional. Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones., Agosto 6 de 2002.

[14] Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Acuerdo Número 119. Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social y de obras públicas para Bogotá D.C. 2004–2008 Bogotá sin indiferencia un compromiso social contra la pobreza y la exclusión. Bogotá, D.C., Junio 3 de 2004. 54 p.

reorganización de las funciones de aquellas entidades que están relacionadas con el manejo del tema en el Distrito.

Atendiendo estos propósitos, incluyó además un programa de consolidación urbanística de los subsistemas vial arterial y de transporte, con el fin de consolidar el espacio público de estos subsistemas, sujeto a las disposiciones que se adoptaran posteriormente en el marco del Plan Maestro de Movilidad, el cual fue adoptado mediante Decreto Distrital 319 de 2006, luego de un análisis que consideró la demanda y atracción de viajes en medios no motorizados, tiempos y distancias de caminatas y motivos de los viajes a pie entre otros, se identificaron proyectos estratégicos para incentivar y mejorar las condiciones de movilidad de la marcha a pie en la ciudad de Bogotá.

Entre estos, se encuentran la conformación de redes peatonales que se asocian a "conceptos ambientales y de seguridad que involucran, además, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad, así como verdaderos modelos y laboratorios de cultura ciudadana"[15]. Adicionalmente, una de las principales políticas que guiaron la formulación del PMM es "conceder al peatón dentro del sistema de movilidad el primer nivel de prevalencia"[16].

La ciudad ha avanzado en la construcción de un sistema de transporte masivo que ha incentivado que las personas caminen por lo menos 500 metros para acceder al sistema y que su consolidación integral requiere fortalecer una red peatonal que complemente el sistema, garantizando la seguridad de los usuarios.

De igual manera, en el decreto de adopción del PMM se establece la importancia de la movilidad peatonal al fijar entre los objetivos del sistema de movilidad de la ciudad, *"priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o ir a pie o en bicicleta*"[17] y entre los criterios de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal, que se atenderá prioritariamente *"la construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclo rutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones –incluyendo personas limitadas– y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables"*[18].

---

[15] Bogotá (Colombia). Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá. Documento técnico de soporte del Plan Maestro de Movilidad. Capítulo 9: Transporte No Motorizado. Bogotá, D.C., Abril de 2006. p. 98

[16] Bogotá (Colombia). Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá. Documento técnico de soporte del Plan Maestro de Movilidad. Capítulo 19: Documento ejecutivo. Bogotá, D.C., Abril de 2006. p. 84

[17] Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Decreto 319 de 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye Ordenamiento de Estacionamientos y se dictan otras disposiciones. Capítulo II Artículo 8. p. 7

[18] Ibid. Libro II, Título I, Artículo 9. p. 8

Adicionalmente, en los Artículos 19 y 20, se refuerza la importancia de la movilidad en medios no motorizados adoptando *"como estrategia para el Transporte No Motorizado la implementación de redes peatonales y la optimización de la Red de Ciclo rutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público"*[19] y plantea para lograr efectividad en las políticas, la *"construcción de Redes peatonales: Pretenden el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad. Para su implementación, se estudiarán en detalle y por cada proyecto específico aspectos tales como capacidad, densidad, niveles de servicio y dispositivos de control, pero también condiciones de la población usuaria respecto de su vulnerabilidad, percepción de amenazas, exigencias técnicas para personas con movilidad reducida, y toda otra circunstancia que pueda influir en su uso. Para el efecto se establecerán proyectos piloto a corto plazo"*[20].

Ante este panorama, la Secretaría Distrital de Movilidad, considera prioritario diseñar e implementar una estrategia de protección al peatón y promoción de la movilidad a pie, que involucre las condiciones de infraestructura, continuidad, seguridad, normatividad y de educación a la sociedad para incentivar y mejorar la calidad del tránsito, la actitud de los peatones, el respeto por parte de los conductores de vehículos hacia los peatones y su interacción mutua de forma tal, que lleven a comprender cuales son los verdaderos beneficios de un tránsito y un transporte organizado y seguro con criterios de equidad, dando prioridad a los desplazamientos a pie en zonas en las que existe alto flujo y es deseable dadas las condiciones topográficas de cada zona.

Como se mencionó anteriormente, a la fecha existe un rezago en el cumplimiento de las metas de espacio público y de la red de ciclorrutas, en especial lo relacionado con la conectividad del espacio público, la accesibilidad y sostenibilidad ambiental, económica y social, así como su interacción con las demás formas de transporte. No se ha hecho mantenimiento de las redes de ciclo rutas construidas por el IDRD y la EAAB en desarrollo de los proyectos de su competencia. La red de ciclo rutas presenta además de esta situación, y como su mayor problema, una desconexión de sus trazados, debido a que su construcción obedeció más a la construcción de vías arteriales que incluían en su perfil vial la calzada de ciclorruta, que a la ejecución estratégica de la Red definida por el POT.

En consideración a lo anterior, la ciudad debe avanzar en la aplicación de un modelo para la recuperación y conservación del buen estado y el nivel de servicio de los componentes del espacio público definidos en el POT, con el fin de reducir los niveles de inseguridad, la

[19] Ibid. Título II, Capítulo III, Artículo 27. p. 14
[20] Ibid. Título II, Capítulo III, Artículo 28. p. 14

falta de accesibilidad y la consecuente sostenibilidad en la movilidad de los peatones y la bicicleta.

Línea base de Espacio Público de la Ciudad de Bogotá D.C.

El espacio público de la ciudad es de 36.040.848 metros cuadrados según Base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU. Marzo de 2016, a la fecha se viene construyendo la información actualizada de los componentes del espacio público que permita establecer las necesidades relacionadas con su atención en función de un modelo estructurado de intervención.

Red de Ciclorrutas

La red de ciclo rutas, según Base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU - abril de 2016, cuenta con un total de 467,4 kilómetros, repartida en 384,8 kilómetros a nivel de andén y 82,6 kilómetros a nivel de calzada, también llamados bici carriles. De la red de ciclo rutas en andén se tiene que el 55% (213,2 km aprox.) se encuentra en buen estado, el 33% (127,7 km aprox.) en regular estado y el 12% (43,9 km aprox.) en mal estado. Por su parte, de la red de ciclo rutas en calzada se tiene que el 99% (82 km aprox.) se encuentra en buen estado y el 1% restante (0,6 km aprox.) en regular estado.

Lo anterior se resume en un total de 63% (295,2 km aprox.) en buen estado, un 28% (128,3 km aprox.) en regular estado y un 9% (43,9 km aprox.) en mal estado, respecto al total de la red de ciclo rutas.

Puentes Peatonales

En el área urbana se cuenta con un total de 409 puentes peatonales de los cuales se encuentran 252 en la malla vial arterial, 34 en la malla vial intermedia y 123 en la malla vial local, según la base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU para mayo de 2016.

5.3. CORREDORES AMBIENTALES

Los proyectos de Corredores Ambientales contribuyen al cumplimiento de las metas establecidas en cuanto a la construcción de metros cuadrados de espacio habilitado para peatones y bicicletas (alamedas, andenes, puentes peatonales, plazoletas)[21].

[21] El Documento de las Bases del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” en su página 435 establece como meta la 38.318.505 metros cuadrados de espacio público y 440 km de ciclorrutas como meta para el cuatrienio.

Los corredores ambientales contribuyen a recuperar la estructura ecológica principal, así como la generación de nuevo espacio público, que se convertirá en más áreas de recreación y de desplazamiento en ciclorrutas y alamedas, son una oportunidad de renovación urbana en los bordes del proyecto.

A partir del Decreto 3600 de 2007[22], la Estructura Ecológica Principal – EEP se define como *"el conjunto de elementos bióticos y abióticos que dan sustento a los procesos ecológicos esenciales del territorio, cuya finalidad principal es la preservación, conservación, restauración, uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables, los cuales brindan la capacidad de soporte para el desarrollo socioeconómico de las poblaciones"*. En este sentido, la EEP de cualquier territorio es un escenario dónde se crea, organiza, desarrolla y preserva la vida.

En el marco del Plan Distrital de Desarrollo de la presente administración, el Eje Transversal 3, orientado a asegurar la Sostenibilidad Ambiental Basada en la Eficiencia Energética ha trazado acciones relativas para recuperar la EEP, la calidad ambiental, avanzar en la adaptación al cambio climático y garantizar una ruralidad sostenible para la ciudad.

El entorno natural de Bogotá posee cuatro componentes centrales de la EEP: quebradas y rondas de los ríos, humedales y zonas protegidas. La recuperación y preservación de esta estructura ambiental es de vital importancia para garantizar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y las futuras generaciones.

Debido a que la vida de las ciudades se desarrolla principalmente en el espacio público, los espacios verdes son un elemento fundamental, diferenciador e integrador de las sociedades y su población. La Visión 2038 de la presente Administración, busca que Bogotá se constituya nuevamente en un referente mundial de desarrollo urbano, ecológico, equitativo e incluyente. En este sentido, asume el propósito de construir una ciudad para que las personas usen el espacio público y permanezcan en él, donde sea posible que las personas en condición de discapacidad, tengan la posibilidad de movilizarse por cualquier lugar y disfrutar su ciudad.

Dentro de los grandes retos de la administración está lograr el disfrute de la EPP de la ciudad, dimensionando la importancia de los recursos naturales como elementos centrales del ordenamiento de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, preservando el medio ambiente como una necesidad inmediata para la sociedad y convirtiéndolo, con sus atractivos y servicios, en un potencial turístico que fomente el desarrollo económico, cultural, social y recreativo para la ciudad.

[22] Que fue modificado por el Decreto 1077 de 2015.

Dentro de las acciones concretas, 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; configurándose todas estas sendas en corredores ecológicos periféricos y transversales de la ciudad, conectando con la fauna y la flora del ecosistema de los Cerros y del Río Bogotá.

6. Zonas de Influencia

El área de influencia se define en este Acuerdo como la extensión superficiaria hasta cuyos límites se extiende el beneficio causado por la ejecución de una obra, plan o conjunto de obras. La definición final del área de influencia es el resultado de tener en cuenta la literatura existente sobre valorizaciones producto de obras de infraestructura, las barreras urbanas y los accidentes físicos presentes en el territorio (avenidas que separan el entramado urbano, canalizaciones de quebradas, etc.), el tipo de obra o conjunto de obras y la localización de las mismas.

A nivel internacional la literatura sobre los efectos económicos de la cercanía a bienes públicos sobre el valor de las propiedades adyacentes a dichos proyectos es variada, encontrando estudios que presentan evidencia a favor y en contra de los incrementos en el valor del suelo producto de dichos proyectos (Perdomo, et. al., 2007).

Para el caso bogotano, los estudios se han centrado en los efectos del sistema de transporte masivo Transmilenio y el efecto de otro tipo de infraestructuras no ha sido todavía objeto de amplia literatura. No obstante, los resultados sobre el efecto Transmilenio han demostrado claramente ser positivos (ver Perdomo et. al. (2007), Rodríguez y Targa (2004), Moreno (2004) y Fernández (2005), por ejemplo).

En el caso de proyectos relacionados con el desarrollo de infraestructura peatonal y asociada al uso de la bicicleta, Racca y Amardeep (2006) hicieron una amplia revisión de literatura que demuestra que la presencia de infraestructura de este tipo sí tiene efectos positivos sobre el valor de los predios adyacentes a dichas obras. Chung et. al. (2013) muestran que en Vancouver este tipo de infraestructura tiene efectos positivos que son potencializados cuando las preferencias de las comunidades adyacentes están dirigidas a un estilo de vida que se asocia con el uso de la bicicleta. Aspecto este último que en el caso de Bogotá es indiscutible, pues las condiciones de movilidad de la ciudad y el creciente interés por un estilo de vida más saludable y sostenible ambientalmente ha profundizado el

incremento en el uso de este tipo de infraestructuras. La Encuesta de Movilidad 2015 para Bogotá mostró un incremento en el número de viajes en bicicleta, hecho que respalda esta tendencia.

Kuminoff y Pope (2014) demuestran que los efectos de capitalización de bienes públicos subestiman la disponibilidad a pagar por escuelas públicas un 75%. Luther y Gruehn (2001) encontraron en el año 2000 que en Berlín la cercanía a parques o a vías con gran arborización incrementaban el valor de las propiedades cerca de un 16%.

En conclusión, puede verse que hay consenso en la literatura especializada sobre los efectos de infraestructuras públicas (viales, peatonales, espacio público, etc.) en la dinámica de precios de los predios que se encuentran cerca a dichas obras. La pregunta de fondo es cuál es el alcance real de estos efectos y cómo hacer uso de dicha información para definir una zona de influencia asociada a un cobro de la Contribución Especial de Valorización.

En resumen, para la definición de las zonas de influencia que se presentan se realizó un ejercicio que tuvo en cuenta una distancia máxima de 1.5 kilometros a cualquiera de las obras incluidas en este Acuerdo. No obstante, el 78% de los predios está a menos de 750 metros de una obra. Este límite puede variar debido a las barreras naturales y urbanas utilizadas para delimitar el área, por lo tanto en algunos puntos es posible que el máximo no se alcance o incluso que se supere de manera marginal. Siempre se toma como límite una avenida de la malla vial arterial, cuando esta exista, o un límite natural de la ciudad (cerros orientales, canales, etc.).

7. Estudio de Capacidad 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 cumplimiento de dicha tarea demanda la inversión de importantes recursos para la elaboración de encuestas que permitan aproximar la estructura de gastos de los hogares propietarios de bienes inmuebles en la ciudad de manera que sea posible estructurar un cobro con este tipo de consideraciones.

Realizar encuestas especificas para la Contribución de Valorización no es posible por razones presupuestales. Por esta misma razón, el DANE, por ejemplo, realiza encuestas que permiten recoger diversos datos para construir las más variadas políticas públicas. Los análisis de capacidad de pago se construyen entonces con base en información de encuestas que se realizan con cierta periodicidad, pero cuyos objetivos van más allá de la Contribución Especial de Valorización (encuestas multipropósito, por ejemplo), lo cual es

razonable teniendo en cuenta la importante cantidad de recursos económicos y de tiempo que es necesario movilizar para lograr este trabajo.

En este sentido, a continuación, se presenta una serie de consideraciones que recogen el trabajo hecho para la presentación de los Proyectos de Acuerdos 335 de 2017 y 453 de 2018. Las valiosas críticas presentadas al estudio en el año 2017 provenientes de una parte del Concejo Distrital, lideres de opinión y ciudadanía en general, se centraron en la no pertinencia del instrumento, debido a la temporalidad de los insumos utilizados para la realización del análisis de capacidad de pago y a la situación económica de los hogares de la ciudad, que aparentemente no favorecía la oportunidad de implementar este proyecto, que como se verá a continuación, se basa en análisis concretos basados en la información disponible más actualizada y que sí permiten afirmar con total claridad que es posible el uso del instrumento de financiación.

En efecto, los datos utilizados en 2017 correspondieron a la Encuesta Multipropósito 2014, que en ese momento eran los datos más actualizados disponibles sobre capacidad de pago. Estos datos permitieron aproximar qué hogares, propietarios de bienes inmuebles en la ciudad, podían ser calificados como hogares con capacidad de pago. Es importante no perder de vista la periodicidad con que la ciudad ha venido realizando este tipo de encuestas (2011-2014-2017), las cuales son presentadas un año después de su elaboración debido al gran trabajo que representa procesar esta información y que son utilizadas para dar sostenibilidad a diversas políticas públicas[23].

Es cierto que la ciudad debería realizar estas encuestas cada año para las diferentes necesidades de información (movilidad, estructuras de ingresos y gastos de los hogares, etc.). Sin embargo, esto todavía no es posible debido al alto costo de dichos ejercicios. Incluso para la política de movilidad la ciudad realiza la encuesta de movilidad cada 4 años. Por esta razón, el análisis presentado, junto con las siguientes consideraciones, reconoce ese desfase temporal y en ese sentido solo presenta conclusiones basadas en las debilidades propias de la información disponible.

Es decir, este análisis solo aproxima qué hogares tienen capacidad de pago y en este sentido, permite definir exclusiones asociadas a dicha condición. No es posible, por ejemplo, definir la tarifa de la Contribución a partir del análisis de capacidad de pago por dos razones fundamentales: (i) la tarifa de la Contribución se define por ley mediante un sistema y un método, y (ii) la información disponible no permite aproximar una cifra de capacidad de pago de la Contribución.

[23] La última Encuesta Multipropósito se entregó un mes antes de la presentación de este proyecto (tres años de diferencia respecto de la última encuesta realizada y con datos tomados en 2017).

De la misma manera, a la fecha de presentación de este Acuerdo al Honorable Concejo de la ciudad, la Secretaría Distrital de Planeación se encontraba procesando la última Encuesta Multiproposito (2017) tendiente a actualizar el indicador de capacidad de pago de la ciudad en cumplimiento del Acuerdo 573 de 2014[24]. Dado que dicho indicador no está disponible para revisar las exclusiones y los topes definidos en este Acuerdo, se hará una revisión del indicador previo a la distribución final que se realice antes de la asignación de la Contribución.

En este sentido, se presentan a continuación una serie de consideraciones que sustentan la posibilidad real de utilizar este instrumento en el año 2018 porque la situación económica de la ciudad lo permite y en particular de los propietarios de bienes inmuebles en Bogotá[25].

La Encuesta Multipropósito 2014 mostró que el 90% de los hogares propietarios de predios en el Eje Cedro y 96% en el Eje Córdoba que no tenían capacidad de pago se concentran en los estratos 1, 2 y 3. Es importante no perder de vista que, según el DANE, en 2017 el 44% de los hogares en Bogotá vivían en arriendo, es decir que este tributo recae sobre el 56% de los hogares propietarios, que en muchos casos son multipropietario. Esta misma cifra en 2014 revelaba que 46% de los hogares vivían en arriendo mostrando claramente un incremento en la propiedad en la ciudad.

Como complemento a esta información, para la presentación del proyecto en 2018 al Concejo de la ciudad, se consideraron los siguientes datos:

De acuerdo a la Cámara de Comercio de Bogotá (2017), para el año 2018 se espera un mayor crecimiento de la economía bogotana que se estima llegué al 3%, crecimiento liderado por el sector de la construcción y la mayor inversión pública en infraestructura que se adelanta en la ciudad. Lo anterior, acompañado de un mayor dinamismo en la demanda interna y la actividad financiera e inmobiliaria.

Un análisis hecho por sectores muestra que la actividad industrial está en proceso de recuperación. Las reuniones adelantadas por el Instituto en 2018 con el sector industrial de Puente Aranda – Montevideo muestran, además, una necesidad sentida de los industriales para mejorar la infraestructura vial alrededor de sus predios lo que se traducirá en una clara mejora de sus operaciones.

---

[24] Artículo Primero.- *La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación, realizará 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.*

[25] No obstante, al final del documento se anexa el estudio que se realizó en 2017 con el objetivo de tener una perspectiva clara de las exclusiones propuestas y del alcance de los estudios de capacidad de pago.

El sector de la construcción también mostró un comportamiento positivo en 2017 contribuyendo al crecimiento de la economía en 5.7% del PIB de la ciudad y el 5.6% del empleo. El sector comercio no tuvo el comportamiento esperado, sin embargo, genera el 16.1% del valor agregado de la ciudad. Los datos de World Economic Outlook del Fondo Monetario Internacional, muestran que Colombia en 2018 crecería entre 2,5% y 3%, comenzando una curva ascendente de recuperación de la economía, al terminar el periodo de ajuste mencionado.

La firma RADDAR, única en el mercado que realiza análisis sobre el consumo de los hogares, ha analizado el periodo 2015-2017 y afirma que este se presentó como un tiempo de ajuste y transición producto de la caída del valor de las exportaciones, debido al menor precio del petróleo y la menor producción de crudo. Incluso destaca cómo en 2017 el consumo de los hogares en Colombia creció 0.53%. Adicionalmente, señala que el comportamiento de la economía bogotana permite inferir que el cobro de una contribución de valorización es recomendable en el segundo semestre del año. Lo anterior, debido a que en el primer semestre del año se causa el 60% de la inflación, debido fundamentalmente a la presencia de gastos estacionales como el pago del impuesto predial, gastos escolares, otros tributos, y algunas fiestas nacionales y locales.

Este periodo de ajuste y transición (2015-2017) del cual hoy la economía nacional y bogotana se está recuperando, permite entender y dar contexto a los datos de percepción de nivel de vida en la ciudad según el DANE. Las primeras conclusiones de la Encuesta Multipropósito 2017 muestran que en la ciudad para el periodo 2014-2017 este indicador mejoró en cerca de un punto porcentual. Visto por localidades, Usaquén, Chapinero, Suba y Puente Aranda, muestran que más del 90% de los hogares consideran que la calidad de vida para este periodo ha mejorado o ha permanecido en las mismas condiciones.

Por otro lado, Bogotá Cómo Vamos afirmó en su último estudio (2017) que las finanzas públicas de la ciudad son positivas y recomienda seguir avanzando en la identificación real de la capacidad de pago de los contribuyentes con el fin de evitar asfixia fiscal y disminuir la tasa de evasión. Aspecto que este Acuerdo contempla y es por esta razón que, se decide no incluir en el cobro a aquellos hogares sin capacidad de pago. Adicionalmente, agrega que además de esto, existe un enorme potencial de recaudo derivado del impuesto de vehículos que no ha podido ser cobrado como consecuencia de las motos que a pesar de no estar matriculados en la ciudad circulan en ella y por las restricciones en cuanto a su tamaño.

El mismo informe reconoce que el 2017 fue un año de transición para la economía colombiana y que se espera que el 2018 sea un mejor año con una tasa de crecimiento superior a 2017 y cercana al 3%. Bogotá Cómo vamos agrega que las perspectivas de lograr un mayor crecimiento son favorables, por las mejores condiciones macroeconómicas

del país, el aumento de las expectativas de los empresarios, así como en la confianza de los consumidores.

De esta manera, los analistas económicos muestran un escenario positivo y de mejora de la economía colombiana y bogotana que sí permite pensar en la real posibilidad de un cobro de valorización que permita financiar el plan de obras señalado. Es importante recordar 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 3 cuyo avalúo catastral sea superior a $500 millones de pesos o que sean multipropietario[26]. De esta manera, las conclusiones producto del análisis de capacidad de pago, permitieron tomar decisiones sobre las exclusiones definidas en el Acuerdo.

Así las cosas, el análisis de capacidad de pago permitió excluir todos los predios con estrato 1 y 2 y a cerca del 70% de predios en estrato 3, quedando solo aquellos con avalúo catastral por encima de $500 millones o que sean de propietarios de más de un predio en la ciudad.

Es evidente que todo análisis estadístico tendiente a tomar decisiones de política pública genera errores de exclusión e inclusión. En este sentido, adicional a las decisiones de exclusión predial, el análisis de capacidad de pago permitió tomar las siguientes decisiones pensando en la capacidad de pago de hogares con contribución.

1. Se definieron topes para las contribuciones para predios residenciales y no residenciales. En el caso de los predios residenciales el tope de la contribución es el equivalente a un (1) impuesto predial de la vigencia en la que se aprobó el Acuerdo y para predios no residenciales el tope de la contribución es el equivalente a dos punto cinco (2.5) prediales de la vigencia en la que se aprobó el Acuerdo.

   Lo anterior no significa de ninguna manera que todas las contribuciones de los predios llegan a dicho tope. Por el contrario, aproximadamente el 60% de los predios residenciales tendrá contribuciones equivalentes al 60% de su impuesto predial. Por otro lado, aproximadamente el 88% de los predios no residenciales tendrá contribuciones equivalentes a menos del 1.5% de su impuesto predial.

2. El método de distribución incorpora un parámetro que suaviza la curva de distribución. Lo anterior, producto de la relación que existe entre la distancia a la obra más cercana y el avalúo catastral. Es decir, los predios que se encuentren más cerca a los bienes públicos obtendrán un beneficio mayor. En este sentido, hay que señalar que el monto distribuible de este Acuerdo equivale al 0.51% del avalúo catastral de todos los predios objeto de cobro.

[26] El avalúo catastral puede representar el 80% del valor real de los predios en la ciudad.

8. Contribución Especial de Valorización versus otros mecanismos de financiación

El análisis de capacidad de pago desarrollado en este Acuerdo permite tomar decisiones relacionadas con la exclusión y el tope de la Contribución para predios residenciales y no residenciales. La decisión de esta Administración de hacer inversiones en bienes públicos, con financiación a través de la Contribución Especial de Valorización, descansa en la idea de que este tributo debe ser un instrumento que permita financiar obras en los lugares que tiene capacidad de pago, para así permitir la financiación de obras en zonas sin capacidad de pago con otras Fuentes (ingresos corrientes, cupo de endeudamiento, APP, etc.). En resumen, la estructuración de este Proyecto refleja una clara intención de política pública dirigida a focalizar de la mejor manera los recursos disponibles para la construcción de bienes públicos que mejoren las condiciones de vida de los habitantes y visitantes de Bogotá D.C.

Los instrumentos para la financiación del desarrollo territorial se encuentran establecidos en las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997, tienen diferentes grados de desarrollo frente a su autorización por el Concejo de la ciudad, su reglamentación y su puesta en ejecución.

Bogotá D.C. cuenta con un sistema de financiación del desarrollo territorial y urbano dependiente de recursos propios. Según los registros del Contabilizador de Hacienda de Información Pública (CHIP), los ingresos totales promedio de 2011 a 2014 ascendieron a 14.7 billones anuales, de los cuales el 22,4% se sustenta en el impuesto de industria y comercio y el 13% en el impuesto predial unificado. De otro lado, según los registros del Formulario Único Territorial, Bogotá ha recaudado $690 mil millones anuales promedio entre 2011 y 2014 en instrumentos de captura de valor o participación de la dinámica inmobiliaria tales como delineación ($170 mil millones), multas (se encuentran procesos adscritos a sistemas urbanísticos por un valor de $390 mil millones), contribución por valorización ($113 mil millones) y participación en plusvalía ($75 mil millones).

El crecimiento del recaudo del impuesto predial desde el año 2008, momento en que se emprende la actualización catastral de Bogotá, da cuenta de la importancia que ha venido cobrando la dinámica urbana en la ciudad (recaudo de 1,9 billones promedio anual), generando el espacio para la captura de valor de suelo como mecanismo de financiación de los proyectos integrales. De forma complementaria, el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios en la ciudad ha permitido el acceso a recursos en una cuantía cercana a los $200 mil millones (a 2015 por Resolución SDHT 252 de 2009), en relación al sistema de subsidios distritales, espectro de recaudo que genera potenciales de captura de valor por medio de procesos tipo operaciones interligadas (con o sin excepciones normativas) y

aproximadamente $100 mil millones (a 2015) por compensación de cargas urbanísticas (Decreto 327 de 2004)[27].

Teniendo en cuenta lo anterior, es decir, las amplias necesidades de infraestructura de la ciudad y la clara restricción presupuestaria, y en cuanto a la Contribución Especial de Valorización, el Acuerdo 645 de 2016, estableció que la Administración Distrital podrá gestionar diferentes mecanismos que permitan complementar la financiación del Plan de Desarrollo 2016-2020 "Bogotá Mejor para Todos", tales como: cobros por congestión, valorización, contribución a parqueaderos, instrumentos de financiación del desarrollo urbano, cobro de alumbrado público y estacionamiento en vía, entre otros. Dentro del marco de sus competencias, se deberá acudir al Concejo Distrital para su aprobación. En este sentido, el PDD definió que los proyectos del subsistema vial y de transporte, que hacen parte de los proyectos estratégicos de la Administración, están condicionados a que existan nuevas Fuentes de financiación tales como: asociaciones público-privadas -APP-, contribución de valorización, nuevo cupo de endeudamiento, captura de valor de suelo, derechos de edificabilidad, entre otras.

En este orden de ideas, a continuación, se muestra la localización de las obras que serán construidas en áreas donde la Contribución Especial de Valorización no será aplicada y que por definición son áreas cuya capacidad de pago no permite la utilización del tributo. Sin embargo, no hay que perder de vista que la construcción de estas obras de infraestructura generará claros efectos de valorización en los predios cercanos, redundando en mayores valores prediales y un crecimiento potencial de la riqueza de estos hogares.

Relación de Obras y diseños que serán construidas con otras Fuentes de financiación en zonas por fuera de la zona de influencia de este Acuerdo.

Fuente de Financiación	RELACIÓN DE OBRAS Y DISEÑOS QUE SERÁN CONTRATADOS CON OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN
Regalías	Troncal Ferrocarril del Sur, entre Soacha y Av. Américas.
	Corredor Troncal Férreo del Norte entre la Av. Carrera 68 y Límite del Distrito.
	Avenida Longitudinal de Occidente, Ramal Av. Villavicencio hasta la Av. Cali y Ramal Av. Américas hasta la Av. Cali. ALO centro y ALO Norte.
	Conexión Regional Canal Salitre y Río Negro desde el Río Bogotá hasta la NQS y la Avenida Carrera 7.
	Extensión de la Cl. 80 - incluye cinco intersecciones desde Cr. 68 hasta el límite de Bogotá D.C.
	Troncal Centenario desde el límite occidente del Distrito hasta la Troncal Américas con Carrera 50.

[27] Plan de Desarrollo Bogotá para Todos 2016-2020 – Acuerdo 645 de 2016.

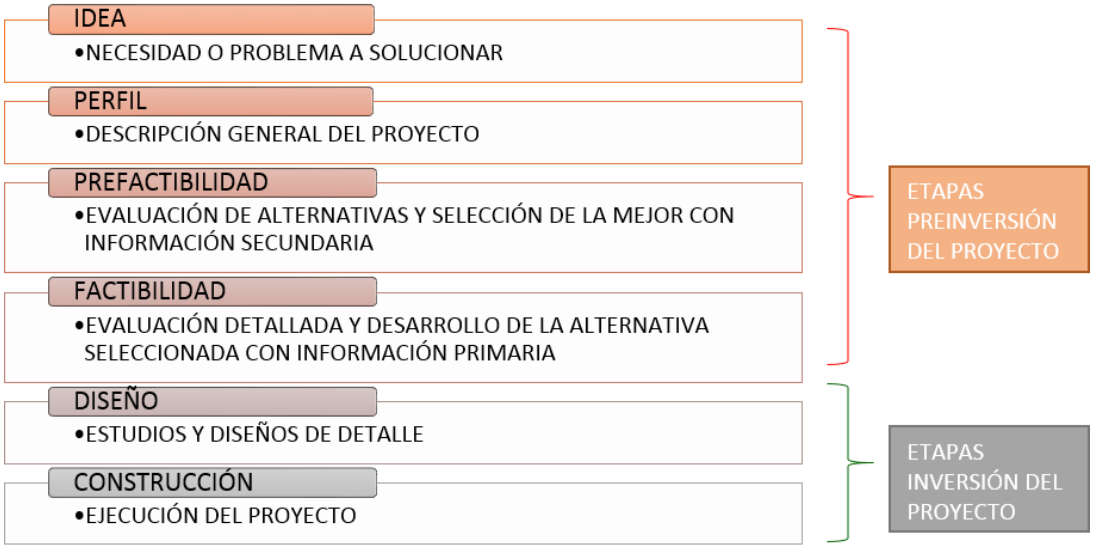
	Av. San José (calle 170) desde la Av. Alberto Lleras Camargo (Avenida Carrera 7) hasta la carrera 92, a lo largo del corredor de la vía Suba-Cota hasta el LD - Río Bogotá.
	Autonorte desde Héroes hasta la Calle 193.
	Avenida Boyacá desde la Calle 183 a conectarse con la Troncal del peaje y conexión Autonorte por Avenida Guaymaral.
	Circunvalar de oriente desde Salida al Llano hasta Av. Villavicencio.
Transmilenio	Troncal Av. Villavicencio desde el Portal Tunal hasta la Troncal NQS.
	Extensión Troncal Caracas desde Molinos a Yomasa (hasta el Nuevo Patio). Incluye Patio Usme (Predio la Reforma).
	Troncal Avenida Carrera 7 desde la Calle 32 hasta la Calle 200, ramal de la Avenida Calle 72 entre Avenida Carrera 7 y Av. Caracas, patio portal, conexiones operacionales Avenida Calle 26, Calle 100, Calle 170.
	Troncal Carrera 68 desde la Avenida Carrera 7 hasta Autopista Sur.
	Troncal Avenida Ciudad de Cali desde Soacha hasta la Av. Suba Cota (incluye intersección Av. Chile por Av. Ciudad de Cali).
	Extensión Av. Américas desde Puente Aranda hasta la NQS y la Conexión Operacional de las Troncales Américas, Avenida Calle 26 y NQS.
	FASE I. Patio Usme: Predio La Reforma. Valoración incluida en los estudios y diseños de la Extensión Caracas desde Molinos - Yomasa.
	FASE I. Ampliación Portal Tunal: No requiere predios.
	FASE I. Portal Norte.
	FASE II. Patio Sur: Proyecto Mixto para Actualización Estudios y Diseños y Construcción.
	FASE II. Portal del Sur: Proyecto Mixto para Actualización Estudios y Diseños y Construcción.
	FASE II. Patio Américas: No requiere predios.
IDU	Avenida Francisco Miranda Cl. 45 desde la Cra. 5 a la Avenida Alberto Lleras Camargo -Cra 7.
	Intersección Av. Ferrocarril por Avenida Ciudad de Cali.
	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72).
	Intersección Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Boyacá (AK 72).
	Avenida el Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91.
	Intersección Avenida el Rincón por Avenida Boyacá.
	Avenida la Sirena (AC 153) desde Avenida Laureano Gómez (AK 9) hasta Avenida Santa Bárbara (AK 19).
	Avenida Boyacá (AK 72) desde Avenida San José (AC 170) hasta Avenida San Antonio (AC 183).
	Avenida San Antonio (AC 183) desde la Avenida Boyacá (AK 72) hasta la Cra 54 D
	PAR VIAL – Avenida Carrera 7 desde Avenida de los Comuneros hasta Avenida de la Hortúa (AC 1).
	Avenida Alsacia desde Avenida Tintal (AK 89) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 86).

Cupo de Endeudamiento AC. 646 de 2016	Avenida Alsacia (AC 12) desde Avenida de la Constitución hasta Avenida Boyacá (AK 72).
	Avenida Alsacia desde Avenida Boyacá (AK 72) hasta Avenida Ciudad de Cali.
	Avenida Tintal (AK 89) desde Avenida Villavicencio hasta Avenida Manuel Cepeda Vargas.
	Avenida Tintal (AK 89) desde Avenida Manuel Cepeda Vargas hasta Avenida Alsacia (AC 12).
	Avenida Constitución desde Avenida Alsacia (AC 12) hasta Avenida Centenario (AC 13).
	Avenida 1ro de mayo desde Kr 3este hasta Calle 11 sur.
	Intersección Avenida Chile (AC 72) por Avenida Ciudad de Cali. (Incluido en Troncal Av. Ciudad de Cali).
Transferencia ordinaria	Rampas Ciclorruta Avenida Calle 26.
	Ciclorruta Calle 116 entre Carrera 11 y Carrera 50.
	Peatonalización Avenida Carrera 7 Fase II.
	San Jerónimo del Yuste.
	Puente Vehicular Juan Amarillo Cl. 129C desde Carrera 99 a Carrera 100.
	Punto Inestable Amapolas.
	ACCIONES POPULARES 2016. GRUPO 1 (CONSTRUCCIÓN). Contrato IDU-933-2016. Interventoría IDU-934-2016 “Ajustes, Complementación, Actualización de Estudios y Diseños y Estudios, Diseños y Construcción de Espacio Público”. A.P. 2010-00289, 2009-00004, 2010-00011, 2006-00052, 2008-00161, 2006-00025, 2004-02613.
Sobretasa, TO y Cargas Urbanísticas	Puente Vehicular El Verjón.
Cargas Urbanísticas	Puente Peatonal Av. Centenario (AC 13) por Avenida Congreso Eucarístico (AK 68)
	Puente Peatonal Atirantado Ciudad Salitre. Reforzamiento estructural
	Red Peatonal Sabana
Fondo de Cesiones Públicas	Puente Peatonal Calle 151 por Avenida Carrera 15 (Acción Popular).
	Puente Peatonal Av. Rodrigo Lara Bonilla (AC 125 A) por Carrera 41
	Puente Peatonal Av. Boyacá por Américas Costado Sur - Calle 5A
Venta Activos IDU	Andenes Zona Rosa
	Andenes Zona G
Convenios de Cooperación	Intersección a nivel (Rotonda) entre la Avenida Jorge Gaitán Cortés y Avenida Villavicencio incluidas las conectantes; Medio perfil de la Calle 59 C (Antiguo Camino a Meissen) entre la Avenida Jorge Gaitán Cortes y Transversal 70 C y demás acciones de mitigación definidas en el Plan de Implantación del Centro Comercial El Ensueño
	Deprimido en la calzada vehicular de la Carrera 57 entre Calle 22 C y Avenida Calle 26, Avenida Jorge Eliécer Gaitán, andenes y obras complementarias

	Un carril adicional en la Avenida Boyacá costado norte- sur entre la calle 19 A y la Avenida Centenario e intervención del separador que permite el intercambio entre la calzada rápida y lenta del mismo segmento, según el Plan de Implantación del Centro Comercial La Felicidad
	Implementación de dos puentes peatonales, sobre la Avenida Boyacá y la Avenida Centenario; Implementación de dos pontones vehiculares sobre el canal del Rio Fucha; Carriles de incorporación y aceleración sobre Avenida Boyacá y la Avenida Centenario; Intervención de espacio público colindante con el proyecto, entre otras intervenciones. De acuerdo con el avance de los diseños del corredor de la Avenida Alsacia a cargo del IDU, se definirá el mecanismo para la participación en la Construcción de un tramo de la Avenida Alsacia y demás acciones de mitigación definidas en el plan de implantación del Centro Comercial El Edén.
	Pontón en la Calle 19A sobre el Canal Boyacá; Carril paralelo costado norte Cl 13, desde final de la conectante nor-occ de Av. Boyacá x Cl 13, hasta conectante oriental de Av. Agoberto Mejía; Calzada oriental de Av. Agoberto Mejía entre Cl 13 y Av. Ferrocarril de occ, costado sur; Calzada sur de Av. Ferrocarril de Occ., entre Av. Boyacá y Av. Agoberto Mejía y demás obras definidas en la etapa 1 y 2 del Plan Parcial la Felicidad.
	Puente peatonal en la Av. Centenario con carrera 82, según lo definido en el Plan de Implantación de la Iglesia Manantial de Vida (Por desagregar valor y plazo de la gestión predial a cargo del promotor)

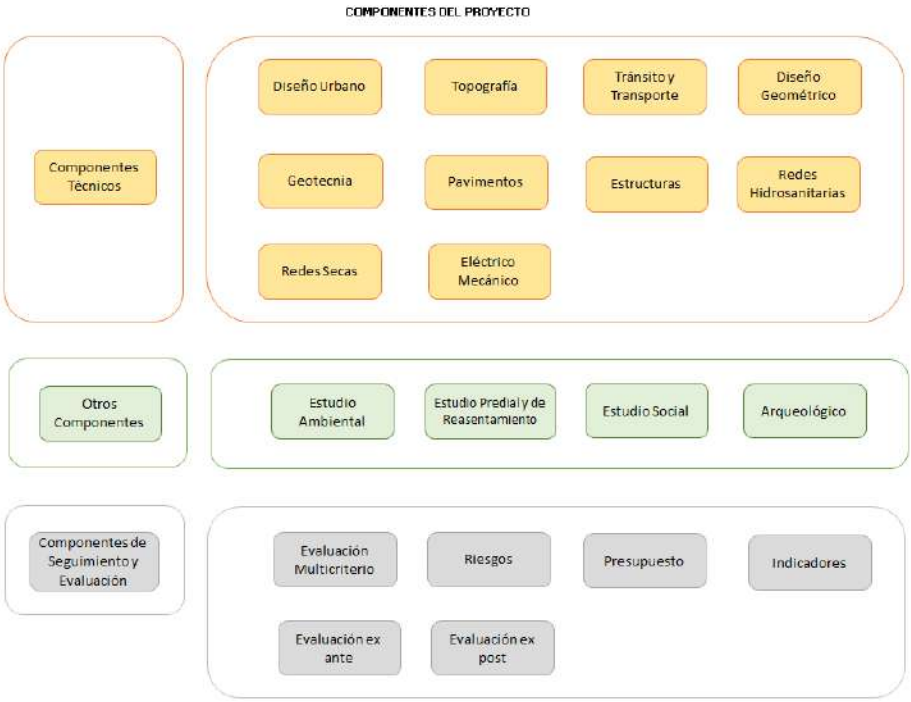
9. Aspectos Generales de las etapas de maduración de un proyecto

Dentro del ejercicio de planeación requerido para la ejecución de proyectos de infraestructura se identifican diferentes niveles de maduración. Los estudios correspondientes a la etapa de pre-inversión del proyecto, comprenden la idea, el perfil, la prefactibilidad y la factibilidad del mismo, los cuales dependen de la calidad y el nivel de profundidad de información base con la que se cuenta y del alcance requerido para avanzar a la siguiente etapa de inversión (estudios y diseños definitivos y construcción)



La evaluación de los componentes técnicos del proyecto (topografía, diseño geométrico, urbanismo, redes húmedas, redes secas, estructuras, geotecnia, pavimentos, tránsito, ambiental, predial, entre otros) es contemplada a partir de los estudios de prefactibilidad, teniendo en cuenta que son los insumos básicos para la determinación del presupuesto de las obras y la evaluación de las alternativas.

Para el desarrollo de este componente, el Instituto de Desarrollo Urbano, a través de la Dirección Técnica de Proyectos, cuenta con un equipo interdisciplinario de profesionales que permite la realización de los estudios requeridos para la totalidad de los componentes técnicos que se deben evaluar en las etapas de pre-inversión, lo cual representa pasar a las siguientes etapas (factibilidad, Diseños de detalle y construcción) con una mayor certeza técnica y presupuestal.



Requerimientos técnicos de los productos de pre-inversión: Los estudios correspondientes a la pre-inversión del proyecto comprenden la idea, el perfil, la prefactibilidad y la factibilidad del proyecto.

1. Identificación del proyecto (idea): La identificación del proyecto nace de la búsqueda de solución a un problema, de la satisfacción de una necesidad, o del mejoramiento de una situación, dentro de las políticas generales del Plan de Desarrollo Económico y Social vigente o de las determinaciones del Plan de Ordenamiento Territorial vigente

   En la idea del proyecto se presenta una descripción general del problema o de la necesidad a resolver, la justificación del mismo en términos de beneficios considerando la situación con y sin proyecto, se identifica la población beneficiada, se explican los antecedentes más relevantes del proyecto (estudios, planes, proyectos, actos administrativos, etc.) y se hace una explicación general de las características del proyecto. Para la elaboración de la idea del proyecto, se diligencia una la ficha que sintetiza el alcance de la información requerida.

2. Formulación del proyecto (perfil): El perfil de proyecto se elabora utilizando información secundaria y su alcance incluye la localización, la definición de los objetivos, la descripción general que resalte las principales características y criterios de intervención, gráficas de implantación general del trazado, identificación preliminar de gestiones interinstitucionales, trámites y/o estudios requeridos para garantizar que el proyecto sea viable, estimación del costo de la inversión de la obra a partir de índices de precios del IDU y de predios de acuerdo con la metodología vigente, y en algunos casos, una propuesta de definición por tramo o sectores del proyecto. La explicación del contenido de un proyecto en etapa de perfil de proyecto, se consigna en la ficha base con la que se entrega el proyecto.

   Una vez formulado el proyecto, se puede incluir en los Bancos de Programas y Proyectos de las entidades y, por lo tanto, en la parte operativa de los Planes de Desarrollo Económico y Social de los diferentes entes territoriales (en el caso del IDU, en los Planes de Desarrollo Distrital, de las diferentes Entidades Distritales o de las Alcaldías Locales).

3. Prefactibilidad: Los estudios de prefactibilidad (Estudios Fase I) definen y analizan las alternativas de solución del proyecto. Estos estudios se realizan considerando una serie de criterios, técnicos, legales, prediales, financieros, económicos, sociales y ambientales, para determinar la bondad de cada una de las alternativas, de tal forma que se pueda tomar la decisión de rechazar aquellas desfavorables y seleccionar la alternativa más conveniente (que satisface los requisitos técnicos y financieros), para avanzar a la etapa de factibilidad.

   Se trabaja principalmente con información secundaria, e implica un nivel de precisión mayor al de la información utilizada en la etapa de formulación o perfil. En algunos casos requiere de información primaria para ciertas variables relevantes, como son visitas al sitio, diagnóstico visual de estructuras o la información social.

   La elaboración de alternativas es un proceso metodológico recomendado en ingeniería civil para mejorar el producto técnico obtenido mediante el desarrollo de soluciones al problema. Estas alternativas pueden determinarse considerando distintos trazados, tipología de obra o técnica constructiva y además consideraciones de tipo predial, social y ambiental.

   El número de alternativas se formulan de acuerdo con la complejidad y alcance del proyecto. Para proyectos de malla vial arterial serán mínimo 2 (dos) alternativas y entre estas se determina la mejor de acuerdo con la matriz multicriterio. En el caso de proyectos de espacio público de menor escala, tales como andenes, ciclorrutas, bicicarriles o plazoletas, se puede contar con una sola alternativa.

Dado que los proyectos son de diferentes tipos y alcances, los estudios de prefactibilidad pueden determinar la viabilidad del proyecto y/o recomendar la continuidad del mismo a la etapa siguiente de factibilidad o de estudios y diseños, aclarando los aspectos o estudios pendientes. Como parte de los productos de esta etapa se incluyen la definición precisa del alcance del proyecto y la información primaria que debe ser obtenida en la siguiente etapa del proyecto, así como las recomendaciones puntuales a considerar en desarrollo de la misma.

4. Factibilidad: En los estudios de factibilidad se perfecciona la alternativa seleccionada en los estudios de prefactibilidad, (cuando se cuenta con ellos, en caso contrario se pueden generar alternativas adicionales), se amplían los aspectos técnicos y prediales, y por último se realiza la evaluación financiera, económica, social y ambiental del proyecto. Se trabaja con información primaria.

   Para la determinación de los productos de factibilidad se parte de los productos entregados en los estudios resultados de las etapas anteriores de pre inversión, cuando existan, especialmente de la Prefactibilidad (Fase I) correspondientes a la alternativa seleccionada. Deberán tenerse en cuenta, además, las recomendaciones hechas en los productos (entregables) de cada componente.

   En los estudios de factibilidad se hacen recomendaciones puntuales con relación a los requerimientos que deben ser tenidos en cuenta en el diseño y al finalizar esta etapa de factibilidad se debe realizar una reunión de socialización, donde los especialistas de la DTP informen los resultados de los estudios de factibilidad a los especialistas de la DTD y las demás áreas interesadas (SGI, OAP, DTDP, DTC, OTC, entre otras), con el fin de presentar y aclarar los detalles que planteen dudas y consultas.

Las obras de infraestructura propuestas en el presente Acuerdo cuentan con una maduración a nivel de Factibilidad, adelantada a través de los Contratros de Estudios y Diseños contratados a finales de la vigencia 2017, actualmente en ejecución. Lo que garantiza un mayor grado de certidumbre al momento de establecer el valor de las obras.

10. Proyectos a financiar a través del presente Acuerdo

10.1. Obras a ejecutar en el Eje Oriental El Cedro

La zona correspondiente al Eje oriental – El Cedro se ubica en las localidades de Usaquén, Chapinero y Santafé (de manera parcial), específicamente en el sector comprendido entre la Calle 72 y la Calle 183 y entre el perímetro urbano oriental de la Ciudad y la Autopista Norte. Dentro del proyecto de obras financiadas por valorización se plantea la construcción de obras de infraestructura vial, obras de Espacio público, ciclorrutas, parques y un centro cultural.

Figura 2- LOCALIZACIÓN DE LAS OBRAS

Fuente: Elaboración propia, 2018.

10.1.1. Proyectos Avenida Contador (AC 134) y Avenida Santa Bárbara (AK 19)

Localización: El Tramo de la Avenida Contador (Avenida Calle 134) que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al comprendido entre la Avenida Carrera 7 (Futura Troncal) y la Avenida Carrera 45 Autopista Norte (Troncal existente). Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red de Transporte de la Ciudad, teniendo en cuenta que este corredor cuenta con rutas del SITP y conecta dos corredores troncales. Adicionalmente se pretende fomentar el uso de modos de trasporte sostenible mediante la implementación de una ciclorruta que complemente la red existente en ese sector de la ciudad.

El corredor se localiza en la localidad de Usaquén permitiendo la conexión oriente – occidente de un amplio sector de vocación residencial

De otra parte, el Tramo de la Avenida Santa Bárbara propuesto en el proyecto de valorización, corresponde al localizado entre la Avenida Calle 127 y la Avenida Calle 134, el cual actualmente presenta un alto grado de deterioro que dificulta la conexión Norte – Sur de este importante corredor Vial. Adicionalmente se plantea mejorar la conexión de la ciclorruta existente.

Situación Actual:

Los corredores viales de la Avenida Contador (AC 134 entre AK 9 y AK 19) y de la Avenida Santa Bárbara (AK 19 entre AC 127 y AC 134) se localizan en el nodo de movilidad regional correspondiente a la zona norte de la ciudad.

Esta condición de conexión regional se materializa en la presencia de grandes volúmenes de transporte de pasajeros desde y hacia la zona. Paralelamente, los corredores se localizan en la zona delimitada como área de consolidación dentro de un contexto heterogéneo marcado por las diferencias morfológicas y tipológicas del territorio.

Los perfiles viales existentes varían desde una sección promedio tipo V-2 y V-3 dependiendo del corredor. Sin embargo, los perfiles viales definidos en el marco del Plan de Ordenamiento territorial vigente no se ajustan en algunos tramos de los corredores y a las necesidades de movilidad y demanda de espacio público que generan las áreas de actividad adyacentes.

Tabla 1 – Perfiles Viales Normativos

CORREDOR	TIPO
AK 19 entre AC 127 y AC 134	V-3
AC 134 entre AK 9 y AK 19	V-3

Fuente: IDU-DTP, 2018.

Dentro del área de afectación de los corredores viales se identifican áreas residenciales y mixtas con tipologías de vivienda variados con predominancia de construcciones multifamiliares. En cuanto a los tratamientos urbanísticos estos son consecuentes con la vocación residencial predominando el desarrollo y la consolidación urbanística.

Sin embargo, dentro de los Tratamientos Urbanísticos es importante mencionar que se presentan núcleos atomizados de Desarrollo y Consolidación lo cual otorga versatilidad en términos de desarrollo y zonas de oportunidad.

La Avenida Contador, también llamada Avenida. Calle 134, es una vía que recorre la ciudad de Occidente a Oriente en la localidad de Usaquén. Hace parte de la estructura urbana, clasificada como Malla Vial Arterial. Se encuentra actualmente en operación. En el tramo estudiado la Avenida Contador posee dos calzadas, con dos carriles por sentido en gran parte de su recorrido y cuenta con el Rio Contador como separador. A continuación, se muestran algunas imágenes de la situación actual del corredor.

Figura 3. - SITUACION ACTUAL AVENIDA CONTADOR (Avenida Calle 134 entre Avenida Carrera 7 y Autonorte)

Intersección de la Calle 134 con Carrera 19

Intersección de la Calle 134 con Avenida Carrera 15

Intersección de la Calle 134 con Carrera 10

Intersección de la Calle 134 con Carrera 9

Fuente: Archivos DTP-SGDU, IDU, 2018.

En la actualidad, la condición de la vía y del espacio público se encuentra en mal estado en cada uno de los sectores que la componen. Pueden identificarse dos sectores con secciones viales diferentes. El primer sector, localizado entre la AK 9ª y la AK 19 cuenta con dos calzadas de 8 m y 7.50 m en promedio (Calzada sur y calzada norte) y andenes entre 3.5 m y 4.5 m en el costado Norte y de 0.80 m en promedio en el costado sur. El separador está conformado por el canal Contador.

El segundo sector se localiza entre la AK 19 y la Autopista Norte y cuenta con tres calzadas de 7.65 m, 7.0 m y 7.9 m, dos separadores centrales de 8.0 m y 9.5 m, anden del costado norte de 3.5 m en promedio y anden del costado Sur de 2.5 m en promedio. El corredor no cuenta con ciclorruta.

Por su parte, el tramo de la Avenida Santa Bárbara entre AC 127 y AC 134, actualmente cuenta con dos calzadas de dos carriles (una por sentido). En el tramo comprendido entre la Avenida Callejas (AC 127) y la Avenida Contador (AC 134), se encuentra como separador central el Canal Contador; dichas calzadas se encuentran en la Zona de Manejo y Protección Ambiental (ZMPA) del canal.

El corredor cuenta actualmente con una ciclorruta adosada al canal contador en el tramo de la Calle 127 a la Calle 127B, punto en el cual pasa a la acera oriental a través de un cruce regulado con semáforo.

La Calzadas y el espacio público existentes, presentan condiciones elevadas de deterioro.

Figura 4. - SITUACION ACTUAL AVENIDA SANTA BÁRBARA (AVENIDA CARRERA 19)

Fuente: Google Earth, 2018.

Con la implementación de estos proyectos se mejorara el acceso a zonas urbanas consolidadas, brindando oportunidad de orientar y consolidar ejes viales para un desarrollo futuro orientado al transporte.

Adicionalmente, debido a la naturaleza de expansión urbanística del territorio, se hace necesario mejorar la infraestructura vial existente con el fin de garantizar el buen funcionamiento a nivel de tránsito de la zona.

Proyecto Propuesto:

Con los proyectos de infraestructura vial de la Avenida Contador (AC 134) entre Avenida Carrera 7 y Autonorte y de la Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre Avenida Calle 127 y Avenida Calle 134, se pretende la construcción de las metas presentadas a continuación:

Figura 5. – Meta Física – Avenida Contador (Calle 134) y Avenida Santa bárbara (Carrera 19)

PROYECTO			COMPONENTES			
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta	Vía	Predios
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM	KM	(millones)
INFRAESTRUCTURA VIAL	Avenida Contador (CL 134)	AK 7 y Autonorte	17,500	0.60	1.60	$ 2,220
	Avenida Sta. Bárbara (AK 19)	AC127 y AC 134	18,000	1.30	1.30	$ 7,100

La alternativa de intervención de la Avenida Contador entre Avenida Carrera 7 y Autopista Norte contempla la reconstrucción de las calzadas vehiculares y aceras existentes entre la Avenida Carrera 9 y la Avenida Carrera 19 reduciendo el ancho actual a las dimensiones mínimas requeridas para el perfil y nivel de servicio de la vía

Esta reducción se propone para la implementación de una ciclorruta en todo el trayecto para lo cual se identifican dos tramos bien definidos. El primero, entre la Avenida Carrera 9 y la Avenida carrera 19, requiere la regularización geométrica de las calzadas norte y sur de la vía implantando la ciclorruta en el costado sur conformando el espacio píblico aledaño al Country club.

Sin embargo es pertinente aclarar que los valores correspondientes a las aceras y a la ciclorruta del sevtor aledaño añl Country Club no hacen parte del presente acuerdo ya que a pesar de que el diseño que se adelanta se realiza de manera integral, su construcción hace parte de las obligaciones del privado en su plan de regularización, el cual de acuerdo con el POT vigente lo obliga a construir una alameda perimetal a su infraestructura.. El segundo, entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 9 y entre Avenida Carrera 9 y Autonorte, propone la construcción de la ciclorruta en el separador norte existente

Con esta propuesta se pretende incentivar el uso de medios de transporte sostenibles y el uso de la bicicleta, teniendo en cuenta que esta nueva ciclorruta complementa la red existente, permitiendo la conectividad de la Avenida Carrera 7 y de la Autopista Norte.

Adicionalmente hace parte de la nueva red de ciclorrutas propuestas en este Acuerdo de valorización, que generarán una red articulada y continua para el desplazamiento de los ciudadanos por este medio de transporte desde el norte hasta el centro de la ciudad, teniendo en cuenta los diferentes proyectos de infraestructura para la bicicleta que se construirán a través de valorización en el eje Oriental - El Cedro.

Figura 6.- PROYECTO PROPUESTO AVENIDA CONTADOR (Avenida Calle 134 entre Avenida Carrera 7 y Autonorte)

Nota: La ciclorruta entre Carrera 10 y Carrera 19 aledaña al Country Club hace parta de las obligaciónes del club en suplan de regularización y no hace parte del presente cobro.

Fuente: Elaboración propia, 2018.

En la Avenida Santa Bárbara (Carrera 19) entre Calle 127 y Calle 134 la alternativa de intervención comprende la reconstrucción de las calzadas aceras existentes manteniendo las condiciones actuales del perfil. Sin embargo se propone una regularización geométrica de la calzada oriental con el fin de localizar la ciclorruta al costado oriental del canal Contador, eliminando el semáforo localizado en la Calle 128A.

Esta ciclorruta hace parte de la red de ciclorrutas propuesta para ser construidas a través de contribución por valorización en la zona del eje Oriental – El Cedro y genera la conectividad de la ciclorruta existente en el Corredor de la Avenida Santa Bárbara (Carrera 19) entre Calle 100 y Valle 161, teniendo en cuenta que es el único tramo discontinuo de este importante corredor de bicicletas.

Figura 7. - PROYECTO PROPUESTO AVENIDA SANTA BÁRBARA (Carrera 19 entre Calle 127 y Calle 134)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Beneficios en Movilidad:

Avenida Contador

La Avenida Contador (AC 134), permite la conexión transversal de la ciudad en sentido occidente-oriente y viceversa. La fortaleza del proyecto radica mejorar las condiciones de movilidad vehicular y generar la infraestructura necesaria para los modos no motorizados: viajes a pie y en bicicleta.

Con base en la Encuesta de Movilidad 2011, se estima que en un día hábil se realizan 218.402 viajes sobre el área de influencia directa del proyecto (se determina mediante buffer de 500 metros de ancho, distancia permisible), de los cuales, el 15,28% (33.376 viajes) se realiza en SITP, el 27.66% en vehículo particular (60.418), mientras los viajes a pie representan el 26.30% (57.445).

La regularización de su sección, particularmente del costado norte del corredor beneficiará potencialmente al peatón, dado que diariamente se registran más de 57 mil viajes[28] en el área de influencia directa del corredor. En cuanto a los vehículos motorizados (particulares

[28] Cálculos de la Dirección Técnica de Proyectos, IDU, con base en la Encuesta de Movilidad 2011.

y SITP), podrán mejorar la velocidad promedio y las condiciones de seguridad al contar con una infraestructura vial acorde a las necesidades de movilidad. Así mismo, se permite acceder de manera eficiente a la Autopista Norte, la Avenida 19, la Avenida Carrera 15 y la Avenida 9ª.

En cuanto a los biciusuarios beneficiados con el proyecto se estimaron en alrededor de 3.379 para un día hábil en los dos sentidos, fundamentalmente por la conexión con la infraestructura para bicicletas que actualmente opera en el resto del corredor. Así mismo, se conecta a las ciclorrutas existentes, al occidente con la Autopista Norte hasta la Avenida Boyacá, la misma Autopista Norte y al occidente con la Avenida Carrera 19.

Los biciusuarios beneficiados con el proyecto (ciclorruta de 0,6 km con cargo al proyecto y 1,7 Km a cargo de las oblgaciones del Country Club) podrán realizar la conexión de la infraestructura existente en la Avenida Contador desde la Avenida Boyacá hasta la Avenida Laureano Gómez con las ciclorrutas de la Carrera 19 y la futura Avenida Carrera 15. Con esta intervención se tendría un corredor ciclista de 4,06 km, que conectaría las localidades de Suba –uno de los más grandes generadores de viajes ciclistas– con la localidad de Usaquén; gran atractor de viajes por su oferta laboral.

Según estimaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, el proyecto puede generar 25.642 usuarios potenciales en bicicleta, los cuales provienen de otros modos de transporte[29].

10.1.2. Avenida Santa Bárbara (AK 19) desde AC 127 hasta AC 134

La regularización de la Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre Avenidas Calles 127 y 134, mejorará las condiciones de movilidad y seguridad vial de los modos a pie y en bicicleta, fundamentalmente. Según cálculos realizados con base en la Encuesta de Movilidad 2011, en el área de influencia directa (500 metros a cada lado del eje de la vía), se realizan 119.106 viajes en un día hábil.

Del total de viajes realizados 23.179 mil viajes se realizan en modo a pie, lo que equivale al 19,5% de los viajes, 2.362 viajes en bicicleta (2% de los viajes), 32.097 mil viajes en vehículo particular (26,9% de los viajes). En cuanto al transporte público, se realizan el 16,1% de los viajes en SITP (19.176 viajes diarios), el 19,6%% en Transmilenio (23.343) y

[29] Información suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) con base en la Metodología sugerida en el estudio "Formular un plan estratégico para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos", consistente en aplicar filtros a los viajes realizados en un día hábil, contenidos en la última encuesta de movilidad disponible, hasta encontrar los viajes que, por sus características y las de los viajeros, podrían hacerse en bicicleta.

el 7,8% en taxi (9.322 viajes realizados al día). En conclusión todos los modos de viaje serán beneficiados diariamente sobre la zona de influencia directa del proyecto[30].

La Avenida Santa Bárbara o Carrera 19, es uno de los corredores ciclistas de mayor uso; no obstante, se encuentra desconectado en un tramo de 1,30km desde la Calle 127B hasta la Calle 134. Con esta intervención, los ciclistas tendrán un recorrido más seguro y cómodo, -por no tener que compartir el espacio con otro actor vial-, y directo, porque no se debe esperar a que el semáforo de la 127B permita el paso para continuar el recorrido. De la misma forma, los peatones tendrán mayor espacio en andenes para circular sin interrupciones. Se estiman 14.415 nuevos potenciales usuarios con la entrada del proyecto[31].

10.1.3. Proyecto Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) Entre Avenida Calle 134 y Avenida Calle 170

Localización:

El Tramo de la Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al comprendido entre la Avenida Contador (Avenida Calle 134) y la Avenida San José (Avenida Calle 170).

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red de Transporte de la Ciudad, generando una alternativa de movilidad Sur - Norte para los habitantes del sector, mediante la conexión de la infraestructura vial de esta Avenida entre la Calle 134 y la Calle 153. Adicionalmente se pretende fomentar el uso de modos de trasporte sostenible mediante la implementación de una ciclorruta que complemente la red existente en ese sector de la ciudad entre la Avenida Calle 134 y la Avenida Calle 170.

El corredor se localiza en la localidad de Usaquén y a lo largo del mismo se encuentran los canales de El Cedro y Rionorte. Permite la conexión Sur – Norte de un amplio sector un sector de vocación residencial con presencia moderada de equipamientos dotacionales de servicios y educación.

[30] Cálculo elaborados por la DTP – IDU, con base en la encuesta de Movilidad Urbano Regional 2011.
[31] Ibíd.

Situación Actual

Bogotá en la actualidad es la ciudad con más ciclo rutas trazadas y construidas del mundo, cuenta con una red de 467,5 Km que recorren las principales vías arteriales de la ciudad y avanza en su conectividad sobre la malla vial intermedia y local. En función de esta conectividad, y teniendo en cuenta que una de las rutas alternativas para conectar el sur y el occidente con el nororiente de la capital es el recorrido Avenida Calle 100 – Avenida Carrera 19 – Alameda Canal Torca (Avenida Calle 170 – Autopista Norte), siendo esta última un importante hito recreacional, se hace necesaria la conectividad de este trazado que actualmente se interrumpe en la Avenida Carrera 19 entre Calles 127B y 128, en la Avenida Calle 134 entre Avenida Carrera 19 y Avenida Carrera 15, y principalmente en Avenida Carrera 15 (Av. Jorge Uribe Botero) entre Avenida Calle 134 y Avenida Calle 161, eje para el cual se busca no solo la conectividad de la red de ciclo rutas, sino también el mejoramiento de las condiciones peatonales.

Actualmente se identifican diferentes sectores. El primero, entre la Avenida Calle 134 y Avenida Calle 147, cuenta con dos calzadas de dos carriles (una por sentido), localizadas a lado y lado del canal. El segundo, entre la Calle 147 y calle 151 solo cuenta con una calzada de dos carriles, localizada al costado occidental del canal.

Figura 8.- SITUACION ACTUAL AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Tramo entre Calle 134 y Calle 147)

Fuente: Google Earth, 2018.

Figura 9.- SITUACION ACTUAL AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Tramo entre Calle 147 y Calle 151)

Fuente: Recuperada de Google Earth, 2018.

Entre las Calles 151 y 153 no se encuentra desarrollada la vía y no hay presencia de canal. Desde la Avenida Calle 153 hasta la Avenida Calle 161, la Avenida Carrera 15, costado occidental del canal, se cuenta con calzada vehicular de dos carriles, uno por sentido. Al costado oriental, entre las Calles 159 y 157, existe una calzada de acceso a un sector residencial, y entre las Calles 160 y 161, una alameda exclusivamente peatonal en regular estado.

Figura 10.- SITUACION ACTUAL AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Tramo entre Avenida Calle 153 y Avenida Calle 161)

Fuente: Google Earth, 2018.

Las aceras de los tramos viales descritos, son las ejecutadas de manera independiente durante el proceso de urbanización, siendo en su mayoría en concreto fundido en sitio. De la Calle 161 a la Calle 170, costado oriental, se localiza una alameda peatonal y ciclo ruta

en regular estado. Sobre el costado occidental entre las Calles 163A y 167, se encuentra una vía vehicular de doble vía en pavimento en mal estado y sin aceras.

Figura 11. - SITUACION ACTUAL AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Tramo entre Calle 163A y Calle 167)

Fuente: Recuperada de Google Earth, 2018.

Figura 12.- SITUACION ACTUAL AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Tramo entre Calle 167 y Calle 170)

Fuente: Google Earth, 2018.

El corredor de la Avenida Carrera 15 solo dispone de 2 pasos peatonales sobre el canal (sentido oriente – occidente), localizados en las Calles 135C y 145. Las otras posibilidades de paso peatonal son en los cruces viales de las Calles 140, 142, 147, 151, 155, 159, 161, 163A y 170, con deficientes condiciones de accesibilidad universal tanto por niveles como por continuidad peatonal.

Proyecto Propuesto:

Con el proyecto de la Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) entre Avenida Calle 134 y Avenida Calle 170, se pretende la construcción de las metas presentadas a continuación:

Figura 13. – Meta Física – Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) entre Calle 134 y Calle 170

PROYECTO			COMPONENTES			
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta	Vía	Predios
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM	KM	(millones)
INFRAESTRUCTURA VIAL	Av. Jorge Uribe Botero (KR 15)	AC 134 y AC 170	39,400	3.80	1.80	$ 7,400

El proyecto contempla la construcción de ciclo ruta en ambos costados del canal y la reconstrucción de las calzadas y aceras existentes. La construcción de aceras faltantes, de pompeyanos, de plataformas peatonales sobre el canal y la ampliación de las existentes en cruces vehiculares que permitan mayor conectividad en sentido oriente occidente.

La propuesta para este corredor vial se trata por cada tramo definido a continuación:

Tramo 1. Desde la Avenida Calle 134 y hasta la calle 151:

En este tramo se plantea la reconstrucción de las calzadas y aceras existentes y la implementación de ciclorruta en ambos lados del canal y adecuar los dos pasos peatonales a través de puentes existentes sobre el canal.

Tramo 2. Desde la Calle 151 hasta Calle 170:

Construcción de ciclorruta, senderos peatonales y aceras para fomentar el uso de la movilidad limpia en el sector y adecuar los pasos peatonales a través de puentes existentes sobre el canal. Adicionalmente se generarán espacios de permanencia que articulen la ciclorruta con los parques existentes y los parques propuestos con este acuerdo de valorización.

Figura 14.- PROYECTO PROPUESTO AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Tramo 1 entre Avenida Calle 134 y Avenida Calle 151)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Figura 15.- PROYECTO PROPUESTO AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (Espacio público de permanencia frente al parque Aranjuez)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Finalmente es de vital importancia para acometer el objetivo de generar una red articulada de espacio público tanto a escala urbana, como zonal y vecinal; plantear a través de este proyecto de valorización una vinculación con el Parque Vecinal Urbanización Aranjuez y con el Parque de la Vida; los cuales también se encuentran contemplados en los proyectos que se adelantarán a través del cobro de contribución por valorización.

Beneficios en Movilidad:

El proyecto se constituye en pieza fundamental al Oriente de la ciudad, que brindará continuidad y conexión con los proyectos y desarrollos que se ubican hasta el Humedal de Torca, al norte.

Para la estimación de los viajes beneficiados directamente con el proyecto, se tomó la Base de Datos de la Encuesta de Movilidad realizada en el año 2011. El total de viajes en la zona de influencia del corredor en un día hábil es de 143.662. La mayor proporción de viajes se realiza a pie en un 37,2% (53.479 viajes), siguen los viajes en vehículo particular que ascienden a 23.057 (16%), los viajes en TPC y Transmilenio son 41.274 viajes (28,7%). En cuanto a los viajes en bicicleta estos representan el 2,7% de los viajes (3.914 viajes).

El mejoramiento integral del corredor permitirá un aprovechamiento del espacio disponible, con una ciclorruta bidireccional a ambos costados del canal, aumento de la accesibilidad peatonal con pasos a nivel en conjunto con el mejoramiento de andenes, y el enlace de los parques Villas de Aranjuez con el futuro Parque de La Villa y los parques anexos.

La Avenida, se constituye en alternativa longitudinal de modos no motorizados con conexiones importantes de redes bici con la futura Avenida La Sirena (AC 153), ampliando alternativas longitudinales a las existentes de la Avenida Santa Bárbara (AK 19) y la Avenida Laureano Gómez (AK 9ª).

La SDM estima que los nuevos potenciales usuarios de bicicleta en este corredor son alrededor de 29.698 por día hábil[32].

Listado de Proyectos 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 Oriental – El Cedro, son los siguientes:

[32] Con base en estimaciones sobre la Encuesta de Movilidad 2015.

Figura 16. – Proyectos de Aceras y Ciclorrutas – Eje Oriental – El Cedro

PROYECTO			VALOR TOTAL (millones)
Tipo	Nombre	Tramo entre	
ACERAS Y CICLORRUTAS	Aceras Calle 92 y Calle 94	Carrera 7 y Autonorte	$ 34,700
	Carrera 15	Calles 100 y 127	$ 7,870
	Autopista Norte	Calle 77 y Calle 128B (C. Oriental)	$ 27,700
	Calle 116	Carrera 9 y Autopista Norte	$ 14,600
	Carrera 9	Calle 45 y Calle 82	$ 45,660
	Puente Peatonal Calle 112	Calle 112 con Carrera 9	$ 9,370
	Ciclorruta Canal Molinos (Incluye Ciclopuente Autonorte)	Entre Carrera 9 y Autonorte incluye Ciclopuente	$ 25,160
CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES AL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE	Calle 41 y Calle 42	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 6,760
	Calle 49	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 2,140
	Calle 51	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 2,520
	Calle 59A Bis Calle 60A	Carrera 5 y Carrera 7	$ 1,590
	Plataforma Peatonal Calle 62	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 5,400
	Calle 65	Carrera 3B y Carrera 7	$ 2,365
	Calle 70A y Calle 71	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 6,470
	Calle 73	Carrera 7 y Avenida Caracas	$ 7,480
	Calle 79B	carrera 5 y carrera 7	$ 1,340
	Calle 85	Carrera 7 y Carrera 11	$ 5,035
	CALLE 49 - TV 3- Calle 51	Carrera 7 y Av. Circunvalar	$ 4,220
	Carrera 4	Calle 66 Bis y Calle 79	$ 13,870
	Carrera 5	Calle 75 y Zona G (Calle 69)	$ 8,660

Fuente: Dirección Técnica de Proyectos - Subdirección General de Desarrollo Urbano, Instituto de Desarrollo Urbano[33], 2018.

Estos proyectos contribuyen al cumplimiento de las metas establecidas en el PDD respecto de la construcción de metros cuadrados de espacio habilitado para peatones y bicicletas (alamedas, andenes, puentes peatonales, plazoletas)[34]. Con su implementación se pretende la construcción 239.300 METROS CUADRADOS de Espació Público y 18,7 KM de ciclorruta.

Adicionalmente la construcción de infraestructura para la bicicleta, mejorará la conectividad de la red de ciclorrutas y alamedas para que el uso de la bicicleta pase de ser una actividad esporádica a convertirse en un modo de transporte habitual, prestando acompañamiento permanente con campañas de sensibilización y concientización frente al respeto y seguridad.

[33] Las aceras Calle 92 y Calle 94 ya tienen estudios y diseños desde la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) hasta la Av. Paseo de los Libertadores (Autopista Norte).

[34] El Documento de las Bases del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” en su página 435 establece como meta la 38.318.505 metros cuadrados de espacio público y 440 km de ciclorrutas como meta para el cuatrienio.

10.1.4. Proyecto Aceras Avenida Calle 92 y Calle 94

Localización:

El Proyecto de Aceras de la Calle 92 y de la Calle 94, que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde a los tramos comprendidos entre la Avenida Carrera 7 (Futura Troncal) y Avenida Carrera 15.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal de la Ciudad, teniendo en cuenta que estos corredores conectan la futura troncal de la Avenida Carrera 7 con el importante sector comercial y cultural de la Zona Rosa, cuyo espacio público será intervenido integralmente con otras Fuentes de financiación. Adicionalmente se pretende completar la conectividad de la ciclorruta existente en la Avenida Calle 92 con la Troncal de la séptima.

Los proyectos se encuentran ubicados en la localidad de Chapinero, la Calle 92 tiene una longitud de 1,1 Km. y la Calle 94 de 1,7 Km.

Las zonas de estudio corresponden a una zona consolidada de la Localidad de Chapinero, ubicada al nororiente de la ciudad, correspondiente a estrato 6 y con vocación residencial, comercial y de servicios.

Situación Actual:

Las aceras de las Calles 92 y 94 entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 15 se localizan en la zona nororiental de la ciudad. Dichos corredores atraviesan los sectores de Antiguo Country, Chico Norte, Chico Norte II sector, Chico Norte III Sector, El Chico, El Refugio, La Cabrera, La Castellana, Paramo Urbano, Polo Club, Seminario.

Los corredores requieren consolidar su estructura mediante la recuperación del espacio público para fortalecer las actividades urbanas y su competitividad en la ciudad, incluyendo las aceras de ambos costados, la eliminación de bahías de estacionamiento, plazoletas y el espacio público en separador central (sin intervención de los correspondientes antejardines). Lo anterior, con el fin de recuperar el sistema de espacio público para mejorar las condiciones de movilidad peatonal y reorganización espacial para el beneficio de los residentes, usuarios y demás actores de la zona en general, conforme con las normas urbanísticas.

Los corredores viales objeto de esta prefactibilidad pertenecen al perfil tipo V-3 y V-4, que si bien lo existente no corresponde con los perfiles normativos POT, son corredores y sectores ya consolidados.

Actualmente la sección vial de la calle 94 presenta dos (2) calzadas/sentido con dos (2) carriles mixtos/sentido de 7.50 M y un separador central de 10 m de ancho el cual presenta una franja o recorrido para la circulación peatonal. Adicionalmente presenta un espacio público en ambos costados (Oriental y Occidental) poco consolidado y limitado para la movilidad del peatón, el cual se interrumpe por la presencia de bahías para parqueo de vehículos.

Por su parte, el corredor de la Avenida Calle 92 presenta dos (2) calzadas/sentido con dos (2) carriles mixtos/sentido de 6 metros de ancho, y un separador central de 14.5 M de ancho el cual presenta una franja o recorrido para la circulación peatonal de 2.00 M y ciclorruta de 2.40 M. Adicionalmente presenta un espacio público en ambos costados precario en dimensión y calidad, para la circulación del peatón, el cual se interrumpe con la presencia de bahías para estacionamiento de vehículos

Figura 17.- SITUACION ACTUAL CALLE 92 Y CALLE 94 (ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y AVENIDA CARRERA 15)

Fuente: Registro propio - Octubre 2018

Proyecto Propuesto

Con los proyectos de aceras de la Avenida Calle 92 y de la Calle 94 entre Avenida Carrera 7 y Carrera se pretende la construcción de las metas presentadas a continuación:

Figura 18. – Meta Física – Aceras Calle 92 y Calle 94

PROYECTO			COMPONENTES	
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM
ACERAS Y CICLORRUTAS	Aceras Calle 92 y Calle 94	Carrera 7 y Autonorte	30,000	3.20

La alternativa de intervención de las aceras contempla lo siguiente:

En la Calle 94:

La propuesta contempla la implantación de una Ciclorruta bidireccional en el separador central SOLO en el tramo comprendido desde la Avenida Carrera 7 hasta la Carrera 9 para resolver la conexión ciclista planteada a La Calera. En el resto del trazado del corredor de la calle 94 se mantiene la estructura espacial del separador existente.

Para garantizar la red bici en la zona, se incluyen los tramos conexiones ciclistas en:

- Avenida Carrera 9 entre Avenida Calle 92 y Calle 94 (Corredor de movilidad – 0.44 Km)
- Avenida Carrera 7A entre Calle 92 y Calle 88 (Malla vial Local – 0.32 Km)
- Calle 88 entre Avenida Carrera 7A y Avenida Carrera 11 – Canal el Virrey (Malla vial Local – 0.47 Km)

En cuanto a las aceras, se eliminan las bahías existentes en ambos costados con el fin de ampliar la sección del espacio público y así mejorar las condiciones de movilidad peatonal del sector.

En la Avenida Calle 92:

En cuanto a las aceras, se contempla igualmente eliminar las bahías de parqueo existentes, con el fin de ampliar la sección del espacio público para mejorar las condiciones de movilidad del peatón.

Para garantizar la red bici en la zona, se incluye el tramo de conexión ciclista en:
- Calle 92 entre las Avenidas Carrera 11 y 7, garantizando prolongación de la ciclorruta existente de la Avenida Calle 92

Figura 19- PROYECTO PROPUESTO CALLE 94 (Entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 15)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Figura 20.- PROYECTO PROPUESTO CALLE 92 (Entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 15)

Fuente: IDU –DTP, 2018.

Beneficios en la movilidad

Estos proyectos del Sistema de Espacio Público tienen como finalidad mejorar la conexión peatonal y cicloinclusiva entre la infraestructura de la futura Troncal Avenida Carrera 7, ferrocarril del Norte y la Troncal Autonorte (Estación Virrey); igualmente articular el corredor comercial de la Avenida Carrera 15, garantizando y fortaleciendo la infraestructura asociada a la centralidad Avenida Calle 72-Calle 100.

En términos de intermodalidad, la ampliación de espacio público en este sector garantiza el fácil desplazamiento de modos sostenibles de movilidad, en sentido oriente-occidente y viceversa, de residentes y de población flotante que son usuarios del Sistema Transmilenio,

cuyos flujos se constituyen en verdaderos corredores de movilidad para peatonales y bicicletas que conectan inicialmente los cerros orientales y áreas residenciales y comerciales con los sistemas de transporte masivo y colectivo.

Se favorece la conectividad del sistema de equipamientos con el sistema de movilidad del área de estudio; cuyo espacio público garantiza la articulación de importantes equipamientos de escala urbana y metropolitana como el Museo del Chico y el Seminario Mayor sobre la Avenida Carrera 7, y un número importante de Embajadas como la de Cuba, Panamá, Islandia, Marruecos, Francia, Canadá, España, Rumania, Corea, Italia, Ecuador, México. Igualmente universidades como La San Martin y la Central Regional de la Policía Nacional, entre otros.

De la misma manera, importantes parques y espacios públicos existentes en la zona como el Parque Canal El Virrey y el Parque de la 93, donde esta intervención logra complementar y fortalecer la infraestructura del Sistema de Espacio Público existente.

Los usuarios beneficiados son los que realizan los 217.005 viajes diarios[35] por dichos corredores, de los cuales 88.443 viajes (40%) se realizan por la Calle 92 y 128.562 (60%). Los mayores beneficiados son los usuarios de los 1.569 viajes diarios que se realizan en bicicleta en los dos corredores, lo cual, representa el 1% de los viajes en un día hábil.

De manera específica, la ciclorruta unidireccional de la Calle 94, adosada al separador central permitirá además de una conexión con la AK 45, (vía de alto volumen ciclista), un recorrido alternativo para los ciclistas que desean subir hasta La Calera (Patios). Según cálculos de la Secretaría Distrital de Movilidad con la construcción del proyecto se pueden generar 35.134[36] nuevos usuarios por dicho corredor.

Frente a la Calle 92, se facilitará el tránsito de los ciclistas que buscan tomar la Carrera 11 desde la Avenida Carrera 7 para realizar su recorrido. Según la SDM se calculan con el proyecto 43.468 usuarios potenciales en un día hábil.

Las cifras de usuarios potenciales justifican de manera amplia la realización del proyecto.

[35] Cálculos de la SGDU, Idus con base en los datos suministrados por la SDM-Encuesta de Movilidad 2015.

[36] Ibíd.

10.1.5. Proyecto Aceras y Ciclorruta Autopista Norte (Entre Los Héroes y la Calle 128B Costado Oriental)

Localización:

El Proyecto de Aceras y Ciclorruta del costado oriental de la Autopista Norte que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al tramo comprendido entre Los Héroes (Calle 77) y la Calle 128B.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal y de ciclorrutas de la Ciudad, teniendo en cuenta que La Autopista Norte es el principal corredor de acceso y salida de la ciudad.

El proyecto se localiza en la zona nororiental de la ciudad y cruza las localidades de Barrios Unidos, Chapinero, Usaquén y Suba.

El corredor requiere consolidar su estructura mediante la recuperación y reconstrucción del espacio público y ciclorruta con el fin de fortalecer las actividades urbanas y su competitividad en la ciudad, incluyendo elementos correspondientes al área inmediata de intervención como (bahías, parques, zonas verdes y plazoletas), con el fin mejorar las condiciones de movilidad peatonal y reorganización espacial para el beneficio de los usuarios y el entorno, conforme con las normas urbanísticas.

Actualmente el corredor presenta un sistema de espacio público e infraestructura para la movilidad en bicicleta poco consolidado, discontinuo, limitado o en mal estado para la movilidad del peatón y el biciusuario.

Situación Actual:

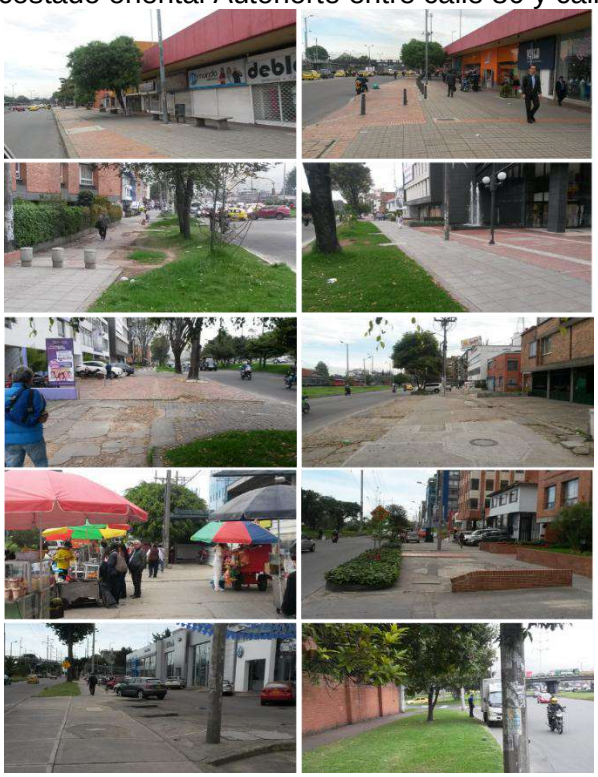
La vocación del corredor es de uso residencial, de comercio y servicios. Se localizan importantes equipamientos de escala metropolitana y urbana; lo cual genera una alta demanda de flujos peatonales y cicloinclusivos.

Con el propósito de definir el alcance del proyecto, se realizó un estudio de diagnóstico, enfocado a la totalidad del espacio público del tramo comprendido de la Troncal de la Autopista Norte entre Calle 80 y Calle 183. Dicho diagnóstico tuvo como fin verificar el estado y el ancho promedio del espacio público a lo largo del corredor en ambos costados (oriental y occidental).

En el diagnóstico realizado se identificaron cuatro (4) tramos descritos a continuación:
Tramo 1: Costado Oriental entre calle 80 y calle 132.

Tramo 2: Costado Oriental entre calle 132 y calle 183.
Tramo 3: Costado Occidental entre Avenida NQS y Calle 183
Tramo4: Costado Occidental entre Avenida NQS y calle 80.

Figura 21.- Tramo 1 costado oriental Autonorte entre calle 80 y calle 132: Estado actual



Fuente: Registro propio - Octubre 2018

Actualmente el costado oriental entre calle 80 y calle 132 presenta un espacio público con un ancho promedio entre 8 y 9 metros el cual se encuentra poco consolidado, no presenta red de ciclorruta y su estado es desfavorable ya que no cuenta con la configuración establecida para la adecuada movilidad del peatón y del usuario de la bicicleta.

Figura 22.- Tramo 2 costado oriental entre calle 132 y calle 183: Estado actual

Fuente: Registro propio, 2018.

El tramo del costado oriental entre calle 132 y calle 183 actualmente presenta un espacio público con un ancho promedio entre 7 y 9 metros, presenta red de ciclorruta; y según visita a terreno solo requiere intervención por obras de mantenimiento. Sin embargo a la altura del portal de Transmilenio del Norte, el espacio público se encuentra en regular estado, por la presencia de vendedores informales.

Figura 23.- Tramo 3 costado occidental entre Avenida NQS y Calle 183: Estado actual

Fuente: Registro propio, 2018.

Actualmente el tramo del costado occidental entre la Avenida NQS y Calle 183 presenta un espacio público consolidado con un ancho promedio que oscila entre los 7 y 9 metros y una red de ciclorruta, el cual requiere de intervención de obras por mantenimiento preventivo que garantice la óptima circulación del peatón y el usuario de la bicicleta.

Figura 24.- Tramo 4 costado occidental entre Avenida NQS y calle 80: Estado actual

Fuente: Registro propio, 2018.

El tramo del costado occidental entre Avenida NQS y Calle 80 actualmente carece de un espacio público consolidado lo cual dificulta la libre movilidad para el peatón y el biciusuario.

En este tramo se prevé la intervención de espacio público y ciclorruta como cargas urbanísticas de un Plan Parcial de Renovación urbana que tiene contemplada la administración 2016-2019.

Conclusión del diagnóstico:

Del diagnóstico realizado se concluyó que un 68% del espacio público existente en el tramo comprendido entre Héroes a Calle 183, se encuentra en buen estado, un 32% se encuentra en mal estado y requiere una reconstrucción total.

Figura 25.- Tramo 4 costado occidental entre Avenida NQS y calle 80: Estado actual

Fuente: IDU – DTP, 2018.

Con base en el anterior diagnóstico, se concluyó que el alcance real de intervención del proyecto de aceras y ciclorruta para el corredor vial de la Av. Paseo Los Libertadores – Autonorte, es la reconstrucción del espacio público en su ancho existente, que cumpla con la normativa para aceras vigente y la proyección de la ciclorruta del tramo comprendido entre Calle 77 (Héroes) a Calle 128 A, costado oriental del corredor; ya que como se evidenció es un tramo cuyo espacio público se encuentra en muy mal estado, no presenta ciclorruta, por lo que requiere obras de reconstrucción total.

Proyecto Propuesto

PROYECTO			COMPONENTES	
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM
ACERAS Y CICLORRUTAS	Autopista Norte	Calle 77 y Calle 128B (C. Oriental)	37,500	6.70

La alternativa de intervención plantea la reconstrucción total de las aceras en el costado oriental (no incluye área de antejardines ya que corresponde a zonas privadas de predios), tomando la estrategia de readecuar el espacio público existente, configurando el

establecido en la normatividad vigente el cual incluye ciclorruta bidireccional. Como resultado se configura un espacio público que garantiza la debida movilidad de ambos actores (Peatón y Biciusuario).

Para la intervención se plantean tres tramos con características específicas bien definidas:

Tramo 1

El tramo localizado entre la Calle entre calle 77 (Héroes) y la calle 82 contempla la modificación de la estructura espacial existente con la implantación de una ciclorruta bidireccional de 2,5 metros de ancho, con el fin de garantizar la conexión de infraestructura para la movilidad de biciusuarios. Adicionalmente se propone la reconstrucción del espacio público existente con el fin mejorar las condiciones de movilidad peatonal del sector, ya que este actualmente no es acorde al establecido en la normatividad vigente.

El trazado de la ciclorruta se desarrolla considerando en primera medida la ubicación de los individuos arbóreos existentes con el fin de no afectar la integridad de los mismos.

Tramo 2

El tramo numero dos se desarrolla entre la calle 82 y la calle 88. El proyecto contempla la reconstrucción del espacio público existente sin afectar la configuración espacial actual, ya que en este tramo se encuentran una gran cantidad de individuos arbóreos de porte alto muy importantes. Por lo anterior la propuesta de acera y bici para este tramo se define como una circulación compartida entre ambos actores de movilidad (peatón y Biciusuario).

Adicionalmente se contemplan pasos a nivel (pompeyano) en las calles 87 y 88 con el fin de darle prioridad de movilidad al peatón y al biciusuario y adicionalmente integrar el espacio público del parque El Virrey.

Figura 26.- PROYECTO PROPUESTO COSTADO ORIENTAL AUTONORTE (Entre Calle 82 y Calle 88

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Tramo 3

El tramo número tres se desarrolla entre la calle 88 y 128A. El proyecto contempla la redistribución espacial y la reconstrucción del espacio público existente. Se contempla la implantación de una ciclorruta bidireccional de 2,50 metros con el fin de mejorar las condiciones de movilidad del Peatón y el Biciusuario. En este tramo se desplazan a la franja de abordamiento los individuos arbóreos con el fin de establecer líneas espaciales continuas para los distintos actores de movilidad (Peatón – Biciusuario).

Figura 27.- PROYECTO PROPUESTO COSTADO ORIENTAL AUTONORTE (Entre Calle 88 y Calle 128B)

Fuente: IDU –DTP, 2018.

Beneficios en Movilidad

El proyecto beneficia a una población de 580 mil habitantes en el área de influencia directa incluyendo a residentes y población flotante. El total de población residente en el área de influencia se estima en 159.616[37] habitantes, distribuida en 24 barrios, con presencia de estratos 3, 4, 5, y 6 que se encuentran en sectores consolidados y legalizados, los barrios mayormente beneficiados son La Cajella, Santa Bárbara Occidental, San Patricio, Santa Bibiana, Chico Norte III, Chico Norte, El chico, Antiguo Country y Lago Gaitán.

El proyecto generará una transformación espacial enfocada a la movilidad sostenible peatonal y cicloinclusiva, donde el planteamiento de espacio público y ciclorrutas se integre con los ejes transversales de movilidad vinculados de manera directa al proyecto como: la Calle 80, Av. NQS, Calle 100, 116, Calle 127, Calle 134, Calle 154, Calle 170 y Calle 183.

La construcción de 37.500 METROS CUADRADOS de espacio público y los 6,7 Km de ciclorruta, potencializa a los modos no motorizados sobre el corredor.

En cuanto a los viajes realizados que serán beneficiados con el proyecto, se estima con base en la información de la Encuesta de Movilidad 2011 que en el área de influencia (500 metros a cada lado del eje de la vía) en un día se realizan 190.252 viajes, de los cuales el 43,6% corresponden a los modos Transporte Público y Masivo (82.835), seguidos por el automóvil con un 27,6%. En cuanto a los modos no motorizados, en modo a pie se realizan más de 21 mil viajes lo que equivale al 11,5% de los viajes realizados en el área de influencia en un día hábil. En cuanto a los viajes en bicicleta que se realizan en un día hábil

[37] Proyecciones de población Secretaría Distrital de Planeación para el año 2009.

738 (0,4% de los viajes realizados en el área de influencia), a pesar de la inexistencia de la ciclorruta en dicho costado.

10.1.6. Proyecto Aceras Calle 116

Localización:

El Proyecto de Aceras de la Aceras de la Calle 116 que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al tramo comprendido entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Autopista Norte

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal de la Ciudad, teniendo en cuenta que estos corredores conectan la futura troncal de la Avenida Carrera 7 con la Troncal existente de la Autopista Norte, en cuyo trayecto se encuentra un importante sector comercial y residencial de la Ciudad de Bogotá.

El proyecto se encuentra ubicado en una zona consolidada de la localidad de Usaquén, y cuenta con una longitud total de 2,3 Km.

Situación Actual:

La Calle 116 (Avenida Pepe Sierra) presenta relación directa con las vías troncales existentes: Avenida Paseo los Libertadores Autopista Norte (V0) y la futura troncal Carrera 7. Igualmente con el sistema vial arterial como la Av. Santa Bárbara (Carrera 19 (V3); Avenida Paseo del Country (Carrera 15 (V3); Avenida Germán Arciniegas (Carrera 11 (V3); Avenida Laureano Gómez (V2).

Adicionalmente se cuenta con rutas del SITP sobre la Av. Pepe Sierra (Calle 116), Avenida Paseo los Libertadores (Autopista Norte), Carrera 19, Carrera 15, Carrera 11, Carrera 9, Carrera 7, Calle 119, Calle 122. De esta manera las redes de transporte público masivo existentes y proyectadas, cobran relevancia al generar conexiones entre los diferentes modos de transporte (Peatón, Bicicleta, SITP y Transmilenio) para generar intermodalidad entre ellos. Por lo anterior es necesario garantizar el acceso y mejoramiento de condiciones en paraderos, rutas y ciclo estaciones.

En el tramo de estudio se identifican varios tramos:

Tramo 1: Desde la Carrera 9 hasta la Carrera 11

Este tramo cuenta con una ciclorruta en mal estado localizada en el separador central del perfil vial. El espacio público en general se encuentra en buen estado pero se debe realizar

mejoramiento de aceras en las esquinas de la carrera 9 que se encuentran en malas condiciones y no cumplen con la normatividad de accesibilidad.

Tramo 2: Desde la Carrera 11 hasta Carrera 15:

Las aceras existentes en ambos costados de la vía se encuentran en mal estado. No hay continuidad para la circulación debido a la presencia de bahías vehiculares que generan generando en los recorridos peatonales. En términos generales no se da cumplimiento a la normatividad de accesibilidad.

No existe infraestructura para la circulación de bicicletas. Sin embargo de debe tener en cuenta que actualmente se adelanta el contrato IDU-1828-2015 que contempla diseño de separador central y construcción de ciclorruta; garantizando conexión de infraestructura para la bicicleta.

Tramo 3: Desde la Kr 15 a Kr 19:

Las Aceras de ambos costados se encuentran en buen estado y requieren actividades de mantenimiento por lo que su intervención no se incluye en el cobro de esta valorización. El mantenimiento de estas aceras se realizará por otra Fuente.

En este tramo es necesario realizar la reconstrucción del sendero peatonal y las plazoletas que se encuentran ubicadas sobre el separador central al lado de la ciclorruta existente.

Tramo 4: Desde Carrera 19 hasta Autopista Norte:

Las aceras existentes en ambos costados del corredor vial se encuentran en mal estado. No hay continuidad para el tránsito de peatones debido a invasión de espacio público generando fragmentación en los recorridos. No se cumple con la normatividad de accesibilidad.

No existe infraestructura para la circulación de bicicletas. Sin embargo de debe tener en cuenta que actualmente se adelanta el contrato IDU-1828-2015 que contempla diseño de separador central y construcción de ciclorruta; garantizando conexión de infraestructura para la bicicleta.

Como se evidencia, se requiere fortalecer el sistema de espacio público y sus elementos mediante la incorporación de senderos peatonales en los sectores donde no está presente y mejorar las condiciones existentes a partir de su integración con los equipamientos existentes.

Figura 28.- SITUACION ACTUAL CALLE 116 ENTRE AK P Y AUTOPISTA NORTE

Aceras entre Carrera 9 y Carrera 15

Aceras entre Carrera 19 Autopista Norte

Fuente: Registro propio, 2018.

Proyecto Propuesto

Con el proyecto de aceras de la Calle 116 entre AK 9 y Autopista norte se pretenden alcanzar las siguientes metas del plan de Desarrollo

Figura 29. – Meta Física – Aceras Calle 116

PROYECTO			COMPONENTES	
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM
ACERAS Y CICLORRUTAS	Calle 116	Carrera 9 y Autopista Norte	38,000	0.30

La alternativa de intervención de las aceras contempla la reconstrucción total de las aceras de ambos costados de la Calle 116 en los tramos 1, 2 y 4 (Carrera 9 a Carrera 11 – Carrera 11 a Carrera 15 y Carrera 19 a la Autopista Norte) y la reconstrucción de la Ciclorruta del tramo 1 (Carrera 9 a Carrera 11).

Adicionalmente se plantea la reconstrucción del sendero peatonal y de las Plazoletas localizadas en el separador central del tramo 3 (Carrera 15 a Carrera 19)

Figura 30.- PROYECTO PROPUESTO CALLE 116 (Entre Avenida Carrera 9 y Autopista Norte) Tramo 1y Tramo 2

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Figura 31- PROYECTO PROPUESTO CALLE 116 (Entre Avenida Carrera 9 y Autopista Norte) Tramo 3 y Tramo

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Beneficios en la movilidad

Estos proyectos del Sistema de Espacio Público tienen como finalidad mejorar la conexión peatonal y cicloinclusiva entre la infraestructura de la futura Troncal Avenida Carrera 7, ferrocarril del Norte y la Troncal Autonorte ; igualmente articular el corredor comercial de la Avenida Carrera 15, garantizando y fortaleciendo la infraestructura asociada a la centralidad Avenida Calle 72-Calle 100.

En términos de intermodalidad, la ampliación de espacio público en este sector garantiza el fácil desplazamiento de modos sostenibles de movilidad, en sentido oriente-occidente y viceversa, de residentes y de población flotante que son usuarios del Sistema Transmilenio, cuyos flujos se constituyen en verdaderos corredores de movilidad para peatonales y bicicletas que conectan inicialmente los cerros orientales y áreas residenciales y comerciales con los sistemas de transporte masivo y colectivo.

Se favorece la conectividad del sistema de equipamientos con el sistema de movilidad del área de estudio; cuyo espacio público garantiza la articulación de importantes equipamientos de escala urbana y metropolitana como la Plaza de Usaquén, la Estación de tren de Usaquén, y número importante de predios del sector financiero y de servicios localizados entre la carrera séptima y la Carrera novena con el sector occidental de vocación residencial.

10.1.7. Proyecto Ciclorruta Canal Molinos (Incluye Ciclopuente en la Intersección del Canal molinos con Autonorte)

Localización:

La Ciclorruta del Canal Molinos que será financiada mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al tramo comprendido entre la Avenida Carrera 7 y Autonorte e incluye la construcción de un ciclopuente localizado en la intersección de este canal con la Autopista Norte en la Calle 114.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red de ciclorrutas existente, generando conectividad entre el sector oriental y el sector occidental de la ciudad, articulando la estructura ecológica principal de los cerros orientales con el humedal córdoba, a todo lo largo del canal molinos.

El proyecto se localiza en la localidad de Usaquén y cuenta con una longitud de 2.8 Km. El Ciclopuente propuesto conecta el Canal Molinos costado Oriental, con el Humedal Córdoba costado Occidental de la Autonorte y se localiza en el límite de las localidades de Suba y Usaquén en la Calle 114.

Situación actual:

El Canal Molinos hace parte del circuito ambiental de Bogotá y su trayecto permite la conexión de la estructura ecológica principal de los cerros orientales con el Humedal Córdoba.

En su territorio confluyen y conviven modos sostenibles de transporte con modos motorizados, de cobertura local, metropolitana e inclusive intermunicipal. Actualmente el área de influencia es un territorio de tránsito local. Además de ser un territorio de fuerte demanda peatonal con origen en los usos residenciales, donde, a través de espacios públicos (parques) y aceras, se conectan los corredores de transporte y las zonas de servicios.

Este corredor tiene conexión, al sur con la futura Troncal Calle 100, al occidente con la Troncal Autonorte – Av. Paseo Los Libertadores y al oriente con la futura Troncal Carrera Séptima. Por su parte, a este corredor le atraviesan perpendicularmente una red de ciclorrutas existentes de la Avenida Carrera 15, la Carrera 19 y la Autonorte. Igualmente en el área de influencia se encuentra las ciclorrutas de la Av. Pepe Sierra - Calle 116 y el bici-carril de la Av. Calle 106. Como se puede vislumbrar esta zona de la ciudad es un nodo de movilidad intermodal de la ciudad

Actualmente cuenta con una ciclorruta limitada localizada en la antigua acera del costado sur del canal. Sin embargo sus condiciones no garantizan la movilidad segura de los biciusuarios, ya que a su estado superficial se suma la falta de continuidad de la infraestructura en los cruces de la Avenida Carrera 15 y de la Carrera 19.

Adicionalmente la ciclorruta se ve interrumpida en la intersección del canal con la Autopista Norte, cortando la conectividad con el sector occidental de la ciudad hasta el humedal córdoba.

Figura 32.- SITUACION ACTUAL CICLORRUTA CANAL MOLINOS (Entre Avenida Carrera 7 y Autopista Norte)

Fuente: Registro propio, 2018.

Proyecto Propuesto

Con el proyecto propuesto de reconstrucción de la ciclorruta del Canal Molinos entre la Avenida Carrera 7 y la Autonorte y la construcción del ciclopuente de la intersección de este Canal con la Autopista en la Calle 114 se pretende la construcción de las metas presentadas a continuación:

Figura 33. – Meta Física – Ciclorruta y Ciclopuente Canal Molinos

PROYECTO			COMPONENTES	
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM
ACERAS Y CICLORRUTAS	Ciclorruta Canal Molinos (Incluye Ciclopuente Autonorte)	Entre Carrera 9 y Autonorte incluye Ciclopuente	2,200	2.87

La alternativa de intervención plantea la reconstrucción de la ciclorruta existente, el mejoramiento de los cruces a nivel de la Carrera 19 y de la Avenida Carrera 15 y la construcción de un ciclopuente en la intersección del Canal Molinos con la Autopista Norte en la Calle 114 con la adecuación necesaria del espacio público adyacente a esta estructura.

Figura 34.- PROYECTO PROPUESTO CANAL MOLINOS (Entre Avenida Carrera 7 y Autopista Norte - Ciclopuente)

Fuente: IDU –DTP, 2018.

Beneficios en Movilidad

El proyecto genera accesibilidad y conectividad que permitirá el disfrute y movilidad en el Canal Molinos. La construcción de la Ciclorruta y el Ciclopuente favorece el desplazamiento entre las localidades de Usaquén y Suba.

El mejoramiento de la infraestructura para bicicletas existente y la posibilidad de adecuar facilidades para el paso peatonal potenciaría su apropiación por parte de la comunidad y se constituiría en alternativa transversal de modos no motorizados. El proyecto se constituye en un circuito de movilidad desde el Oriente de la ciudad que dará continuidad y conexión con los proyectos y desarrollos que se ubican hasta el Humedal Juan Amarillo al Occidente de la ciudad, dado que el Canal Molinos es afluente de éste.

Los principales beneficiarios son los que realizan viajes en modos no motorizados, en un día hábil se realizan 31.412 viajes, de los cuales el 87,4%, se efectúan a pie (27.448 viajes) y el 12,6% en bicicleta (3.964 viajes).

Otro beneficio a nivel de movilidad es la disminución en los tiempos de recorrido, ya que al poder circular por ambos costados del Canal no se generan sobre-recorridos hasta encontrar el cruce sobre el mismo.

Adicionalmente, se disminuye el riesgo de accidentalidad en el cruce con las vías principales que atraviesan el canal, gracias a la construcción del ciclo-puente. Así mismo, se reduce el conflicto peatón – ciclista, lo que redunda en beneficio del usuario más vulnerable.

10.1.8. Puente Peatonal calle 112

El Proyecto del Puente Peatonal de la Calle 112 que será financado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al localizado en la Carrera 9 con Calle 112. Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal, y articular el parque Zonal Santa Bárbara y el Parque santa Ana que también hacen parte de las obras que se adelantarán mediante este mecanismo de financiación.

El proyecto se desarrolla en la zona nororiental de la ciudad de Bogotá en la localidad de Usaquén (No. 1); el área directa comprende específicamente la UPZ 14 denominada Usaquén y la UPZ 16, Santa Bárbara.

Situación actual

El sector objeto de estudio se encuentra localizado en dos Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) pertenecientes a la localidad No. 1 de Usaquén, teniendo en cuenta que la Avenida

Laureano Gómez constituye el límite entre estas UPZ. Las UPZ referidas son, al costado oriental de la Avenida Laureano Gómez, la UPZ 14 Usaquén; y al costado occidental, la UPZ 16 Santa Bárbara, la primera caracterizada principalmente por su actividad comercial y de servicios y la segunda por su vocación residencial.

La localización del puente peatonal está determinada por las características de uso de los predios adyacentes localizados en la zona de influencia del mismo, dicha zona de influencia se encuentra claramente dividida por la Av. Laureano Gómez (AK 9).

SITUACION ACTUAL CARRERA 9 CON CALLE 112 VISTA HACIA EL NORTE DESDE LA CARRERA 110

Fuente: Registro propio, 2018.

SITUACIÓN ACTUAL CARRERA 9 CON CALLE 112 COSTADO OCCIDENTAL VISTA HACIA EL NORTE DESDE EL PARQUE MOLINOS

Fuente: Registro propio, 2018.

En el costado oriental de la Avenida Laureano Gómez, UPZ 14 – Usaquén, la zona está destinada principalmente a usos comerciales y de servicios ubicados en la Centralidad Usaquén – Santa Bárbara, la cual se consolida como centro empresarial y de negocios a nivel urbano, regional y nacional. Se destaca dentro de esta zona el Hotel Radisson, la Torre Samsung, la Embajada de Canadá, la Torre RBS, entre otros.

Sobre el costado occidental, la UPZ 16 - Santa Bárbara, la zona se encuentra destinada principalmente a uso residencial con zonas delimitadas de comercio y servicio; y se encuentra conformada por el Barrio Residencial Santa Bárbara III Sector, donde se destaca la ubicación del parque vecinal Santa Bárbara Central III Sector, el cual cuenta con un área de 4895 aproximada metros cuadrados, la infraestructura proyectada servirá como complemento al parque generando un paso seguro para los usuarios del parque y habitantes del sector.

Adicionalmente mediante contribución por calorización plantea la adecuación de los parques Santa Bárbara y Santa Ana, situación que genera una necesidad adicional de conexión peatonal entre el costado oriental y occidental de la carrera 9, para atender los nuevos flujos peatonales asociados a esta infraestructura de carácter recreativo.

Hacia el costado sur de la zona de implantación del Proyecto 331, a la altura de la calle 109, se encuentra ubicada la estación del Ferrocarril Usaquén, la cual fue declarada como Monumento Nacional mediante el Decreto 746 de 1996.

Dicha estación aún presta su servicio original, y su estructura se conserva en buen estado debido a que recibe periódicamente un mantenimiento programado.

SITUACION ACTUAL CARRERA 9 CON CALLE 112 ESTACIÓN DE FERROCARRIL USAQÉN

Fuente: Elaboración DTP – IDU, 2018.

Proyecto Propuesto

Se plantea un prototipo de puente peatonal metálico donde el desarrollo de las rampas se da paralelo a la Avenida 9 iniciando al nivel del andén en el costado sur y con desarrollo de escaleras en el costado norte. En el costado oriental se implanta sobre el control ambiental del Hotel Radisson permitiendo y mejorando la conectividad peatonal y en el costado oriental se emplaza sobre la zona verde del parque Santa Bárbara Central.

Esta alternativa requiere la readecuación de las franjas peatonales de acceso a la zona comercial sur – occidental del hotel Radisson, así mismo se deberá implementar una propuesta de integración paisajística de dichas áreas con las áreas propuestas, manteniendo la accesibilidad y conectividad existentes.

PROYECTO PROPUESTO PUENTE PEATONAL CARRERA 9 CON CALLE 112

Fuente: Elaboración DTP – IDU, 2018.

10.1.9. Proyecto Conexiones Peatonales Transversales al Subsistema de Transporte

Localización:

El Proyecto de Conexiones peatonales Transversales al subsistema de Transporte que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde a un paquete de proyectos de aceras y espacio público localizados entre la Calle 73 y la Calle 85.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal de la ciudad, a través de la generación de un nuevo espacio público peatonal y de permanencia, a partir de las regularizaciones geométricas y optimización del tráfico vehicular, tomando como eje articulador la infraestructura existente y la futura infraestructura del Subsistema de Transporte Público del sector. (Troncal Caracas – Metro – Troncal Carrera séptima)

El proyecto se encuentra ubicado en una zona consolidada de la localidad de Chapinero involucra los siguientes proyectos de espacio público:

- Calle 73 entre Avenida Carrera 7 y Avenida Caracas
- Calle 79B entre Avenida Carrera 7 y Carrera 5
- Calle 85 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 11

Los proyectos se seleccionaron a través de un análisis urbano que tuvo en cuenta la articulación de la infraestructura existente en la troncal de la Caracas, con los futuros proyectos del Metro y de la Troncal de la carrera Séptima. Mediante este análisis se identificaron los corredores con mayor flujo peatonal, que corresponden a aquellos que permiten una conexión peatonal directa entre las estaciones existentes y estaciones futuras.

Situación Actual:

La localidad de Chapinero, en la cual se plantea el paquete de proyectos de conexiones peatonales transversales asociadas al Subsistema de Transporte, tiene una localización estratégica desde el punto de vista de intermodalidad, ya que se encuentra localizada entre los dos corredores viales más importantes de la ciudad para la movilidad de los ciudadanos en sentido Norte-Sur. El corredor de la Carrera séptima (Futura Troncal) y el Corredor de la Avenida caracas (Troncal existente y futuro proyecto Metro)

Lo anterior, asociado a la importante oferta financiera, de servicios, educativa y comercial, genera una gran cantidad de viajes en los diferentes modos (Peatón – ciclista – Transporte público) desde y hacia la localidad.

A pesar de la vocación peatonal de muchas de las vías de la zona de estudio, estas se consolidaron dando prioridad al transporte vehicular, es decir con perfiles viales en los cuales las aceras resultan insuficientes para atender la demanda de peatones que las utilizan.

Adicionalmente las condiciones superficiales y de geometría del espacio público, no permiten la generación de espacios de permanencia ni la circulación segura del peatón, ya que no cuenta con espacios continuos, confortables y con condiciones mínimas de accesibilidad.

Figura 35.- SITUACION ACTUAL CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES AL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE

Fuente: Google Earth, 2018. (Ejemplo Calle 73).

Proyecto Propuesto

Con el proyecto de Conexiones Peatonales Transversales al subsistema de Transporte se pretenden alcanzar las siguientes metas del plan de Desarrollo

Figura 36. – Meta Física – Conexiones Peatonales Transversales

PROYECTO			COMPONENTES
			Esp. Público Peatonal
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2
CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES AL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE	Calle 73	Carrera 7 y Avenida Caracas	10.300
	Calle 79B	Carrera 5 y Carrera 7	1.500
	Calle 85	Carrera 7 y Carrera 11	7.000

En general los proyectos planteados contemplan la reconstrucción de las aceras existentes y en los casos en que el perfil vial lo permite la ampliación de las mismas – o la pacificación total del perfil - para generar nuevo espacio público, dando prioridad al peatón sobre los otros modos de transporte.

Figura 37- PROPUESTA DE CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES (Ejemplo Calle 73)

(Ejemplo Proyecto calle 73)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Beneficios en la movilidad

Estos proyectos del Sistema de Espacio Público tienen como finalidad mejorar la conexión peatonal entre la infraestructura de la futura Troncal Avenida Carrera 7, la Avenida Caracas (Troncal existente - Proyecto Metro). En términos de intermodalidad, la ampliación de espacio público en este sector garantiza el fácil desplazamiento de modos sostenibles de movilidad, en sentido oriente-occidente y viceversa, de residentes y de población flotante que son usuarios del Sistema Transmilenio, cuyos flujos se constituyen en verdaderos corredores de movilidad para peatonales que conectan inicialmente los cerros orientales y áreas residenciales y comerciales con los sistemas de transporte masivo y colectivo.

Adicionalmente resulta importante conocer la participación modal de los viajes que se llevan a cabo en el área de influencia demarcada por las Zonas de Análisis de Transporte (ZAT) definidas para el Censo de 2011 y las cuales dan cuenta de la magnitud de personas cuyos viajes se verían beneficiados con la nueva infraestructura, tanto para la movilidad de bici-usuarios como la de peatones.

Figura 38. - ANÁLISIS DE VIAJES DIARIOS EN LA ZONA DE ESTUDIO DE LA AK 9ª

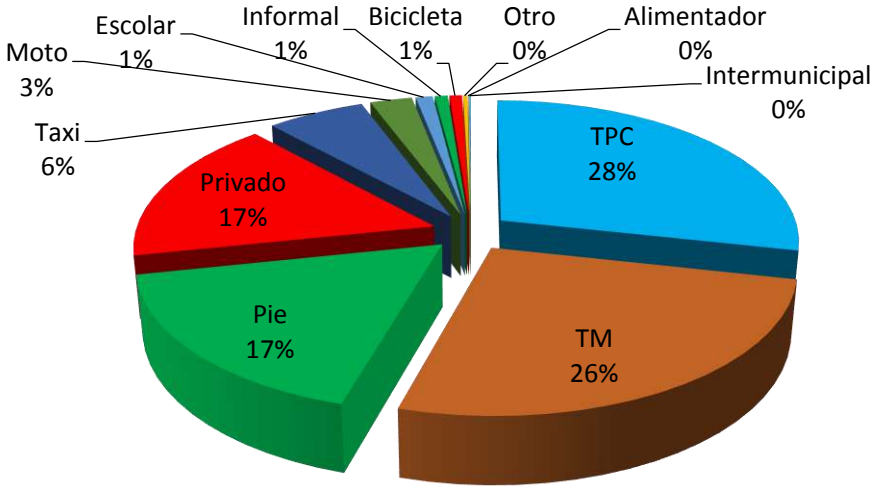
Modo Principal	Viajes	Participación
TPC	62,295	28.4%
TM	57,026	26.0%
Pie	37,885	17.3%
Privado	36,077	16.5%
Taxi	13,401	6.1%
Moto	5,744	2.6%
Escolar	2,327	1.1%
Informal	1,767	0.8%
Bicicleta	1,704	0.8%
Otro	602	0.3%
Alimentador	225	0.1%
Intermunicipal	153	0.1%
Total general	**219,205**	

Fuente: IDU –DTP, 2018.

El 18.1% de los viajes se realizan en medios sostenibles (bicicleta y a pie), el 60.5% de los viajes generados en el área de influencia se realiza en transporte público, el restante 21.4% se hace en medios motorizados como vehículo privado, motocicleta, informal y bus escolar, entre otros.

Contar con el mejoramiento de la infraestructura existente para medios sustentables, no motorizados, y la implementación de nueva infraestructura como sucede en particular mediante la implementación de infraestructura para bicicleta mejora dos aspectos importantes en la vida de una ciudad. Por un lado, incrementa el número de viajes del modo no contaminante dada la facilidad con la cual se provee a la misma y en segundo lugar, se mejoran los niveles de seguridad vial en razón a la disponibilidad de una infraestructura particular para el modo y por la consecuente reducción del número de conflictos entre modos motorizados y no motorizados.

Figura 39. - PARTICIÓN MODAL DE LOS VIAJES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA



FUENTE: IDU –DTP

10.1.10. Centro Cultural y Deportivo CALLE 82 # 10-69 (EL RETIRO)

Motivación y Descripción

Según el DANE (2014) y la Encuesta Bienal de Culturas (2015) el 33,9% de las personas realizan prácticas deportivas, 12,9% de las personas realizan prácticas culturales y 59% de las personas no usa o visita las bibliotecas.

En el Plan de Desarrollo -Bogotá Mejor para Todos- el Segundo Pilar: Democracia Urbana – Una Ciudad con Mayores oportunidades para La Cultura, La Recreación y El Deporte- tiene como meta Incrementar 15% la población que realiza prácticas culturales y 36% la población que practica algún deporte en la ciudad. El proyecto se enmarca en este pilar.

Área catastral	1733 mts^2
Índice de ocupación: 0.6	1040 mts^2
Índice de construcción (sin circulaciones): 4.0	6932 mts^2
Altura máxima	10 pisos

La población de las 3 localidades de influencia (Chapinero, Usaquén y Santa Fe) está cerca a los 696.000 habitantes, adicional a los 500.000 ciudadanos considerados población flotante de Chapinero, para un total cercano a 1´200.000 ciudadanos de Bogotá que se beneficiarán con esta obra.

Programa General de Áreas

Piscinas	1733 mts^2
Salones y talleres	3466 mts^2
Aula polivalente	1733 mts^2
Circulaciones y puntos fijos	1386 mts^2
Área CDRC	8318 mts^2
Sótanos (X3)	5199 metros cuadrados
Terrazas y Zonas exteriores	1500 mts^2
ÁREA TOTAL	15017 mts^2

Costos

Con base en los costos de mercado para un edificio de éstas características, las tarifas de honorarios de diseño y el valor histórico de los equipamientos en Bogotá, se calcula en costo directo de construcción a 4’100.000, de sótanos (X3) a 2’100.000 y de zonas exteriores a 2´000.000.

Total costos indirectos	$ 17.405.584.345
Total costos directos	$ 55.322.340.000
Total costos de obra	$ 72.727.924.345
Imprevistos (10%)	$ 7.272.792.435
COSTO TOTAL	$ 80.000.000.000

Justificación de la necesidad: descripción de la importancia de desarrollar este proyecto en la zona: Según la Encuesta de Consumo Cultural del DANE (2014) y la Encuesta Bienal de Culturas (EBC) 2015 el **33,9%** de las personas realizan prácticas deportivas, **12,9%** de las personas realizan prácticas culturales y **59%** de las personas no usa o visita las bibliotecas.

Para mejorar estos indicadores, en el Plan de Desarrollo -Bogotá Mejor para Todos- el Segundo Pilar: Democracia Urbana – Una Ciudad con Mayores oportunidades para La Cultura, La Recreación y El Deporte- tiene como meta Incrementar **15%** la población que realiza prácticas culturales y **36%** la población que practica algún deporte en la ciudad.

Para aportar al cumplimiento de estas metas, es fundamental la construcción de infraestructura que permita tener espacios adecuados donde se puedan llevar a cabo actividades que permitan la realización de prácticas culturales y deportivas, no solo en el lugar de residencia de los ciudadanos sino también en los lugares donde trabajan o estudian, la Localidad de Chapinero donde se encuentra este predio por ejemplo, cuenta con más de 57 instituciones educativas de educación superior y más de 10.700 empresas, haciendo que la población flotante de esta localidad sea superior a **500.000 ciudadanos**. (Fuente: Ficha Básica Localidad Chapinero- Observatorio de Culturas, Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte)

Los espacios contemplados para este tipo de infraestructura son:

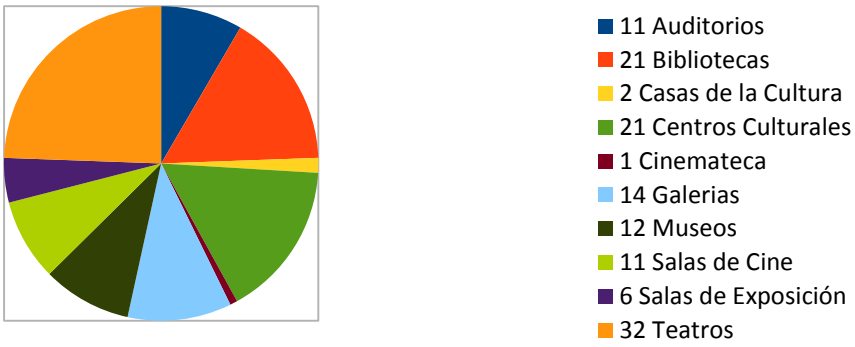
a. Área del Lote: 1.750 metros cuadrados aproximadamente
b. IO: 0.6: 1.050 metros cuadrados
c. I.C 4.0: 4.200 metros cuadrados
d. Altura: 10 pisos

El Centro tendrá los siguientes espacios de disfrute:

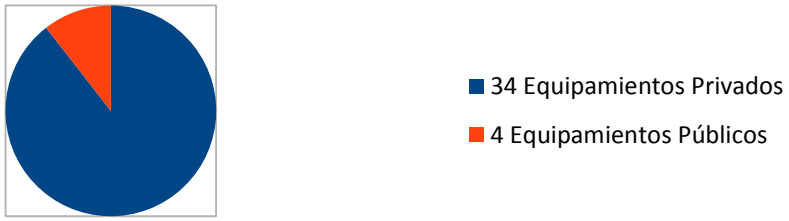
1. Parqueaderos Sótano hasta 3 niveles: 3.150 metros cuadrados
2. Piscina Semiolimpica (25x12.5): 1.000 metros cuadrados (Incluidos Servicios maquinas, años, vertieres, etc.)
3. Piscina Niños Recreativa (10 x 5): 50 metros cuadrados
4. Sala de Artes Plásticas y Visuales: 70 metros cuadrados
5. Sala de Música: 70 metros cuadrados
6. Sala de Danza y Arte Dramático: 70 metros cuadrados
7. Ludoteca (Primera Infancia): 72 metros cuadrados
8. Espacio Polifuncional: 1.500 metros cuadrados
9. Cancha Futbol 5: 250 metros cuadrados

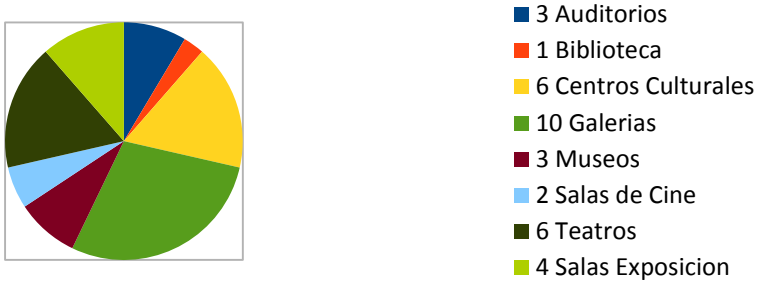
Con estos espacios, este equipamiento puede ofrecer a la ciudadanía actividades de formación, capacitación, recreación y circulación del arte para todas las edades no solo de los residentes, sino de los visitantes durante el día a la zona.

Estado Actual. En las dos localidades de influencia para el área de recaudo por concepto de valorización por parte del IDU (Chapinero y Usaquén) se encuentra el siguiente diagnóstico respecto a los equipamientos culturales.



En el área de incidencia directa del proyecto, es decir las UPZ Refugio y Chico Lago de la Localidad de Chapinero, tienen el siguiente diagnóstico:





Como se puede observar en las gráficas, el número de equipamientos Públicos es muy bajo y aunque existe una alta oferta de espacios comparado con otras localidades de Bogotá, estos no son de acceso de manera gratuita al total de la ciudadanía.

(Fuente: Inventario de Equipamientos Culturales - Subdirección de Infraestructura Cultural, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte)

Población beneficiaria: La población de las 2 localidades de influencia (Chapinero y Usaquén) cuenta con cerca de 600.000 habitantes adicional a los 500.000 ciudadanos considerados población flotante de Chapinero, para un total cercano a 1´200.000 ciudadanos de Bogotá.

Fuente: Boletín 69 - Proyecciones de población por localidades para Bogotá 2016-2020, Secretaría Distrital de Planeación).

Situación con proyecto o sin proyecto.

Con Proyecto	**Sin Proyecto**
Bienes del Distrito puestos al uso ciudadano	Parqueadero subutilizado
Uso que genera seguridad	Deterioro de la experiencia del peatón

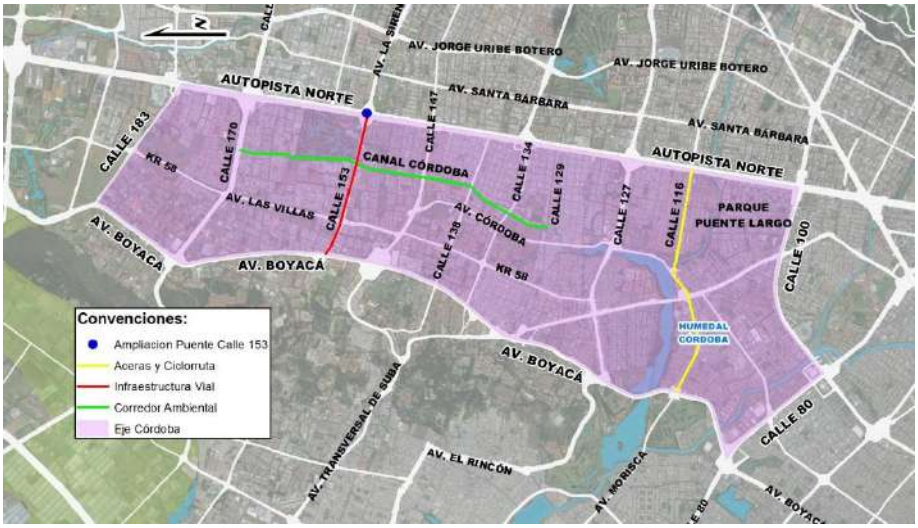
Generación de empleo	Poca inversión pública en la zona
Economía naranja y nocturna	Uso de parqueadero
Mezcla de Usos	

10.2.Obras a ejecutar Eje Córdoba

La zona correspondiente al Eje Córdoba se ubica parcialmente en la localidad de Suba e incluye cerca del 1% de la localidad de Engativá específicamente en el sector comprendido entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá y entre la calle 100 – Calle 80 y la Calle 183.

Dentro del proyecto de obras financiadas por valorización se plantea la construcción de obras de infraestructura vial (Subsistema Vial), Corredores ambientales, obras de Espacio público, ciclorrutas y parques.

Figura 40.- LOCALIZACION DE LAS OBRAS



Fuente: elaboración propia, 2018.

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Listado de Proyectos Infraestructura Vial

Los proyectos de infraestructura asociada al Subsistema Vial que se financiarán a través de valorización en la zona correspondiente al eje Córdoba son los siguientes:

Figura 41. – Proyectos de Infraestructura Vial – Eje Córdoba

PROYECTO			VALOR TOTAL
Tipo	Nombre	Tramo entre	
INFRAESTRUCTURA VIAL	Avenida La Sirena (CL 153)	Entre Autopista Norte y Av. Boyacá Calzada Norte incluye ampliación Puente Vehicular Autonorte	$ 102,200

Fuente: Dirección Técnica de Proyectos - Subdirección General de Desarrollo Urbano, Instituto de Desarrollo Urbano, 2018.

Con estos proyectos se pretende la construcción de 1,8 KM de vías y 17.100 METROS CUADRADOS de espacio público

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

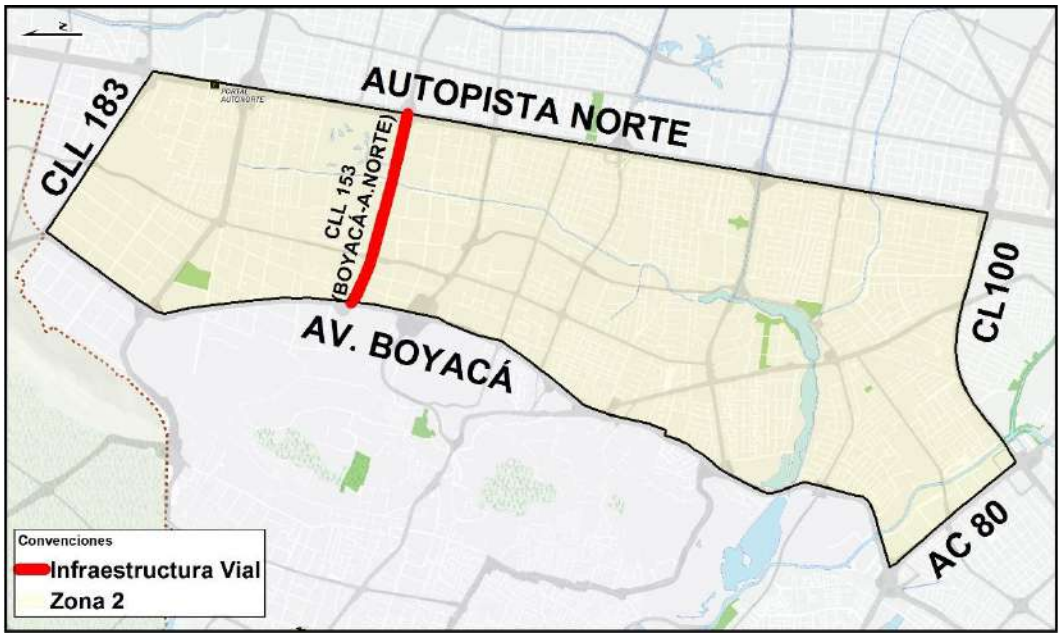
Localización:

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.

El Proyecto incluye la ampliación del tablero del puente vehicular de la intersección de la Avenida La Sirena (Calle 153) con la Autopista Norte.

Figura 42.- LOCALIZACION AVENIDA LA SIRENA (Avenida Boyacá y Autopista Norte



Fuente: elaboración propia, 2018.

El corredor se localiza en el sector oriental de la Localidad de Suba y atraviesa un sector con vocación residencial. La construcción del puente sobre la Autopista Norte permite la continuidad del perfil entre el sector nororiental y el sector noroccidental de la ciudad, articulando la movilidad de las localidades de Usaquén y Suba.

Situación Actual:

El corredor vial Avenida La Sirena (Cll 153) entre Autopista Norte y Avenida Boyacá, se localiza en el nodo de movilidad regional correspondiente a la zona norte de la ciudad.

Esta condición de conexión regional se materializa en la presencia de grandes volúmenes de transporte de pasajeros desde y hacia la zona. Paralelamente, el corredor se localiza en la zona delimitada como área de consolidación y expansión dentro de un contexto heterogéneo marcado por las diferencias morfológicas y tipológicas.

Dentro del perímetro urbano, la zona cubierta por la Avenida La Sirena se encuentra identificada por el Plan de Ordenamiento Territorial Vigente como zona de consolidación dentro de un territorio con presencia de elementos socio-económicos relevantes.

Paralelamente, a nivel urbano se localiza a lo largo de varias localidades con UPZ de configuración variable.

El Proyecto Avenida La Sirena es un corredor vial cuya función es la conexión entre oriente y occidente a través de la Calle 143 por medio de una vía tipo V-2. Este corredor se ha construido de manera progresiva contando con tramos consolidados, en construcción y medio perfil.

Figura 43. - SITUACION ACTUAL AVENIDA LA SIRENA (AVENIDA BOYACÁ Y AUTONORTE)

Fuente: Google Earth, 2018.

El sector comprendido entre Autopista Norte y Av. Boyacá cuenta con un perfil vial construido parcialmente, en el que se identifica la implementación completa de la calzada sur con 3 carriles, acera y ciclorruta.

Adicionalmente se identifica el sector ubicado entre la Carrera 9 y la Carrera 19 el cual cuenta con estudios de Factibilidad elaborados por la Dirección Técnica de Proyectos del IDU. El Perfil propuesto cuenta con 2 calzadas con 2 carriles por sentido, y ciclorruta. Se propone un perfil con elementos ambientales por las condiciones del corredor. La construcción de este proyecto se plantea con otras Fuentes de financiación diferentes a contribución de valorización.

La Avenida La Sirena entre Avenida Carrera 7 y Carrera 9 está actualmente en ejecución.

Proyecto Propuesto

Con la construcción de la Calzada Norte de la Avenida la Sirena entre Avenida Boyacá y la Autopista Norte y la Ampliación del tablero del puente de la Intersección de la Autopista Norte con Calle 153 se propone la obtención de las metas presentadas a continuación:

Figura 44. – Meta Física – Avenida La Sirena entre Avenida Boyacá y Autonorte

PROYECTO			COMPONENTES		
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta	Vía
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM	KM
INFRAESTRUCTURA VIAL	Avenida La Sirena (CL 153)	Entre Autopista Norte y Av. Boyacá Calzada Norte incluye ampliación Puente Vehicular Autonorte	19,000		1.80

La alternativa de intervención propone la construcción de la calzada norte del corredor y el espacio público correspondiente tomando como base los Estudios realizados a través del contrato IDU 124 de 2004, en el que se plantea una calzada de tres carriles.

Adicionalmente se construirá el tablero norte del puente vehicular localizado en la Autopista Norte con Calle 153.

Figura 45.- PROYECTO PROPUESTO AVENIDA LA SIRENA (AVENIDA BOYACÁ Y AUTONORTE)

Fuente: Contrato 124 DE 2004; IDU, 2018.

Beneficios

Los principales beneficiados con los 17.100 METROS CUADRADOS de espacio público y los 1,8 km de vía, que genera el proyecto son los 1.282.978[38] de habitantes de la Localidad de Suba.

Los principales beneficios económicos con la ejecución de las obras contempladas en el Eje Córdoba (cuyas obras están programada para los años 2018 y 2019), están previstos como el impacto en el crecimiento de la economía, entre 0.06 y 0.1 puntos porcentuales para estos años, respectivamente[39].

[38] Tomado de: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2014/Bolet%EDn69.pdf. Recuperado el 10 de abril de 2017.

[39] Cálculos realizados por la Subdirección General de Desarrollo Urbano con base en la matriz insumo producto elaborada por la Secretaría Distrital de Hacienda con precios de 2012.

La construcción de la calzada norte de la Avenida La Sirena es necesaria para atender adecuadamente la demanda del corredor. El proyecto permitirá mejorar la calidad de vida de los viajeros y residentes de la zona. Según la Encuesta de Movilidad de 2011, para las trece zonas de análisis de transporte que conforman el área de estudio directo, estiman 165.492 viajes potenciales, de los cuales el 30.4% se realizan a pie, 22.3% en vehículo particular y el 10% en bus escolar, por lo que es recomendable que la programación de la construcción de la segunda calzada se realice en el menor tiempo posible, toda vez que la consolidación del sector está cercana al 100%.

La conectividad de la Avenida Sirena desde la Av. Boyacá hasta la Autopista Norte, ofrece otra alternativa que favorece la red vial de este sector de la ciudad, pues la siguiente vía que permite tal conexión en sentido oriente-occidente y viceversa es la Avenida Calle 170.

Desde el punto de vista del actor peatonal, el proyecto generará la conectividad necesaria para un desplazamiento seguro y confortable. En las intersecciones con paso regulado por semáforos, la inclusión del grupo peatonal permitirá contar con pasos seguros en distancias no mayores a 340 metros lineales.

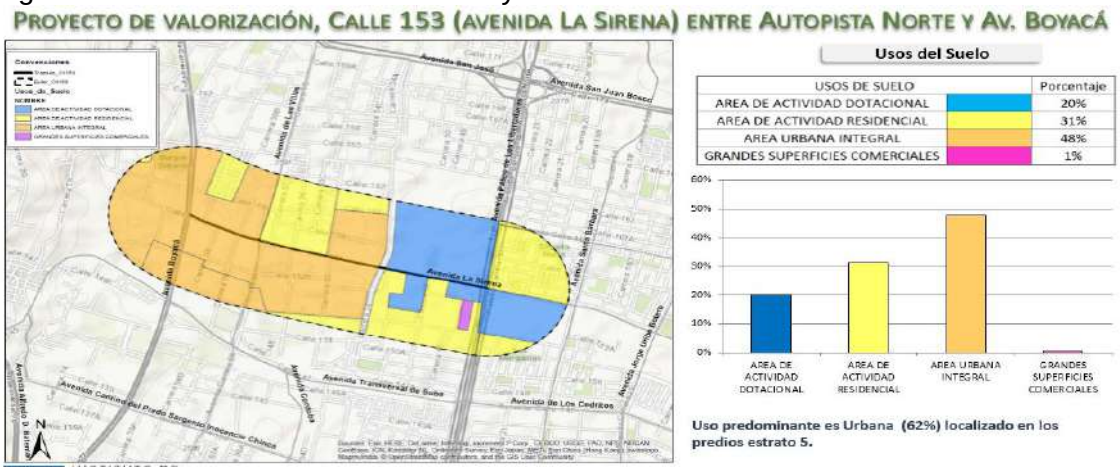
Para el biciusuario, el proyecto va a permitir la conectividad con las ciclorrutas de la Avenida Boyacá y la Autopista Norte.

De otro lado, el proyecto de la ampliación del puente vehicular permite aumentar la capacidad del corredor una vez se construya en su totalidad. Evita el “cuello de botella” que se genera en la actualidad. El puente también mejorara la infraestructura para bici-usuarios, actualmente inexistente.

Otro de los beneficios del proyecto es la generación de empleos directos e indirectos producto del desarrollo del proyecto. La ampliación de la Av. La Sirena se configurará en su eje oportunidades de negocios que se han comenzado a consolidar a lo largo de vía. La construcción de edificios de oficinas, centros comerciales y almacenes se constituyen en una Fuente potencial de actividades que conducen al crecimiento económico del sector y a la creación de nuevos empleos y puestos de trabajo. De igual forma, la avenida se constituye en un eje que concentra en sus áreas adyacentes proyectos de construcción de vivienda nueva que dinamizará la economía local y estimulará la generación de actividades comerciales alrededor de los proyectos de vivienda y áreas residenciales.

Aunque los usos del suelo de la vía subrayan que el 31% de la superficie aledaña al proyecto es área de actividad residencial y 21% se constituye en área de actividad dotacional, el eje de la Av. La Sirena se configura en un potencial económico y comercial que en el corto y mediano plazo se traducirá en un nodo de desarrollo urbano del norte de la capital.

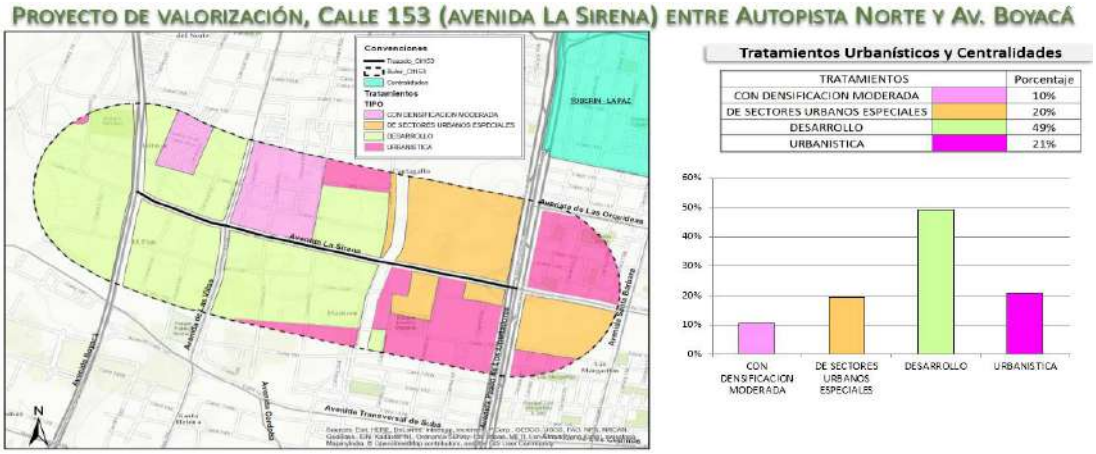
Figura 46. Usos del Suelo en Áreas Adyacentes de la Av. La Sirena



Fuente: IDU – DTP, 2018.

Aunque los suelos de las áreas residenciales cercanos a la Av. La Sirena están valorizados y consolidados, y se orientan a usos comerciales y residenciales, existe un área en desarrollo que corresponde al 49% de las superficies que se encuentran vinculadas a la avenida.

Figura 47. Tratamientos Urbanísticos y Centralidades



Fuente: IDU – DTP, 2018.

A esta potencialidad económica se suman los equipamientos que tiene el sector. Éstos se configuran en polos de atracción de actividades económicas y comerciales. Por tanto, en el radio de influencia del proyecto se encuentran varias dotaciones, entre las cuales se destacan: el Colegio Sagrado Corazón de Jesús, El Carmel Club y equipamientos comerciales de escala baja.

Figura 48. Equipamientos de la Av. La Sirena

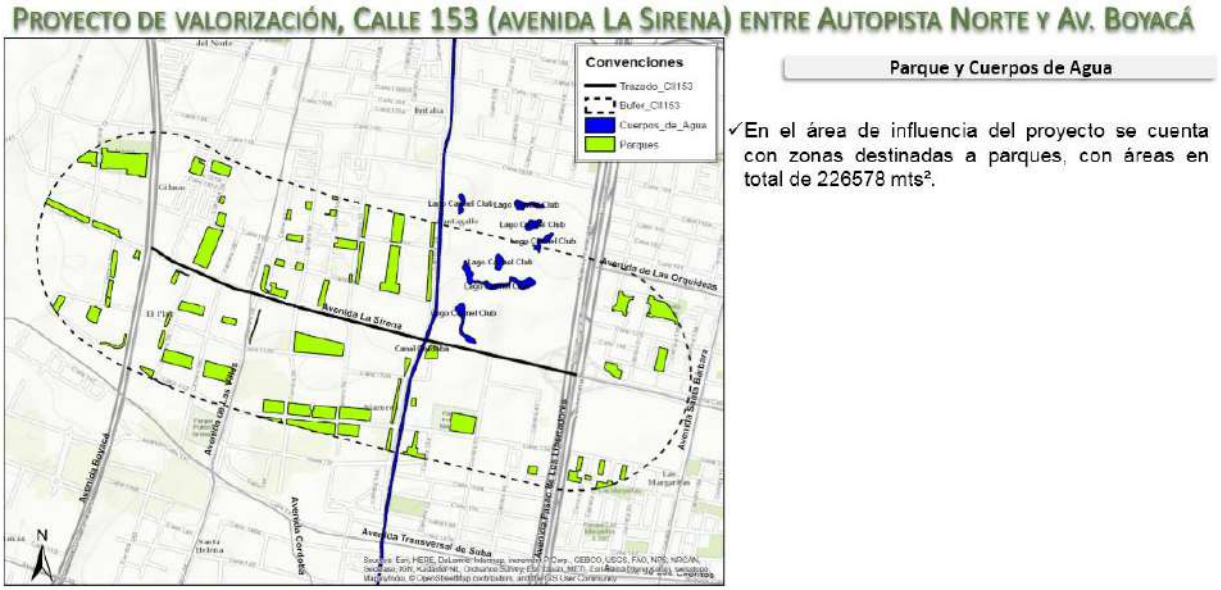
NOMBRE	ESCALA
CARMEL CLUB	METROPOLITANA
JARDIN INFANTIL PEQUEÑOS ENCANTOS	VECINAL
SALÓN COMUNAL BARRIO GILMAR	VECINAL
LICEO INFANTIL THE DOLPHIN	VECINAL
JARDIN INFANTIL BURGOS	VECINAL
IGLESIA NUEVA APOSTOLICA	VECINAL
CASA DE FORMACION COMPAÑIA DE SANTA TERESA DE JESUS	VECINAL
LICEO INFANTIL PRINCIPE DE GALES	VECINAL
GUARDERIA APRENDE JUGANDO Y CANTANDO	VECINAL
LICEO INFANTIL NATHALIA	VECINAL
LICEO BAMBINI	VECINAL
GIMNASIO EL HONTANAR - HACIENDA CASA BLANCA (PATRIMONIO)	ZONAL
PARROQUIA JESUCRISTO REDENTOR	ZONAL
LICEO CERVANTES DEL NORTE - PADRES AGUSTINOS	ZONAL
COLEGIO WESLEYANO DEL NORTE	ZONAL
COLEGIO SAGRADO CORAZON DE JESUS BETHELMITAS	ZONAL
COLEGIO VATICANO	ZONAL
COLEGIO TERESIANO NORTE - COMPAÑIA DE SANTA TERESA DE JESUS	ZONAL
COLEGIO COLOMBO HEBREO	ZONAL
CAI MAZUREN	ZONAL

Fuente: IDU-DTP, 2018.

En este contexto, otro de los beneficios del proyecto será el acceso a dotaciones y equipamientos educativos, comerciales y metropolitanos, así como el mejoramiento de la infraestructura peatonal en aquellas zonas que concentran equipamientos metropolitanos.

Con respecto a los beneficios ambientales, proyecto de ampliación de la Av. La Sirena tenderá a preservar la estructura ecológica principal, a partir de la minimización de los impactos ambientales y especialmente de los cuerpos de agua cercanos a la vía, así como la incidencia sobre el Canal Córdoba que atraviesa la avenida.

Figura 49. Estructura Ecológica Principal



Fuente: IDU-DTP, 2018.

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 50. – Proyectos de Aceras y Ciclorrutas – Eje Córdoba

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

Fuente: Dirección Técnica de Proyectos - Subdirección General de Desarrollo Urbano, Instituto de Desarrollo Urbano, 2018. NOTA: las aceras de la Calle 116 ya cuentan con Estudios y Diseños por lo cual este componente no será cobrado para este proyecto con el presente acuerdo

Este proyecto contribuye al cumplimiento de las metas establecidas en cuanto a la construcción de METROS CUADRADOS Espacio habilitado para peatones y bicicletas (alamedas, andenes, puentes peatonales, plazoletas)[40]. Con su implementación se

[40] El Documento de las Bases del Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos" en su página 435 establece como meta la 38.318.505 metros cuadrados de espacio público y 440 km de ciclorrutas como meta para el cuatrienio.

pretende la construcción 34.000 METROS CUADRADOS de Espació Público y 6,22 KM de ciclorruta.

Adicionalmente la construcción de infraestructura para la bicicleta, mejorará la conectividad de la red de ciclorrutas y alamedas para que el uso de la bicicleta pase de ser una actividad esporádica a convertirse en un modo de transporte habitual, prestando acompañamiento permanente con campañas de sensibilización y concientización frente al respeto y seguridad.

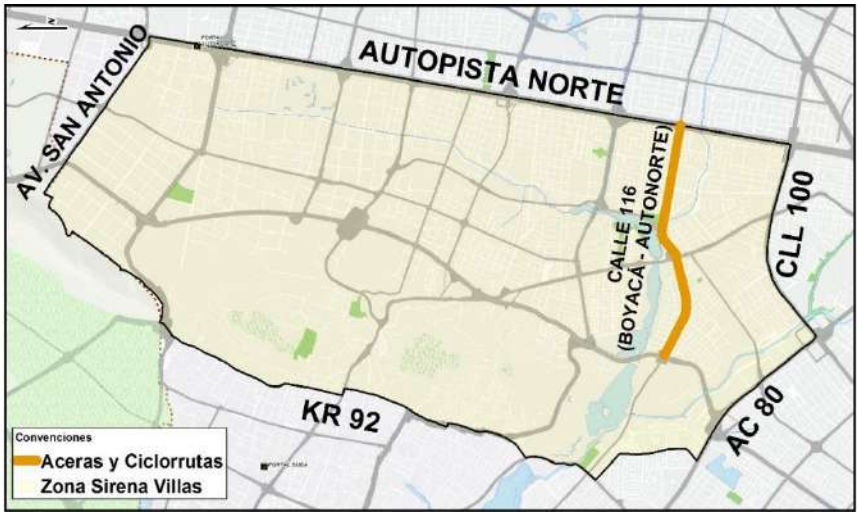
10.2.2. Proyecto Aceras y Ciclorruta Calle 116[41]

Localización:

El Proyecto de Aceras y ciclorruta de la Calle 116 que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al tramo comprendido entre la Avenida Boyacá y la Autopista Norte.

Mediante la implementación de este proyecto se pretende fortalecer la red peatonal de la Ciudad.

Figura 51. - LOCALIZACION ACERAS Y CICLORRUTA CALLE 116



Fuente: elaboración propia, 2018.

[41] Los andenes de esta intervención tienen estudios y diseños entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72).

El Proyecto se encuentra ubicado en la localidad de Suba y se localiza en un sector con vocación residencial. En su trayecto conecta las Troncales de la Autopista Norte y la Avenida Suba, lo que hace que este corredor sea una importante alternativa de intermodalidad.

Situación Actual

La Avenida Pepe Sierra (Calle 116) entre Autopista Norte y Avenida Boyacá, conforme al Acuerdo 190 de 2004 -Plan de Ordenamiento Territorial, hace parte de la Malla Vial Arterial Principal de Bogotá, y se caracteriza por ser una vía Tipo V3.

Considerando la longitud del corredor (3.11 km) y las características particulares de las zonas por donde cruza identificadas en el diagnóstico preliminar urbano, se plantean tres (3), como resultado de la caracterización particular del área de influencia para facilitar los análisis y las propuestas de implantación urbana de la siguiente manera:

Tramo 1: Desde la Autopista Norte hasta la Avenida Córdoba
Tramo 2: Desde la Avenida Córdoba hasta Cra 71
Tramo 3: Desde Avenida Carrera 71 hasta Avenida Boyacá

Tramo 1. Entre Autopista Norte y Avenida Córdoba

Este tramo corresponde a una longitud de 1.35km, se caracteriza por poseer una clasificación de vía de malla arterial tipo V3A según POT. Presenta una relación directa con la vía troncal Avenida Paseo los Libertadores (Autopista Norte (V0)); la cual contiene sistema de transporte público Transmilenio y la vía arterial Avenida Córdoba (V3).

Sobre este tramo se encuentra la red de infraestructura cicloinclusiva existente de la Autopista Norte, Canal Molinos y Avenida Córdoba como importante criterio para generar conectividad con la Calle 116.

Los principales usos sobre este tramo son los usos residenciales con estrato 5 y con tratamiento de consolidación urbanística.

Se debe tener en cuenta que en este primer tramo se encuentra parte de la Estructura Ecológica principal del Humedal Córdoba y el Canal Molinos los cuales generan un sistema de espacio público sobre sus rondas hídricas. Y sobre el Humedal Córdoba existe una propuesta de ciclorruta diseñada por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá. (EAAB).

Desde la Autopista Norte a la Carrera 50 se encuentra en ejecución el contrato IDU – 1828 – *2015* para la *"Complementación o actualización o ajustes o estudios y diseños de la ciclorruta de la calle 116 entre carrera 11 y carrera 50 y de las obras complementarias de conectividad en la intersección de la Autopista Norte con la calle 116. 2. Construcción de los tramos entre la carrera 11 hasta la Avenida Carrera 15 y de la carrera 19 hasta la carrera 19 como en el sector de la intersección de la Autopista Norte con la calle 116, en Bogotá, D. C.".*

Este contrato, al igual que la Factibilidad IDU 2015, contempla el diseño y construcción de una ciclorruta sobre el separador central de la Calle 116. Los cuales se recomiendan tener en cuenta para este proyecto.

Figura 52. - SITUACION ACTUAL CALLE 116 TRAMO 1

Fuente: Registro propio, 2018.

Tramo 2. Entre Avenida Córdoba y Avenida Carrera 71

Este tramo corresponde a una longitud de 1.17 km, se caracteriza por poseer una clasificación de vía de malla arterial tipo V3A según POT. Presenta una relación directa con la vía arterial Avenida Córdoba (V3) y Avenida Alfredo Bateman (Troncal Suba) (V2), la cual contiene Infraestructura de Transporte Público Transmilenio.

Sobre este tramo se encuentra la red de infraestructura cicloinclusiva existente de la Avenida Córdoba y la Troncal Suba como importante criterio para generar conectividad con la Calle 116.

Los principales usos sobre este tramo son: el uso residencial desde la Avenida Córdoba hasta la Troncal Suba y usos comercial y de servicios desde la Troncal Suba hasta la Avenida Carrera 71; con algunos equipamientos dotacionales en el sector.
Este tramo se caracteriza por tener desarrollos de estrato 4 y 5 y con tratamiento de consolidación urbanística y sectores urbanos especiales.

Hay que tener en cuenta que en este primer tramo se encuentra parte de la Estructura Ecológica principal del Humedal Córdoba y sobre este hay una propuesta de ciclorruta diseñada por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá. (EAAB).

El espacio público desde la Avenida Córdoba hasta la Troncal Suba se encuentra en buen estado y solo es recomendable generar procesos de mantenimiento del tramo. Sin embargo desde la Troncal Suba hasta la Avenida Carrera 71 es necesario realizar reconstrucción total de aceras.

En este tramo existen equipamientos importantes como: Colegio Enmanuel de Alzón, Colegio Agustiniano Norte, Clínica Shaio, Supermercado Carulla, Colmedica y Telefónica, y el Plan Parcial de renovación urbana Clínica Shaio.

Figura 53.- SITUACION ACTUAL CALLE 116 TRAMO 2

Fuente: Registro propio, 2018.

Tramo 3. Entre la Avenida Carrera 71 y la Avenida Boyacá

Este tramo corresponde a una longitud de 0.59 km, se caracteriza por poseer una clasificación de vía de malla arterial tipo V3A según POT. Presenta una relación directa con la vía troncal Avenida Boyacá (V1) en la cual se prevé el diseño y la construcción de Infraestructura de Transporte Público Transmilenio.

Sobre este tramo se encuentra la red de infraestructura cicloinclusiva existente de la Avenida Boyacá como importante criterio para generar conectividad con la Calle 116.

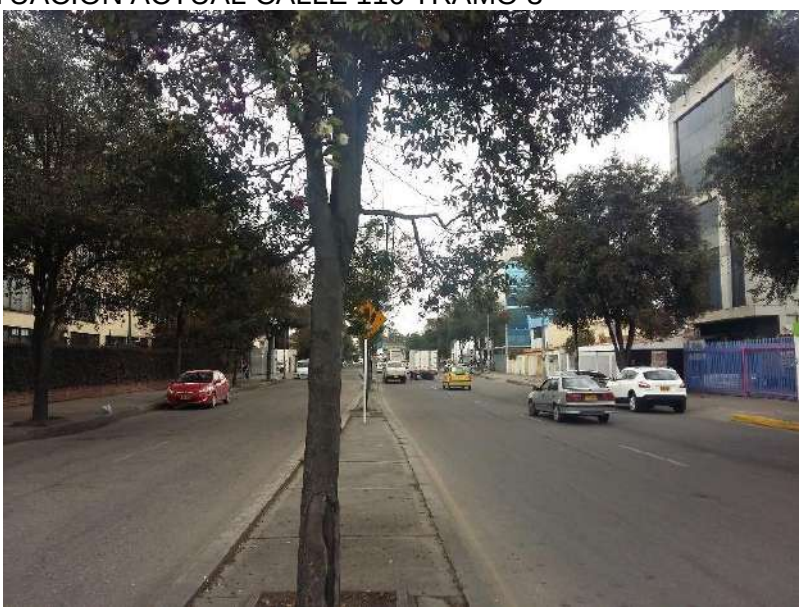
Los principales usos sobre este tramo son los usos comercial y de servicios sobre la Calle 116 y alrededor de este, está el uso residencial.

Este tramo es de estrato 4 y 5 y con tratamiento de consolidación urbanística y sectores urbanos especiales.

El espacio público desde la Avenida Carrera 71 hasta la Avenida Boyacá se encuentra en mal estado y con invasión de espacio público. Por lo tanto es necesario realizar reconstrucción total de aceras.

En este tramo existen equipamientos como el Club los Lagartos.

Figura 54.- SITUACION ACTUAL CALLE 116 TRAMO 3



Fuente: Registro propio, 2018.

Proyecto Propuesto

Con el proyecto de aceras y ciclorruta de la Calle 116 entre Avenida Boyacá y Autopista Norte se plantea la obtención de las metas físicas relacionadas a continuación

Figura 55. – Meta Física – Aceras y Ciclorruta Calle 116

PROYECTO			COMPONENTES	
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM
ACERAS Y CICLORRUTAS	Calle 116	Av. Boyacá y Autopista Norte	39,000	6.22

La alternativa de intervención propone la reconstrucción de aceras para mejorar el espacio público y la construcción de ciclorrutas sobre la Calle 116 para conectar la infraestructura cicloinclusiva existente.

Figura 109.- PROYECTO PROPUESTO (Entre Autonorte y Av. Córdoba)

Fuente: Elaboración Propia, 2018.

Figura 56.- PROYECTO PROPUESTO (Entre Av. Córdoba y Avenida Carrera 71)

Fuente: Elaboración Propia, 2018.

Figura 57.- PROYECTO PROPUESTO (Entre Avenida Carrera 71 y Av. Boyacá)

Fuente: Elaboración Propia, 2018.

Beneficios

Los 34.000 METROS CUADRADOS de espacio público y los 6,22 km de ciclorruta generan un impacto en la movilidad de la Localidad de Suba. De manera indirecta se benefician los más de 1.282.000 habitantes. Los beneficiarios directos son 170.000 habitantes que residen y hacen viajes en el corredor en un buffer promedio de 500 Metros a lado y lado del eje del corredor vial de la Av. Pepe Sierra (Calle 116).

En cuanto a los beneficios en materia de movilidad, se estimaron los usuarios potenciales con base a la Encuesta de Movilidad realizada en el año 2011, las zonas de análisis de transporte (ZAT), que conforman el sector de influencia del proyecto. En cuanto a los potenciales peatones en un día hábil se calculan en 17.505 y los biciusuarios en 2.268.

Adicionalmente, se mejora la movilidad de los viajes que se realizan actualmente en el corredor. Los cuales se distribuyen de la siguiente manera:

Figura 58.- Viajes entre ZAT Área de Influencia proyecto Calle 116-Encuesta de Movilidad 2011

MODO PRINCIPAL	VIAJES	PARTICIPACIÓN
Privado	34.874	36,39%
Pie	17.505	18,26%
TM	14.585	15,22%
TPC	9.708	10,13%
Escolar	8.077	8,43%
Taxi	7.656	7,99%
Bicicleta	2.268	2.37%
Otro	745	0,78%
Informal	282	0,29%
Intermunicipal	119	0,12%
Moto	27	0,03%
Total general	128.562	

Fuente: SDM, Encuesta de Movilidad 2011.

Es importante señalar que dentro de las ZAT analizadas, el número de viajes realizados en modos no motorizados representan el 20.63% (17.532 viajes a pie y 2.268 en bicicleta) por lo que resulta pertinente la necesidad de mejorar las condiciones para estos viajes sobre el corredor.

El proyecto genera una integración segura de la infraestructura de los ciclousuarios, así como la conectividad y con la infraestructura existente de la Av. Boyacá, Av. Suba, Canal Molinos. Lo anterior permite, el acceso en modos no motorizados a equipamientos educativos, culturales y recreativos del sector y con el sistema de transporte masivo, así como en el acceso a los principales elementos de la estructura ecológica del territorio.

El proyecto contribuye a consolidar el tejido de espacio público en zonas de mejoramiento integral como política distrital del Decreto 190 de 2004.

Se mejoran las condiciones ambientales del espacio público del sector mediante la implementación de zonas blandas, y arborización según las características espaciales del territorio.

El proyecto beneficia la reconfiguración de calzadas vehiculares relacionadas al proyecto, con el fin de ofrecer una solución integral de proyecto.

Listado de Proyectos de Corredores Ambientales

Los proyectos del componente de corredores ambientales que se financiarán a través de valorización en la zona correspondiente al eje Córdoba son los siguientes:

Figura 59. – Proyectos de Corredores ambientales – Eje Córdoba

PROYECTO			VALOR TOTAL
Tipo	Nombre	Tramo entre	
CORREDORES AMBIENTALES	Canal Córdoba	Calles 128 y 170	$ 125,000

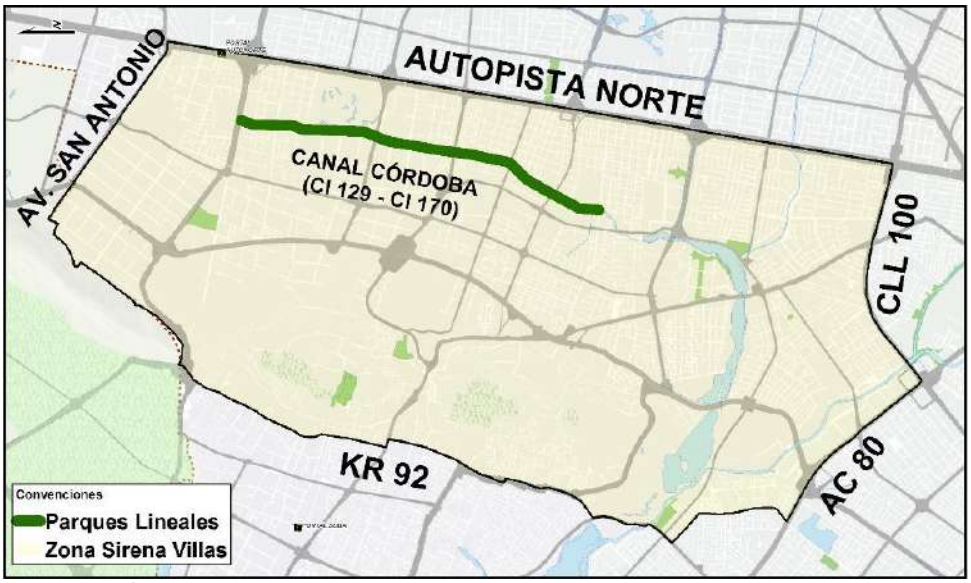
Fuente: Dirección Técnica de Proyectos - Subdirección General de Desarrollo Urbano, Instituto de Desarrollo Urbano, 2018.

10.2.3. Proyecto Corredor Ambiental Canal Córdoba

Localización:

El proyecto de valorización correspondiente al “Corredor Ambiental Canal Córdoba” se localiza en la zona noroccidental de la ciudad, dicho corredor atraviesa los sectores de El Prado y Britalia, entre la avenida San José - Cll 170 y la Calle 128, colindando con el Humedal que lleva el mismo nombre.

Figura 60.- LOCALIZACION CORREDOR AMBIENTAL CANAL CORDOBA



Fuente: elaboración propia, 2018.

Situación Actual

El Canal Córdoba hace parte del círculo ambiental de Bogotá, conectado entre sí con el Humedal Córdoba y el canal Molinos, sistema hídrico que limita al occidente con el Rio Bogotá y al oriente con el sendero de las mariposas.

Figura 61.- CIRCUITO AMBIENTAL DE BOGOTÁ

Fuente: Google Earth, 2018.

Teniendo presente la posibilidad de conectividad urbano-ambiental se pretende desarrollar la estructura urbana de dicho canal con énfasis en peatones y ciclistas, mediante la construcción de espacio público e infraestructura para la bicicleta con el fin de generar actividades urbanas y potenciar el uso del canal como corredor ambiental y establecer condiciones óptimas de movilidad peatonal y ciclistas para el beneficio de los usuarios y el entorno, conforme con las normas urbanísticas.

Si bien en algunos tramos paralelos al canal existen vías para vehículos motorizados, no se cuentan con perfiles normativos, en ese sentido se hará el análisis y diagnóstico con los perfiles existentes, generados a partir de los desarrollos urbanísticos de las edificaciones adyacentes al cuerpo de agua.

El corredor del canal Córdoba corresponde a un corredor de vocación principalmente residencial con algunos usos dotacionales y muy poca presencia de comercio y servicios. En ese sentido, hay un predominio del uso residencial (63% del área de influencia). Por su parte el 16% del área total son zonas dotacionales.

Caracterización del corredor del Canal Córdoba

El corredor del canal Córdoba entre Calle 170 y Calle 128, hace parte de la malla vial local de la ciudad.

Población área de influencia directa: 190.193 habitantes, correspondiente a la Localidad de Suba (DANE, 2018).

Longitud total: 4.6 km, en el tramo comprendido entre la Calle 129 y la Calle 170.

Contextualización: El área de estudio del corredor del canal Córdoba en lo concerniente al espacio público y la infraestructura para la movilidad en bicicleta, actualmente en se encuentra consolidado de la siguiente manera:

Tramos del Proyecto

Se definieron según la identificación de las cualidades y posibilidades urbanas:

- Entre Calle 128 y Calle 129
- Entre Calle 129 y Calle 147
- Entre Calle 147 y Calle 167
- Entre Calle 167 y Calle 170

Secciones existentes

Actualmente los corredores viales paralelos al canal son de tipo V-6 Vehiculares mínimas y tipo V-9 Peatonales, las cuales hacen parte de la malla vial local. Estas vías son el producto de cargas urbanísticas de desarrollos aislados que aunque no presentan continuidad, están consolidadas en algunos sectores

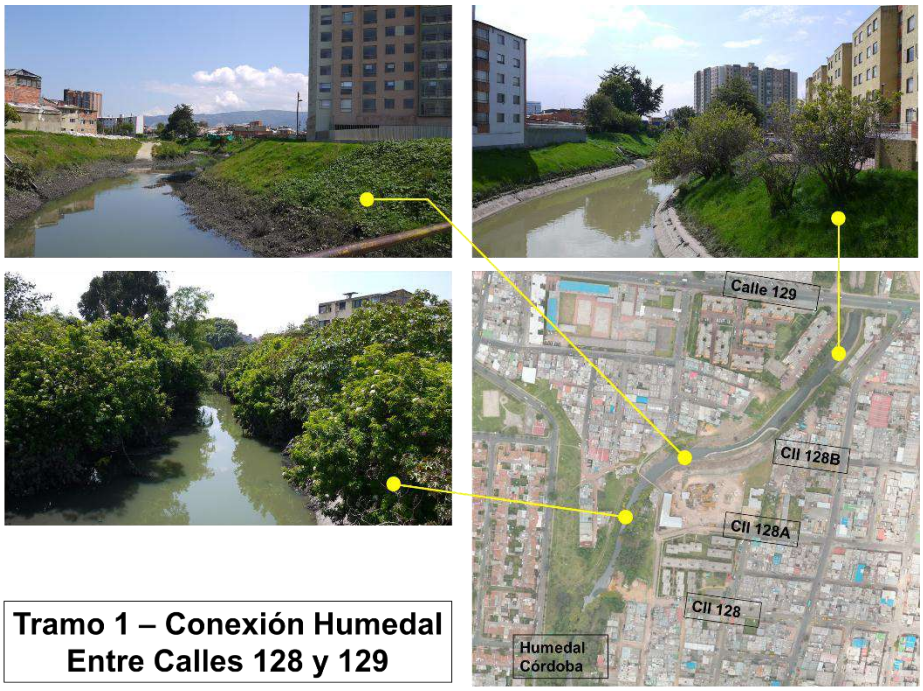
Tramo 1. Entre Calle 128 y Calle 129.

Este tramo está localizado en la zona de Prado Veraniego Sur, tiene una longitud de 550m, su importancia radica en que es la conexión con el Humedal Córdoba.

En este tramo se identifica el paso de la reserva vial de la Av. Córdoba, a la altura de las calles 128ª y 128 b donde actualmente existe un paso peatonal.

En las zonas identificadas con tratamientos urbanísticos de desarrollo presentes en éste tramo, se identifica una gran oportunidad de densificación en los sectores de desarrollos informales y de edificaciones de alturas no mayores a 2 pisos.

Figura 62.- SITUACION ACTUAL CANAL CÓRDOBA – TRAMO 1



Fuente: Registro propio (Nov 2016) – Ortofoto 2014; IDU, 2018.

Tramo 2. Entre Calle 129 y Calle 147

Este tramo atraviesa las zonas de Prado Veraniego Norte, San José del Prado y Prado Pinzón, tiene una longitud de 1800m, se puede identificar el predio patrimonial – Hacienda San Rafael a la altura de la Calle 134.

En las zonas con tratamientos urbanísticos de desarrollo presentes en éste tramo, se identifica una gran oportunidad de densificación en los sectores de desarrollos informales y de edificaciones de alturas no mayores a 2 pisos.

Figura 63.- SITUACION ACTUAL CANAL CORDOBA – TRAMO 2

Fuente: Registro propio (Nov 2016) – Ortofoto 2014; IDU, 2018.

Tramo 3. Entre Calle 147 y Calle 167

Este tramo atraviesa las zonas de Victoria Norte, Mazurén y Cantagallo, tiene una longitud de 2020m. Se identifica la presencia del Club el Carmel como equipamiento importante, son sectores que están consolidados con edificaciones de vivienda en altura.

Figura 64. -SITUACION ACTUAL CANAL CORDOBA – TRAMO 3

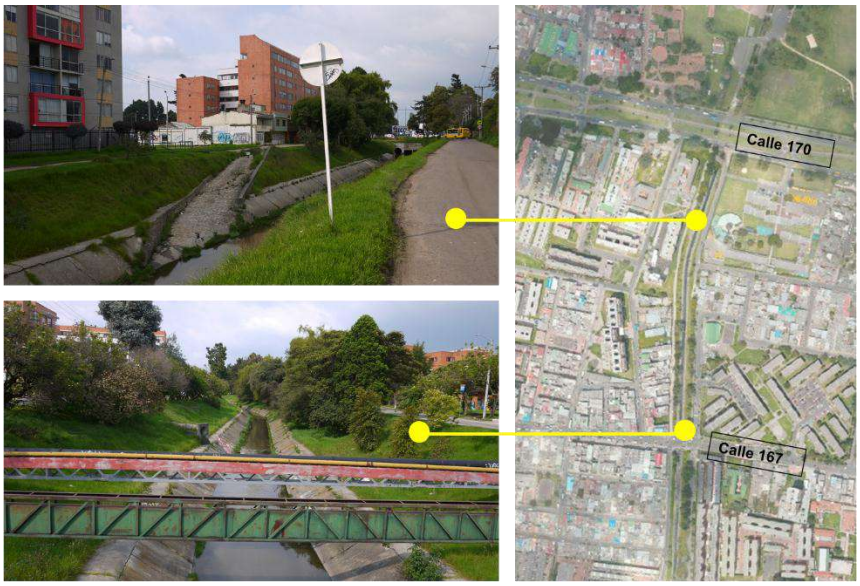
Fuente: Registro propio (Nov 2016) – Ortofoto 2014; IDU, 2018.

Tramo 4. Entre Calle 167 y Calle 170

Este tramo atraviesa la zona de Granada Norte, tiene una longitud de 416m. En las zonas identificadas con tratamientos urbanísticos de desarrollo presentes en éste tramo, se identifica una gran oportunidad de densificación en los sectores de desarrollos informales y de edificaciones de alturas no mayores a 2 pisos.

Se identifican equipamientos educativos relevantes como el colegio Abraham Lincoln y La fundación Universitaria Uniagraria.

Figura 65.- SITUACION ACTUAL CANAL CORDOBA – TRAMO 4



Tramo 4 – Entre Calle 167 y Calle 170

Fuente: Registro propio (Nov 2016) – Ortofoto 2014; IDU, 2018.

En general las condiciones actuales del Canal y su infraestructura adyacente, no permiten el aprovechamiento de su potencial como parte de la estructura ecológica principal. Lo anterior debido a la carencia de espacios permanencia, a la inexistencia de infraestructura para bicicletas y a la falta de continuidad del espacio público

Proyecto Propuesto

Con el proyecto del Corredor Ambiental Canal Córdoba se plantea la obtención de las metas físicas relacionadas a continuación:

Figura 66. – Meta Física – Corredor Ambiental Canal Córdoba

PROYECTO			COMPONENTES	
			Esp. Público Peatonal	Ciclorruta
Tipo	Nombre	Tramo entre	M2	KM
CORREDORES AMBIENTALES	Canal Córdoba *	Calles 128 y 170	155,000	7.25

El proyecto plantea la transformación del Canal Córdoba entre la calle 170 y la Calle 129, con el propósito de convertirlo en un eje estructurante recreativo y de espacio público que a su vez permita la conectividad del sector noroccidental de la ciudad a través del fomento de medios de transporte sostenible.

Para conseguir este propósito el proyecto genera espacios públicos de permanencia a lo largo del canal, los cuales se articulan con los parques existentes en el sector, algunos de los cuales serán completamente adecuados mediante contribución por valorización.

El proyecto pretende incluir de manera integral a lo largo del trayecto del canal, infraestructura para la movilidad en bicicleta, senderos peatonales y espacio público, paralelo y transversal a la geometría del canal Córdoba, garantizando su continuidad desde la Calle 170 hasta el Humedal Córdoba.

Para enfatizar la vocación peatonal y la movilidad sostenible del corredor, las vías vehiculares se pacifican, para dar prioridad a los modos no motorizados.

A lo largo del trazado se generan conexiones a través de la proyección de espacio público sobre canal, en aras de desarrollar un tejido en torno al cuerpo de agua. Para conseguir este objetivo se estima lo siguiente en cada uno de los tramos del proyecto:

Tramo 1: De la Calle 128 a Calle 129:

- No se propone calzadas para transporte motorizado.
- Espacio público a ambos costados entre 2.5m y 3.5m de ancho
- Ciclorruta bidireccional de 2.4m de ancho en el costado occidental, para empalmar con la ciclorruta existente del Humedal Córdoba.

Tramo 2: De la Calle 129 a Calle 147:

- Disminuir el ancho de calzadas de trasporte motorizado existentes en el costado occidental del canal.
- Todas las calzadas en éste tramo pasan a un (1) solo carril con sobrepaso, con un ancho de 4.5m y la prioridad de la vía se define para los modos no motorizados, es decir es una vía pacificada.
- En el costado occidental del canal, proyectar espacio público a ambos costados de la vía pacificada con anchos entre 2m y 4m.
- En el costado oriental del canal, proyectar espacio público asociado a la Ciclorruta con un ancho de 3.5m.
- Ciclorruta bidireccional de 2.4m de ancho en ambos costados del canal Córdoba.

Tramo 3: De la Calle 147 a Calle 167:

- Disminuir el ancho de todas las calzadas de trasporte motorizado existentes en ambos costados del canal.
- Todas las calzadas en éste tramo pasan a un (1) solo carril con sobrepaso con un ancho de 4.5m y la prioridad de la vía se define para los modos no motorizados, es decir es una vía pacificada.
- En ambos costados del canal, proyectar espacio público a ambos costados de la via pacificada con anchos entre 2m y 3.5m.
- Ciclorruta bidireccional de 2.4m de ancho en ambos costados del canal Córdoba.

Tramo 4: De la Calle 167 a Calle 170:

- Disminuir el ancho de calzadas de trasporte motorizado existentes en ambos costados del canal.
- Todas las calzadas en éste tramo pasan a un (1) solo carril con sobrepaso con un ancho de 4.5m y la prioridad de la vía se define para los modos no motorizados, es decir es una vía pacificada.
- En ambos costados del canal, proyectar espacio público a ambos costados de la via pacificada con anchos entre 2m y 3.5m.
- Cicloruta bidireccional de 2.4m de ancho en ambos costados del canal Córdoba.

Figura 67. PROYECTO PROPUESTO CANAL CORDOBA

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Beneficios

Los 155.000 METROS CUADRADOS de espacio público y los 7,5 km de ciclorruta que se generan con la construcción del proyecto, benefician a todos los habitantes de la localidad de suba (1.282.978)[42]. En cuanto el área de influencia directa del el proyecto se estimó contemplando un buffer promedio de 500 Metros a lado y lado del eje del Canal Córdoba, se estima una población beneficiaria directa de 190.193 habitantes.

El eje del proyecto genera una interrelación entre la estructura ecológica principal (Canal Córdoba) y los beneficiarios, dado que estos pueden reconocer y disfrutar a nivel urbano las conexiones naturales.

El proyecto permite:

- Espacios públicos urbanos articulados con los elementos de la Estructura Ecológica Principal_EEP (Canales, conectores ecológicos, quebradas, humedales etc.) y criterios generales de manejo paisajístico en espacio público.
- Rutas peatonales y cicloinclusivas que generan articulación con el SITP sobre los paraderos y/o estaciones.
- Mejorar la calidad de vida a los ciudadanos con movilidad reducida que se encuentran en el área de influencia directa.
- Articulación de las ciclorrutas existentes, en ejecución y las propuestas, con cicloparqueaderos, proyectos RAPS, paraderos y/o estaciones SITP, entre otros.

Los beneficios en materia de movilidad, se estimaron con base en la Encuesta de Movilidad 2011 calculando el número usuarios directos dentro del área de influencia directa (cuenca) de cada uno de los proyectos según tramos indicados a continuación[43], en los modos no motorizados.

[42] Ibid.

[43] Documento Técnico de Soporte *"PREFACTIBILIDAD DEL PROYECTO CORREDOR AMBIENTAL CANAL CORDOBA DESDE LA CALLE 129 HASTA LA CALLE 170".* Dirección Técnica de Proyectos IDU, 2017.

10.3.Obras a ejecutar Eje Industrial

La inversión pública en infraestructura vial es un factor determinante para el crecimiento económico y la productividad de la ciudad. En este sentido, el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU- como Entidad del encargada de garantizar el eficiente y eficaz desarrollo de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público del Distrito Capital, ha orientado esfuerzos hacia el mejoramiento de la infraestructura vial y peatonal, para disminuir la problemática en materia de desplazamiento de los habitantes de la ciudad, a partir de la articulación de sus inversiones con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP[44].

Los proyectos de infraestructura vial permiten mejorar las condiciones de vida de los habitantes y la eficiencia productiva de la capital. Contar con infraestructura en buenas condiciones representa una reducción de los tiempos de desplazamiento de los individuos y de la circulación de las mercancías, una disminución de la accidentalidad que tiene como causa el mal estado de la infraestructura vial y un aumento de las velocidades promedio de viaje lo cual de manera indirecta coadyuva a la reducción de las emisiones contaminantes.

La Encuesta Empresarial realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá tuvo en cuenta la infraestructura vial, entendida como uno de los principales aspectos del clima de negocios en la ciudad. Dicho aspecto fue calificado por los grandes y pequeños empresarios, quienes en una escala de 1 a 10 establecieron el favorecimiento que le brindaba la infraestructura de la ciudad al desarrollo de su empresa; como resultado se obtuvo que el 39% de este sector empresarial considera que la infraestructura de la ciudad dificulta el desarrollo de su empresa[45]. Tener una infraestructura vial en buenas condiciones es un impulsor claro para la evolución de la competitividad.

La inversión en la red vial debe ser una actividad recurrente. Es decir, que se debe adelantar periódicamente, considerando que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente. Sin embargo, los recursos con que cuenta el IDU para la atención de la malla vial de la ciudad son insuficientes y a pesar de las labores realizadas a través de los programas de conservación desarrollados, se evidencia la dificultad para

[44] Los lineamientos estratégicos de la actual administración para afianzar el SITP se han concentrado en avanzar en la construcción de las estructuras férreas y de cables aéreos del sistema, en el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte del SITP, así como en la operación de la red de intercambiadores modales y de estacionamientos, con la finalidad de integrar el área urbana con la rural y regional.
[45] Cámara de Comercio de Bogotá. (2014). Encuesta Empresarial, Clima de Negocios e Inversión. Advanced Market Research.Bogotá.Pág.47.

mantener un aumento constante de los Km.-carril de vías en buen estado de la malla vial de la ciudad.

Esta limitación de recursos implica la aplicación de modelos de priorización para la selección de los segmentos viales que son objeto de intervención, los cuales dentro de sus criterios plantean variables técnicas y objetivas que buscan la optimización de dichos recursos y el beneficio de la mayor cantidad posible de ciudadanos. Como resultante, los modelos dan prioridad a las rutas por las que circula el Sistema Integrado de transporte Público de la Ciudad sobre las vías locales o las vías utilizadas por el transporte de carga, específicamente en los sectores industriales de la ciudad.

Por lo anterior, a través de este documento se presenta el estudio de justificación con el cual, el IDU, en concordancia con lo dispuesto en el Acuerdo 645 de 2016, para el cumplimiento del objetivo "…*Mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios…",* propone el desarrollo de un programa de reconstrucción de vías en la zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda (UPZ 108 y 111) financiadas a través de valorización.

Objetivo: Establecer un programa de reconstrucción de vías y su espacio público asociado, para las zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda (UPZ 108 y 111) en la ciudad de Bogotá D.C, financiado a través de valorización, con el propósito de elevar el nivel de servicio de las vías, de mejorar las condiciones de movilidad de los principales sectores industriales de la ciudad y de aumentar sus condiciones de competitividad.

Objetivos Específicos

- Optimizar la operación de los sectores industriales de la Ciudad de Bogotá a través del mejoramiento de las condiciones de movilidad de los vehículos de carga mediante la reconstrucción de los corredores principales y de las vías locales de acceso a las industrias que se encuentran en peores condiciones.

- Calcular el presupuesto requerido para la reconstrucción de los corredores principales y de las vías locales de acceso a las industrias que se encuentran en peores condiciones en los sectores industriales de Montevideo y Puente Aranda (UPZ 108 y 111), para plantear una financiación de obras a través de contribución de valorización.

Marco Normativo

Plan de Ordenamiento Territorial –POT–Decreto 190 de 2004

En el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT), se establecen los sistemas generales urbanos que componen la estructura básica de la ciudad y que definen su ordenamiento territorial en un modelo abierto y articulado a la región Bogotá Cundinamarca (Artículo 161. Sistemas Generales):

- Sistema de movilidad.
- Sistema de acueducto.
- Sistema de saneamiento básico.
- Sistema de energía eléctrica: generación, transmisión, distribución
- Sistema de energía eléctrica - servicio de alumbrado público: distribución del alumbrado público.
- Sistema de telecomunicaciones.
- Sistema de gas natural domiciliario: generación, transmisión, distribución
- Sistema de equipamientos urbanos.
- Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales.

El Decreto 190 de 2004 en su Capítulo 1 “POLÍTICAS GENERALES PARA EL DISTRITO CAPITAL” establece en el artículo 10 la Política de Movilidad de la siguiente manera:

Artículo 10.Política de Movilidad (artículo 10 del Decreto 469 de 2003):

Se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales.

Para el efecto, las inversiones en proyectos de recuperación, mantenimiento, adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte deberán responder a las siguientes directrices:

1. Priorizar las inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial e intermedia y el sistema de espacio público ya construidos, para mejorar la conectividad entre el centro, las centralidades y la región.

2. Priorizar los recursos para mejorar, adecuar y construir vías y equipamientos de integración en las áreas donde se realicen operaciones estratégicas de integración urbana y regional.

3. Destinar eficientemente los recursos captados por la aplicación de los instrumentos de financiación derivados de las actuaciones urbanísticas, con particular referencia a la participación en las plusvalías, las compensaciones por parqueaderos y cesiones al espacio público, así como al aprovechamiento económico de este último, para mantener, adecuar y construir la malla vial de la ciudad y los equipamientos de integración.

Sistema De Movilidad. Artículo 162 del Decreto 190 de 2004

El sistema de movilidad está conformado por el subsistema vial, de transporte, peatonal y de regulación y control del tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. (Artículo 162. Estructura del Sistema de Movilidad)
Así mismo, el Decreto 190 de 2004 establece los objetivos del Sistema de Movilidad como se transcribe a continuación:

Artículo 163. Objetivos del Sistema de Movilidad (artículo 125 del Decreto 469 de 2003).

La conformación del sistema de movilidad se orienta a lograr un transporte urbano- regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red vial jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen. El sistema debe dar respuesta a las necesidades internas y de conexión con los flujos externos de movilidad de pasajeros y de carga, en el marco de la estrategia de ordenamiento para una ciudad abierta y desconcentrada en un territorio urbano-regional, orientado a consolidar el área urbana, contener la conurbación, mejorar la productividad sectorial y, en general, aumentar la competitividad de la región Bogotá - Cundinamarca.

Los objetivos del sistema son los siguientes:

1. Estructurar el ordenamiento urbano regional.
2. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico.
3. Conectar las terminales de transporte y de carga interurbano en emplazamientos que permitan la articulación eficiente de los diversos modos de transporte.
4. Consolidar el área urbana.
5. Contener la conurbación de Bogotá con los municipios vecinos mediante una conectividad eficiente con la red de ciudades.
6. Mejorar la productividad sectorial.
7. Apoyar las operaciones que buscan aumentar la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca mejorando la conectividad interna de Bogotá y con las ciudades de la red, y de la región con los mercados nacional e internacional.

8. Mejorar los niveles de accesibilidad hacia y desde los sectores periféricos de Bogotá.
9. Mejorar la gestión operacional de la red vial y del subsistema de transporte, con el fin de optimizar su utilización.
10. Fortalecer la autorregulación y los sistemas de control y vigilancia del tráfico vehicular.
11. Reducir los niveles de contaminación ambiental por Fuentes móviles. E incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad ecoeficiente.
12. Disminuir los tiempos de viaje y los costos de operación vehicular.
13. Reducir los flujos de tráfico de pasajeros y de carga en la zona urbana con destino a otras ciudades de la región y el país.
14. Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad mediante una señalización correcta y una norma técnica de diseño de cruces entre ciclorrutas, la red peatonal y la vehicular. Se creará con la Secretaría de Tránsito y el IDU un sistema de revisión y atención inmediata de la señalización y de seguridad en puntos críticos de accidentalidad
15. Realizar y cofinanciar con el sector público y privado regional y nacional proyectos que permitan mejorar la conectividad entre el Distrito Capital, la Región, el país y el exterior.
16. Coordinar con las entidades responsables de la planeación, operación y control, las políticas fiscales, de inversión y policivas, que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
17. Mejorar la accesibilidad y conectividad entre las distintas centralidades, el centro de Bogotá y la red regional de ciudades.
18. Organizar las rutas de transporte público urbano tradicional (buses, busetas y colectivos), para evitar sobre-recorridos, excesos en las frecuencias y la concentración de rutas en los mismos corredores viales.
19. Articular e integrar de manera eficiente las ciclorrutas, las rutas de transporte público, las rutas troncales y el transporte regional y nacional.
20. Articular los diversos modos de transporte con el Aeropuerto El Dorado.
21. Garantizar la inversión en mantenimiento vial y la sostenibilidad del sistema.
22. Regular el estacionamiento en vía y fuera de vía, en función de la oferta y la demanda y fortalecer los mecanismos de control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público.
23. Atender las áreas urbanas con mayores deficiencias viales mediante corredores de movilidad local.

El sistema de movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas (Artículo 164. Componentes del Sistema de Movilidad):

Subsistema vial. Art. 164 del Decreto 190 de 2004

El subsistema vial está conformado por los siguientes componentes:

Malla vial arterial.
Malla vial intermedia.
Malla vial local.
Alamedas y pasos peatonales.
Red de ciclorrutas y corredores de movilidad local
Malla vial rural.

Subsistema de transporte. Art. 164 del Decreto 190 de 2004

El subsistema de transporte se estructura alrededor de los modos de transporte masivo: Metro, Transmilenio y Tren de cercanías, dentro de un marco institucional regulado y controlado por la autoridad de tránsito.

El subsistema está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas. Sus componentes se organizan en torno al Metro, los buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y el tren de cercanías.

El conjunto de las rutas de transporte público, los terminales de pasajeros, las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deberán integrar en áreas determinadas de la ciudad.

El subsistema de transporte debe responder en forma eficiente, económica y segura a los deseos de viaje de la población, así como a las necesidades de movilización de carga. En consecuencia, los proyectos del subsistema deben concebirse en función de los orígenes y destinos de los viajes, tanto dentro de la ciudad como entre esta y la red de ciudades de la región, así como de las necesidades del transporte nacional e internacional.

El subsistema de transporte se compone de:

a. Red de transporte masivo Metro.
b. Red de corredores troncales de buses y sus rutas alimentadoras.
c. Red de transporte público colectivo.
d. Tren de cercanías.
e. Transporte individual público y privado.
f. Red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta.
g. Terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano.

h. Terminales de carga.
i. Aeropuertos Eldorado y Guaymaral.

Subsistema vial peatonal. Art. 164 del Decreto 190 de 2004

Compuesto por los andenes, plazas, parques, cruces peatonales, puentes peatonales y senderos. Este Subsistema, salvo los cruces y puentes peatonales, se desarrolla en el capítulo de espacio público.

Subsistema de regulación y control del tráfico. Art. 164 del Decreto 190 de 2004

El subsistema de control y regulación del tráfico lo conforman:
a. Los centros de control de tráfico.
b. La red de semaforización.
c. Los sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación del tráfico.

Parágrafo 1
El subsistema de transporte se encuentra definido en el plano denominado "Estructura Funcional: Sistema de Movilidad/Subsistema de Transporte".

Parágrafo 2.
Las formas de articulación e integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad, el plan de inversiones correspondiente y el cronograma de ejecución de los proyectos a ser ejecutados durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial serán definidos mediante el Plan Maestro de Movilidad. Mientras se formula el Plan Maestro, el desarrollo del Sistema se regirá con base en lo establecido en el Título 5 del presente Plan.".

Sistema De Espacio Público Construido. Art. 239 del Decreto 190 de 2004

El espacio público, de propiedad pública o privada, se estructura mediante la articulación espacial de las vías peatonales y andenes que hacen parte de las vías vehiculares, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, los parques, las plazas, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

El Sistema de Espacio Público construido está conformado por los parques distritales y por los espacios públicos peatonales, destinados al desplazamiento, encuentro o permanencia de los ciudadanos.

Espacios Peatonales. Art.245 del Decreto 190 de 2004

Los espacios peatonales están constituidos por los bienes de uso público destinados al desplazamiento, uso y goce de los peatones, y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el espacio urbano. Tienen como soporte la red de andenes, cuya función principal es la conexión peatonal de los elementos simbólicos y representativos de la estructura urbana.

Los espacios peatonales estructurantes son:

- Las plazas y plazoletas
- La red de andenes
- Las vías peatonales
- Las zonas de control ambiental, los separadores, los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías.
- Los paseos y alamedas
- Los puentes y túneles peatonales
- Los cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas.
- Los elementos complementarios de los espacios peatonales estructurantes son:
- El mobiliario urbano.
- La cobertura vegetal urbana, bosques, jardines, arbolado y prados.
- Los monumentos conmemorativos y los objetos artísticos.
- Otros elementos pertenecientes a bienes de propiedad privada, tales como los cerramientos, antejardines, pórticos, fachadas y cubiertas.

Plan de Desarrollo 2016-2020. Acuerdo 645 de 2016

Mediante el Acuerdo 645 del 9 de junio de 2016, el Concejo de Bogotá D.C. adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. para el periodo 2016-2020, el cual constituye el referente de las acciones y políticas de la Administración Distrital.

El objetivo de este Plan de Desarrollo es *"Propiciar el desarrollo pleno del potencial de los habitantes de la ciudad, para alcanzar la felicidad de todos en su condición de individuos, miembros de familia y de la sociedad. El propósito es aprovechar el momento histórico para reorientar el desarrollo de la ciudad, teniendo en cuenta que enfrentamos una oportunidad única para transformar la dinámica de crecimiento de Bogotá y hacerla una ciudad distinta y mejor. Así, se recuperará la autoestima ciudadana y la ciudad se transformará en un escenario para incrementar el bienestar de sus habitantes y será reflejo de la confianza ciudadana en la capacidad de ser mejores y vivir mejor."*

La estrategia del Plan se estructura en tres (3) Pilares y cuatro (4) Ejes Transversales que contienen las políticas generales y sectoriales. Para el desarrollo de las estrategias y políticas fueron identificados programas a ser ejecutados por las diferentes entidades distritales.

El Segundo Pilar "Democracia Urbana" se enfoca en incrementar y mejorar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura pública disponible, mediante la ejecución de programas orientados a garantizar la igualdad, la primacía del interés general sobre el particular e incentivar el sentido de pertenencia de los habitantes de Bogotá.

Uno de los Programas que hace parte del Pilar Democracia Urbana es "Mejor movilidad para todos".
El objetivo de este programa es mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios:peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.

El Artículo 190 "Proyectos de infraestructura de movilidad priorizados para ejecutar durante la vigencia del plan de desarrollo Bogotá mejor para todos con financiación plurianual" establece en su numeral 6: *" En cuanto al mejoramiento de la malla vial, corresponde a una inversión recurrente que debe ejecutar el Distrito a un activo fijo, con el objetivo de que perdure la vida útil de las vías, se reduzca la accidentalidad y mejoren los tiempos promedio de desplazamiento."*

Para tal fin, en las bases del Plan de Desarrollo Bogotá Mejor para Todos se contempla entre otros: *"…Adelantar acciones de mejoramiento y construcción de más de 30 km de infraestructura vial y más de 750 km de conservación (incluye malla vial arterial, troncal, intermedia por donde circulan las rutas del SITP y puentes vehiculares) para entregar tramos de vías completas y vías en buen estado, ejecuciones que podrán complementarse con mecanismos de gestión e intervención a través de esquemas de APP. Las vías deben ser completas en cuanto a andenes, mobiliario urbano (bancas, canecas de basura, bolardos, paraderos, tótems informativos), señalización vertical y horizontal, señalética, acceso al comercio, al transporte público masivo, a los taxis, a los parques, a las viviendas, con diseño universal e instrumentos urbanísticos flexibles para permitir la inversión privada en infraestructura de equipamientos para la ciudad…"*

Plan Maestro de Movilidad - Decreto 319 de 2006

El Plan Maestro de Movilidad Bogotá fue adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, y tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del

medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.

Se destaca de este decreto lo siguiente:

Artículo 7. Política

La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es:

1. *Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.*
2. *Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.*
3. *La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.*
4. *Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema*
5. *Racionalización del vehículo particular: El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes.*
6. *Integración modal: Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.*
7. *Movilidad inteligente: Las tecnologías informáticas son necesarias para una eficiente gestión del sistema de movilidad.*
8. *Movilidad socialmente responsable: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.*
9. *Movilidad orientada a resultados: La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación".*

Artículo 8. Objetivos

Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. *Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.*

2. *Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.*
3. *Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.*
4. *Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).*
5. *Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.*
6. *Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.*
7. *Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.*
8. *Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.*
9. *Reducir los niveles de contaminación ambiental por Fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.*
10. *Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.*
11. *Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.*
12. *Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.*
13. *Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.*
14. *Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad".*

Artículo 9. Objetivos de la Acción sobre la Infraestructura Vial y Peatonal.

La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:

1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:
1.1. La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclousuarios cuando sea técnicamente posible.
1.2. La mejora de la malla vial existente a través de la construcción de nuevos tramos e intersecciones viales que permitan la disminución de tiempos de viaje en la malla vial arterial, especialmente para el transporte público y garanticen al tiempo, provisión de infraestructura de franjas destinadas al tránsito de peatones y bicicletas así como de puentes peatonales.
1.3. La mejora de la malla vial de los sectores de uso industrial autorizados y definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial a través de intersecciones viales que permitan consolidar hacia el Occidente y Suroccidente de la ciudad una infraestructura que facilite sus procesos logísticos de acceso-salida del Distrito.
1.4. El rediseño vial de intersecciones para reducir los conflictos de tráfico donde no se disponga de espacio y la adecuación a condiciones de tráfico calmado en zonas con usos residenciales, donde haya presencia simultánea de establecimientos educativos, o en aquellas donde sea alta la exposición de los usuarios más vulnerables del Sistema.
2. Inversión destinada al mantenimiento: Se atenderá prioritariamente:
2.1. Las vías que corresponden a rutas del transporte público.
2.2. Las vías peatonales y ciclorrutas existentes.
2.3. Las vías que conecten con centros logísticos (CLBR) propuestos en el presente plan.
2.4. Vías utilizadas por las macrorrutas del sistema de recolección de residuos sólidos.
2.5. Vías de tránsito predominantemente particular de alta densidad.
2.6. Las restantes.

PARÁGRAFO. La presente priorización no será obligatoria cuando se trate de la inversión de recursos con destinación específica".

Artículo 10. De la Planeación del Mantenimiento de la Infraestructura Vial que se Construya o Rehabilite.

Con el fin de garantizar la sostenibilidad de los proyectos viales que emprenda el Distrito, el Instituto de Desarrollo Urbano en el nivel local, hará las proyecciones y cálculos necesarios para incluir dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda, los valores correspondientes al mantenimiento preventivo de la infraestructura que se construya o rehabilite, una vez terminado el período de amparo de las garantías de estabilidad de la obra.

Para este fin buscará establecer valores aproximados de la intervención en pesos del año en que deba iniciar ésta, con base en criterios como sus materiales, el tipo de tráfico habitual, la duración de vías comparables y otros que le permitan aproximarse a la determinación del momento en que se requerirá el mantenimiento preventivo.

En los proyectos de presupuesto que se presenten para las vigencias en las cuales deba realizarse el mantenimiento preventivo, la Administración incluirá las partidas necesarias para su trámite ante el Concejo Distrital".

Sistema Integrado de Transporte Público – SITP - Decreto 309 de 2009

"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones", establece en su Artículo 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público. Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Artículo 2°.- Eje Estructurante. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.

De igual manera, el Plan Maestro de Movilidad establece en su Artículo 14. Componentes del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP lo siguiente:

"Hacen parte de sistema integrado de transporte público de Bogotá los siguientes componentes:

a. Transporte masivo.
b. Transporte público colectivo.
c. Transporte público individual.

Además lo complementan:

a. Red de intercambiadores modales.
b. Red de estacionamientos.

c. Red de peajes."

Por último, en su Artículo 3. Definiciones, establece:

*"**Transporte masivo:** Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.*

***Transporte público colectivo:** Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP."*

Competencias para la atención de la Malla Vial de Bogotá

Las competencias que tienen las diferentes entidades que intervienen en la atención de la malla vial distrital, se encuentran establecidas en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Acuerdo 257 de 2006 y Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento de Bogotá, POT, las cuales se resumen en la siguiente figura.

Figura 68. **- Competencias para la atención de la malla vial**

INTERVENCION Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
• CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA • EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS **PODRÁ** ADELANTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 190 de 2004 *Artículo 172*
• CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO VÍAS LOCALES E INTERMEDIAS	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	ACUERDO 6 DE 1992:*"Artículo 3°* *(Reparto de competencias y organización Administrativa de las Localidades en el D.C.)*
• REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA MALLA VIAL LOCAL. • ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES IMPREVISTAS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 257 DE 2006 *Articulo 109* *(Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)*
• INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 *(Sistema de información de la malla vial)*

Fuente: elaboración propia, 2017.

Artículo 3 del Acuerdo 06 de 1992: establece que "*A las J.A.L. les corresponde con arreglo a lo dispuesto en el artículo 322 de la Constitución Política, la gestión autónoma de todos aquellos asuntos de interés eminentemente local que no trasciendan al ámbito metropolitano, distrital o supra local y prestar aquellos servicios que contribuyan a satisfacer*

las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal que no estén a cargo de ninguna otra autoridad Distrital. Además de las funciones ya establecidas en la Constitución Nacional, en la Ley, y en los Acuerdos del Concejo. Las J.A.L. tienen las siguientes funciones y atribuciones específicas: …Efectuar la construcción y mantenimiento de las obras y proyectos locales tales como: vías y zonas verdes, con excepción de las vías de carácter metropolitano y las zonas verdes ubicadas sobre las vías V - O a V - 4, parques locales, redes locales de distribución de energía eléctrica, acueducto, alcantarillado y teléfonos, servicios de salud, ancianatos, centros de asistencia social, plazas de mercado, instalaciones deportivas, centros culturales, salones comunales y centros educativos. De estas atribuciones hará uso previa aprobación de la entidad a la cual se encuentre asignado la correspondiente función".

Sin embargo, es necesario aclarar que las vías con perfiles transversales entre V-0 y V-3 entre 100 metros y 30 metros de ancho respectivamente, corresponden a Malla Vial Arterial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 174 del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, POT, Decreto 190 de 2004; solamente las vías V-0 a V-3 son de carácter metropolitano, según se estipula en el artículo 165 del mismo Decreto, que se trascribe a continuación:

"Artículo 165. Componentes del Subsistema Vial (artículo 140 del Decreto 619 de 2000).

El Sistema Vial está compuesto por las siguientes mallas:

1. La malla vial arterial principal.
Es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país.

2. La malla arterial complementaria.
Es la red de vías que articula operacionalmente los subsistemas de la malla arterial principal, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana.

3. La malla vial intermedia.
Está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla arterial principal y complementaria, sirviendo como alternativa de circulación a éstas. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal.

4. La malla vial local.
Está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda…." (Tomado del artículo 165 del Decreto 190 de 2004; subrayados fuera del texto original).

La competencia del diseño, construcción y mantenimiento de las vías de la Malla Vial Arterial es del IDU, según lo estipulado por el artículo 172 del POT, que se trascribe enseguida:

Artículo 172. Competencias en la ejecución del Sistema Vial (artículo 153 del Decreto 619 de 2000).

La malla arterial principal y la malla arterial complementaria serán programadas, desarrolladas técnicamente y construidas por la Administración Distrital de acuerdo a las prioridades establecidas en el presente capítulo, y en coherencia con las operaciones estructurantes y programas fijados por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para ello deberá adquirir las zonas de reserva correspondientes.

La ejecución de la malla vial intermedia y local en terrenos en proceso de urbanización deberán ser construidas y cedidas gratuitamente al Distrito por parte del urbanizador responsable, y deberá ajustarse a las determinaciones técnicas establecidas para la misma en el presente capítulo y/o a los condicionamientos fijados por los respectivos planes parciales. La interventoría de este tipo de obra estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

En sectores urbanos desarrollados, la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local podrá ser adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Parágrafo. El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) elaborará el proyecto y construirá las vías de la malla arterial principal y de la malla arterial complementaria con base en el trazado y determinaciones técnicas y urbanísticas suministradas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).” (Tomado del Decreto 190 de 2004; subrayados fuera del texto original).

Artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006. Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tiene las siguientes funciones básicas:

a. *Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.*

b. *Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.*

c. *Programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.*

d. *Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades como la Secretaría de Ambiente y el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias - FOPAE o quienes hagan sus veces.*

Parágrafo. *Respecto de vías locales que soporten circuitos de transporte público colectivo y el resto de la malla vial se aplicará el literal c).*

Componente Técnico

Descripción y análisis del problema

Composición y estado de la malla vial urbana de Bogotá: Atendiendo la función del IDU de actualizar y administrar el sistema de información de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público Construido, en el año 2016 el IDU terminó la actualización masiva de los objetos cartográficos de la sección transversal de la malla vial urbana de Bogotá, a través de un proceso que consistió en digitalizar en geometría tipo polígono, objetos nuevos y ajustar existentes (Andén, Calzada, Separador, Bahía, Ciclorruta, Escalera, Pompeyano, Plaza, Acceso y Alameda), con el uso de imágenes ortorectificadas (IDEC@) y coberturas de nivel de manzana (SDP), inventario malla vial (IDU), plan vial (SDP), cuerpos de agua (EAAB), corrientes de agua (EAAB), parques (IDRD), Sistema Integrado de Trasporte Público SITP (SDM) y malla vial integral (UAECD).

Adicionalmente, durante el año 2016 el IDU ejecutó el proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá, con el fin de actualizar el estado de las calzadas viales.

Producto de lo anterior, a continuación se presenta la composición y estado de la malla vial actualizada:

Como resultado de la actualización cartográfica, a diciembre de 2016, la malla vial urbana del Sistema de Movilidad de Bogotá D.C., alcanza 13.971 Km-carril, de los cuales el 92%

(12.843 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 8% (1.128 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales).

Figura 69. – Composición malla vial, diciembre de 2016

SUBSISTEMA TRANSPORTE	**TOTALES**
Malla Vial Arterial Troncal (Incluye carriles mixtos)	**1.128 Km-carril**
COMPONENTES DEL SUBISTEMA VIAL	**TOTALES**
Malla Vial Arterial	2.680 Km-carril
Malla Vial Intermedia	3.214 Km-carril
Malla Vial Local	6.949 Km-carril
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	**12.843 Km-carril**
TOTAL GENERAL	**13.971 Km-carril**

Fuente: Dirección Técnica Estratégica - IDU-
Notas Técnicas: 1). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.
Notas Técnicas: 1). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado

Producto de la ejecución del proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá, el estado de la malla vial a diciembre de 2016 es el siguiente:

Figura 70. - Inventario y diagnóstico de la malla vial de Bogotá, diciembre de 2016

SUBSISTEMA TRANSPORTE	**CONDICION DEL PAVIMENTO**								**TOTALES**
	Bueno		**Regular**		**Malo**		**SIN ESTADO**		
	Km carril	**%**	**Km carril**	**%**	**Km carril**	**%**	**Km carril**	**%**	
Malla Vial Arterial Troncal (Incluye carriles mixtos)	**963,9**	**85%**	**158,3**	**14%**	**6,2**	**1%**	**0,0**	**0%**	**1.128,3**
COMPONENTES DEL SUBISTEMA VIAL	**CONDICION DEL PAVIMENTO**								**TOTALES**
	Bueno		**Regular**		**Malo**		**SIN ESTADO**		
	Km-carril	**%**	**Km carril**	**%**	**Km carril**	**%**	**Km carril**	**%**	
Malla Vial Arterial	1.172,2	44%	1174,0	44%	334,3	12%	0,0	0%	2.680,4
Malla Vial Intermedia	1.779,3	55%	1030,2	32%	323,4	10%	80,9	3%	3.213,8
Malla Vial Local	2.607,9	38%	1663,7	24%	1476,3	21%	1200,8	17%	6.948,8
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	**5.559,4**	**43%**	**3867,9**	**30%**	**2134,0**	**17%**	**1281,7**	**10%**	**12.843,0**
TOTAL GENERAL	**6.523,2**	**47%**	**4.026,2**	**29%**	**2.140,2**	**15%**	**1.281,7**	**9%**	**13.971,4**

Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2016.

Notas Técnicas: 1). Para determinar la extensión y estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva de los objetos cartográficos de la sección transversal de la malla vial urbana de Bogotá a través de un proceso que consistió en digitalizar en geometría tipo polígono objetos (Andén, Calzada, Separador, Bahía, Ciclorruta, Escalera, Pompeyano, Plaza, Acceso y Alameda) nuevos y ajustar existentes, con el

uso de imágenes ortorrectificadas. Adicionalmente, se tomó la información de Índice de Condición del Pavimento –PCI- producto del resultado del proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá. 2). Para el cálculo de las cifras de la extensión y estado de la malla vial con corte a 31/12/2016, se efectuó el ajuste y reclasificación vial acorde con lo establecido en el Decreto 190/2004. Los datos de extensión de la malla vial están calculados a partir del nivel geográfico de polígono. 3). Para la medición del estado de condición del pavimento, NO se incluyeron los reportes de las intervenciones (Acciones de Movilidad, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción) posteriores a la fecha de toma de información en campo del proyecto "Levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá". No se incluyeron los reportes de intervención de las siguientes Entidades Distritales ejecutoras: Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV, Fondos de Desarrollo Local-FDL. 4). El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento. Este índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican la clase, la extensión y la severidad del daño que se presenta así: PCI < 56 Vías en mal estado, 56 < PCI < 90 Vías en regular estado, PCI ≥ 90 Vías en buen estado.
5). El PCI aplica para pavimentos con superficie en pavimento flexible y rígido, por lo tanto para la malla vial intermedia y local con superficie diferentes, no se dispuso de información de estado y se reportó la extensión en el campo SIN ESTADO. 6). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

Recursos necesarios

Con el propósito de disponer de un estimativo de la inversión necesaria para llevar a óptimas condiciones la malla vial urbana de la Ciudad, a partir del resultado de la actualización de las estadísticas, se realizó un ejercicio de análisis y estimación que consistió en suponer una estrategia de conservación asociando el estado de las vías a una intervención requerida.

Para este ejercicio, se determinó la distribución y magnitud de la malla vial por tipos de vías (Arterial, Intermedia y Local), se estimaron costos índice de tipos de intervención (rehabilitación y mantenimiento) y se asignó según el estado de las vías la intervención requerida.

Los costos de conservación contemplan actividades (sello de fisura, parcheo, bacheo, cambio de carpeta asfáltica, reparación losas de concreto hidráulico) necesarias para solucionar por un lapso de tiempo las necesidades del estado de los pavimentos.

Para el cálculo de las necesidades por tipo de intervención, se estimaron los costos que se muestran a continuación:

Figura 71**. – Costo aproximado por Kilómetro carril (millones de pesos)**

TIPO MALLA	*REHABILITACION/ RECONSTRUCCIÓN	MANTENIMIENTO NIVEL II (Periódico)	MANTENIMIENTO NIVEL I (Rutinario)
ARTERIAL	1.559	910	139
INTERMEDIA	1.315	755	114
LOCAL (SITP)	1.315	755	114
LOCAL	1.240	684	97

Nota: No considera costos por afectación de redes de servicios públicos.
Fuente: IDU, 2018.

Los costos aquí presentados son obtenidos con espesores a intervenir y perfiles viales supuestos y no representan en ninguna medida el reemplazo de estudios y diseños previos necesarios en cualquier proyecto de infraestructura vial. Los porcentajes de AIU, estudios y diseños e Interventorías son supuestos.

Lo anterior indica que, para llevar un kilómetro - carril de malla vial arterial de mal a buen estado se necesitan 1.559 millones de pesos; para llevarlo de un estado regular a bueno, se necesitan 910 millones de pesos y para mantenerlo en estado bueno se necesitan 139 millones de pesos.

Las políticas trazadas por el IDU, incluidas las de mantenimiento vial, apuntan a lograr una intervención integral que permita consolidar un proyecto de ciudad a largo plazo donde prime el bienestar común, el valor de lo público, las actuaciones programadas y en general la calidad del entorno. Por este motivo para el cálculo de los costos se incluyeron intervenciones en andenes de vías cuyos pavimentos deben reconstruirse o rehabilitarse.

Con la extensión y el estado de la malla vial y asociando al estado de las vías a una intervención requerida, se calcularon las necesidades sobre la malla vial arterial, intermedia y local.

Como resultado se encontró que para llevarla a óptimas condiciones, se requieren a precios del 2016 (valor presente) la suma de 5.68 billones de pesos, tal como se puede apreciar en la siguiente figura. Es importante resaltar que este monto no tiene en cuenta las necesidades de ampliación o construcción de vías nuevas que el Plan de Ordenamiento Territorial contempla, ni aspectos urbanísticos y de conservación de andenes.

Figura 72**. – Costo estimado para inversión en conservación**

TIPO MALLA	NECESIDAD A DICIEMBRE DE 2016	Km – carril A DICIEMBRE DE 2016
ARTERIAL (Incluye troncal)	2,0	3.784
INTERMEDIA	1,35	3.088
LOCAL	2,33	5.019
TOTAL	**5,68**	**11.891**

Fuente: IDU, 2017.

Notas:
1). Valores en billones de pesos.
2). Índice de base de precios de referencia Noviembre de 2016.
3). De los 13.971,4 km-carril No se incluyen 2080,4 km-carril correspondientes a 1281,7 km-carril de malla vial “sin estado” y 798,7 km-carril de malla vial en “mal estado” con superficie en afirmado.

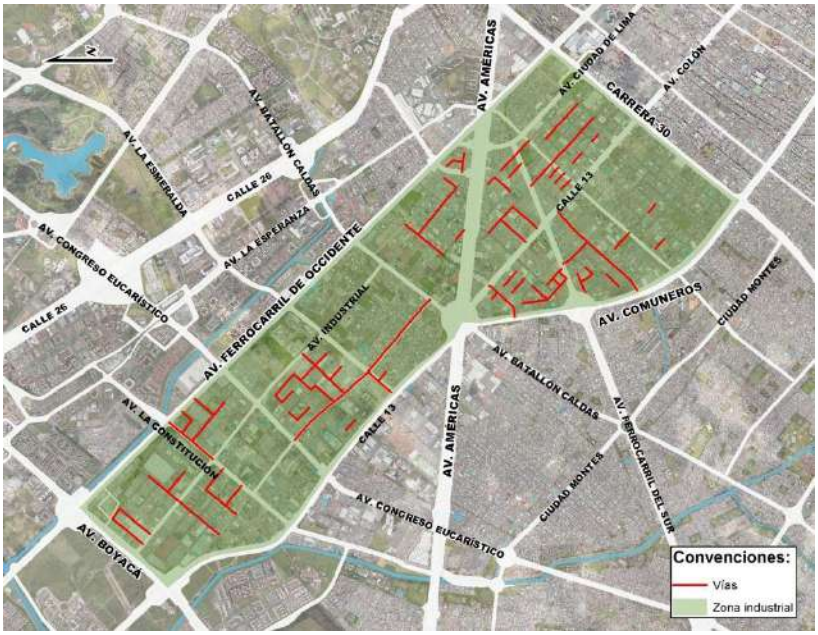
Es de aclarar que este ejercicio es basado en los datos parciales de condición general de la malla vial al 31 de diciembre del año 2016 y valores índice por tipo de intervención.

Composición y estado de la malla vial para el área de estudio

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.

El sector en mención ocupa la totalidad de las UPZ 108 (Zona Industrial) y 111 (Puente Aranda) y parcialmente la UPZ 112 Granjas de Techo, como se muestra en la siguiente figura.

Figura 73.- **Área de estudio**

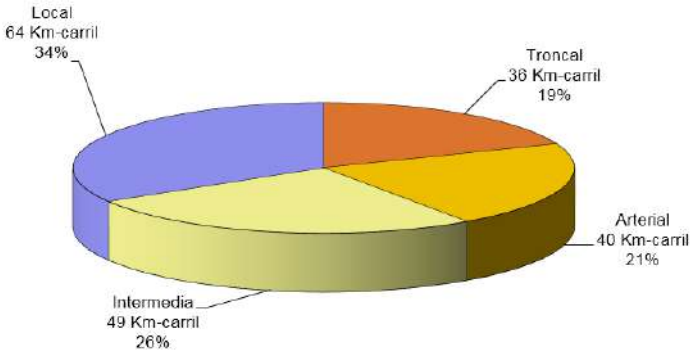


Fuente: elaboración propia, 2018.

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. El resultado de la clasificación de las vías que conforman la malla vial urbana de la UPZ se muestra a continuación:

Figura 74**.- composición de la malla vial UPZ 108 zona industrial**

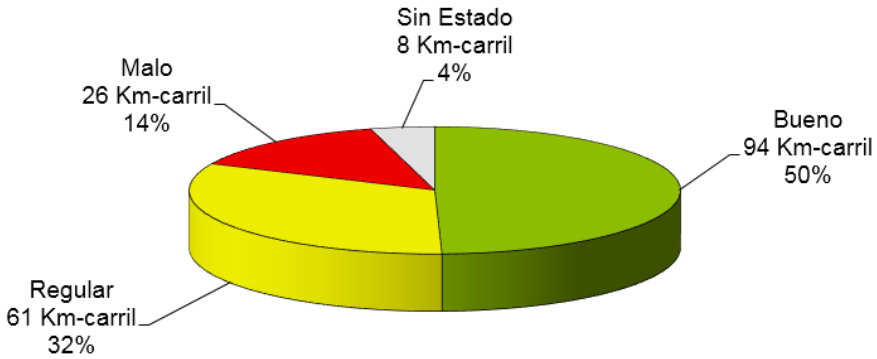


Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-.

Notas Técnicas: 1). Para determinar la extensión y estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva de los objetos cartográficos de la sección transversal de la malla vial urbana de Bogotá a través de un proceso que consistió en digitalizar en geometría tipo polígono objetos (Andén, Calzada, Separador, Bahía, Ciclorruta, Escalera, Pompeyano, Plaza, Acceso y Alameda) nuevos y ajustar existentes, con el uso de imágenes ortorrectificadas. 2). Para el cálculo de las cifras de la extensión y estado de la malla vial con corte a 31/12/2016, se efectuó el ajuste y reclasificación vial acorde con lo establecido en el Decreto 190/2004. Los datos de extensión de la malla vial están calculados a partir del nivel geográfico de polígono. 3). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

El estado de condición de la malla vial urbana de la UPZ 108, es el siguiente:

Figura 75. - estado de la malla vial UPZ 108 zona industrial



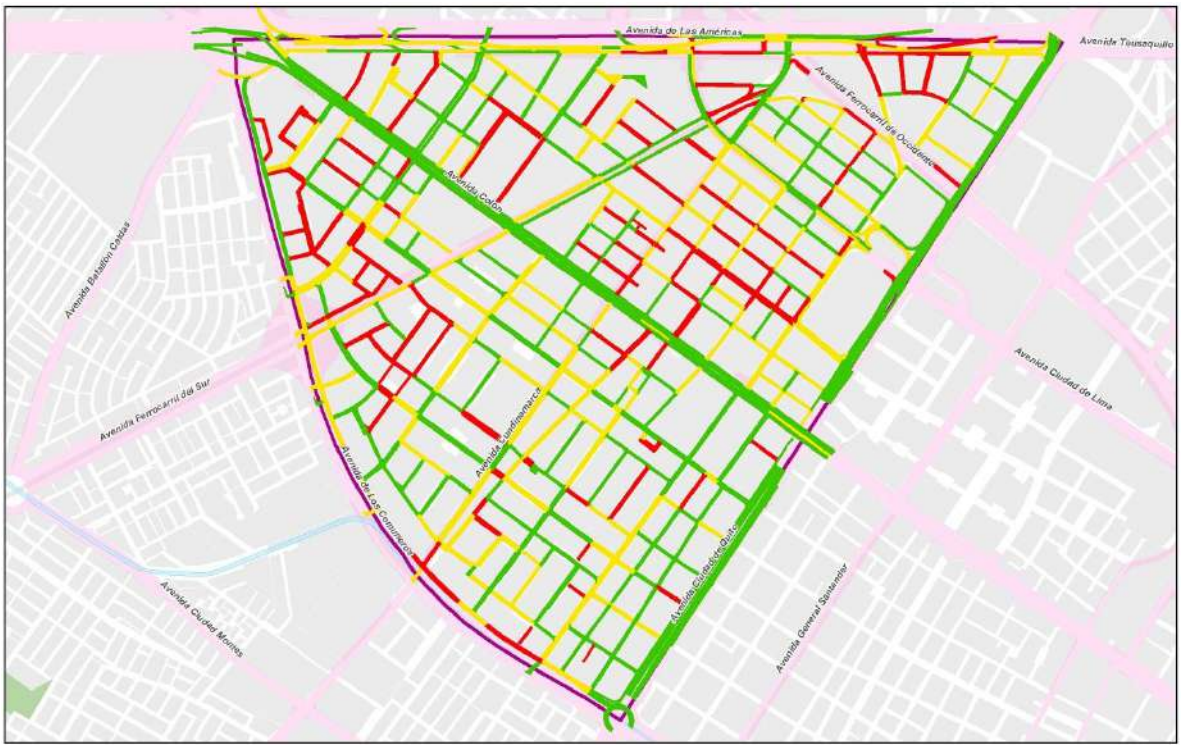
Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-.

Notas Técnicas: 1). Para determinar el estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva del Índice de Condición del Pavimento –PCI- resultado del proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá. 2).

Para la medición del estado de condición del pavimento, NO se incluyeron los reportes de las intervenciones (Acciones de Movilidad, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción) posteriores a la fecha de toma de información en campo del proyecto “Levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá”. No se incluyeron los reportes de intervención de las siguientes Entidades Distritales ejecutoras: Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV, Fondos de Desarrollo Local-FDL. 3). El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento. Este índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican la clase, la extensión y la severidad del daño que se presenta así: PCI < 56 Vías en mal estado, 56 < PCI < 90 Vías en regular estado, PCI ≥ 90 Vías en buen estado. 4). El PCI aplica para pavimentos con superficie en pavimento flexible y rígido, por lo tanto para la malla vial intermedia y local con superficie diferentes, no se dispuso de información de estado y se reportó la extensión en el campo SIN ESTADO. 5). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

El estado de cada una de las mallas que conforman la malla vial urbana de la UPZ 108 se puede apreciar en la siguiente figura:

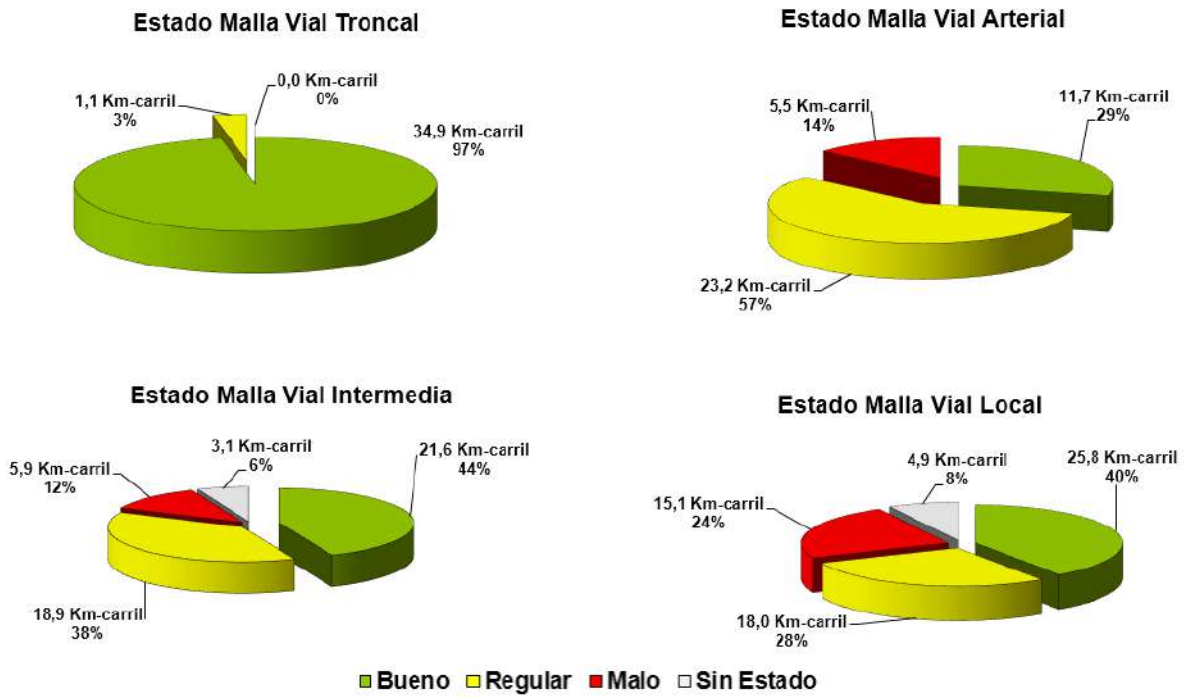
Figura 76.- Estado de la malla vial UPZ 108 zona industrial georeferenciado



Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

En la siguiente figura se presentan los valores asociados al estado de la malla vial:

Figura 77.- estado de la malla vial UPZ 108 zona industrial por tipo de malla



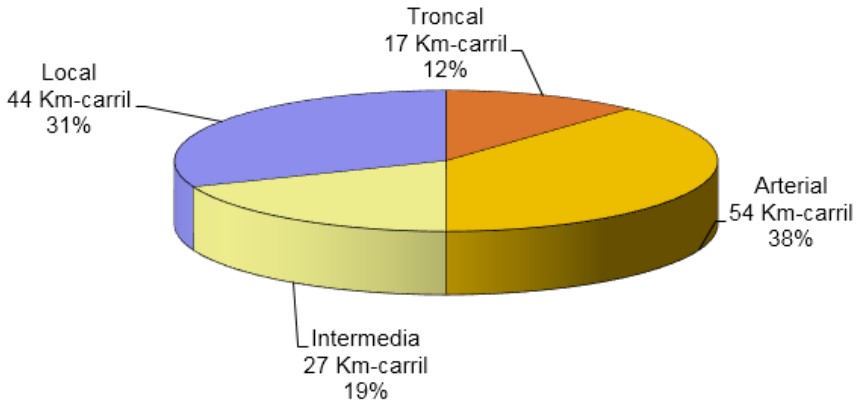
Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Como puede apreciarse el mayor porcentaje de vías en mal estado corresponde a la Malla Vial local, con un 24% de sus vías en mal estado. La Malla Vial Local de este sector corresponde a los segmentos que permiten el acceso a las industrias del sector para el ingreso de insumos y la salida de productos. Adicionalmente también se observa que en la Malla Vial Arterial e intermedia existe un 14% y un 12% de vías en mal estado respectivamente. Estas vías son usadas por la totalidad de los industriales de la zona y adelantar actividades de reconstrucción en las mismas coadyuva al aumenta la competitividad de las industrias de la ciudad.

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. El resultado de la clasificación de las vías que conforman la malla vial urbana de la UPZ se muestra a continuación:

Figura 78**-** Composición de la malla vial UPZ 111 Puente Aranda

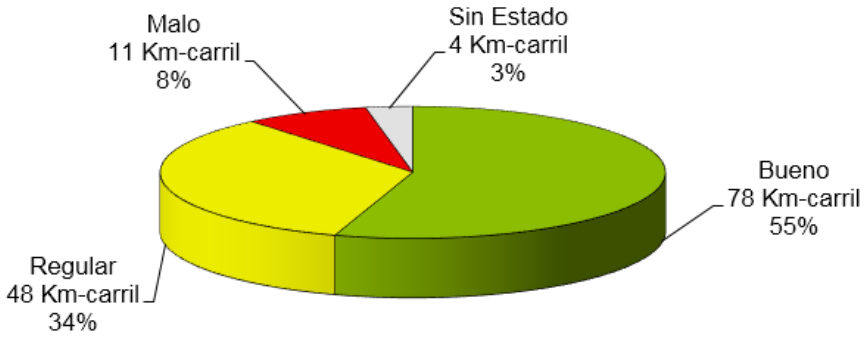


Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Notas Técnicas: 1). Para determinar la extensión y estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva de los objetos cartográficos de la sección transversal de la malla vial urbana de Bogotá a través de un proceso que consistió en digitalizar en geometría tipo polígono objetos (Andén, Calzada, Separador, Bahía, Ciclorruta, Escalera, Pompeyano, Plaza, Acceso y Alameda) nuevos y ajustar existentes, con el uso de imágenes ortorrectificadas. 2). Para el cálculo de las cifras de la extensión y estado de la malla vial con corte a 31/12/2016, se efectuó el ajuste y reclasificación vial acorde con lo establecido en el Decreto 190/2004. Los datos de extensión de la malla vial están calculados a partir del nivel geográfico de polígono. 3). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

El estado de condición de la malla vial urbana de la UPZ 111, es el siguiente:

Figura 79. - Estado de la malla vial UPZ 108 zona industrial

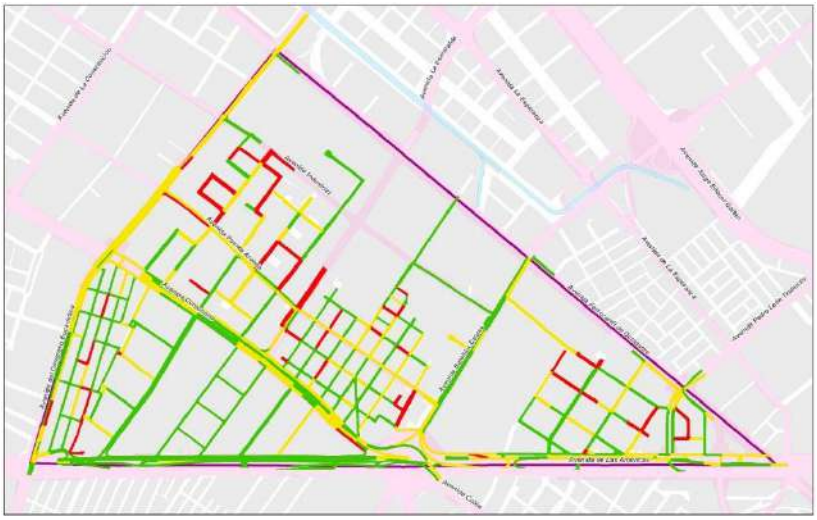


Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Notas Técnicas: 1). Para determinar el estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva del Índice de Condición del Pavimento –PCI- resultado del proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá. 2). Para la medición del estado de condición del pavimento, NO se incluyeron los reportes de las intervenciones (Acciones de Movilidad, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción) posteriores a la fecha de toma de información en campo del proyecto "Levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá". No se incluyeron los reportes de intervención de las siguientes Entidades Distritales ejecutoras: Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV, Fondos de Desarrollo Local-FDL. 3). El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento. Este índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican la clase, la extensión y la severidad del daño que se presenta así: PCI < 56 Vías en mal estado, 56 < PCI < 90 Vías en regular estado, PCI ≥ 90 Vías en buen estado. 4). El PCI aplica para pavimentos con superficie en pavimento flexible y rígido, por lo tanto para la malla vial intermedia y local con superficie diferentes, no se dispuso de información de estado y se reportó la extensión en el campo SIN ESTADO. 5). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

El estado de cada una de las mallas que conforman la malla vial urbana de la UPZ 101 se apreciar en la siguiente figura:

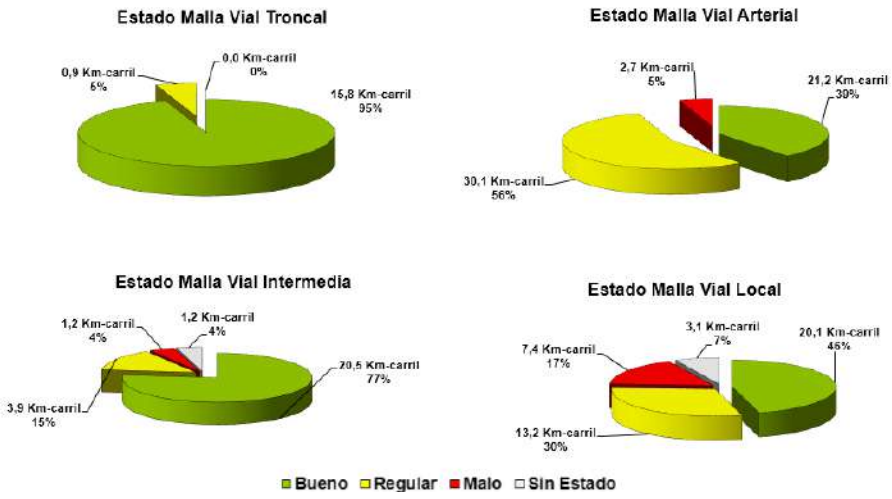
Figura 80.- Estado de la malla vial UPZ 111 Puente Aranda georeferenciado



Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

En la siguiente figura se presentan los valores asociados al estado de la malla vial:

Figura 81. - Estado de la malla vial UPZ 108 zona industrial por tipo de malla



Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

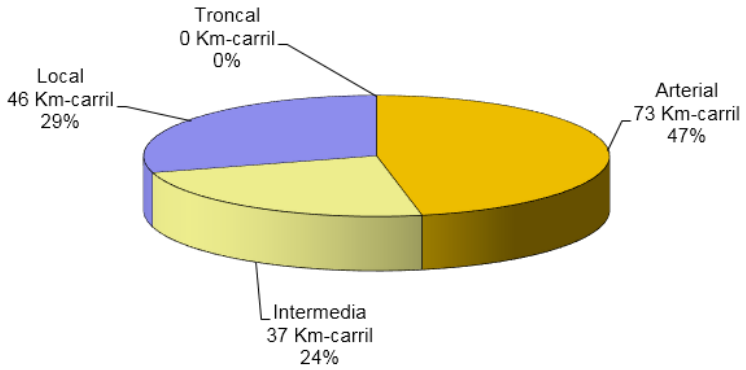
Como puede apreciarse el mayor porcentaje de vías en mal estado corresponde a la Malla Vial local, con un 17% de sus vías en mal estado. La Malla Vial Local de este sector corresponde a los segmentos que permiten el acceso a las industrias del sector para el ingreso de insumos y la salida de productos. Adicionalmente también se observa que en la Malla Vial Arterial e intermedia existe un 5% y un 4% de vías en mal estado respectivamente. Estas vías son usadas por la totalidad de los industriales de la zona y adelantar actividades de reconstrucción en las mismas coadyuva al aumenta la competitividad de las industrias de la ciudad.

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. El resultado de la clasificación de las vías que conforman la malla vial urbana de la UPZ se muestra a continuación:

Figura 82- composición de la malla vial UPZ 112 Granjas de techo



Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Notas Técnicas: 1). Para determinar la extensión y estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva de los objetos cartográficos de la sección transversal de la malla vial urbana de Bogotá a través de un proceso que consistió en digitalizar en geometría tipo polígono objetos (Andén, Calzada, Separador, Bahía, Ciclorruta, Escalera, Pompeyano, Plaza, Acceso y Alameda) nuevos y ajustar existentes, con el uso de imágenes ortorrectificadas. 2). Para el cálculo de las cifras de la extensión y estado de la malla vial con corte a 31/12/2016, se efectuó el ajuste y reclasificación vial acorde con lo establecido en el Decreto 190/2004. Los datos de extensión

de la malla vial están calculados a partir del nivel geográfico de polígono. 3). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

El estado de condición de la malla vial urbana de la UPZ 112, es el siguiente:

Figura 83. - estado de la malla vial UPZ 112 granjas de techo

Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Notas Técnicas: 1). Para determinar el estado de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, producto de la actualización masiva del Índice de Condición del Pavimento –PCI- resultado del proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá. 2). Para la medición del estado de condición del pavimento, NO se incluyeron los reportes de las intervenciones (Acciones de Movilidad, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción) posteriores a la fecha de toma de información en campo del proyecto “Levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá”. No se incluyeron los reportes de intervención de las siguientes Entidades Distritales ejecutoras: Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV, Fondos de Desarrollo Local-FDL. 3). El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento. Este índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican la clase, la extensión y la severidad del daño que se presenta así: PCI < 56 Vías en mal estado, 56 < PCI < 90 Vías en regular estado, PCI ≥ 90 Vías en buen estado. 4). El PCI aplica para pavimentos con superficie en pavimento flexible y rígido, por lo tanto para la malla vial intermedia y local con superficie diferentes, no se dispuso de información de estado y se reportó la extensión en el campo SIN ESTADO. 5). Las cifras presentadas en el cuadro pueden diferir de las Fuentes originales de los datos por haberse redondeado.

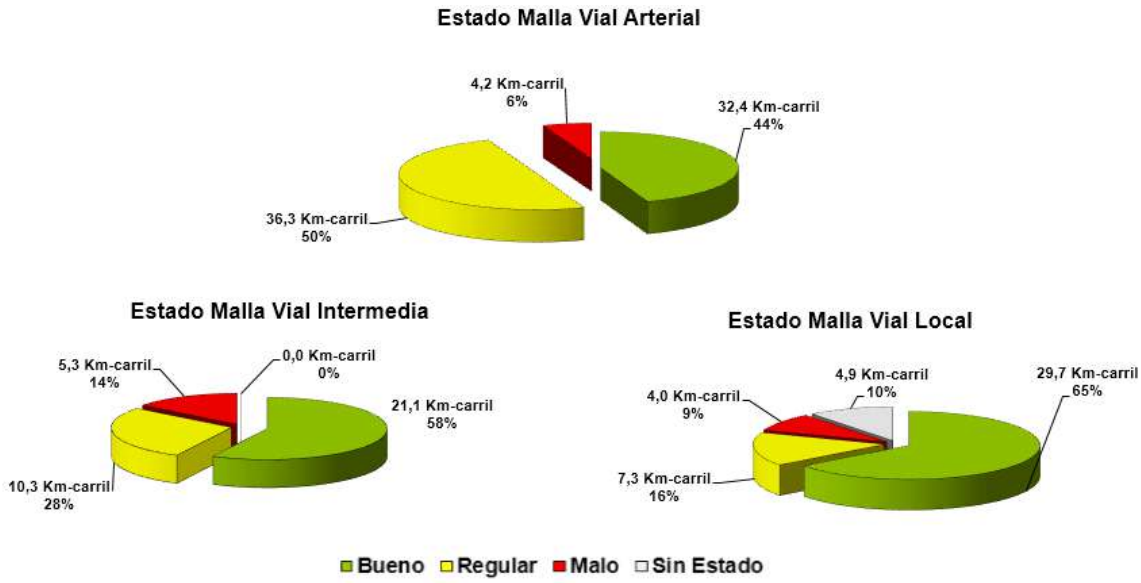
El estado de cada una de las mallas que conforman la malla vial urbana de la UPZ 112 se apreciar en la siguiente gráfica:

Figura 84- estado de la malla vial UPZ 111 Puente Aranda georeferenciado

Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Figura 85.- estado de la malla vial UPZ 112 Granjas de Techo por tipo de malla

En la siguiente figura se presentan los valores asociados al estado de la malla vial:



Fuente: Sistema de Información Geográfica –SIGIDU-, 2018.

Selección de segmentos viales a intervenir

El objeto del proyecto es adelantar las actividades de reconstrucción de vías de la zona Industrial de Montevideo y de Puente Aranda (UPZ 108 y 111), para lo cual se adelantaron recorridos en la totalidad de los segmentos viales que componen el área de estudio.

El objetivo de estos recorridos fue validar de forma visual el resultado de los diagnósticos realizados durante el año 2016, a través del proyecto de levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá y seleccionar las vías que por su avanzado estado de deterioro requieran actividades de reconstrucción sin importar el tipo de Malla a la que pertenecen (Arterial, Intermedia o Local). Adicionalmente se identificaron los corredores principales del sector que son utilizados por el transporte de carga, con el propósito de que con las obras de reconstrucción planteadas se beneficie a la totalidad de los industriales de la zona de estudio.

En resumen se realizarán intervenciones de reconstrucción (Calzadas y Espacio Público), de la totalidad de las vías que se encuentran en mal estado y de los principales corredores de la zona de estudio. La meta física planteada corresponde a reconstruir 70Km-Carril de calzadas y 170.000 metros cuadrados de espacio público. En las siguientes figuras se presenta un registro que tipifica el estado actual de los segmentos y las intervenciones propuestas

Figura 86. -registro representativo estado actual calle 17a entre carreras 69b y 69f

Fuente: captura propia, 2018.

Figura 87.- reconstrucción propuesta calle 17a entre carreras 69b y 69f

Fuente: elaboración propia, 2018.

Figura 88.- registro representativo estado actual calle 17(Avenida Puente Aranda) con carrera 60

Fuente: elaboración propia, 2018.

Figura 89.- reconstrucción propuesta calle 17(Avenida Puente Aranda) con carrera 60

Fuente: elaboración propia, 2018.

11. Consideraciones sobre la exención a predios en el ámbito de delimitación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – "Ciudad Lagos de Torca"

Aspectos jurídicos: El artículo 2 de la Ley 388 de 1997, "*Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones"*, establece como principios del ordenamiento territorial *"La distribución equitativa de las cargas y los beneficios".*

Adicionalmente, el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, establece que *"En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados."*

De la misma manera, el artículo 39 de la Ley 388 de 1997, establece que *"Artículo 39º.- Unidades de Actuación Urbanística. Los planes de ordenamiento territorial podrán determinar que las actuaciones de urbanización y de construcción, en suelos urbanos y de expansión urbana y de construcción en tratamientos de renovación urbana y redesarrollo en el suelo urbano, se realicen a través de unidades de actuación urbanística.*

Como Unidad de Actuación Urbanística se entiende el área conformada por uno varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.

Parágrafo.- Las cargas correspondientes al desarrollo urbanístico que serán objeto del reparto entre los propietarios de inmuebles de una Unidad de Actuación incluirán entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y domiciliarias de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares y peatonales y para la dotación de los equipamientos comunitarios.

Las cargas correspondientes al costo de infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones."

Que el artículo 29 del Decreto Distrital 190 de 2004, establece que *"La política de gestión del suelo se sustenta primordialmente en el principio del reparto equitativo de las cargas y beneficios derivados del ordenamiento urbano, dirigida a reducir las inequidades propias del desarrollo y a financiar los costos del desarrollo urbano con cargo a sus directos beneficiarios.*

El principio de reparto equitativo de cargas y beneficios se aplicará en las siguientes escalas:

1. En el nivel general de la ciudad, que se concreta mediante instrumentos como la contribución de valorización, tarifas de servicios públicos domiciliarios, la participación del Estado en las plusvalías derivadas de la acción urbanística y los distintos mecanismos de compensación y de transferencia de derechos de construcción.

2. En el nivel zonal, que distribuye las cargas relacionadas con los sistemas generales a través de contribución de valorización y los distintos mecanismos de compensación y de transferencia de derechos de construcción y los sistemas de reparto de los planes parciales y otros instrumentos de planeamiento.

3. En el nivel local, entendido como el que se da al interior de los planes parciales para unidades de actuación urbanística y otras formas de gestión integrada o en otros instrumentos de planeación, en el cual se reparten entre propietarios, las cargas del nivel local."

Asimismo, el artículo 34 del Decreto Distrital 190 de 2004, establece que *"Para los efectos de los sistemas de distribución equitativa de cargas y beneficios se consideran cargas generales, a ser repartidas en escala de ciudad y/o escala zonal, las que se enumeran a continuación, las cuales se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas, y deberán ser recuperadas mediante tarifas, contribución de valorización, participación Distrital en las plusvalías, o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de cargas y beneficios de las actuaciones entre todos los beneficiados de las mismas.*

1. La infraestructura vial arterial, que incluye tanto al suelo como el costo de construcción.

2. Las redes matrices de servicios públicos domiciliarios, que incluye tanto el suelo como el costo de construcción.

3. Los elementos de la estructura ecológica principal de conformidad con las políticas y normas específicas en materia de compensaciones y transferencia de derechos adicionales de construcción.

4. Las compensaciones, incentivos o estímulos a los propietarios de inmuebles de interés cultural, de conformidad con la legislación nacional y con las políticas y normas específicas en materia de compensaciones y transferencia de derechos adicionales de construcción.

5. Los costos asociados a la formulación y gestión del plan zonal."

De la misma manera, el artículo 48 del Decreto Distrital 190 de 2004, establece que *"Los planes zonales son instrumentos de planeación que definen y precisan las condiciones de ordenamiento de un área determinada, de las infraestructuras, el sistema general de espacio público y equipamientos colectivos, los criterios para armonizar usos y tratamientos urbanísticos asignados en el área, los criterios para la precisión o ajuste de la normativa urbanística, así como la delimitación y criterios para la gestión de planes parciales en el marco de la estrategia de ordenamiento territorial.*

Los planes zonales serán formulados por la administración Distrital. Cuando estos planes definan las condiciones y ámbitos espaciales de distribución equitativa de cargas y beneficios, especialmente las cargas de carácter zonal y/o general que deban ser asumidas por los propietarios de predios incluidos en el área en los términos de la ley, se denominarán planes de ordenamiento zonal."

Igualmente, el Decreto Distrital 492 de 2007 adoptó el Plan Zonal Centro, denominado plan zonal porque no definió un reparto de cargas y beneficios a escala de ciudad o zonal, mientras el que el Decreto 088 de 2017 adoptó el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, denominado plan de ordenamiento zonal por establecer un reparto equitativo de cargas y beneficios de escala de ciudad y zonal.

En el mismo sentido, el artículo 168 del Decreto Distrital 088 de 2017 definió como cargas generales del reparto de cargas y beneficios de ese proyecto cargas de escala de ciudad y escala zonal tales como el suelo y la ejecución del Parque Metropolitano Guaymaral, la Avenida Boyacá, la Avenida Laureano Gómez, la Avenida el Polo, entre otras, así como el suelo de la Avenida Alberto Lleras Camargo, el Centro de Intercambio Modal del Norte, el Hospital Metropolitano Simón Bolívar y el Patio Portal de la Calle 200 entre Avenida Laureano Gómez y Avenida Alberto Lleras Camargo.

Justificación Técnica Financiera: Según lo establecido en el Documento Técnico de Soporte, el reparto de cargas y beneficios del Decreto Distrital 088 de 2017 se compone por los suelos de carga general y la ejecución de las obras de carga general según se resume a continuación:

Los Suelos objeto del reparto de carga general se definen en el plano No. 14 “Suelos de Carga General”. Estos suman un área de 465 hectáreas cuyo detalle se presenta a continuación:

Resumen de Áreas

Resumen de Áreas	Área (ha)	% del Total	% Intercambio	Equivalencia
Área Bruta	1.803,0			
- Área Pública	140,1	7,8%		
Cuerpo de Agua	2,8	0,2%		
Parque de Humedal	2,7	0,1%		
Ronda	6,1	0,3%		
ZMPA	2,4	0,1%		
Parque Metropolitano	1,2	0,1%		
Vial	124,0	6,9%		
Alamedas y Parques	1,0	0,1%		
- Afectaciones	**465,2**	**25,8%**		**268,9**
Vial	150,3	8,3%	100,0%	150,3
Ronda	108,1	6,0%	3,7%	4,0
Parque de Humedal y Cuerpos Hídricos	83,7	4,6%	3,7%	3,1
Zmpa	23,3	1,3%	50,0%	11,7
Parques	76,2	4,2%	100,0%	76,2
Equipamento de Salud	3,2	0,2%	100,0%	3,2
Patios	20,4	1,1%	100,0%	20,4
Total	**465,2**	**25,8%**		**268,9**

Fuente: SDP, 2016.

Los costos de construcción de las obras objeto de reparto suman $1.960.184 millones y se presentan a continuación:

Presupuesto de Cargas Generales

Resumen de Cargas		% del Total	Valor ($ mm)
Malla Vial Nueva a Cargo de POZ Norte		49,3%	654.987,3
Estaciones y Puentes		5,5%	72.800,0
Parque Guaymaral		8,6%	114.342,4
Acueducto, Alcantarillado y Ambiental		36,6%	487.014,2
Subtotal		**100,0%**	**1.329.143,9**
Estudios y Diseños		0,1	66.457,2
Interv. Estudios y Diseños		0,5%	6.645,7
Interv. Obras		6,3%	83.072,0
PMA		3,6%	48.316,5
PMT		2,6%	34.511,8
Gerencia, Administració	10,0%	11,8%	156.814,7
Imprevistos	15,0%	17,7%	235.222,1
Total		**147,5%**	**1.960.183,8**

Fuente: SDP, 2016.

Esas cargas se reparten principalmente entre el área neta urbanizable de desarrollo del proyecto, es decir 587,7 hectáreas del proyecto. Según el mismo Documento Técnico de Soporte, esas cargas generan un monto esperado de $701 mil pesos por metro cuadrado, como se presenta en el siguiente cuadro:

Resumen Valoración Metro Cuadrado de Área Neta urbanizable descontando cargas y plusvalía.

	VIP	VIS	Otra Vivienda	Comercio VIS /VIP	Comercio y Servicios	Dotacional	Promedio	Esperado
Ventas	1,291	3,172	8,970	1,818	17,367	6,918	7,356	6,383
Costos	1,159	2,834	7,127	1,100	12,080	5,762	5,711	5,103
Costos Directos	0,849	1,948	4,262	0,555	6,533	3,688	3,415	3,111
% de ventas	*65,7%*	*61,4%*	*47,5%*	*30,5%*	*37,6%*	*53,3%*	*46,4%*	*48,7%*
Otros	0,258	0,634	1,972	0,400	3,817	1,521	1,601	1,385
% de ventas	*20,0%*	*20,0%*	*22,0%*	*22,0%*	*22,0%*	*22,0%*	*21,8%*	*21,7%*
Utilidad	0,052	0,252	0,893	0,145	1,730	0,553	0,696	0,607
% de ventas	*4,0%*	*8,0%*	*10,0%*	*8,0%*	*10,0%*	*8,0%*	*9,5%*	*9,5%*
Valor del Suelo	**0,132**	**0,338**	**1,842**	**0,718**	**5,287**	**1,156**	**1,645**	**1,280**
% de ventas	*10,3%*	*10,6%*	*20,5%*	*39,5%*	*30,4%*	*16,7%*	*22,4%*	*20,1%*
Aportes Reparto de Cargas	0,000	0,000	1,154	0,177	1,172	0,218	0,643	0,674
% de ventas	*0,0%*	*0,0%*	*12,9%*	*9,8%*	*6,7%*	*3,2%*	*8,7%*	*10,6%*
Plusvalía *	-0,097	-0,047	0,070	0,092	0,206	-0,047	0,027	0,027
% de ventas	*-7,5%*	*-1,5%*	*0,8%*	*5,1%*	*1,2%*	*-0,7%*	*0,4%*	*0,4%*
Neto	**0,230**	**0,385**	**0,618**	**0,448**	**3,909**	**0,985**	**0,975**	**0,580**
% de ventas	*17,8%*	*12,1%*	*6,9%*	*24,6%*	*22,5%*	*14,2%*	*13,3%*	*9,1%*

Fuente: SDP, 2016.

Así las cosas, y en cumplimiento del principio de equidad en el reparto de cargas y beneficios, establecido en la Ley 388 de 1997, los predios ubicados en el ámbito del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte asumen una carga significativa para el desarrollo de cargas generales de escala de ciudad y zonal.

Por esas cargas generales de escala de ciudad y zonal que asume el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, y para hacer un reparto equitativo de las cargas y los beneficios de los proyectos a desarrollarse, se define una exención de la Contribución por Valorización para los predios ubicados en dicho proyecto.

12. Sistema y método

Se adopta como método de distribución de la Contribución Especial de Valorización, que se establece en el presente Acuerdo, el de avalúo ponderado por la distancia, para lo cual la entidad competente, según la normativa vigente, liquidará el gravamen en proporción al avalúo catastral de los bienes inmuebles que se benefician con la obra, multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio a esta.

La Contribución se liquidará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$C_i = \frac{A_i}{d_i^{\beta}} * FC$$

Donde:

$$FC = \frac{MD}{\sum \frac{A_i}{d_i^{\beta}}}$$

C_i	:	Contribución individualizada para cada predio *i*
A_i	:	Avalúo catastral de cada predio *i*
d_i	:	Distancia más cercana de cada predio *i* a la obra que lo beneficia
MD	:	Monto distribuible o costo de las obras a financiar por Valorización
FC	:	Factor de Conversión, cociente obtenido entre la división del monto distribuible y la sumatoria de los avalúos divididos por la distancia de cada uno de los predios *i*
β	:	Parámetro que muestra la relación entre distancia y avalúo a partir de los efectos en el valor del suelo producto de la cercanía a bienes públicos.

Sujeta a las siguientes restricciones:

C_i^{PR}	:	Contribución individualizada del predio residencial *i*
C_i^{PNR}	:	Contribución individualizada del predio no residencial *i*
Ipredial_i	:	Impuesto predial de cada predio *i*

$$C_i^{PR} \leq \text{Ipredial}_i$$

$$C_i^{PNR} \leq 2.5\text{Ipredial}_i$$

13. Seguimiento a proyectos

El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en el marco de su actividad misional, se encuentra implementando unas mejores prácticas en gestión y seguimiento de proyectos con base en metodologías de amplio reconocimiento a nivel internacional, las cuales permiten generar un control integral (técnico, administrativo, financiero y jurídico) de los proyectos de infraestructura vial y espacio público que se encuentran a su cargo, dirigido al cumplimiento de las metas institucionales y los compromisos adquiridos con las comunidades beneficiadas con la ejecución de los proyectos.

El esquema de gestión y seguimiento de proyectos de la entidad tiene como pilares fundamentales la transparencia y la oportunidad en el acceso a la información del estado y desempeño de los proyectos por parte de los interesados internos y externos, con el fin de permitir la generación de alertas tempranas y la toma de decisiones oportunas y eficaces para garantizar el éxito de los mismos.

Con el fin de facilitar la gestión del portafolio corporativo de proyectos, el IDU desarrolló al interior de la entidad una herramienta tecnológica denominada ZIPA – Sistema de Gestión Integral de Proyectos, que integra la información contractual, documental, geográfica, financiera, técnica y administrativa actualizada de los proyectos que se encontraba dispersa en diversas plataformas tecnológicas bajo el manejo de las áreas del Instituto que tienen a su cargo las diferentes etapas del ciclo de vida de los proyectos (factibilidad, factibilidad, diseño, construcción, conservación), organizándola de manera amigable y poniéndola a disposición de la alta dirección del IDU, de los interesados internos y de los interesados externos.

En el caso específico de los interesados externos y en línea con la estrategia de transparencia impulsada por la actual administración, el acceso a la información detallada de los proyectos que está disponible en ZIPA – Sistema de Gestión Integral de Proyectos se hace a través de un módulo denominado Visor de Proyectos, accesible de manera pública desde la página web del IDU o directamente en el link http://pqr.idu.gov.co/visor_obras/. Actualmente dicho módulo muestra el mapa general del Distrito Capital y los mapas detallados de las localidades con la ubicación de todos los proyectos que se encuentran en ejecución en las etapas de construcción y/o conservación, y próximamente también serán incorporados todos los proyectos que se encuentran en etapas previas del ciclo de vida (factibilidad, diseño), con lo cual se ampliará de manera significativa el espectro de información disponible para que los interesados externos puedan realizar el seguimiento y control de las actividades que adelanta la entidad.

Una vez ingresen al Visor de Proyectos, los interesados tienen la posibilidad de hacer click en los marcadores de cada uno de los proyectos y visualizar la información detallada de los

mismos, la cual incluye nombre del proyecto, porcentaje de avance, fecha del reporte correspondiente a dicho avance, Fuente de financiación (incluyendo proyectos financiados con valorización), número, valor, fecha de inicio y fecha de finalización de los contratos de diseño u obra e interventoría, nombres de los diseñadores o contratistas e interventores, principales actividades que se encuentran en ejecución, avisos especiales para la ciudadanía, datos del Punto CREA físico y virtual donde los interesados pueden acudir para formalizar peticiones, quejas y/o reclamos, y un registro fotográfico del avance de los trabajos.

Al poner a disposición de manera pública en el Visor de Proyectos la información detallada de los proyectos que se encuentran en ejecución en la entidad, la cual viene directamente de los sistemas de información Fuente que se manejan en las diferentes áreas de la entidad, y adicionalmente incluir los proyectos que se encuentran en etapas previas del ciclo de vida, el IDU reafirma su compromiso de continuar trabajando por el bienestar de todos los bogotanos bajo una política de transparencia. En el mismo sentido y de manera complementaria al seguimiento diario que la alta dirección de la entidad le hace a los proyectos en ejecución, con la publicación del Visor de Proyectos el IDU asume el compromiso de garantizar como mínimo la actualización semanal de la información de progreso de los proyectos, con el fin de que la ciudadanía y en general los interesados externos puedan conocer de primera mano y de manera oportuna el estado real de los mismos.

14. Consideraciones sobre los beneficios de este proyecto

La Contribución Especial de Valorización, como instrumento de financiación del desarrollo urbano, ha demostrado ser el instrumento de captura de valor y financiación del desarrollo urbano más exitoso de la batería disponible en la reglamentación que sobre el tema existe hoy en Colombia. Las justificaciones detrás del uso de este instrumento descansan sobre un supuesto muy fuerte: los efectos positivos, sobre el valor de los inmuebles, de la cercanía a bienes públicos.

La literatura sobre este tema es variada y puede concluirse que los efectos de los bienes públicos sobre el valor de los bienes inmuebles son positivos y en algunos casos neutros46. La literatura local sobre este fenómeno se ha concentrado en el análisis de los efectos de las troncales de Transmilenio en el valor del suelo, la densidad y el uso del suelo y como ya se ha comentado en este documento, dichos estudios han demostrado que estos efectos han sido positivos.

La teoría económica, a través del Teorema de Henry George afirma que, en una ciudad de tamaño eficiente, con consumidores homogéneos, se generan rentas diferenciales del suelo de tal manera que su agregado es suficiente para financiar el costo de los bienes públicos necesarios para su funcionamiento. Dichos bienes no cuentan con un mercado determinado, de manera que es natural que su costo se exprese en el valor de los inmuebles. En consecuencia, los administradores de la aglomeración tienen el derecho de recaudar ese incremento en el valor de los inmuebles y destinarlo a la financiación del bien público necesario (Arnott, 2003; Arnott-Stiglitz, 1979; Vickrey, 1994; Fujita, 2000; Fujita-Thisse (2013); González, 2004).

El Teorema es importante para la economía urbana en cuatro aspectos: es una clara explicación de los orígenes de la renta urbana y de su apropiación, ilustra los fundamentos de la eficiencia económica desde lo territorial, explica una de las principales Fuentes de la productividad urbana y sustenta la necesidad de instrumentos de financiación basados en la captura de valor. En línea con lo anterior, el Teorema es central para la planeación y las finanzas de la ciudad por dos razones principales. En primer lugar señala que la construcción de ciudad requiere cierta estructura y nivel de bienes públicos y de bienes privados. En segundo lugar, destaca un triple papel de la Administración urbana: debe regular el tamaño de la población para maximizar su bienestar, debe proveer los bienes públicos necesarios y debe garantizar su financiación.

[46] Para algunos bienes públicos específicos estos efectos son negativos, por ejemplo: cárceles, lugares para disposición de residuos y aeropuertos.

En la medida en que las administraciones no recuperen este tipo de gasto dispondrán de menores recursos para otros fines y facilitarán el incremento en la riqueza de los propietarios de bienes inmuebles por efecto de intervenciones públicas. En ciudades como Bogotá, con grandes necesidades de gasto y alta concentración de la propiedad47, esas dificultades fiscales contribuyen a mantener el "statu quo". Como anota Vickrey, uno de los mayores estudiosos del tema,

> *"Las rentas agregadas del suelo reflejan las economías de escala que se desarrollan en la ciudad. Por tanto, la eficiencia de la ciudad requiere que estas rentas se destinen a financiar la diferencia entre la valoración según los costos marginales y la valoración bajo rendimientos crecientes. Esto significa que tales rentas deben financiar los costos generales de la administración pública, los servicios urbanos que no pueden cobrarse individualmente y especialmente el subsidio al transporte masivo, dada la relación entre costos de transporte y rentas del suelo.*
>
> *El uso de estas rentas, o por lo menos de una parte sustancial, para propósitos públicos no sólo es un imperativo ético (dado que representan una apropiación privada de valores creados socialmente) sino un requisito para la eficiencia económica urbana. Por supuesto, estas consideraciones teóricas del análisis económico chocan con las duras realidades y compromisos de la política económica. Pero ignorar las anteriores consideraciones, inherentes a la dinámica urbana, sólo pondrán en peligro su salud económica.*[48]

Ciertamente, los análisis teóricos sobre estos fenómenos no incorporan cada una de las especificidades de una ciudad real como Bogotá, pero permiten un entendimiento claro sobre el funcionamiento de estas relaciones económicas49.

Un vistazo al comportamiento real de la dinámica de precios de los predios en la ciudad de Bogotá permite entender mejor este comportamiento. De acuerdo a datos de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (2016), el valor catastral de Bogotá en 2016 fue de $528 billones de pesos lo cual corresponde a un incremento del 8% sobre su valor en 2015. Esta dinámica se refleja, entre otros indicadores, en los más de 6.8 millones de metros cuadrados construidos que equivalen a toda la localidad de Tunjuelito.

---

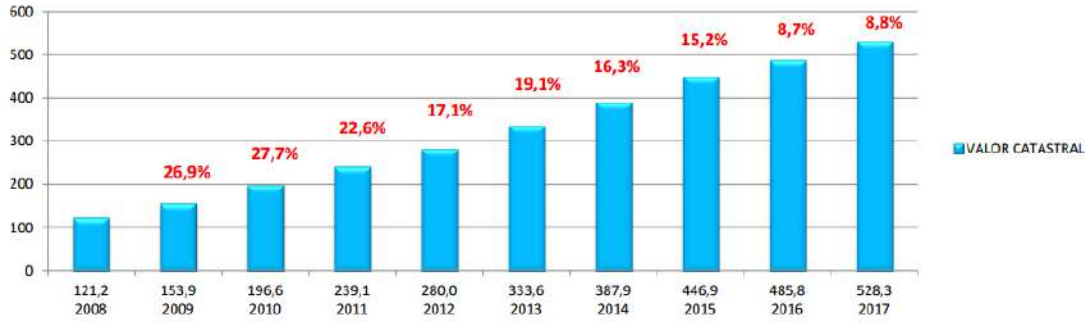
[47] Acá es importante recordar que Bogotá tiene aproximadamente 2.4 millones de predios y cerca de 1.2 millones de propietarios.

[48] Traducción libre de Vickrey W., "The City as a Firm" in Public Economics. Arnott, R. et.al. 1994. Cambridge UP.

[49] El análisis sobre el Teorema de Henry George ha sido tomado de Torres Hugo. (septiembre, 2016). El Teorema de Henry George y el Desarrollo Urbano. Trabajo presentado en XII Seminario ACIUR, Cali, Colombia.

Evolución del Valor Catastral de Bogotá 2008-2017

El valor inmobiliario de Bogotá creció algo más que la inflación del año anterior. Esto es una noticia positiva para los propietarios de inmuebles en la ciudad pues sus activos (que recogen sus ahorros) están preservando su valor.



Fuente: UAECD, 2016.

Al revisar la serie de valor catastral de la ciudad puede verse que este incremento ha sido sostenido durante la última década. ¿Cuáles son las razones que explican este crecimiento? De manera agregada pueden señalarse tres grandes causas que no son excluyentes o independientes, sino que se articulan dentro de un círculo virtuoso del desarrollo urbano. La primera tiene que ver con los efectos de las economías de la urbanización propias de una aglomeración urbana como Bogotá, que concentra cerca del 25% del PIB y que es el centro económico, cultural y educativo más importante del país. Dichas economías se forman cuando la concentración de la intervención del sector público en la ciudad, las externalidades del mercado urbano y las externalidades que se generan en la ciudad, como incubadora de factores productivos y de mercado de factores de producción, se cruzan. Dentro de este grupo también se debe tener en cuenta la escasez de suelo como factor que presiona el valor de este. Esta primera causa puede clasificarse como la más importante de las tres y la que actúa como motor de las siguientes.

La segunda causa es las mejoras privadas a cada uno de los inmuebles privados que tiene impacto sobre el valor de los inmuebles una vez estos están en el mercado. Sin embargo, esta puede considerarse marginal y solo materializable en el mercado.

La tercera tiene que ver con la provisión de bienes públicos. Debe tenerse en cuenta que los bienes públicos no tienen mercado y es una potestad y obligación del sector público su provisión. Como se ha comentado, la cercanía a estos bienes públicos (parques, espacio

público, vías que generen mejor accesibilidad, estaciones de transporte público, etc.) es un factor determinante dentro del precio de cualquier bien inmueble.

Nótese que en este proyecto de valorización se está captando cerca de $2 billones de pesos que corresponden, en términos relativos, a menos del 1% del incremento del valor catastral de la ciudad durante los últimos 5 años. Teniendo en cuenta esta realidad y lo señalado por el teorema de Henry George puede señalarse que este proyecto está capturando una pequeña parte de la valorización real que los predios de las zonas de cobro han experimentado durante los últimos años producto de las inversiones públicas.

Por otro lado, no puede perderse de vista que la financiación de estos proyectos, a través de este instrumento, en las zonas con mejor capacidad de pago, le permite al Distrito poder utilizar otros recursos para hacer intervenciones en los lugares de la ciudad donde esta capacidad no lo permite. De esta manera, la Contribución Especial de Valorización no solo permite captura de valor para el desarrollo de infraestructura pública, sino que tiene efectos colaterales sobre la distribución y focalización de los demás (escasos) recursos de la ciudad.

Si bien el efecto sobre el valor de los predios, objeto del tributo, es el más importante en términos del mecanismo de financiación que se pone a discusión en este Acuerdo, es importante mencionar que no es el único. Indudablemente hay efectos que si bien son muy difíciles de contabilizar o de definir, su existencia es innegable. Estos tienen que ver con la mejora en la calidad de vida, no solo de los hogares propietarios de estos inmuebles, sino en general de la ciudad y de aquellos que hagan uso de esta infraestructura. Efectos positivos asociados a las mejoras en movilidad y accesibilidad por el uso de infraestructura vial en buen estado, la posibilidad de tener espacio público de calidad para el uso del tiempo libre y para el tránsito peatonal, etc.

Otro beneficio tiene que ver con la demanda de mano de obra calificada y no calificada que se genera con el desarrollo de obras de infraestructura por este valor. De acuerdo a la metodología definida por Fedesarrollo y ajustada por el IDU, para la estimación de empleos generados producto de inversiones públicas, este proyecto generaría cerca de 50.000 empleos entre empleos directos e indirectos. Teniendo en cuenta los datos de DANE (2017) sobre desempleo, esto significa que se estaría empleando cerca del 8% del total de desocupados promedio durante los trimestres móviles del último año.

15. Solicitud de tiempo para inicio de construcción de obras

a. Obra incluida en los Acuerdos 180 de 2005 y 523 del 2013 que se identifica de la siguiente manera:

Código	Tipo de obra	Obra
169	Vía	Avenida San José (AC 170) desde Avenida Cota (AK 91) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 106)

Con el Acuerdo 180 de 2005 se cobraron los estudios y diseños de la obra. En el año 2006 se realizaron la factibilidad, los diseños y estudios técnicos del mismo mediante el Contrato IDU – 033 – 2006 los cuales finalizaron el 15 enero de 2009. El contrato se liquidó el 29 de diciembre de 2011. El 19 de julio de 2011, la Corporación Autónoma Regional – CAR a través del Acuerdo 011 de 2011, declaró la Reserva Forestal Productora del Norte de Bogotá, D.C. “Thomas Van Der Hammen”, dentro de la cual quedó incluido parte del trazado del proyecto que ya contaba con estudios y diseños técnicos ejecutados por el IDU. La viabilidad ambiental del proyecto, quedó supeditada al otorgamiento de una Licencia Ambiental por parte de la CAR, lo que, a su vez, implicaba la elaboración de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) y un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), por lo cual se otorgó un plazo máximo de dos (2) años para iniciar la construcción del proyecto.

Mediante Resolución VA 38 del 27 de diciembre de 2013, emitida por la Subdirección General Jurídica del IDU, se reasignó la contribución de valorización, dentro de la cual se contempla la financiación de los componentes de construcción e interventoría y la parte correspondiente a la administración del recaudo del proyecto vial 169, correspondiente a la Avenida San José (AC 170), desde la Avenida Cota (AK 91) hasta la Avenida Ciudad de Cali (AK 106.

Mediante Acuerdo No. 021 del 23 de septiembre de 2014, la CAR adoptó el Plan de Manejo Ambiental de la Reserva “Van Der Hammen”, en el cual se prohibió, en la Zona de Preservación, la construcción de una nueva red vial donde se ubica este proyecto; así las cosas, la construcción de nueva infraestructura de este tipo, se sujetará a la previa sustracción del área respectiva por parte del Consejo Directivo de la CAR y a la autorización de la ejecución de las obras, previa la imposición de las medidas de compensación por parte de la CAR, que además de las tradicionales, deberá definir alternativas que eviten el fraccionamiento de los ecosistemas.

Mediante Acuerdo 645 de 2016, se establece como nuevo plazo para iniciar la construcción de las obras incluidas en los Acuerdos 398 de 2009 y 523 de 2013, el 31 de diciembre de 2018 como término máximo.

A partir de dicha fecha, el Instituto ha venido adelantando las gestiones necesarias para lograr superar los obstáculos que se han detallado. Entre estas acciones se destacan las siguientes. El IDU solicitó a la SDP mediante oficio IDU 20172250618891 de junio 30 de 2017, adelantar ante la autoridad competente CAR, la sustracción de las áreas de reserva vial de cuatro vías del área norte que se superponen con la Reserva Forestal Thomas Van der Hammen, una de las cuales es la vía San José entra la vía Suba Cota y la Av. C. de Cali, en este último caso, para poder avanzar en el desarrollo del proyecto incluido en el Acuerdo 523 de 2013 de Valorización.

Por medio del oficio con radicado IDU 20175260497422 de julio 17 la SDP confirmó al IDU que en el proceso de revisión del POT "se encuentra llevando a cabo los estudios técnicos que conformarán la propuesta integral de redelimitación de la Reserva Forestal Productora Thomas Van Der Hammen para el desarrollo sostenible del Borde Norte de Bogotá. Estos estudios incluirán las determinantes necesarias para el paso de las vías que se requieran para garantizar una movilidad adecuada y la conectividad de Bogotá con los municipios aledaños."

Adicionalmente, la Dirección Técnica de Proyectos DTP mediante el radicado IDU 20182250226571 de marzo 21 de 2018, nuevamente solicitó a la SDP "nos informen sobre los avances respecto a la redelimitación de la RFPTVH, que permitan la viabilidad ambiental del proyecto vial relacionado, así como de otros proyectos viales que interfieren con la reserva.

Con base en lo expuesto, y analizados los tiempos necesarios para surtir cada una de las etapas del ciclo de vida del proyecto, se considera viable la solicitud de solicitud de tiempo, dado que una vez sean resueltos estos obstáculos la construcción de la obra, tan importante para mejorar la movilidad de la zona, será posible.

b. Obras incluidas en los Acuerdos 180 de 2005 y 523 del 2013 que se identifican de la siguiente manera:

Código	Tipo de obra	Obra
108	Vía	Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91
109	Intersección	Intersección Avenida El Rincón por Avenida Boyacá

Y obra incluida en el Acuerdo 398 de 2009:

Código	Tipo de obra	Obra
175	Intersección	Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22)

En cumplimiento con las metas del Acuerdo 645 de 2016 *"Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016-2020 Bogotá Mejor para Todos"*, y teniendo en cuenta la expansión urbana que ha tenido la Ciudad y la necesidad de que los proyectos se articulen con el futuro desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público y de los proyectos de la zona, esta Entidad adelanta a través del Contrato IDU-928-2017, la *"Actualización, Complementación o Ajustes de los Estudios y Diseños, o Estudios y Diseños de la Avenida el Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 y de la Intersección Avenida el Rincón por Avenida Boyacá, Acuerdo 645 de 2016, en Bogotá D.C.*".

Se contempló un período de ejecución inicial de ocho (8) meses. En el mes de julio del presente año se suscribió entre el Consultor (CONSORCIO AVENIDA BOYACÁ), la Interventoría (ARDANUY COLOMBIA S.A.S) y la Entidad, respectivamente, la prórroga N° 3 de los Contratos, de consultoría e interventoría, los cuales se terminaron el 24 de agosto de 2018 y el 24 de septiembre de 2018.

Dicha prórroga fue suscrita con el fin de que el Consultor culmine la ejecución de los Estudios y Diseños, y/o realice los ajustes solicitados por las Empresas de Servicios Públicos –ESP y Entidades Distritales, así como también obtener las aprobaciones a los mismos por Interventoría, ESP, Entidades Distritales y/o IDU.

Esperamos abrir el proceso licitario en el mes de septiembre y realizar el contrato de obra antes de la finalización del 2018.

De igual manera esta Entidad adelanta, a través del contrato No 952 de 2017 la *Actualización, complementación o ajustes de los estudios y diseños de la Intersección a desnivel de la Av. Ciudad de Cali (AK 86) por Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22), proyecto código de obra 175 (acuerdo n° 645 de 2016), en la localidad de Fontibón, en Bogotá D.C*. y de su correspondiente interventoría a través del contrato No 956 de 2017.

El plazo inicial del contrato era de siete (7) meses. Se suscribió el acta de inicio el 8 de mayo de 2017. En el desarrollo del contrato se concedieron tres prórrogas, siendo la última de estas la suscrita el 8 de junio de 2018 con un tiempo de 32 días calendario, los cuales finalizaron el día 10 del mes de julio de 2018.

Igual que el proceso anterior, en el mes de septiembre se estaría abriendo el proceso licitatorio para adjudicar este contrato en el mes de diciembre del 2018.Teniendo en cuenta lo anterior, en los casos de las obras con código 108, 109 y 175 cuyo contrato se espera realizar antes de terminar la vigencia 2018, solicitamos la ampliación del plazo para inicio de obra, toda vez que considerando la complejidad de los proyectos, la Administración con el propósito de cumplirle a la ciudadanía bogotana, especialmente con aquellos que pagaron las obras, es necesario contar con más tiempo para no tener contratiempos de tipo legal que pudiesen poner en riesgo la ejeucicón de estos proyectos y por ende la utilización de los recursos de valorización.

16. Anexo. Capacidad de Pago 2017.

Con fundamento en el artículo 2º del Decreto Nacional 868 de 1956, artículo 9º del Decreto Nacional 1604 de 1966 y artículos 4 y 29 del Decreto Nacional 1394 de 1970, una vez se haya expedido un acuerdo mediante el que se autorice financiar con valorización una obra, plan o conjunto de obras, como requisito previo para realizar la distribución del tributo, esto es, previo a la asignación o fijación de la tarifa, el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU deberá realizar un estudio que consulte la capacidad de pago de los propietarios y en general de los sujetos pasivos de la Contribución Especial de Valorización para la respectiva área de influencia. En cuanto a las normas distritales, el Acuerdo 7 de 1987 (Estatuto de Valorización del DC) ordena tener en cuenta *"las condiciones socioeconómicas generales de los propietarios"* como parte de las condiciones para fijar el área de influencia (Art.11) y para la distribución del beneficio (Art.54).

Los antecedentes sobre estudios de capacidad de pago en la ciudad de Bogotá se remontan al estudio hecho por la Universidad Nacional de Colombia-UNAL y la Secretaría Distrital de Planeación-SDP, con base en información de la Encuesta de Capacidad de Pago (2004) y de Calidad de Vida (2003), denominado Segregación Socioeconómica en el Espacio Urbano 2007. Este estudio fue la primera aproximación formal a los conceptos de capacidad de pago, segregación y la relación entre bienes públicos, privados y el bienestar de los ciudadanos.

En el mismo sentido, en el año 2012, la Secretaría Distrital de Planeación y el Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia publicaron el estudio Calidad de Vida Urbana y Capacidad de Pago de los hogares bogotanos 2011, el cual ha sido actualizado por el Consorcio Proes-Teknidata para la Secretaría Distrital de Planeación en el año 2016. Ambos estudios se han hecho con base en la información suministrada por la Encuesta Multipropósito para Bogotá y sus municipios vecinos para el año 2011 y 2014 (EM-2011 y EM-2014) respectivamente.

El Instituto de Desarrollo Urbano, por su parte, contrató en el año 2013 el estudio de estimación de capacidad de pago de los propietarios de los predios incluidos en las áreas de influencia (perímetro urbano de Bogotá D.C.) para el cobro de la Contribución de Valorización aprobada mediante el Acuerdo 180 de 2005 - Fase II. Este estudio tomó como insumo el trabajo hecho por la UNAL-SDP (2012) con base en la Encuesta Multipropósito 2011.

Los estudios citados (SDP-UNAL, 2012 y SDP-CPT, 2016) han abordado la construcción del indicador de capacidad de pago entendiendo éste como la capacidad de superar el gasto mínimo de un hogar. En este sentido, un hogar sin capacidad de pago es aquel que no puede suplir necesidades básicas (no alcanza o no puede superar el gasto mínimo). El umbral que separa las necesidades básicas del gasto complementario o de segundo orden se establece a partir del Gasto Mínimo en Bienes Básicos, el cual ha sido calculado para los estudios SDP-UNAL 2012 y el Consorcio Proes-Teknidata-SDP 2016. Dicho cálculo sigue la modelación propuesta en el trabajo de Chattopadhyay, Majumder y Coondoo (2009):

> *"El índice de capacidad de pago se puede expresar de manera general como:*
>
> $$S_i = \sum_i w_j s(x_{ij})$$
>
> *Donde, $s(x_{ij})$ es una función no decreciente de su argumento. Sea x_{ij} la suma que posee la familia i del atributo j, donde i=1…n y j=1, 2, 3. w_j es el peso correspondiente del atributo j que se puede asumir igual para todos los hogares. Para el índice de capacidad de pago, las variables x_{ij} representan gastos; por tanto, se puede entender como una variable continua.*
>
> *De este modo no existen mayores dificultades para integrar las diversas categorías en el índice. En el caso que nos ocupa, diremos que el gasto mínimo del bien básico j es:*
>
> $$s(x_{ij}) = \widehat{x_{ij}} - \widetilde{x_j}$$
>
> *Donde, $\widehat{x_{ij}}$ es el gasto del hogar i en los bienes básicos j y $\widetilde{x_j}$ es el gasto mínimo o norma social de los bienes básicos j. El índice se construye de manera sencilla, normalizando para que el rango de los valores esté entre 0 y 1. La expresión es la siguiente:*

$$I_i = \frac{\widehat{x_{ij}} - \widetilde{x_j}}{Max\left(\widehat{x_{ij}} - \widetilde{x_j}\right)}$$

Si el índice I_i es negativo, se le asigna el valor de cero (0). La interpretación es simple. Para todo $I_i \leq 0$ se considera que el hogar no tiene capacidad de pago. Si es mayor que cero (0) se concluye que tiene capacidad de pago. El hogar con máxima capacidad de pago recibe un índice de uno (1)" (SDP-UNAL, 2012; pág. 35.).

La siguiente figura muestra el indicador para cada localidad de la ciudad.

Figura 90. **Indicador de capacidad de pago por localidad en Bogotá para 2014**

Localidad	Hogares sin Capacidad de Pago (CP)	Total de Hogares en la Localidad	Porcentaje de hogares sin CP
Ciudad Bolívar	78.967	192.105	41,11%
Usme	44.378	119.365	37,18%
San Cristóbal	37.614	116.589	32,26%
Santa Fe	10.571	34.988	30,21%
Bosa	54.178	180.722	29,98%
Rafael Uribe Uribe	26.971	108.612	24,83%
Kennedy	69.262	314.318	22,04%
Los Mártires	6.199	33.070	18,75%
Tunjuelito	10.993	60.688	18,11%
La Candelaria	1.575	9.257	17,02%
Suba	43.175	337.044	12,81%
Fontibón	14.836	116.273	12,76%
Engativá	34.799	274.132	12,69%
Antonio Nariño	4.094	33.843	12,10%
Usaquén	15.986	168.700	9,48%
Barrios Unidos	7.018	82.317	8,53%
Puente Aranda	7.124	84.382	8,44%
Chapinero	3.227	47.596	6,78%
Teusaquillo	1.374	55.727	2,47%
TOTAL	**472.339**	**2.369.729**	**19,93%**

Fuente: Consorcio Proes-Teknidata, 2016.

Como puede verse, el indicador de capacidad de pago expresa una condición de un hogar que solo puede adquirir dos categorías (tener o no tener capacidad de pago). Con la información disponible no es posible tener un indicador que permita tener una capacidad de pago para cada hogar de la ciudad en términos monetarios. Es decir, no es posible tener un indicador que refleje de manera perfecta el ingreso disponible de un hogar para cubrir un rubro de gasto específico.

A continuación se presenta el análisis particular de capacidad de pago para cada zona de cobro y la manera en la que se interpretan los resultados.

16.1. Consideraciones para determinar la capacidad de pago

Las Fuentes de información con base en las cuales se han hecho los estudios anteriormente citados tienen representatividad a localidad. Esta información (EM-2011 y EM-2014) ha permitido hacer de manera continua estudios sobre la capacidad de pago de los hogares, los cuales han sido insumo para la toma de decisiones de política en el Distrito Capital.

La Contribución Especial de Valorización tiene como sujeto pasivo del tributo los propietarios de los bienes inmuebles que están localizados dentro del área de influencia definida al momento de la asignación del gravamen. De esta manera, la unidad de análisis para identificar la capacidad de pago es el predio. Individualizar el análisis de la capacidad de pago a nivel predial requiere, en el mejor de los casos, disponibilidad de información censal dentro del área de influencia para cada uno de los hogares propietarios de los predios objeto de la Contribución, de tal manera que dicha información permitiera hacer una identificación clara de las posibilidades económicas de los contribuyentes.

Este tipo de información a nivel censal no existe y su implementación no parece una alternativa viable dado el costo de este tipo de ejercicios estadísticos. A pesar de lo anterior, la ciudad cuenta con Encuestas Multipropósito y estudios de capacidad de pago que sí permiten hacer aproximaciones aceptables a la capacidad de pago asociada a la Contribución Especial de Valorización. Para realizar lo anterior, a continuación, se presenta un análisis para la definición de la capacidad de pago a nivel residencial y para otros usos en las diferentes zonas que se presentan en este Acuerdo.

16.1.1. Capacidad de pago residencial Eje Oriental Cedro

Figura 91**. Estructura Predial Eje Oriental Cedro**[50]

Destino	Estrato	Número de Predios	Avalúo Catastral
Residencial	1	2.608	$ 144.488.861.000
	2	2.615	$ 262.901.124.000
	3	41.967	$ 3.832.621.393.000
	4	142.187	$ 18.177.629.059.000
	5	69.485	$ 16.530.535.406.000
	6	136.221	$ 45.015.571.647.000
Total General		**395.083**	**$ 83.963.747.490.000**

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

Figura 92**. Estructura Predial Eje Oriental Cedro – Localidades**

Localidades	Número de Predios Residencial
CHAPINERO	115.443
USAQUEN	279.640
TOTAL GENERAL	395.083

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

Como puede verse, existen cerca de 395.083 predios residenciales distribuidos en seis estratos y dos localidades (Chapinero y Usaquén).

De acuerdo a la información del estudio de capacidad de pago SDP - Proes-Teknidata (2016) el porcentaje de hogares sin capacidad de pago sobre el total de hogares para estas tres localidades fue el siguiente:

Figura 93**. Hogares sin Capacidad de Pago – Localidades**

Localidad	Número de Hogares sin CP	Número de Hogares en la Localidad	% sobre Total hogares en la Localidad

[50] Esta estructura no considera ninguna exclusión ni exención por lo tanto incluye la totalidad de los predios ubicados en el área de influencia.

CHAPINERO	3.227	47.596	6,8%
USAQUÉN	15.986	168.700	9,5%

Fuente: SDP - Proes-Teknidata 2016.

Adicionalmente, el porcentaje de hogares que registran ser propietarios y que no tienen capacidad de pago sobre el total de hogares, el cual constituye el principal interés de este análisis, es el que se muestra a continuación:

Figura 94**. Hogares sin Capacidad de Pago Propietarios - Localidades**

Localidad	Número de Hogares sin CP propietarios	Número de Hogares en la Localidad	% sobre Total hogares en la Localidad
CHAPINERO	1.960	47.596	4,12%
SANTA FE	3.950	34.988	11,29%
USAQUÉN	7.388	168.700	4,38%

Fuente: SDP - Proes-Teknidata 2016.

Se puede asumir, sin pérdida de generalidad, que cada hogar propietario sin capacidad de pago corresponde a un predio. Suponer lo contrario es asumir que existen hogares sin capacidad de pago que poseen más de un predio dentro de sus activos. Lo anterior no parece coherente, pues significa asumir como un hecho que existen hogares con más de un activo (bienes inmuebles que deberían estar arrendados) que no tienen capacidad de pago, entendida esta, como se precisó anteriormente, como la incapacidad para poder financiar el gasto mínimo que le permite a un hogar cubrir sus necesidades básicas; pero sí para tener dos activos que, en el caso de esta área de influencia, se encuentran en la localización más atractiva y rentable de la ciudad.

Una vez establecido este supuesto se puede comparar este número de hogares (predios) con el total de predios dentro del área de influencia para cada localidad. De esta manera, 1,69% de los predios residenciales en el área de influencia que pertenecen a la localidad de Chapinero y 2,6% en la localidad Usaquén no tienen capacidad de pago.

Figura 95**. Predios sin Capacidad de Pago – Localidades**

Localidades	Número de Predios Residencial UAECD	Número de Hogares sin CP	% Predios sin CP
CHAPINERO	115.443	1.960	1,69%
USAQUEN	279.640	7.388	2,64%

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017 y SDP - Proes-Teknidata 2016.

Estos predios, que corresponderían a hogares sin capacidad de pago se distribuyen, de acuerdo al estrato, de la siguiente manera:

Figura 96**. Predios sin Capacidad de Pago – Localidades y Estrato**

Número de Hogares sin CP Propietarios		
Estrato	**Chapinero**	**Usaquén**
1	610	2.068
2	982	2.247
3	44	2.526
4	157	547
5	86	-
6	81	-
Total general	**1.960**	**7.388**

Fuente: IDU, 2017 con información de SDP - Proes-Teknidata 2016.

Puede notarse que el 90,68% de los predios cuyos propietarios son hogares sin capacidad de pago se concentran en los estratos 1, 2 y 3. Por otro lado, el 9,32% restante se concentra en estratos 4, 5 y 6 y de este porcentaje el 80% se concentra en estrato 4. La asociación entre información a nivel hogar e información predial, que se ha presentado hasta el momento, refleja la existencia de errores de exclusión e inclusión[51] frente a la decisión de excluir predios como estrategia para beneficiar a los hogares propietarios sin capacidad de pago en el área de influencia.

De esta manera, la exclusión de los estratos 1, 2 y 3 lograría cubrir el 90,68% de los hogares propietarios que no tienen capacidad de pago. Dicha estrategia excluiría 38.000 predios de los estratos 1, 2 y 3 cuyos propietarios sí tendrían capacidad de pago. En términos del recaudo, dicha exclusión castigaría menos del 2% de la Contribución potencial[52] del área de influencia. El error de inclusión estaría dado por el cobro de la Contribución a 871 predios cuyos hogares propietarios de los estratos 4, 5 y 6 no tendrían capacidad de pago.

[51] El error de exclusión se configura cuando se excluyen predios de la Contribución cuyos hogares propietarios sí tienen capacidad de pago. El error de inclusión se configura cuando se incluyen en la Contribución cuyos hogares propietarios no tienen capacidad de pago.

[52] Se entiende por Contribución potencial del área de influencia el equivalente al pago de un predial en dicha área.

16.1.2. Capacidad de pago no residencial Eje Oriental Cedro

Los estudios sobre capacidad de pago para propietarios de usos no residenciales y la información necesaria para su elaboración en Bogotá son inexistentes. Al no existir información confiable que permita aproximar la estructura de ingresos y gastos de dichos propietarios se hace uso de la metodología para estimar la capacidad de pago de los usos no residenciales establecida en el "*estudio de estimación de capacidad de pago de los propietarios de los predios incluidos en las zonas de influencia para el cobro de la Contribución de Valorización aprobada mediante el Acuerdo 180/05- Fase II*"[53].

Los predios no residenciales localizados en el área de influencia se clasificaron en las categorías comercial, industrial, dotacional y otros. "*La estimación de la capacidad de pago de los usos no residenciales parte del análisis de la renta del suelo. En efecto, el propietario de un predio no residencial recibe una renta en sentido económico, es decir, un pago por un factor de producción escaso (la tierra) y por definición (no es de uso residencial) no forma parte de los costos asociados a su hogar. En principio, esta renta puede destinarla en su totalidad a inversión"* (Consorcio de Valorización, 2012).

El artículo 18 de la Ley 820 de 2003 establece que: "*El precio mensual del arrendamiento será fijado por las partes en moneda legal pero no podrá exceder el uno por ciento (1%) del valor comercial del inmueble o de la parte de él que se dé en arriendo. La estimación comercial para efectos del presente artículo no podrá exceder el equivalente a dos (2) veces el avalúo catastral vigente."*

Para la aproximación de este precio comercial se utiliza el avalúo catastral generado por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD y se calcula el 1.5% de ese valor[54], el cual se toma como tope anual de la capacidad de pago de los predios no residenciales. De esta manera, la capacidad de pago de los predios no residenciales para el área de influencia definida es la que se presenta a continuación[55]:

[53] Contrato No. DTGC 049-2012.

[54] Se toma 1.5% teniendo en cuenta que el avaluó catastral está por debajo del avalúo comercial.

[55] En el articulado del proyecto se presenta el tope como máximo 2.5 prediales para predios no residenciales. Lo anterior, buscando homogeneidad en las condiciones para todos los predios. No obstante, esto no riñe con el análisis presentado cuando se analizan las cifras brutas.

Figura 97**. Capacidad de pago predios no residenciales**

Destino	Número de Predios	Avalúo Catastral	Tope Capacidad de Pago
Comercial	81.663	$ 36.322.834.388.000	$ 544.842.515.820
Industrial	56	$ 193.267.011.000	$ 2.899.005.165
Dotacional	1.924	$ 9.510.948.557.000	$ 142.664.228.355
Lotes	2.121	$ 1.272.969.337.000	$ 19.094.540.055
Otros	540	$ 384.963.634.000	$ 5.774.454.510
Total General	**86.304**	**$ 47.684.982.927.000**	**$ 715.274.743.905**

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

16.1.3. Capacidad de pago residencial Eje Córdoba

Figura 98**. Estructura Predial Eje Córdoba**[56]

Código	Destino	Estrato	Número de Predios	Avalúo Catastral
1	Residencial	2	729	$ 93.345.561.000
		3	47.134	$ 4.233.108.963.000
		4	108.910	$ 12.236.634.218.000
		5	79.332	$ 16.491.953.089.000
		6	902	$ 295.266.890.000
Total General			**237.007**	**$ 239.663.241.000**

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

Figura 99**. Estructura Predial Eje Córdoba – Localidades**

Localidades	Número de Predios Residencial
SUBA	237.007
TOTAL GENERAL	237.007

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

Como puede verse, existen cerca de 237.007 predios residenciales distribuidos en cinco estratos todos localizados en Suba.

[56] Esta estructura no considera ninguna exclusión ni exención por lo tanto incluye la totalidad de los predios ubicados en el área de influencia.

De acuerdo a la información del estudio de capacidad de pago SDP - Proes-Teknidata (2016) el porcentaje de hogares sin capacidad de pago sobre el total de hogares para la localidad de Suba fue el siguiente:

Figura 100**. Hogares sin Capacidad de Pago – Localidades**

Localidad	Número de Hogares sin CP	Número de Hogares en la Localidad	% sobre Total hogares en la Localidad
SUBA	43.175	337.044	12,8%

Fuente: SDP - Proes-Teknidata 2016.

Adicionalmente, el porcentaje de hogares que registran ser propietarios y que no tienen capacidad de pago sobre el total de hogares, el cual constituye el principal interés de este análisis, es el que se muestra a continuación:

Figura 101**. Hogares sin Capacidad de Pago Propietarios – Localidades**

Localidad	Número de Hogares sin CP propietarios	% sobre Total hogares en la Localidad
SUBA	20.824	6,18%

Fuente: SDP - Proes-Teknidata 2016.

Recordando el supuesto establecido en el análisis del Eje Oriental Centro, se puede asumir, sin pérdida de generalidad, que cada hogar propietario sin capacidad de pago corresponde a un predio. Suponer lo contrario es asumir que existen hogares sin capacidad de pago que poseen más de un predio dentro de sus activos. Lo anterior no parece coherente, pues significa asumir como un hecho que existen hogares con más de un activo (bienes inmuebles que deberían estar arrendados) que no tienen capacidad de pago, entendida esta, como se precisó anteriormente, como la incapacidad para poder financiar el gasto mínimo que le permite a un hogar cubrir sus necesidades básicas; pero sí para tener dos activos que, en el caso de esta área de influencia, se encuentran en la localización más atractiva y rentable de la ciudad.

Una vez establecido este supuesto se puede comparar este número de hogares (predios) con el total de predios residenciales dentro del área de influencia para la localidad de Suba. De esta manera, 8,79% de los predios residenciales en el área de influencia que pertenecen a la localidad de Suba no tienen capacidad de pago.

Figura 102**. Predios sin Capacidad de Pago – Localidades**

Localidades	Número de Predios Residencial UAECD	Número de Hogares sin CP	% Predios sin CP
SUBA	237.007	20.824	8,79%

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017 y SDP - Proes-Teknidata 2016.

Estos predios, que corresponderían a hogares sin capacidad de pago se distribuyen, de acuerdo al estrato, de la siguiente manera:

Figura 103**. Hogares sin capacidad de pago por estrato**

Número de Hogares sin CP Propietarios	
Estrato	**SUBA**
2	17.261
3	2.721
4	462
5	380
Total general	**20.824**

Fuente: IDU, 2017 con información de SDP - Proes-Teknidata 2016.

Puede notarse que el 96% de los predios cuyos propietarios son hogares sin capacidad de pago se concentran en los estratos 2 y 3. Por otro lado, el 4% restante se concentra en estratos 4 y 5. La asociación entre información a nivel hogar e información predial, que se ha presentado hasta el momento, refleja la existencia de errores de exclusión e inclusión[57] frente a la decisión de excluir predios como estrategia para beneficiar a los hogares propietarios de predios sin capacidad de pago en el área de influencia.

La decisión de excluir por estrato (estratos 2 y 3), como se ha comentado, lograría cubrir el 96% de los hogares propietarios que no tienen capacidad de pago. Dicha estrategia excluiría 27.000 predios de estratos 2 y 3 cuyos propietarios sí tendrían capacidad de pago[58]. En términos del recaudo, dicha exclusión castigaría menos del 7% de la Contribución potencial[59] del área de influencia. El error de inclusión estaría dado por el

[57] El error de exclusión se configura cuando se excluyen predios de la Contribución cuyos hogares propietarios sí tienen capacidad de pago. El error de inclusión se configura cuando se incluyen en la Contribución cuyos hogares propietarios no tienen capacidad de pago.

[58] Predios de estrato 1, 2 y 3 que sí tienen capacidad de pago.

[59] Se entiende por Contribución potencial del área de influencia el equivalente al pago de un predial en dicha área.

cobro de la Contribución a 842 predios cuyos hogares propietarios de los estratos 4 y 5 no tendrían capacidad de pago.

16.1.4. Capacidad de pago no residencial Eje Córdoba

Como se comentó en el análisis del Eje Oriental Centro, para la definición de la capacidad de pago de este grupo se hizo uso de la metodología para estimar la capacidad de pago de los usos no residenciales establecida en el "*estudio de estimación de capacidad de pago de los propietarios de los predios incluidos en las zonas de influencia para el cobro de la Contribución de Valorización aprobada mediante el Acuerdo 180/05- Fase II"*[60].

Los predios no residenciales localizados en el área de influencia se clasificaron en las categorías comercial, industrial, dotacional y otros. "*La estimación de la capacidad de pago de los usos no residenciales parte del análisis de la renta del suelo. En efecto, el propietario de un predio no residencial recibe una renta en sentido económico, es decir, un pago por un factor de producción escaso (la tierra) y por definición (no es de uso residencial) no forma parte de los costos asociados a su hogar. En principio, esta renta puede destinarla en su totalidad a inversión"* (Consorcio de Valorización, 2012).

El artículo 18 de la Ley 820 de 2003 establece que: "*El precio mensual del arrendamiento será fijado por las partes en moneda legal pero no podrá exceder el uno por ciento (1%) del valor comercial del inmueble o de la parte de él que se dé en arriendo. La estimación comercial para efectos del presente artículo no podrá exceder el equivalente a dos (2) veces el avalúo catastral vigente."*

Para la aproximación de este precio comercial se utiliza el avalúo catastral generado por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD y se calcula el 1.5% de ese valor, el cual se toma como tope anual de la capacidad de pago de los predios no residenciales. De esta manera, la capacidad de pago de los predios no residenciales para el área de influencia definida es la que se presenta a continuación:

Figura 104**. Capacidad de pago predios no residenciales**

Destino	Número de Predios	Avalúo Catastral	Tope Capacidad de Pago
Comercial	12.077	7.298.008.378.000	109.470.125.670
Industrial	31	103.356.851.000	1.550.352.765
Dotacional	464	2.400.641.167.000	36.009.617.505

[60] Contrato No. DTGC 049-2012.

Lotes	759	692.752.706.000	10.391.290.590
Otros	134	296.601.785.000	4.449.026.775
Total General	**13.465**	**$ 10.791.360.887.000**	**$ 161.870.413.305**

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

16.1.5. Capacidad de pago no residencial Eje Industrial

Como se ha comentado en el análisis de los demás ejes, para la definición de la capacidad de pago de este grupo se hizo uso de la metodología para estimar la capacidad de pago de los usos no residenciales establecida en el "*estudio de estimación de capacidad de pago de los propietarios de los predios incluidos en las zonas de influencia para el cobro de la Contribución de Valorización aprobada mediante el Acuerdo 180/05- Fase II*"[61]. Es importante mencionar que en este eje no hay predios residenciales que puedan ser objeto de cobro bajo las reglas ya planteadas.

Los predios no residenciales localizados en el área de influencia se clasificaron en las categorías comercial, industrial, dotacional y otros. "*La estimación de la capacidad de pago de los usos no residenciales parte del análisis de la renta del suelo. En efecto, el propietario de un predio no residencial recibe una renta en sentido económico, es decir, un pago por un factor de producción escaso (la tierra) y por definición (no es de uso residencial) no forma parte de los costos asociados a su hogar. En principio, esta renta puede destinarla en su totalidad a inversión"* (Consorcio de Valorización, 2012).

El artículo 18 de la Ley 820 de 2003 establece que: "*El precio mensual del arrendamiento será fijado por las partes en moneda legal pero no podrá exceder el uno por ciento (1%) del valor comercial del inmueble o de la parte de él que se dé en arriendo. La estimación comercial para efectos del presente artículo no podrá exceder el equivalente a dos (2) veces el avalúo catastral vigente."*

Para la aproximación de este precio comercial se utiliza el avalúo catastral generado por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD y se calcula el 1.5% de ese valor[62], el cual se toma como tope anual de la capacidad de pago de los predios no residenciales. De esta manera, la capacidad de pago de los predios no residenciales para el área de influencia definida es la que se presenta a continuación[63]:

[61] Contrato No. DTGC 049-2012.

[62] Se toma 1.5% teniendo en cuenta que el avaluó catastral está por debajo del avalúo comercial.

[63] En esta zona de cobro solo se encuentran predios en los estratos 1, 2 y 3 que para este Acuerdo están exentos de la Contribución.

Figura 105**. Capacidad de pago predios no residenciales**

Uso del predio	Estrato	Número de Predios	Avaluo Catastral	Tope Contribución Millones de pesos
Comercial	NA	9.361	$ 5.785.089.514.000	$ 86.776
Industrial		1.227	$ 3.107.146.062.000	$ 46.607
Dotacional		114	$ 635.806.410.000	$ 9.537
Lotes		72	$ 82.302.808.000	$ 1.235
Otros		14	$ 35.130.186.000	$ 527
Total General		**10.788**	**$ 9.645.474.980.000**	**$ 144.682**

Fuente: IDU, 2017 con información de la UAECD, 2017.

16.1.6. Sobre el tope para excluir predios con estratos 1, 2 y 3

Una revisión de la base catastral con fecha del 20 de abril del 2018 y en particular de los estratos 1, 2 y 3, muestra que más del 98% de todos los predios calificados en estos estratos en la ciudad tienen un avalúo catastral de hasta $500.000.000. El 2% restante corresponde a predios cuyo avalúo catastral se distribuye de la siguiente manera:

Entre 501 y 700 Millones	70,27%
Entre 700 y 1.000 Millones	17,80%
Entre 1.000 y 5.000 Millones	10,09%
Más de 5.000 Millones	1,84%

Fuente: IDU, 2018 con información de la UAECD, 2018.

La regla de exclusión del Acuerdo determina que los predios calificados con estratos 1, 2 no tendrán Contribución y aquellos con estrato 3 no tendrán Contribución si su predio tiene un avaluo catastral igual o menor a $500 millones.

Como se ha señalado, la asociación entre información a nivel hogar e información predial refleja la existencia de errores de exclusión e inclusión[64] frente a la decisión de excluir predios como estrategia para beneficiar a los hogares propietarios sin capacidad de pago en el área de influencia. Para minimizar el error de exclusión se propone un tope al valor

[64] El error de exclusión se configura cuando se excluyen predios de la Contribución cuyos hogares propietarios sí tienen capacidad de pago. El error de inclusión se configura cuando se incluyen en la Contribución cuyos hogares propietarios no tienen capacidad de pago.

del avalúo catastral de cualquier predio 3 igual o superior a $500.000 millones de pesos. Es decir, los predios con avalúos superiores a este tope tendrán Contribución. El tope se propone con base en el análisis de la composición de este grupo dentro de la ciudad. Como se comentó, el 98% de los estratos 1, 2 y 3 tiene un avalúo catastral de hasta $500.000.000.

17. Bibliografía

1. Bogotá Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida en Bogotá 2017. ISSN 2539-4681.
2. Cámara de Comercio de Bogotá (2017). Balance de la Economía de la Región Bogotá – Cundinamarca. Dirección de Gestión de Conocimiento. CCB.
3. Crompton John. (2001). the impact of parks on property values: A review of the empirical evidence. Department of recreation, park and Tourism Sciences, Texas A&M University. Journal of Leisure Research. Vol. 33, No. 1 pp 1-31.
4. Perdomo-Calvo Jorge A., Mendoza-Álvarez Camilo A., Mendieta-López Juan Carlos, y Baquero-Ruiz Andrés Francisco. Study of the Effect of the TransMilenio Mass Transit Project on the Value of Properties in Bogotá, Colombia. Lincoln Institute of Land Policy Working Paper. pp 38.
5. Fernández, C.J. 2005, La Influencia del Transmilenio en las Vías Aledañas al Sistema. Proyecto de Grado Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. [Project for Civil Engineering degree, School of Engineering, University of the Andes, Bogotá, Colombia]
6. Moreno, A.J. 2004, Impacto de Transmilenio en el Crimen de la Avenida Caracas y sus Vecindades. Tesis de Magíster en Economía, Facultad de Economía, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. [Thesis for Master in Economics, School of Economics, University of the Andes, Bogotá. Colombia]
7. Racca, David y Amardeep, Dhanju, 2006, Property Value/Desirability Effects of Bike Paths Adjacent to Residential Areas, prepared for Delaware Center for Transportation and The State of Delaware Department of Transportation, Center for Applied Demography & Survey Research.
8. Rodríguez, D.A., & Targa, F., 2004, 'Value of accesibility to Bogota´s Bus Rapid Transit System,' Transport Reviews, vol. 24, no. 5, pp. 587 - 610.
9. Chung, Kimberley, Micu, Alex, Nguyen, Kim., Yu, Kathy., 2013, "Bike Lanes and Housing Prices," Prepared for Commerce 407: Real Estate Economics Professor Nathan Schiff.
10. Torres, H. (septiembre, 2016). El Teorema de Henry George y el Desarrollo Urbano. Trabajo presentado en XII Seminario ACIUR, Cali, Colombia.
11. Mikelbank, Brian A. 2004, Spatial analysis of the relationship between housing values and investments in transportation infrastructure. Department of Urban Studies, Levin College of Urban Affairs.

12. Berrini Maria, Bono Lorenzo. 2010, Analysis of the European Green Capital Award 2010 & 2011 application round. Measuring Urban Sustainability.
13. Castillo Gina. 2013, Indicadores Ambientales de Espacio Público en Bogotá. Tesis Master en Sostenibilidad, Universitat Politécnica de Catalunya. Barcelona, España.
14. Chiesura, Anna. 2003, The role of urban parks for the sustainable city. Department of Leisure, Tourism and Environment, Wageningen University. Netherlands.
15. Litman, Todd. 2013. Critical Analysis of Conventional Transport Economic Evaluation. Victoria Transport Policy Institute, Australia.
16. Fernández, C.J. 2005, La Influencia del Transmilenio en las Vías Aledañas al Sistema. Proyecto de Grado Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. [Project for Civil Engineering degree, School of Engineering, University of the Andes, Bogotá, Colombia].

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCUN

Secretaria Distrital de Movilidad

YANETH ROCIO MANTILLA BARON

Directora Instituto de Desarrollo Urbano

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano

MEMORANDO

DTP
20182250291223
Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., noviembre 20 de 2018

PARA: **Hernando Arenas Castro**
Director Técnico de Apoyo a la Valorización

DE: Director Técnico de Proyectos (e)

REFERENCIA: Respuesta al memorando 20185650270053

Respetado señor Arenas,

Con el fin de atender su solicitud elevada a esta Dirección, relacionada con las inquietudes de la oficina de control interno, realizada el 21 de octubre, informamos lo siguientes respecto a lo solicitado:

"Indicar, si las obras contenidas en el Proyecto de Acuerdo presentado al Concejo de Bogotá están incluidas en el Plan de Ordenamiento Territorial"

Respuesta
A continuación, una tabla donde se muestra el listado de obras y los artículos del POT al que están asociadas.

Listado de Obras - Zona de Influencia Eje Oriental El Cedro			
Clase	**Código de la Obra**	**Nombre de la Obra**	**POT - Decreto 190 de 2004**
Infraestructura Vial	**1002**	Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre la Avenida Contador (AC 134) y la Avenida San Juan Bosco (AC 170).	**Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana (...) **10.** Avenida Jorge Uribe Botero entre Avenida Tibabita (tramo II) Cll 192 y Avenida Callejas Cll 127

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
CO18.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

	1003	Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre la Avenida Callejas (AC 127) y la Avenida Contador (AC 134).	**Artículo 70.** Ejecución de proyectos de corto plazo (2004 - 2007) (artículo 70 del Decreto 469 de 2003). De conformidad con lo planteado en la estrategia de ordenamiento territorial propuesta en la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, entre los años 2004 y 2007 se desarrollarán los siguientes proyectos: PROYECTOS DEL PLÁN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2004 – 2007 (...) **43.** Avenida Santa Bárbara (Av. 19) desde Av. Callejas, calle 127 hasta Av. Contador, calle 134 (reconstrucción) **Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana (...) **13.** Avenida Santa Bárbara entre Avenida El Jardín Cll 222 y Avenida Laureano Gómez.
	1006	Avenida Contador (AC 134) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana (...) **64.** Avenida Contador entre Avenida Paseo de Los Libertadores hasta Avenida Alberto Lleras Camargo
Aceras, Ciclorrutas y Puentes Peatonales	**2001**	Aceras Avenida Alejandro Obregón (AC 92) y Calle 94 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana (...) **74.** Avenida Alejandro Obregón entre Avenida Ciudad de Quito hasta Avenida Alberto Lleras Camargo

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
CO18.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

	2003	Aceras del costado oriental de la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) entre la Calle 77 (Monumento a Los Héroes) y la Calle 128B.	**Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana (...) **14** Avenida Paseo de Los Libertadores entre Avenida San José y Avenida Medellín
	2005	Ciclorruta Canal Molinos entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte), incluye el ciclopuente del Canal Molinos (CL 114) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Artículo 101.** Corredores Ecológicos de Ronda. Identificación y alinderamiento (artículo 92 del Decreto 469 de 2003). Pertenecen a esta categoría las áreas conformadas por la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental de los siguientes cursos, según sean acotadas por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y aprobadas mediante acto administrativo, por la autoridad ambiental competente: (...) - Canal de Los Molinos
	2006	Aceras Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana (...) **70.** Avenida Pepe Sierra entre Avenida Alberto Lleras Camargo hasta Avenida Boyacá
	2007	Puente peatonal Calle 112 con Avenida Laureano Gómez (AK 9).	**Artículo 21.** Sistema de espacio público (artículo 21 del Decreto 469 de 2003). Es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, las plazas, las vías peatonales y andenes, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos. Es una red que responde al objetivo general de garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales, y está integrado funcionalmente con los elementos de la Estructura
Conexiones Peatonales Transversales	**3008**	Calle 73 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Caracas (AK 20).	

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
CO18.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

	3009	Calle 79B entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Carrera 5.	Ecológica Principal, a la cual complementa con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la ciudad en general. **Parágrafo 1.** Para efectos de consolidar la estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital, las acciones y regulaciones que se determinen en el Plan Maestro de Espacio Público deberán privilegiar tanto el desarrollo de los principales ejes de movilidad del Distrito.Capital en términos de integración a diferentes escalas, como la red de centralidades del mismo. **Parágrafo 2.** Las determinaciones para el sistema de Espacio público a las que hace referencia el presente articulo, y las demás pertinentes al tema y desarrolladas en el Titulo VI de la presente revisión, se consignan en el plano denominado "Estructura Funcional: Sistema de Espacio Público".
	3010	Calle 85 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Germán Arciniegas (AK 11).	**Artículo 70.** Ejecución de proyectos de corto plazo (2004 - 2007) (artículo 70 del Decreto 469 de 2003). De conformidad con lo planteado en la estrategia de ordenamiento territorial propuesta en la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, entre los años 2004 y 2007 se desarrollarán los siguientes proyectos: PROYECTOS DEL PLÁN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2004 – 2007 Proyectos del Sistema de Espacio Público Construido 2. Andenes y Alamedas (...) **141.** Avenida Calle 85 desde Avenida Paseo de los Libertadores hasta Avenida Alberto Lleras
Centro Cultural	**5001**	Centro Cultural y Deportivo Calle 82 # 10 - 69 (El Retiro).	**Artículo 11.** Política de dotación de equipamientos (artículo 11 del Decreto 469 de 2003). Es objetivo de esta política mejorar el nivel de vida de los habitantes de la ciudad y la región a través de fortalecer la estructura urbana, la red de ciudades de la región, el centro y las centralidades y las áreas estratégicas de integración regional, con base en la adecuación de la oferta de equipamientos en relación a la localización de la demanda, de los déficit existentes, y de la mejor distribución en función de la adecuada integración con la región, en el marco de la estrategia de ordenamiento que se adopta en el plan de ordenamiento territorial y con el objeto de fortalecer la estructura de centralidades como base de la estrategia de ordenamiento

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
CO18.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

MEMORANDO

DTP
20182250291223
Al responder cite este número

Listado de Obras - Zona de Influencia
Eje Córdoba

Clase	Código de la Obra	Nombre de la Obra	POT - Decreto 190 de 2004
Infraestructura Vial	**1004**	Avenida La Sirena (AC 153) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72) costado norte, incluye la ampliación del puente vehicular de la Avenida La Sirena (AC 153) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) costado norte.	**Artículo 70.** Ejecución de proyectos de corto plazo (2004 - 2007) (artículo 70 del Decreto 469 de 2003). De conformidad con lo planteado en la estrategia de ordenamiento territorial propuesta en la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, entre los años 2004 y 2007 se desarrollarán los siguientes proyectos: PROYECTOS DEL PLÁN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2004 – 2007 **40.** Avenida de la Sirena, calle 153 (calzada Costado Sur), desde Canal Córdoba hasta Avenida Boyacá
Corredor Ambiental	**1005**	Corredor ambiental Canal Córdoba entre la Calle 128 (Humedal Córdoba) y la Avenida San José (AC 170).	**Artículo 101.** Corredores Ecológicos de Ronda. Identificación y alinderamiento (artículo 92 del Decreto 469 de 2003). Pertenecen a esta categoría las áreas conformadas por la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental de los siguientes cursos, según sean acotadas por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y aprobadas mediante acto administrativo, por la autoridad ambiental competente: - Canal de Córdoba
Aceras, Ciclorrutas y Puentes Peatonales	**2008**	Aceras y Ciclorruta Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72). Incluye reconstrucción de aceras costado norte y sur en la totalidad del tramo y ciclorruta entre la Carrera 50 y la Avenida Boyacá (AK 72).	**Artículo 166.** Vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003). Las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación, se describen en el siguiente cuadro: Vías que Consolidan la Estructura Urbana **70.** Avenida Pepe Sierra entre Avenida Alberto Lleras Camargo hasta Avenida Boyacá

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
C018.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

MEMORANDO

DTP
20182250291223
Al responder cite este número

Listado de Obras - Zona de Influencia
Eje Zona Industrial

Clase	Código de la Obra	Nombre de la Obra	POT - Decreto 190 de 2004
Infraestructura Vial		Recontrucción de Vias Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda.	**Artículo 8.** Política de competitividad (artículo 8 del Decreto 469 de 2003). Un territorio competitivo y productivo requiere una estrategia desconcentrada de producción de bienes y servicios y una planeación integral. Para tal efecto se definen las siguientes directrices: (…) 4. Fortalecer el centro para el intercambio en sus distintos escalas y niveles y a las centralidades como espacios de atención en la escala zonal de bienes y servicios distintos a los del centro tradicional-regional para integrar y cohesionar las comunidades en esta escala. 5. Los proyectos de renovación urbana, con inversión pública, se orientarán a atraer inversión privada para consolidar el centro de la ciudad de Bogotá como centro de la red regional de ciudades y para consolidar las centralidades a través de operaciones estratégicas. **Artículo 10.** Política de Movilidad (artículo 10 del Decreto 469 de 2003). Se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales. Para el efecto, las inversiones en proyectos de recuperación, mantenimiento, adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte deberán responder a las siguientes directrices: 1. Priorizar las inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial e intermedia y el sistema de espacio público ya construidos, para mejorar la conectividad entre el centro, las centralidades y la región. **Artículo 23.** La estructura socio-económica y espacial: Componentes (artículo 23 del Decreto 469 de 2003). El centro y las centralidades que conforman la estructura socio económica y espacial del Distrito

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
CO18.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

			Capital se clasifican, según el resultado de un conjunto de indicadores, en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional, y urbano, de acuerdo con su papel frente a las políticas relacionadas con el equilibrio del Distrito Capital en términos sociales, de servicios urbanos y de integración de las localidades. La red de centralidades contempla tanto aquellas existentes y que cuentan con alta concentración de actividades económicas, como nuevas centralidades cuyo nivel de desarrollo actual es bajo, pero que se consideran básicas para complementar la estructura y garantizar el cumplimiento de los objetivos de equilibrio urbano y rural, e integración a diferentes escalas. 1. Centralidades de integración internacional y nacional (…) Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá.

Fuente: DTP-IDU

"Remitir las fichas técnicas de los proyectos incluidos en el Proyecto de Acuerdo radicado el Concejo de Bogotá"

Respuesta
Se adjuntan las fichas solicitadas.

Cordialmente,

Jose Javier Suarez Bernal
Director Técnico de Proyectos (e)
Firma mecánica generada en 20-11-2018 09:35 AM

Anexos: 4 Archivos Excel
cc William Orlando Luzardo Triana - Subdirección General de Desarrollo Urbano

Elaboró: Santiago Echeverri Restrepo-Dirección Técnica De Proyectos

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 – 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195

ENTIDAD COTECNA ISO 9001:2008 NTC GP 1000:2009 CERTIFICADA
CERTIFICADO No SG 2014000176 A
CERTIFICADO No SG2014000176 H
ISO 14001:2004 BUREAU VERITAS Certification
CO18.00598
BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	1002	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre la Avenida Contador (AC 134) y la Avenida San Juan Bosco (AC 170).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	18 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	El proyecto contempla la reconstrucción de calzadas, espacio público y ciclorruta entre la Calle 134 y Calle 151; y reconstrucción de espacio público y ciclorruta entre la Calle 151 y Calle 170.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 70.600.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 6.240.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 7.400.000.000
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 84.240.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	1003	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre la Avenida Callejas (AC 127) y la Avenida Contador (AC 134).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	12 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	La intervención comprende la reconstrucción de las calzadas aceras existentes manteniendo las condiciones actuales del perfil. Sin embargo se propone una regularización geométrica de la calzada oriental con el fin de localizar la ciclorruta al costado oriental del canal Contador, eliminando el semáforo localizado en la Calle 128A, teniendo en cuenta que es el único tramo discontinuo de este importante corredor de bicicletas.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 33.040.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 3.211.200.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 7.100.000.000
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 43.351.200.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	1006	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Avenida Contador (AC 134) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	12 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Construcción de ciclorruta y espacio público entre Carrera 7 y Carrera 10 y entre Carrera 19 y Autonorte; reconstrucción de ambas calzadas entre Carrera 7 y Autonorte y reconstrucción de espacio publico del costado norte entre Carrera 9 y Carrera 19.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 41.680.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 3.512.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 2.220.000.000
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 47.412.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	2001	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Aceras Avenida Alejandro Obregón (AC 92) y Calle 94 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	10 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Regularización geométrica del ancho de aceras mediante la incorporación del espacio de bahías existentes en las Calles 92 y 94. Inclusión de ciclorruta bidireccional y sendero peatonal en separador de la Calle 94 entre Carreras 11 y 7.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 34.700.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 2.776.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 37.476.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	2003	**Intervención:**	Construcción
Nombre de la Obra:	Aceras del costado oriental de la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) entre la Calle 77 (Monumento a Los Héroes) y la Calle 128B.	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	14 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Construcción o reconstrucción de las aceras y ciclorruta del costado oriental de la Autopista Norte entre Héroes y Calle 128B, respetando el perfil existente.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 27.700.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 2.216.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 29.916.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	2005	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Ciclorruta Canal Molinos entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte), incluye el ciclopuente del Canal Molinos (CL 114) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	12 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción de Ciclorruta del Canal Molinos en el tramo comprendido entre la carrera 9 y la Autopista Norte (Respetando el perfil existente) y construcción de un ciclopuente en la intersección de la autopista norte con el Canal Molinos (Calle 114) para dar continuidad y conectividad a las ciclorrutas del costado oriental y occidental existentes en este sector.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 22.560.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 2.012.800.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 2.600.000.000
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 27.172.800.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	2006	**Intervención:**	Construcción
Nombre de la Obra:	Aceras Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	10 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción de aceras y ciclorrutas en ambos costados de la Calle 116 entre Avenida Laureano Gómez (AK 9) y la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte), excluyendo la nueva ciclorruta que está entre la Carrera 9 y Autonorte y las Aceras que están entre la Carrera 15 y la Carrera 19.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 14.600.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 1.168.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 15.768.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	2007	**Intervención:**	Construcción
Nombre de la Obra:	Puente peatonal Calle 112 con Avenida Laureano Gómez (AK 9).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	8 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Construcción del puente peatonal de la Calle 112 con Carrera 9.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 9.370.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 749.600.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 10.119.600.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	3008	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Calle 73 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Caracas (AK 20).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	8 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción, ampliación y regularización geométrica de las aceras mediante reducción de carriles.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 7.480.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 598.400.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 8.078.400.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

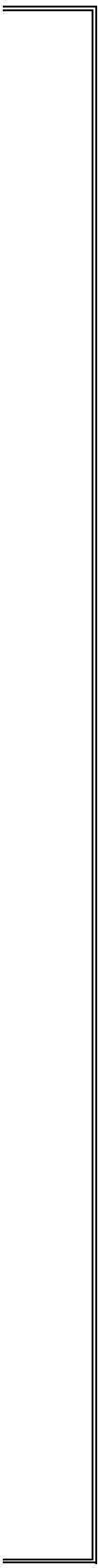
I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	3009	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Calle 79B entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Carrera 5.	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	8 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción, ampliación y regularización geométrica de las aceras manteniendo la sección existente.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 1.340.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 107.200.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 1.447.200.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	3010	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Calle 85 entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Germán Arciniegas (AK 11).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	8 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción, ampliación y regularización geométrica de las aceras manteniendo la sección existente.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 5.035.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo 8%	$ 402.800.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 5.437.800.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0



FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	1004	**Intervención:**	Construcción
Nombre de la Obra:	Avenida La Sirena (AC 153) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72) costado norte, incluye la ampliación del puente vehicular de la Avenida La Sirena (AC 153) con Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) costado norte.	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	18 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Construcción de la calzada norte y espacio publico asociado a la Avenida La Sirena entre Autonorte y Avenida Boyacá, incluye la construcción del tablero norte del puente vehicular de la Calle 153 (Avenida la Sirena) con Autopista Norte.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 67.400.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo	$ 8.176.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 34.800.000.000
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 110.376.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	1005	**Intervención:**	Construcción
Nombre de la Obra:	Corredor ambiental Canal Córdoba entre la Calle 128 (Humedal Córdoba) y la Avenida San José (AC 170).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	18 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Implementación de un corredor ambiental a lo largo del Canal Córdoba entre la Calle 170 y el Humedal córdoba a través de la construcción de ciclorrutas y senderos peatonales en ambos costados del canal, complementando el proyecto con la pacificación de vías existentes y con la construcción de pasos peatonales que articulen áreas verdes y recreativas.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 125.000.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo	$ 10.000.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 135.000.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	2008	**Intervención:**	Construcción
Nombre de la Obra:	Aceras y Ciclorruta Avenida Pepe Sierra (AC 116) entre la Avenida Paseo de los Libertadores (AK 45 - Autopista Norte) y la Avenida Boyacá (AK 72).	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	18 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción de aceras en ambos costados de la Calle 116 entre Autopista Norte y A. Boyacá y proyección de ciclorruta bidireccional en separador, entre carrera 50 y Av. Boyacá.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 32.300.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo	$ 2.584.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 34.884.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

FORMATO			
FICHA DE PROYECTOS			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-VF-08	GESTIÓN DE LA VALORIZACIÓN Y FINANCIACIÓN	1.0	

I. INFORMACIÓN GENERAL			
Id Obra	NA	**Intervención:**	Reconstrucción
Nombre de la Obra:	Recontrucción de Vias Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda.	**Tiempo Ejecución de la Obra:**	18 meses Obra
Descripción Detallada de la Obra:	Reconstrucción de todo el perfil vial de paramento a paramento, inculyendo vias y espacio público.		

II PRESUPUESTO			
a. Valor Obra e Interventoría	$ 212.500.000.000	**b. Valor Estudios y Diseños e Interventoría**	$ 0
c. Valor Administración del Recaudo	$ 17.000.000.000	**d. Valor de Predios, Censos y Compensaciones.**	$ 0
e. Valor Total (a+b+c+d)	$ 229.500.000.000	**f. Valor Redes a Cargo de Servicios Públicos**	$ 0

UPZ 112		
CIV	NOMENCLATURA	DESDE - HASTA
9003841	CL21	KR70 - KR7I
9003875	KR 71	CL 19-CL 21
9003897	KR 71	CL 19-CL 21
9003914	KR 70	CL 19-CL 21
9003924	KR 68B	CL 20-CL 21
9003943	KR 68B	CL 19A-CL 20
9003951	KR 68B	CL 19-CL 19A
9003953	KR 68D	CL21 -CL22
9003960	CL 19A	KR69-KR69B
9003963	KR 68B	CL18A - CL19
9003967	KR 68B	CL18A - CL19
9003968	KR 68C	CL21 - AC22
9003969	KR 68D	CL20 - CL21
9003975	KR 69B	CL18 - CL18A
9003980	CL 20	KR68C - AK68D
9003981	KR 69B	CL18 - CL18A
9003983	KR 69B	CL18A - CL19
9003985	KR 69B	CL17A - CL18
9003987	KR 68D	CL19 - CL20
9003989	KR 68B	CL20 - CL21
9003990	CL 20	KR68B - KR68C
9003993	KR 69	CL18 - CL18A
9003995	KR 69B	CL17 - CL17A
9004000	CL 18A	KR68D - KR69
9004002	CL 20	KR68A- KR68B
9004003	KR 69	CL17A - CL18
9004009	KR 69	CL17 - CL17A
9004016	CL 17A	KR69- KR68D
9004284	KR 68D	CL21 - CL21Bis

UPZ 111		
CIV	NOMENCLATURA	DESDE - HASTA
16000007	KR66	CL18A - CL18B
16000010	CL18B	KR65B -KR66
16000012	CL18A	KR65B - KR66
16000013	CL18B	KR65A- KR65B
16000016	KR66	CL17A - CL18
16000017	KR65A	CL18A - CL18B
16000023	CL17A	KR65B -KR66
16000024	KR65A	CL18 - CL18A
16000027	KR63	CL18A - CL19
16000028	CL18A	KR63 -KR65A
16000029	CL18	KR65 - KR65A
16000031	CL17	KR65B- KR68
16000032	KR63	CL17B - CL18A
16000038	CL18A	KR62 -KR63
16000043	KR63	CL17B
16000047	KR65	CL17
16000048	AC 17	KR 65 - KR 65B
16000052	KR63	CL17 BIS -CL17B
16000057	CL17B	KR63 - KR62
16000060	KR63	CL17 – CL17BIS
16000061	CL17	KR63- KR65
16000077	CL14	KR65- KR65 BIS
16000081	CL17	KR62- KR63
16000104	CL17	KR60- KR62
16000117	CL17	KR59- AK60
16000125	AK60	CL15 - CL17
16000128	CL17	KR58- KR59
16000143	CL15	KR59- AK60
16000147	CL17	KR57- KR58
16000156	CL17	KR56- KR57
16000159	KR 60	CL 13 - CL 15
16000168	CL17	KR55- KR56
16000190	CL17	KR54- KR55
16000203	CL17	KR53 - KR54
16000224	KR 60	CL 20C - CL 21
16000228	CL17	AK52 - KR53
16000237	CL20C	AK45 - KR46
16000247	CL17	AK50 - KR52
16000253	CL20C	KR44 -KR44 BIS
16000256	KR46	CL20B - CL20C
16000265	CL20C	KR43A - KR44
16000282	KR 46	CL 20A - CL 20B
16000287	CL20C	KR43A - 43A BIS
16000307	CL20C	KR 42A BIS - KR 43A
16000313	TV39A	CL20A - CL21
16000322	KR 42	CL20C - CL21
16000323	CL20C	KR42 - KR 42A BIS
16000336	TV39A	CL20A - CL20B
16000337	CL 20A	AV CL 40-TR 39A
16000342	CL 20A	TR 39A - TR 39
50002375	KR 65	CL18 - CL18A
50008276	CL 20A	CL 44

UPZ 108		
CIV	NOMENCLATURA	DESDE - HASTA
16000445	CL 18	KR 42 - KR42BIS
16000463	CL 18	KR 42 - KR42BIS
16000467	CL 17	KR 42B - KR43
16000483	KR 47	CL12B – CL13
16000484	CL 12B	KR47 - KR47A
16000517	KR42 A BIS	CL14 – CL17
16000550	KR 47	CL 12A - CL12B
16000567	KR 42	CL 17A - CL18
16000597	CL 17	KR 42BIS - KR42A
16000600	KR42 A BIS	CL 14 - CL17
16000602	KR 47	CL 12 - CL12A
16000625	CL 18	AK 39 - KR40
16000627	CL 12B	KR44 - KR46
16000637	KR 47	AC 6 - CL12
16000654	CL 17B	AK 39 - KR40
16000686	CL 12A	KR44 - KR46
16000704	KR42 A BIS	AC 13 - CL14
16000719	CL 18	AK36 - AK39
16000763	CL 17	KR 38 - AK39
16000789	CL 10A	KR 45 - KR46
16000802	KR42 BIS	CL13 – CL17
16000850	CL 17	KR 37 - KR38
16000873	KR 44	CL 10A - CL12
16000874	CL 10A	KR 44 - KR45
16000927	CL 17	KR 36 - KR 37
16000928	CL 11A	KR42B – KR 43
16000942	CL 10A	KR43 – KR44
16000956	CL 17B	KR 34 - KR35
16000977	CL 16	AK 36 - KR37
16000984	CL 11A	KR 42A - KR42B
16001008	KR 42B	CL 10A – CL 11A
16001009	CL 10A	KR42B – KR 43
16001015	CL 17	KR 35 - AK36
16001043	CL 11A	TV 42 - KR42A
16001045	CL 15	AK36 - KR37
16001055	CL 17B	KR 33 - KR34
16001060	KR 38	Cl12B – AC13
16001063	KR 42A	CL 10A – CL 11A
16001064	CL 10A	KR42A - KR42B
16001092	CL 14	AK 36 - KR37
16001110	CL 17	KR 34 - KR35
16001113	KR 38	CL12A – CL12B
16001133	CL 11A	KR40 – TV42
16001169	CL 17B	KR 32 - KR33
16001174	KR 38	CL12 – CL12A
16001190	CL 11A	KR 39 - KR40
16001194	KR 41B	CL 10 - CL10A
16001198	CL 17	KR 33 - KR34
16001208	CL 15	KR34 - KR35
16001232	KR 41B	CL 9 - CL10
16001251	KR 38	CL11A – CL12
16001252	CL 11A	KR 38 - KR39
16001255	CL 17	KR 32A - KR33
16001295	KR 40	CL10 - CL10A
16001296	CL 10	KR 40 - KR41B
16001302	CL 17	KR 32 - KR32A
16001340	CL 15	KR 32A - KR33
16001398	KR 38	CL10 – CL11A
16001474	CL 17	KR30 – KR 32
16001514	KR 38	CL9 - CL 10
16001578	KR 39	CL7 – CL9
16001623	KR 38	CL8A – CL9
16001651	KR 38	CL7 – CL8A
16001709	KR 38	AC6 - AC 7
16001836	CL 10	KR33 - KR34
16001886	CL 8	KR34A - KR35
16004523	CL 17	KR42A BIS - KR42B
16004754	CL 16	KR36A - KR37

POLÍTICA DE GESTIÓN SOCIAL Y SERVICIO A LA CIUDADANÍA

Control de Versiones

Versión	Fecha	Descripción Modificación	Folios
01	2018-10-18	Creación de la primera versión del documento política.	28

El documento original ha sido aprobado mediante el SID (Sistema Información Documentada del IDU). La autenticidad puede ser verificada a través del código

Participaron en la elaboración[1]	**Carlos Fernando Campos Sosa, OAP / Esteban Adolfo Quesada Salazar, OTC / Jhovany Edgardo Diaz Rojas, OTC /**
Validado por	**Isauro Cabrera Vega, OAP Validado el 2018-10-18**
Revisado por	**Lucy Molano Rodriguez, OTC Revisado el 2018-10-18**
Aprobado por	**Lucy Molano Rodriguez, OTC Aprobado el 2018-10-18**

[1] El alcance de participación en la elaboración de este documento corresponde a las funciones del área que representan

Tabla de contenido

1. LISTA DE ABREVIATURAS....2
2. INTRODUCCIÓN....3
3. MARCO NORMATIVO....4
4. JUSTIFICACIÓN....8
5. MARCO CONCEPTUAL....11
6. DEFINICIONES....13
7. PRINCIPIOS....17
8. OBJETIVOS DE LA POLÍTICA....19
9. MARCO DE ACCIÓN DE LA POLÍTICA....21
10. DOCUMENTOS QUE OPERACIONALIZAN LA POLÍTICA....25
11. BIBLIOGRAFÍA....27

Lista de Abreviaturas

CT&I	Ciencia, Tecnología e Innovación
ESO	Equipo Social en Obra
IDU	Instituto de Desarrollo Urbano
OTC	Oficina de Atención al Ciudadano
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PGSSC	Política de Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía
PQRS	Peticiones, Quejas, Reclamos y Soluciones
SIG	Sistema Integrado de Gestión

1. INTRODUCCIÓN

La Nueva Agenda Urbana aprobada en Hábitat III establece como ideal común la planificación y construcción de ciudades para todos, que promuevan la integración y la igualdad en el uso y disfrute de las mismas. Ciudades justas, seguras, sanas, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles, que "*alientan la participación, promueven la colaboración cívica y generan un sentido de pertenencia y propiedad entre todos sus habitantes*".[1] Este ideal está en concordancia con la Agenda de Desarrollo 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) acordados por Naciones Unidas (2015) para garantizar la sostenibilidad social, económica y ambiental del desarrollo.

Para el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) la ciudad, entendida como un hábitat construido, debe ser planificada para el disfrute humano y como un espacio para la garantía y realización de los derechos. Para ello, los proyectos de infraestructura urbana para la movilidad y el espacio público generan y promueven la habitabilidad, la calidad de vida y la sostenibilidad de nuestra ciudad. Son una apuesta espacial para transformar los territorios y las condiciones de vida de la ciudadanía, configurando escenarios de equidad e igualdad de oportunidades en la consolidación de la democracia urbana, comprendida como el incremento del espacio público y la infraestructura vial para los habitantes y visitantes de Bogotá, orientado desde la primacía del interés general sobre el particular.

Como parte de ello, la gestión social en el marco de proyectos de infraestructura urbana constituye un elemento central, como una acción integral que potencia la transformación físico espacial desde la promoción y el fortalecimiento de tejidos sociales. La gestión social desde el IDU inició como un mecanismo de identificación y mitigación de impactos socio-culturales de los proyectos de la entidad, y ha avanzado en las últimas dos décadas hacia el desarrollo integral de los territorios donde los proyectos tienen incidencia, con un enfoque interdimensional, interdisciplinario e interinstitucional que configura procesos y prácticas de apropiación de los espacios públicos y de construcción conjunta de ciudad y ciudadanía.

Desde este marco, la Política de Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía del IDU se constituye como el instrumento que dirige la acción pública para responder a realidades sociales relevantes, propias de un discurso actual que ha vinculado la necesidad de dar gobernanza a los procesos de desarrollo urbano, que por medio de un enfoque de innovación social coadyuve a la construcción de ciudades sostenibles y modernas y de la producción de políticas focalizadas en lograr bienestar a los ciudadanos y su inclusión a los procesos de administración y gestión de las ciudades.

En tal sentido, la presente Política juega un rol estratégico para el IDU porque está desarrollada en coherencia con su misión y se convierte en el eje orientador de la planeación estratégica del Instituto para el ámbito social.

[1] United Nations Task Team (2015), *Urban Governance*, Habitat III Issue Papers No. 6. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development. Disponible en: http://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat-III-Issue-Paper-6_Urban-Governance-2.0.pdf

2. MARCO NORMATIVO

Nivel	Norma	Iniciativa	Título
Organismos Multilaterales	Resolución 70/1	ONU	Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
	Resolución 69/313	ONU	Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo
	FCCC/CP/2015/10/Add.1, decisión 1/CP.21	ONU	Acuerdo de París aprobado en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
	A/CONF.151/26 (Vol. IV)	ONU	Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo
	EB111/31- 12 de diciembre de 2002	CEPAL	Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible
	A/CONF.166/9, 19 de abril de 1995	ONU	Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social
	A/RES/S-21/2 8 de noviembre de 1999	ONU	Programa de Acción de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo
	A/66/L.56	ONU	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, RIO+20: el futuro que queremos
	Conferencia Hábitat III	ONU	La Nueva Agenda Urbana
	Carta de suscripción del 02 de abril de 2017	ONU	Pacto Global de Naciones Unidas
Nacional	Constitución de 1991	Congreso de Colombia	Constitución Política de Colombia
	Ley 338 de 1997	Congreso de Colombia	Ley de Desarrollo Territorial. Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones
	Decreto 879 de 1998	Congreso de Colombia	Por el cual se reglamentan las disposiciones referentes al ordenamiento del territorio municipal y distrital y a los planes de ordenamiento territorial

Nivel	Norma	Iniciativa	Título
	Ley 9 de 1989	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones
	Ley 99 de 1993	Congreso de Colombia	Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones
	Ley 152 de 1994	Congreso de Colombia	Por la cual se establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo
	Ley 136 de 1994	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios
	Ley 614 de 2000	Congreso de Colombia	Por medio de la cual se adiciona la Ley 388 de 1997 y se crean los comités de integración territorial para la adopción de los planes de ordenamiento territorial
	Decreto 4002 de 2004	Presidencia de la República	Por el cual se reglamentan los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997
	Decreto 3600 de 2007	Presidencia de la República	Por el cual se reglamentan las disposiciones de las Leyes 99 de 1993 y 388 de 1997 relativas a las determinantes de ordenamiento del suelo rural y al desarrollo de actuaciones urbanísticas de parcelación y edificación en este tipo de suelo y se adoptan otras disposiciones
	Ley 1454 de 2011	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones
	Ley 489 de 1998	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y

Nivel	Norma	Iniciativa	Título
			16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones
	Ley Estatutaria 1757 DE 2015	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática
	Ley 1682 de 2013	Congreso de Colombia	Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias
	Ley 1712 de 2014	Congreso de Colombia	Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones
	Decreto 1499 de 2017	Presidencia de la República	Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Gestión establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015
	CONPES 3785 de 2013	Consejo Nacional de Política Económica y Socia	Política de Eficiencia Administrativa al Servicio del Ciudadano
	Decreto 1078 de 2015	Presidencia de la República	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
	Ley 1882 de 2018	Congreso de Colombia	Por medio de la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones
Distrital	Decreto Distrital 190 de 2004	Alcaldía Mayor de Bogotá	Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003
	Acuerdo Distrital 257 de 2006	Concejo de Bogotá	Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones

Nivel	Norma	Iniciativa	Título
	Decreto Distrital 371 de 2010	Alcaldía Mayor de Bogotá	Por el cual se establecen lineamientos para preservar y fortalecer la transparencia y para la prevención de la corrupción en las Entidades y Organismos del Distrito Capital
	Decreto 503 de 2011	Alcaldía Mayor de Bogotá	Por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente para el Distrito Capital
	Decreto 197 de 2014	Alcaldía Mayor de Bogotá	Política Pública Distrital de Servicio a la Ciudadanía
	Circular 131 de 2013	Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá	Lineamientos para la publicación y actualización de información sobre los trámites, servicios, campañas, eventos y puntos de atención en la Guía de Trámites, Servicios y el Mapa Callejero
	Acuerdo No. 645 de 2016	Concejo de Bogotá	Por el cual se adopta El Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 "Bogotá Mejor Para Todos"
Institucional (IDU)	Acuerdo 002 de 2009	IDU	Por el cual se establece la Estructura Organizacional del Instituto de Desarrollo Urbano, las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones
	Resolución 979 del 6 de marzo de 2017	IDU	Por la cual se adopta la Filosofía Organizacional del Instituto de Desarrollo Urbano IDU
	Resolución 003807 de 2017	IDU	Por la cual se compilan algunas normas del Sistema Integrado de Gestión-SIG y se dictan otras disposiciones

3. JUSTIFICACIÓN

La Política de Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía (PGSSC) constituye una herramienta del Proceso de Gestión Social y Participación Ciudadana del IDU. Su pertinencia y necesidad se fundamenta misional, organizacional y estratégicamente.

Desde lo misional

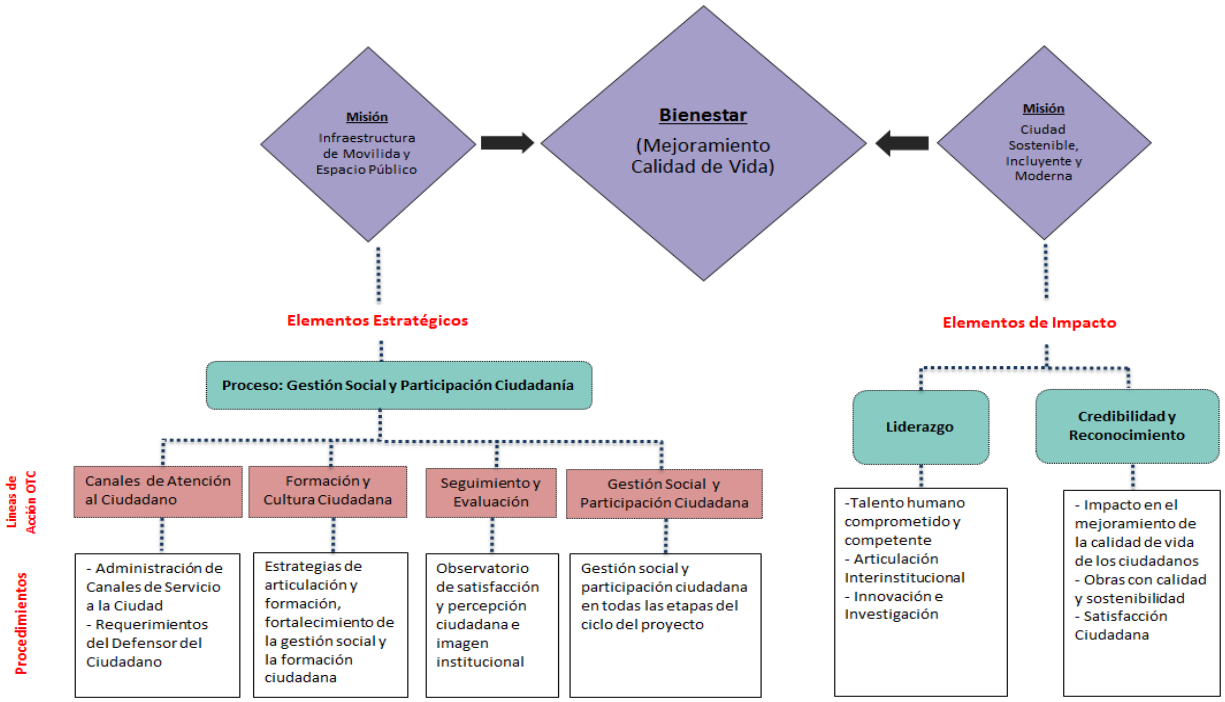
La PGSSC se configura como un instrumento que orienta procesos y acciones vinculadas a la respuesta del IDU frente a los desafíos para la satisfacción de necesidades en infraestructura para la movilidad y el espacio público en Bogotá, considerando la descripción vívida del Plan Estratégico del IDU 20016-2020, que "*busca mantener el enfoque de desarrollar proyectos que estén acordes con las necesidades de los habitantes de todos los sectores de la ciudad (...) Es un compromiso, mantener la gestión cerca de la ciudadanía. Queremos seguir generando apropiación y sentido de pertenencia por su ciudad. Que nuestros ciudadanos disfruten, cuiden y protejan la infraestructura*". En ese sentido, la PGSSC plantea estrategias y lineamientos sobre diálogo ciudadano, servicio a la ciudadanía, participación y cultura ciudadana, gobernanza urbana etc., orientadas a la formación de ciudadanía corresponsable con el desarrollo y la transformación urbana de nuestra ciudad.

Desde lo organizacional y estratégico

El Sistema Integrado de Gestión del IDU (SIG) es una herramienta para el aseguramiento del logro de los elementos estratégicos definidos en la *Filosofía Organizacional* del IDU, adoptada mediante la Resolución 979 de 2017. El Manual del SIG plantea un *Mapa de Alineación* que proyecta la manera de lograr la visión institucional, para lo cual define unos "elementos de visión" y unas "iniciativas estratégicas". Como parte de estas últimas, se incluyen *Gestión Social y servicio al ciudadano*, así como *innovación*; otros como *articulación interinstitucional* y *satisfacción ciudadana* se integran también en este mapa.

A su vez, el *Manual de Procesos* del IDU (adoptado mediante Resolución 003807 de 2017), define como Proceso Estratégico de la Entidad el de *Gestión Social y Participación Ciudadana*, liderado por la Oficina de Atención al Ciudadano (OTC). Justamente, la OTC cuenta con una organización orientada al cumplimiento de elementos estratégicos y de impacto de la filosofía organizacional del IDU.

La Gestión Social en la Filosofía Organizacional del IDU



De esta manera, la PGSSC constituye una herramienta clave que orienta procesos y acciones necesarias para el propósito y la visión institucionales. En tal sentido, es necesario:

- Activar una forma de diálogo ciudadano sobre la posibilidad de construir una nueva narrativa alrededor del desarrollo urbano, en el cual las dinámicas de innovación social y de gobernanza urbana permitan ir más allá de la mentalidad de proyecto y construir una verdadera plataforma de gestión urbana, potenciando las capacidades y oportunidades de los ciudadanos como agentes activos la transformación urbana de Bogotá.
- Abordar las políticas con una mirada articuladora entre los principales actores del desarrollo, entendidos como ecosistemas (v.g., los sistemas regionales de innovación y emprendimiento, los sistemas nacionales de educación, ciencia y tecnología, particularmente de las tecnologías de información, los sistemas de desarrollo de la infraestructura vial y del espacio público, etc.), a partir del *desarrollo basado en el conocimiento*[2].
- Generar valor social compartido y *construir escenarios para el aprendizaje social*,[3] no sólo a partir del conocimiento producido en cada ecosistema, sino también –y ante

[2] Carrillo, Javier (2004) "*Desarrollo Basado en el Conocimiento*"; en: Transferencia, año 17, No. 65.
[3] Dingwerth, K. & Pattberg, P. (2006). "*Global Gobernance as a perspective on World politics*". Journal Global Gobernance, Vol 12, 185 - 203.

todo- del producido gracias a la articulación entre instancias institucionales, organizaciones sociales, culturales y políticas, y la ciudadanía en general.

Estas dimensiones responden a la necesidad de producir transformaciones a nivel de la ciudadanía, que por medio de la innovación social constituye el núcleo de la construcción de ciudades sostenibles y modernas y de la producción de políticas focalizadas en lograr su inclusión a los procesos de administración y gestión de las ciudades.

4. MARCO CONCEPTUAL

Teniendo en cuenta la magnitud y complejidad de los problemas y desafíos que enfrentan las ciudades[4] en los tiempos de la sociedad de la información y del conocimiento, se ha forjado un consenso generalizado[5] sobre la necesidad de introducir la *innovación social* como un paradigma que incorpora la dimensión cultural en la comprensión del territorio, superando las aproximaciones *top down* de los proyectos de intervención social y generando procesos de transformación que conecten multitud de acciones públicas y privadas en torno a una visión y objetivos comunes, a partir de un conocimiento profundo de los valores y saberes que las comunidades expresan sobre una problemática o un espacio geográfico determinados.

Existen diferentes acepciones sobre innovación social[6]. Para el propósito de la presente Política, se hace especial énfasis en el "proceso" y se explora la gobernanza, el empoderamiento y las dinámicas de construcción de capacidades a partir de la innovación social (Gerometta, Haussermann & Longo, 2005), comprendida como un arreglo institucional entre actores de diferentes sectores (público, privado, académico), para que, desde el intercambio de saberes con la ciudadanía y el reconocimiento de sus narrativas, sistema de valores y representaciones sociales, se proyecte la consecución de objetivos comunes. Desde tal perspectiva, los ciudadanos pasan de ser receptores de política pública a ser agentes activos de cambio.

Ya no es suficiente tener en cuenta la opinión del ciudadano; es necesario intensificar y facilitar la construcción de sus capacidades y oportunidades para el acceso a plataformas de interrelación con diferentes actores, en el que el diálogo de saberes genere empoderamiento y dinámicas de gobernanza que hagan sostenibles los proyectos de infraestructura desarrollados por el IDU. Para ello, la PGSSC adopta un *Modelo de Innovación Cuádruple Hélice*, en el que los ciudadanos, corporaciones, universidades y autoridades públicas actúan conjuntamente para producir innovaciones que, en el marco del proceso estratégico de

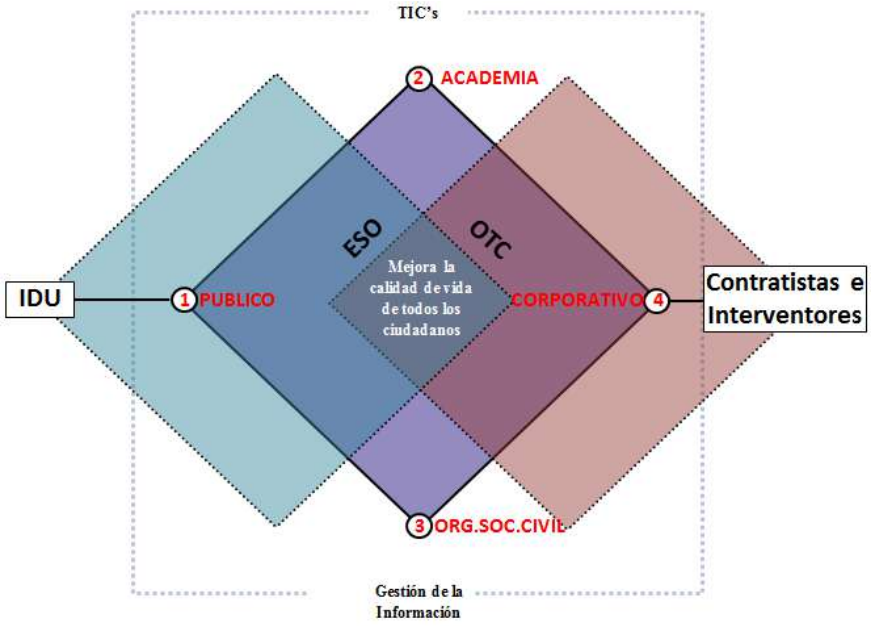
[4] Y fundamentalmente los que se relacionan con dinámicas complejas de reconfiguración territorial, como la comprensión de relaciones sociales, económicas, políticas y ambientales que se tejen entre los diferentes actores que intervienen en el desarrollo urbano; los complejos procesos de desterritorialización y reterritorialización debidos al desplazamiento interno, el crecimiento informal de las ciudades, el desarrollo de proyectos de infraestructura urbana, etc.; así como la redefinición del rol y potencialidad de los sistemas urbanos en la región, y las nuevas formas de asociatividad territorial derivadas de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial 1454 de 2011.

[5] En febrero de 2017 se celebró en Londres un encuentro ("*Contribution of meaningful Social Innovation to reducing poverty and urban exclusión. EU InclusionStrategiesGroupTaskForceon Social Innovation*") organizado por la red internacional Social Innovation Exchange, para realizar una evaluación del desarrollo de la innovación social durante la última década y plantear retos para el futuro. Dentro de los elementos positivos, se destacó el hecho de que cada vez más instituciones públicas y privadas incorporan metodologías y procesos de innovación a sus proyectos de transformación social con incidencia territorial, se han planteado inversiones específicas y se han desarrollado multitud de incubadoras para nuevos productos, servicios y procesos.

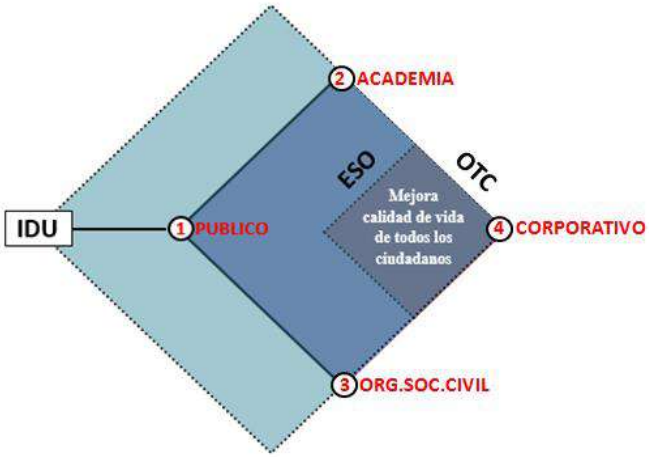
[6] Algunas ponen el acento en la transformación de la sociedad como un todo (FORA, 2009); otras focalizan un modelo de gerencia organizacional (Porter & Kramer, 2011); los gremios empresariales la definen en términos de cambio de comportamientos y actitudes de los individuos para crear nuevos emprendimientos sociales, de su voluntad para tomar riesgos (Dees & Anderson, 2010); algunos autores definen la innovación social como el desarrollo de nuevos productos, servicios y programas sociales que buscan satisfacer necesidades sociales (Goldsmith, 2010; Bornstein, 2008).

Gestión Social y Participación Ciudadana del IDU, coadyuven al cumplimiento de los elementos de impacto propios de la misión institucional.

Modelo de innovación social para la Política Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía



En el gráfico del modelo, el cuadrante de color azul representa al IDU, que constituye la hélice del sector público (1), a quien corresponde propiciar relaciones eficaces entre las hélices, que permitan el flujo, la reorganización y la expansión del conocimiento en torno al desarrollo urbano en la sociedad del Distrito Capital. El cuadrante rojo refiere a los Contratistas e Interventores de proyectos de infraestructura para la movilidad y el espacio público. En el modelo, ellos representan la hélice del sector corporativo (4), que se encarga principalmente de inyectar capital al sistema, generar competitividad entre los agentes de producción y prestación de servicios, mitigar los impactos socioeconómicos negativos del desarrollo urbano, además de incorporar elementos propios a la responsabilidad social empresarial. El cuadrante del medio, en color purpura, interrelaciona los dos primeros cuadrantes y junto con la academia (2) y las organizaciones de la sociedad civil (3), dinamizan el diálogo de saberes y el intercambio de conocimientos en el modelo.



Dentro del cuadrante que representa al IDU, se encuentra la Oficina de Atención al Ciudadano (OTC), que junto con el Equipo Social en Obra (ESO), las organizaciones de la sociedad civil y la academia, articularán esfuerzos para dinamizar un círculo virtuoso basado en la gestión del conocimiento orientado al desarrollo urbano que mejore la calidad de vida de la ciudadanía.

La interacción entre las cuatro hélices del desarrollo urbano no solo debe buscar la manera de resolver problemas para incrementar la productividad en los proyectos de infraestructura, sino entrar en una lógica de mejoramiento continuo en sus procesos. Aun así, la sola interacción entre las hélices no genera per se innovación. Es imperativo que haya una fuerza impulsora y organizadora que canalice las ideas (el saber) para apoyar una mejor manera de construir (el hacer) infraestructura pública y ciudad.

Finalmente, es importante diferenciar (lo que nunca significa desarticular) la innovación social otros procesos de innovación cuya finalidad es producir conocimiento científico y tecnológico. Si bien toda innovación contiene un grado de desarrollo de conocimiento, no necesariamente debe tener un grado de formalización similar al que requiere la actividad científica, toda vez que quienes pueden innovar no son solamente los productores de ciencia y tecnología. Este reconocimiento de principio es muy importante para hablar de innovación social, y para entender por qué, para la actual PGSSC, el Diálogo Ciudadano es un elemento central: constituye el principal mecanismo para la innovación en los procesos de gestión social y servicio a la ciudadanía del IDU.

5. DEFINICIONES

Ese apartado complementa el anterior marco conceptual, en la medida que desarrolla conceptos claves que permiten entender el enfoque de innovación social y las propuestas estratégicas en materia de gestión social y el servicio a la ciudadanía.

Comunicación Estratégica. Es el mecanismo a través del cual el IDU informa a la ciudadanía acerca de los procesos de diálogo ciudadano, formación, participación y el desarrollo de los proyectos de transformación urbanística de la ciudad; implementando estrategias de comunicación incluyentes e incidentes que lleven a la apropiación y sostenibilidad de las obras de infraestructura.

Cultura ciudadana. En el marco de la presente política implica el desarrollo de procesos de valoración, corresponsabilidad, apropiación y cuidado de los bienes colectivos, el fomento de acciones de cooperación ciudadana que mejoren la confianza entre ciudadanos e instituciones y coadyuven la construcción conjunta del territorio, la producción de actitudes incluyentes y solidarias entre los ciudadanos, la apertura de escenarios de comprensión, reconocimiento y respeto por las diversidades sociales, culturales y ambientales de los seres con quienes se cohabita el territorio, y el mantenimiento permanente de la conciencia sobre la urgente necesidad de proteger y potenciar la vida[7].

[7] Para la construcción de esta definición se ha tomado en cuenta un conjunto de lineamientos propuestos por la Dirección de Cultura Ciudadana, de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá D.C.

Derecho a la ciudad. Refiere al derecho que tienen todos los ciudadanos de procurarse su propio desarrollo y el de su entorno, al disfrute y preservación de los recursos naturales, a la participación en la planificación y gestión urbana y a la herencia histórica y cultural. El IDU contribuye a la construcción colectiva de los territorios a partir del desarrollo de infraestructura pública que promueva la construcción de una ciudad y su entorno rural como espacios de ejercicio y cumplimiento de derechos colectivos, como forma de asegurar la distribución y el disfrute equitativo, universal, justo, democrático y sustentable de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades que brindan las ciudades.

Desarrollo Urbano Sostenible. Adicional a la definición dada en el informe Brundlant, en la que el desarrollo es sostenible cuando se satisfacen las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades; el IDU, a través de la gestión social y el servicio a la ciudadanía se alinea a la acepción derivada de la Nueva Agenda Urbana Mundial Hábitat III, que otorga un especial reconocimiento a la cultura como medio de para empoderar y hacer corresponsable a los ciudadanos en la definición, conducción y sostenibilidad de los entornos urbanos, de acuerdo a sus necesidades particulares y en relación al ecosistema que los sustenta. Así mismo, la promoción y aplicación de nuevas modalidades de consumo y producción sostenibles para contrarrestar los efectos del cambio climático y la huella de carbono. Por lo tanto, la inclusión social, el empoderamiento de los ciudadanos y el reconocimiento de su sistema de valores son condición *sine qua non* para la erradicación de la pobreza y la disminución de brechas socio-espaciales.

Diálogo ciudadano. Es una estrategia en la que el IDU entabla puentes con la ciudadanía para la creación participativa, la interrelación de las comunidades con el sector público, el privado y los diferentes actores sociales. Mediante el diálogo, conversación y relacionamiento con la ciudadanía se construyen acuerdos, se generan consensos y se construyen acciones que complementan la transformación física y espacial de los territorios, con cambios sociales y culturales en torno al desarrollo urbano; generando e incentivando ciudadanías corresponsables con lo público para la construcción conjunta del hábitat y el adecuado desarrollo de los proyectos.

Gestión Social. Es el mecanismo que legítima y operativiza las políticas públicas por medio de la participación ciudadana y en el marco de una nueva relación ciudadano-territorio-gobierno. El IDU reconoce a las personas como sujetos de derechos sociales y políticos, que de manera individual o colectiva pueden transforman e incidir en el desarrollo urbano y en función del bien general. Por lo tanto, la gestión social en el IDU busca realizar acciones colectivas con los ciudadanos que contribuyan a potenciar una visión compartida de ciudad y una cultura ciudadana desde la apropiación, uso, goce y disfrute de la infraestructura vial y de espacio público.

Gobernanza Urbana. La gobernanza urbana es un constructo político basado en la concertación y cooperación entre diferentes agentes implicados en el desarrollo urbano y con posibilidad de agregar valor en la acción pública, para lo cual es necesario tener en cuenta la especificidad territorial de los actores, las formas diferenciales de habitar, las condiciones geográficas, los lazos y construcciones identitarias, como elementos de interacción en las diferentes dimensiones espaciales del Distrito Capital.

Innovación Social. Comprendida como un arreglo institucional entre actores de diferentes sectores (público, privado, académico), para que, desde el intercambio de saberes con la ciudadanía y el reconocimiento de sus narrativas, sistema de valores y representaciones sociales, se proyecte la consecución de objetivos comunes. Desde tal perspectiva, los ciudadanos pasan de ser receptores de la acción pública a ser agentes activos de cambio.

Multiescalaridad territorial. En el desarrollo de sus funciones misionales, el IDU aprehenderá el territorio del Distrito Capital más allá de sus fronteras político-administrativas, toda vez que en él se conjugan dinámicas funcionales, sociales-culturales, económicas y poblacionales propias de sistemas departamentales, regionales y nacionales. Por lo que, desde una visión multiescalar, el IDU coadyuvará la creación de sinergias territoriales, actuando como un centro impulsor de desarrollo territorial equilibrado, sostenible e integrado a nivel regional.

Participación Ciudadana. Para el IDU todas las personas y grupos sociales tienen derecho a una participación activa, libre y significativa en el desarrollo de la ciudad. La participación es el correlato de la rendición de cuentas y un proceso social que resulta de la acción intencionada de individuos y grupos en busca de metas específicas, en función de intereses colectivos y particulares, con el fin de mantener, reformar o transformar los sistemas vigentes de organización social y política en torno al desarrollo urbano.

Servicio a la ciudadanía. De acuerdo con lo señalado en el artículo 2 del Decreto 197 de 2014, se define como "*…el derecho que tiene la ciudadanía al acceso oportuno, eficaz, eficiente, digno y cálido a los servicios que presta el Estado, para satisfacer las necesidades y -especialmente- para garantizar el goce efectivo de los demás derechos, sin discriminación alguna por razones de género, sexo, orientación sexual, pertenencia étnica, edad, lengua, religión o condición de discapacidad.*" El IDU basa su servicio a la ciudadanía en los principios de información completa y clara, de igualdad, moralidad, economía, celeridad, imparcialidad, eficiencia, transparencia, consistencia, calidad y oportunidad; y teniendo presente las necesidades, realidades y expectativas del ciudadano.

Sostenibilidad. La Política de Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía concibe la sostenibilidad como el equilibrio de variables económicas, ambientales, sociales, culturales y políticas en los proyectos de desarrollo urbano y en sus respectivos procesos de participación ciudadana, con el fin de propender por territorios corresponsables con ese desarrollo. En ese sentido, la sostenibilidad contribuye a lograr objetivos en la comunidad, relacionados con la apropiación de los proyectos, el cuidado del entorno, el valor de lo público, el sentido de pertenencia a la ciudad y las transformaciones socio-culturales.

Territorio. Es una construcción social dinámica en la que se tejen relaciones sociales, ambientales, culturales, económicas y políticas entre grupos que ponderan, de un universo de atributos espaciales y geográficos, aquellos que les son favorables a sus intereses y capacidades, figurándose una representación particular de ellos mismos y de su historia. En tal sentido, el territorio es una red de significaciones individuales y colectivas que el IDU busca revitalizar, con ocasión de las obras de desarrollo urbano, a partir de la gestión social y el servicio a la ciudadanía.

Transformación Urbana. Las obras de infraestructura, particularmente las viales y de espacio público, producen importantes transformaciones en los territorios. Estas transformaciones urbanas, que a menudo superan las dimensiones de una localidad, están relacionadas con aspectos físico-espaciales y paisajísticos que se intervienen con la obra, y con dinámicas socio-culturales que se modifican a la par que se interviene el espacio. En muchos casos, ambas clases de transformaciones suceden con un grado de indisociabilidad que hace bastante difícil separar las que son propiamente espaciales de las que son culturales.

6. PRINCIPIOS

Los siguientes principios constituyen referentes para los procesos y acciones que se deriven de la presente Política de Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía.

Atributos del Servicio. El IDU dirige su gestión para prestar un servicio de calidad, trabajando en equipo con el propósito de desarrollar actitudes, habilidades y conductas adecuadas. Por tal razón, el Instituto implementa acciones de formación que desarrollen en todos los servidores del Instituto las siguientes habilidades y aptitudes: amabilidad y cortesía, sensibilidad, compresión, tolerancia y paciencia, dinamismo, razonamiento y persuasión, capacidad para escuchar, asesorar y orientar, autocontrol y creatividad.

Control social. Para el IDU es de vital importancia fortalecer la implementación de mecanismos de participación y control social que generen un sentido de pertenencia y de sostenibilidad social a los proyectos de desarrollo urbano, y visibilizar los procesos de control y monitoreo de los proyectos de infraestructura, así como la distribución y ejecución de los recursos destinados a estos.

Corresponsabilidad. Refiere a la capacidad de generar escenarios de discusión y concertación donde actores públicos, privados, comunitarios y académicos coadyuven al logro de propósitos comunes y asuman una responsabilidad compartida frente al desarrollo urbano de Bogotá.

Inclusión social. Este principio se fundamenta en la comprensión del otro, la aceptación y promoción de la diversidad fisiológica, de origen y socio-cultural de las personas, la inclusión es una perspectiva de la política que garantiza que, en todos los espacios conjuntos de construcción de ciudad, participación y diálogo ciudadano alrededor de los proyectos de infraestructura vial y espacio público, haya un estado no-excepción para ninguna persona por distingo de género o enfoque sexual, diferencia etaria, étnica o de rol, buscando que todos los ciudadanos puedan cohabitar en un espacio de respeto mutuo y garantizando que, sin excepción, puedan ejercer sus derechos.

Rendición de Cuentas Ejercicio que permite a los ciudadanos hacer seguimiento y monitoreo a la ejecución de proyectos desarrollados por el IDU. El documento CONPES 3654 del 12 de abril de 2010, señala que la rendición de cuentas es una expresión de control social, que comprende acciones de petición de información y de explicaciones, así como la evaluación de la gestión, y que busca la transparencia de la gestión de la administración pública para lograr la adopción de los principios de Buen Gobierno. Sin embargo, la gestión del IDU se acoge bajo el artículo 2 de la Ley 1757 de 2015, para que en los espacios de participación ciudadana que son desarrollados por la entidad se facilite un ejercicio de control social y evaluación ciudadana, mediante un proceso permanente de rendición de cuentas que está enfocado en la idea de que los ciudadanos puedan estar monitoreando el desarrollo de los proyectos, mediante sus aportes en la etapa de estudios y diseños, asistiendo a las reuniones convocadas o a los comités sectoriales e intersectoriales.

Responsabilidad Social. El IDU se compromete a implementar en cada una de sus acciones la responsabilidad que le compete frente al artículo 2° de la Constitución Nacional respecto a los fines esenciales del Estado, en particular el servicio a la comunidad, la promoción de la

prosperidad general, la garantía de la efectividad de los principios, derechos y deberes y el facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan. En ese marco, el IDU, para la ejecución de las políticas públicas, tiene una relación directa con la empresa privada, gestionando la responsabilidad social de ese sector desde sus escenarios de impacto. Ello exige una coordinación público-privada, con una activa participación ciudadana, para avanzar hacia la sostenibilidad de la sociedad en su conjunto.

Transparencia. Alude al acceso de los ciudadanos a la información pública y de interés general que les permita monitorear la gestión pública y participar en la solución de los desafíos que en materia de desarrollo urbano tiene Bogotá. Por lo tanto, se debe garantizar la disponibilidad y flujo de información oportuna, clara, relevante, de alta calidad y confiable.

7. OBJETIVOS DE LA POLÍTICA

Objetivo general

Gestionar estrategias de diálogo ciudadano, gobernanza urbana y servicio a la ciudadanía hacia un modelo de innovación social que oriente a los actores involucrados en el desarrollo urbano de Bogotá Ciudad-Región, con el fin de generar apropiación y sostenibilidad de los proyectos de infraestructura para la movilidad y el espacio público.

Objetivos específicos

1. **Garantizar la inclusión como eje conductor de la gestión social**: promover que todas las personas puedan ejercer su derecho a la ciudad y vincularse a los escenarios de participación, diálogo ciudadano y servicio a la ciudadanía que el IDU pone a su disposición.
2. **Consolidar procesos de participación y cultura ciudadana**: generar prácticas organizacionales en las que se valore a los ciudadanos como agentes activos, se los haga corresponsables del desarrollo urbano de Bogotá y se los involucre en la planeación y ejecución de los procesos de gestión social y servicio a la ciudadanía.
3. **Generar una cultura organizacional de servicio a la ciudadanía:** promover una responsabilidad compartida de todos los servidores públicos y representantes del IDU basada en la premisa “Todos somos atención al ciudadano” y acorde con los atributos del servicio.
4. **Fortalecer la convergencia de la gestión social en los proyectos y territorios**: articular los procesos y acciones del componente social en el ciclo de los proyectos de desarrollo urbano con las estrategias de diálogo ciudadano para el desarrollo territorial, la gobernanza urbana y la gestión de impactos.
5. **Promover procesos de simbiosis interinstitucional**: articular la gestión social del IDU con otras entidades de la administración pública para crear sinergias institucionales, evitar desgastes administrativos y viabilizar una gestión social integral.
6. **Consolidar la gestión de la información para el aprendizaje organizacional:** fortalecer el intercambio y la sistematización del conocimiento sobre gestión social y servicio a la ciudadanía, bajo un esquema de producción conjunta de saberes entre los actores constitutivos del desarrollo urbano.
7. **Alistar al IDU en procesos de innovación social**: establecer relaciones cooperativas con actores, articular procesos y vincularse a plataformas y redes de conocimiento, que promuevan la innovación social para generar valor social compartido y capital social en el desarrollo urbano.
8. **Fortalecer la comunicación estratégica:** alinear los avances y resultados de la gestión social y servicio a la ciudadanía con estrategias comunicacionales que lleven a la participación ciudadanía incidente, apropiación y sostenibilidad de los proyectos.

8. MARCO DE ACCIÓN DE LA POLÍTICA

El Marco de Acción de esta Política se define mediante un conjunto de orientaciones de carácter general, las cuales deben ser tenidas en cuenta por todos los actores que intervienen en el desarrollo urbano de Bogotá, especialmente por aquellos que tienen una relación formal con el IDU.

Este Marco debe ser tenido en cuenta al proyectar una acción, un programa o un plan de gestión social en el IDU, en la medida que marca las condiciones en que la Gestión Social guarda coherencia e integridad en el tiempo, en sus medios y en sus fines.

La identificación del Marco de Acción surgió de un ejercicio deductivo en el que se cruzaron objetivos estratégicos de diferentes ejercicios de planeación internos tanto a la OTC como al IDU en general, así como respecto de unas políticas externas que se consideraron ejemplares, dada la vocación de la presente Política en materia de innovación social.

Los 8 objetivos específicos de la política de gestión social y servicio a la ciudadanía

1. **Garantizar la inclusión como eje conductor de la gestión social.**

- La gestión social y servicio a la ciudadanía promueve el acceso equitativo a las oportunidades y beneficios del desarrollo urbano a través de acciones que capaciten y empoderen a los ciudadanos.
- Los espacios de diálogo ciudadano del IDU facilitan la participación de las personas sin distinción de identidad de género, orientación sexual, origen geográfico, pertenencia étnica, edad; y/o discapacidad.
- Las prácticas y conocimientos ancestrales y/o artesanales que desempeñan un papel importante en la revitalización de los territorios, los espacios culturales y el patrimonio natural y cultural, tangible e intangible de Bogotá son protegidos y valorados por el IDU.

2. **Consolidar procesos de participación y cultura ciudadana.**

- El capital social y las capacidades de los ciudadanos son fortalecidas y potencializadas, a través de procesos de participación y formación de ciudad y ciudadanía, de manera que aporten a la sostenibilidad, apropiación y gobernanza urbana de los proyectos de desarrollo urbano.
- Las sugerencias de la ciudadanía durante la etapa de Estudios y Diseños, que no afecten las características fundamentales del proyecto de desarrollo urbano, son tenidas en cuenta.
- La gestión comunitaria de financiación para la construcción proyectos de desarrollo urbano es apoyada a través de acciones de gestión social.
- La participación ciudadana es promovida en ambientes y plataformas digitales.

3. **Generar una cultura organizacional de servicio a la ciudadanía.**

- Los servidores públicos del IDU son cualificados para clasificar y registrar completa y oportunamente las PQRSD que ingresan a la Entidad a través de los diferentes canales que el IDU pone a su disposición, haciendo un trámite eficiente según los términos establecidos por Ley.
- Se hace trazabilidad a las PQRSD que son sensibles para la Institución.
- Los servidores públicos son sensibilizados para comprender que el servicio a la ciudadanía es una responsabilidad de todas las dependencias, funcionarios, contratistas e interventores del IDU.

4. **Fortalecer la convergencia de la gestión social en los proyectos y territorios.**

- Para cada proyecto de infraestructura es diseñada una estrategia de diálogo ciudadano, en la que se articulan las acciones del componente social definidas en los pliegos contractuales, con otras iniciativas propias de la gestión territorial de la OTC-IDU.
- La información de gestión territorial y aquella producida en el marco de los proyectos, así como los recursos tecnológicos del IDU son usados de manera eficiente y articulada para formular estrategias, generar alertas tempranas y apoyar la toma oportuna de decisiones.
- La gestión social y territorial se desarrollan bajo un enfoque multiescalar que es consecuente con las interacciones funcionales, económicas, políticas, administrativas y ambientales de Bogotá con otras escalas territoriales; e integran las áreas rurales al desarrollo urbano de Bogotá Ciudad Región.

5. Promover procesos de simbiosis interinstitucional.

- En el marco de los proyectos de desarrollo urbano, se crearán equipos de trabajo interinstitucional e intersectorial que gestionen integral y oportunamente la atención a las necesidades particulares de los mismos.
- Los diagnósticos territoriales identifican los programas, proyectos e iniciativas lideradas por otras entidades, que aporten o afecten la gestión social y territorial del IDU. Esta información complementa la que resulte de las caracterizaciones y diagnósticos socio-económicos y culturales del área de influencia de los proyectos que desarrolle el IDU.
- La gestión territorial es fortalecida a través de relaciones estratégicas formales, continuas y de largo plazo con otras entidades que guardan estrecho vínculo con el IDU.

6. Consolidar la gestión de la información para el aprendizaje organizacional.

- Los procesos de diálogo ciudadano, gobernanza urbana y servicio a la ciudadanía son dinamizados a través de sinergias intra-institucionales entre la OTC y las áreas técnicas y asesoras del IDU.
- La gestión de la información y el capital de conocimiento organizacional es fortalecido mediante la producción, administración, análisis e intercambio de datos en materia de gestión social y participación ciudadana.
- El observatorio de gestión social y servicio a la ciudadanía, además de hacer seguimiento y evaluación en asuntos de gestión social, se constituye también en un repositorio de buenas prácticas y experiencias exitosas, que garantiza una memoria institucional sobre los procesos de participación y diálogo ciudadano.

7. Alistar al IDU en procesos de innovación social.

- La cooperación, el intercambio y la gestión del conocimiento entre el IDU, el sector público, la academia, las corporaciones y la comunidad son dinamizadas a partir de acciones y procesos que promueven la gobernanza urbana.
- Las nuevas formas de financiamiento del desarrollo urbano: asociaciones público-privadas, recursos de regalías o cooperación internacional son acompañadas desde la gestión social, con el fin de crear, mantener y compartir el valor (social, cultural, económico) generado por los proyectos de desarrollo urbano.
- Planes y acciones de responsabilidad social empresarial son desarrollados en el marco de los proyectos de infraestructura para la movilidad y el espacio público.

8. Fortalecer la comunicación estratégica.

- Las acciones comunicacionales, en el marco de los proyectos que desarrolla el IDU, son orientadas de manera estratégica para cada uno de los grupos de valor identificados.
- La generación de acciones comunicacionales sobre la gestión social y servicio a la ciudadanía es desarrollada de manera eficaz, eficiente y oportuna, con base en los parámetros definidos por el IDU.
- Toda acción comunicacional debe estar guiada bajo los lineamientos de la estrategia de comunicaciones del IDU y la Alcaldía de Bogotá.

9. DOCUMENTOS QUE OPERACIONALIZAN LA POLÍTICA

A continuación se listan los documentos básicos que, en conjunto con los lineamientos del presente documento, permiten el desarrollo de la Política de Gestión Social y Servicio a la Ciudadanía del IDU:

- **Guía de Gestión Social para el Desarrollo Urbano Sostenible**. Este documento es un marco de referencia para funcionarios, contratistas e interventores del IDU, estableciendo lineamientos para la gestión social en cada una de las fases de todo proyecto de urbano.
- **Cartilla de Participación ciudadana y control social para proyectos de desarrollo urbano**. Sintetiza elementos centrales de la Guía orientados a la participación de los ciudadanos en las diferentes etapas de los proyectos desarrollados por el IDU.
- **Manual para la Atención al Ciudadano**. Documento que establece criterios, directrices, lineamientos y acciones legales y procedimentales para la adecuada atención de la ciudadanía en todas las áreas del IDU, en especial a través de los canales de atención dispuestos por la entidad.
- **Cartilla de Trámites y Servicios ante el IDU**. Esta cartilla orienta y facilita a la ciudadanía el conocimiento y acceso a trámites servicios de la entidad, así como a sus puntos de atención.
- **Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano – PAAC:** Es una iniciativa de orden nacional, que plantea una metodología para la implementación de la estrategia de lucha contra la corrupción en el IDU, de acuerdo a lo estipulado por la ley 1474 del 2011. En el PAAC se establecen los mecanismos de prevención y lucha contra la corrupción, y de las acciones que propicien la participación ciudadana en el Instituto de Desarrollo Urbano.
- **Indicadores de gestión social.** Son la expresión cuantitativa y cualitativa del comportamiento o desempeño de la gestión social en el IDU.
- **Plan de Gestión Social y Participación Ciudadana.** Es una herramienta de planificación que estructura de manera coherente actividades del proceso estratégico del mismo nombre a cargo de la OTC.
- **Capitulo/Apéndice social y obligaciones contractuales para proyectos IDU.** Son aquellas obligaciones que tienen por fuente una relación jurídica contractual entre el IDU, por un lado; y contratistas e interventores, por el otro; las cuales surgen con ocasión de los proyectos de infraestructura para la movilidad y el espacio público y que corresponden a una determinada fase del ciclo de vida del proyecto.
- **BACHUE: Sistema de Información Social y Atención a la Ciudadanía.** Es un software de gestión de PQRS que permite hacer seguimiento a los requerimientos ciudadanos, verificando la oportunidad y la calidad de la respuesta brindada por parte del IDU. Sus usuarios son los funcionarios del IDU, Coordinadores Sociales del IDU y los residentes sociales de obra.
- **Documentos que hacen parte del proceso de GSPC**. Los procedimientos y demás documentos del proceso estratégico de Gestión Social y Participación Ciudadana se construirán de conformidad con los lineamientos del Marco de Acción de esta Política.

Y/o los documentos y herramientas que hagan sus veces, así como las demás estrategias, procesos y/o procedimientos que orienten la gestión social y el servicio a la ciudadanía en el Instituto de Desarrollo Urbano.

10. BIBLIOGRAFÍA

- B. Hoogendoorn, E. Pennings, & R. Thurik, What Do We Know About Social Entrepreneurship: An Analysis of Empirical Research, ERIM, Amsterdam, 2010.
- C. Javier, "Desarrollo Basado en el Conocimiento"; en: *Transferencia*, año 17, No. 65, 2004.
- Comunicado de Involucramiento con el Pacto Global de las Naciones Unidas. 2017, Recuperado de: https://www.idu.gov.co
- Constitución Política de Colombia. 1991.
- D. Bornstein, How to change the world: social entrepreneurs and the power of new ideas, Oxford University Press, Oxford, 2004.
- Dingwerth, Klaus & Pattberg, "Global Gobernance as a perspective on World politics". Journal Global Gobernance, Vol 12, 185 - 203, 2006.
- F. Moulaert, F. Martinelli, E. Swyngedouw & S. Gonzalez, 'Towards Alternative Model(s) of Local Innovation', Urban Studies, vol. 42:11, pp. 1969-1990, 2005
- FORA, The New Nature of Innovation, Copenhagen, 2009. Recuperado de: http://www.newnatureofinnovation.org/
- Habitat III, The United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development. 2016. Recuperado de: http://habitat3.org/
- Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo: "Nuestro futuro común". Asamblea General de la ONU. 1987. Recuperado de: http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/42/427
- Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, Vol. I, Resoluciones I, 1992.
- Informe de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo, El Cairo, (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.95.XIII.18), cap. I, res. 1, 1994.
- Instituto Distrital de Cultura y Turismo, Documento de trabajo Programa de Cultura Ciudadana: Marco general para la reflexión, 1995.
- J. Gerometta, H. Haussermann & G. Longo, 'Social Innovation and Civil Society in Urban Governance: Strategies for an Inclusive City', Urban Studies, vol. 42:11, pp.2007-2021, 2005.
- J. Gregory & B. B. Anderson, "Framing a Theory of Social Entrepreneurship: Building on Two Schools of Practice and Thought," Research on Social Entrepreneurship: Understanding and Contributing to an Emerging Field, Association for Research on Non-profit, 2010.
- M. Porter & M. Kramer, 'Shared Value: How to reinvent capitalism - and unleash a wave of innovation and growth,' Harvard Business Review, vol. 89: 1/2, p62-77, 2011.
- Montecinos, Egon (2007). "Límites del enfoque de las políticas públicas para definir un "problema público", Cuadernos de Administración, vol. 20 (33): 323-335.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible: 17 objetivos para transformar nuestro mundo. 2015, Recuperado de: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/
- P. Hartigan & J Elkington, The Power of Unreasonable People: How social entrepreneurs create markets that change the world, Harvard Business School Press, Boston, 2008.
- R. Murray, J. Caulier-Grice & G. Mulgan, The Open Book of Social Innovation, NESTA, London, 2010

- S. Goldsmith, The Power of Social Innovation: How civic entrepreneurs ignite community networks for good, Jossey-Bass, San Francisco, CA, 2010;
- Veeduría Distrital, Democracia participativa y control social a la Gestión Pública – Guía de formación a servidores públicos. Bogotá, 2005.

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
HACIENDA
Unidad Administrativa Especial
Catastro Distrital

UNIDAD ADMIN. CATASTRO DISTRITAL 21-11-2018 07:54:15
Al Contestar Cite Este Nr.:2018EE55877 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: Sd:6 - GERENCIA DE TECNOLOGIA/ARIZA VARGAS JOSE LUI
DESTINO: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU// DIRECTORA TE
ASUNTO: SOLICITUD BASE CATASTRAL - RESPUESTA CORDIS 2018EF
OBS: ANEXO 1 FOLIO

Bogotá, D.C.

Doctora
JOANNY CAMELO YEPEZ
Directora Técnica Estratégica
Instituto de Desarrollo Urbano - IDU
Calle 22 No. 6 - 27
Bogotá, D.C.
Código Postal: 110311

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano
No. 20186261227112 de 21/11/2018 11:27 a.m.
Remite: (OEM) UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CATASTI
Dep.: Dirección Técnica Estratégica
Anexos: 1 FOLIO
Novedad:

Asunto: Solicitud Base Catastral.
Referencia: Oficio No. 20182151032121 – ER 29039 del 25 de octubre de 2018
Oficio No. 20182151072801 – ER 30379 del 9 de noviembre de 2018.

Respetada doctora Joanny:

En atención a su solicitud de información, nos permitimos informarle que se procedió a generar export que contiene la relación de tablas solicitadas en los oficios de la referencia, el cual fue entregada en medio magnético el día 19 de noviembre a Andres Montoya, funcionario de la Dirección Técnica de Apoyo a la Valorización (DTAV).

Como complemento a la información entregada, anexo envío cuadro que detalla el registro del log generado por el export donde se describe el tamaño y el número de registros de cada tabla.

Finalmente, es preciso aclarar que si bien es cierto que el artículo 27 de la Ley 1755 de 2015 prevé que el carácter de información reservada no podrá ser oponible a las autoridades administrativas que siendo constitucionalmente o legamente competentes para ello, lo soliciten para el debido ejercicio de sus funciones, se debe precisar que le *"Corresponde a dichas autoridades asegurar la reserva de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en dicho artículo.*

El acceso a la información personal está enmarcado en el principio de responsabilidad compartida y el principio de cargas mutuas que operan para la entidad administradora de los datos y el peticionario, en la medida que los dos tienen un deber especial de diligencia y cuidado. El principio

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
HACIENDA
Unidad Administrativa Especial
Catastro Distrital

de cargas mutuas hace alusión a que entre *"mayor información solicitada por un tercero, mayor detalle sobre su identidad y sobre la finalidad de la información". (Sentencia T-729 de 2002).*

Igualmente, el artículo 227 de la Ley 1450 de 2011 modificado por el artículo 159 de la Ley 1753 de 2015 establece que: *"**Obligatoriedad de suministro de información.** Para el desarrollo de los planes, programas y proyectos incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo y en general para el ejercicio de las funciones públicas, las entidades públicas y los particulares que ejerzan funciones públicas pondrán a disposición de las entidades públicas que así lo soliciten, la información que generen obtenga, adquieran o controlen y administren, en cumplimiento y ejercicio de su objeto misional. El uso y reutilización de esta información deberá garantizar la observancia de los principios y normas de protección de datos personales, de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 1581 de 2012 y 1712 de 2014, así como las demás normas que regulan la materia".*

La información suministrada por este medio debe someterse a los principios y disposiciones contenidas en dichas leyes y en especial los principios para el tratamiento de datos personales como lo son el principio de finalidad y el principio de acceso y circulación restringida.

Cualquier aclaración o solicitud adicional, con gusto será atendida

Cordialmente,

YENNY CAROLINA ROZO GOMEZ
Gerente de Información Catastral
yrozo@catastrobogota.gov.co

JOSE LUIS ARIZA VARGAS
Gerente de Tecnología
jariza@catastrobogota.gov.co

Se anexa cuadro resultado de log de export.

Revisó: Fredy Leonardo Varón García – Subgerente de Ingeniería de Software
Elaboró: German Alexis Villamarín Mesa - Profesional Subgerencia de Ingeniera de Software

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
HACIENDA
Unidad Administrativa Especial Catastro Distrital

UNIDAD ADMIN. CATASTRO DISTRITAL 14-11-2018 09:36:02
Al Contestar Cite Este Nr.:2018EE54518 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: Sd:5975 - SUBGERENCIA DE INFORMACION ECONOMICA/GO
DESTINO: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - JOSE AN// SUBDIRE
ASUNTO: ACLARACIÓN AVALÚO CATASTRAL PREDIOS AFECTACIONE
OBS: ELABORO/SANDDRA VIVIANA SALGADO

Bogotá, D.C.

Doctor
JOSE ANTONIO VELNADIA CLAVIJO
Subdirector Técnico de Operaciones
Instituto de desarrollo Urbano
Calle 22 6 27
Bogotá D.C.
Código Postal: 110311

ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano
No. 20186261206632 de 16/11/2018 11:16 a.m.
Remite: (OEM) UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CATAST
Dep.: Dirección Técnica de Predios
Anexos: NO TRAE
Novedad:

Asunto: ACLARACION AVALUO CATASTRAL PREDIOS CON AFECTACIONES

Referencia: STOO 20185760977351 IDU- ER 2018-27734 UAECD

Respetado Doctor Velandia:

La metodología valuatoria utilizada para la determinación el avalúo catastral de terreno es la indicada en la Resolución 070 de 2012 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC.

Esta estipula que se deben determinar inicialmente las Zonas Homogéneas Físicas. (Espacios geográficos con características similares en cuanto a vías, topografía, servicios públicos, uso actual del suelo, norma de uso del suelo, tipificación de las construcciones y/o edificaciones, áreas homogéneas de tierra, disponibilidad de aguas superficiales permanentes u otras variables que permitan diferenciar estas áreas de las adyacente), para posteriormente establecer las Zonas Homogéneas Geoeconómicas ZHG (Espacios geográficos determinados a partir de Zonas Homogéneas Físicas con valores unitarios similares en cuanto a su precio, según las condiciones del mercado inmobiliario).

Es decir, la metodología nó pretende particularizar la información de cada predio, sino realizar una identificación de variables que sean similares en un área determinada, para poder valorar los terrenos del territorio masivamente.

En este contexto y atendiendo su consulta, podemos precisar que:

1. La cobertura de suelo protegido determinada por la Secretaría Distrital de Planeación SDP se tiene en cuenta en la definición de las ZHF, por ser esta clasificación parte de la reglamentación urbanística del suelo, la cual es una de las variables fijadas por el IGAC para tener en cuenta en la valoración del terreno en cada ZHG.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
HACIENDA
Unidad Administrativa Especial Catastro Distrital

UNIDAD ADMIN. CATASTRO DISTRITAL 14-11-2018 09:36:02
Al Contestar Cite Este Nr.:2018EE54518 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: Sd:5975 - SUBGERENCIA DE INFORMACION ECONOMICA/GO
DESTINO: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - JOSE AN// SUBDIRE
ASUNTO: ACLARACIÓN AVALÚO CATASTRAL PREDIOS AFECTACIONE
OBS: ELABORO/SANDDRA VIVIANA SALGADO

Bogotá, D.C.

Doctor
JOSE ANTONIO VELNADIA CLAVIJO
Subdirector Técnico de Operaciones
Instituto de desarrollo Urbano
Calle 22 6 27
Bogotá D.C.
Código Postal: 110311

ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Instituto Desarrollo Urbano
No. 20186261206632 de 16/11/2018 11:16 a.m.
Remite: (OEM) UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CATAST
Dep.: Dirección Técnica de Predios
Anexos: NO TRAE
Novedad:

Asunto: ACLARACION AVALUO CATASTRAL PREDIOS CON AFECTACIONES

Referencia: STOO 20185760977351 IDU- ER 2018-27734 UAECD

Respetado Doctor Velandia:

La metodología valuatoria utilizada para la determinación el avalúo catastral de terreno es la indicada en la Resolución 070 de 2012 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC.

Esta estipula que se deben determinar inicialmente las Zonas Homogéneas Físicas. (Espacios geográficos con características similares en cuanto a vías, topografía, servicios públicos, uso actual del suelo, norma de uso del suelo, tipificación de las construcciones y/o edificaciones, áreas homogéneas de tierra, disponibilidad de aguas superficiales permanentes u otras variables que permitan diferenciar estas áreas de las adyacente), para posteriormente establecer las Zonas Homogéneas Geoeconómicas ZHG (Espacios geográficos determinados a partir de Zonas Homogéneas Físicas con valores unitarios similares en cuanto a su precio, según las condiciones del mercado inmobiliario).

Es decir, la metodología no pretende particularizar la información de cada predio, sino realizar una identificación de variables que sean similares en un área determinada, para poder valorar los terrenos del territorio masivamente.

En este contexto y atendiendo su consulta, podemos precisar que:

1. La cobertura de suelo protegido determinada por la Secretaría Distrital de Planeación SDP se tiene en cuenta en la definición de las ZHF, por ser esta clasificación parte de la reglamentación urbanística del suelo, la cual es una de las variables fijadas por el IGAC para tener en cuenta en la valoración del terreno en cada ZHG.

Esta información corresponde a la proporcionada por la SDP a través de su Base de Datos Geográfica Corporativa, reportada en el año anterior al de la vigencia del avalúo catastral. Se debe recordar que dicha cobertura no es estática y para cada vigencia puede variar.

2. Respecto a las líneas de alta tensión no son una de las variables que categorizan las ZHF, por lo tanto, no son consideradas en las ZHG, al asignar el valor catastral del terreno.

Cordial saludo,

CARLOS ALBERTO GOMEZ SILVA
Subgerente Información Económica (E)
Correo Electrónico: cgomez@catastrobogota.gov.co

Elaboró: Sandra Viviana Salgado Naranjo/ SIE
Revisó: Carlos Albero Gómez Silva / SIE

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE HACIENDA

SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA 22-05-2018 01:42:36
Al Contestar Cite Este Nr.:2018EE89856 O 1 Fol:1 Anex:1
Sd:51 - OFICINA DE INTELIGENCIA TRIBUTARIA/FIGUEROA S
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU/JOSE ANTONIO
RESPUESTA CORDIS 2018ER52996
OIT

2018EE89856 01

Código Postal: 000000

Bogotá D.C. 22 de mayo de 2018

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano
No. 20185260505742 de 24/05/2018 10:47 a. m.
Remite: (OEM) SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA
Dep.: Direccion Tecnica de Apoyo a la Valorizacion
Anexos: 1 CD

Señores
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU –
NIT. 899999081
Atn. Dr. JOSE ANTONIO VELANDIA CLAVIJO
Subdirector Técnico de Operaciones
Cl 22 No 6 27
TEL. 3386660
Ciudad.

Asunto: Respuesta a Requerimiento de Información Radicado 2018ER52996

Respetado Doctor Velandia:

En atención al requerimiento de información del asunto, damos respuesta en los siguientes términos.

La información física, jurídica y económica de los predios que conforman el Distrito Capital conforme lo establece el Decreto 3496 de 1983 es provista por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD. En tal sentido, la información que estamos proveyendo en el marco de su consulta es una copia de la información suministrada por la UAECD en la base catastral reportada a la Secretaría de Hacienda Distrital para efectos de la liquidación del Impuesto Predial Unificado de la vigencia 2018.

A la anterior información se le anexa el impuesto ajustado liquidado para cada uno de los predios obligados, así como el listado de predios excluidos a la declaración y pago del Impuesto Predial Unificado con el correspondiente detalle de exclusión.

En espera de haber resuelto su consulta.

Cordialmente,

CÉSAR ALFONSO FIGUEROA SOCARRÁS
Jefe Oficina de Inteligencia Tributaria
cfigueroa@shd.gov.co

Aprobó:	César Alfonso Figueroa		22/05/2018
Elaboró:	Linda X. Ibarra R.		22/05/2018

FORMATO HOJA TESTIGO Y/O REFERENCIA CRUZADA			ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Desarrollo Urbano
CÓDIGO FO-DO-25	**PROCESO** GESTIÓN DOCUMENTAL	**VERSIÓN** 1.0	

FECHA DE DILIGENCIAMIENTO:	24 DE MAYO DE 2018
RADICADO REFERENCIA	20185260505742
FECHA RADICADO:	24 DE MAYO DE 2018
DEPENDENCIA:	
SERIE O SUBSERIE:	
TIPO DOCUMENTAL:	

DESCRIPCIÓN: El contenido relacionado a este folio presenta la siguiente situación:	
Se encuentra en calidad de préstamo (TEMPORAL ____ - INDEFINIDO ____).	
El documento original es ilegible y no es posible mejorar la calidad de la imagen.	
El contenido relacionado a estos folios corresponde a una factura, la cual debe ser consultada en la orden de pago o solicitarse a la Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo y/o consultarlos en ORFEO.	
El contenido relacionado a este folio, corresponde a **1 CD** que por su formato y/o dimensiones, requiere ser consultado en su medio físico y se encuentra al final de esta carpet	**X**
Otros (observaciones)	

CONSULTAR EN: **CAD-IDU** **CAJA No.**

OBSERVACIONES (describir características adicionales)