

Preocupante futuro de la contribución por valorización en Bogotá

- La propuesta de ejecutar la construcción de las obras del Grupo 2 con recursos provenientes de fuentes sustitutivas a la contribución de valorización, podrían dejar desfinanciados 46 proyectos que ya cuentan con estudios, siendo 16 de ellos de vital importancia para el sistema de movilidad de la ciudad.
- Fórmula inequitativa dentro del modelo de contribución por beneficio local para la construcción de la obra “Pasos a **D**esnivel de la Av. Caracas”.
- Resulta inconveniente adelantar acciones de intervención de mantenimiento, rehabilitación, e incluso de reconstrucción de la malla vial arterial de la ciudad, con cargo a la contribución de valorización.

Bogotá, 12 de marzo de 2013 (CCI). En el marco del permanente acompañamiento que realiza la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) al desarrollo de los temas estratégicos para la ciudad y, al interés legítimo de facilitar la adecuada implementación de políticas públicas, el gremio expuso sus preocupaciones y recomendaciones en torno al debate sobre el cobro de la contribución de valorización por beneficio local.

El Proyecto de Acuerdo presentado por la Administración Distrital hace dos semanas, que contempla inicialmente la modificación al alcance previsto en el Acuerdo 180 de 2005 para el Grupo 2, manteniendo el costo de los estudios, diseños, interventoría y costo de predios, y excluyendo los costos de construcción e interventoría de la totalidad de las obras que habían sido previstas, ordena, adicionalmente, modificar las obras del Grupo 3 y suprimir el Plan de Obras del Grupo 4 contenidas en el Acuerdo en mención.

Para ~~la~~esta Cámara, esta propuesta no considera los efectos económicos, financieros, ni refleja la real necesidad de acometer estos proyectos que están definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y que de acuerdo con la dinámica de la ciudad, constituyen elementos fundamentales para sus operaciones estratégicas.

La propuesta de ejecutar la construcción de las obras del Grupo 2 con recursos provenientes de fuentes sustitutivas a la contribución de valorización, contemplando prioritariamente los recursos que se aprueben en el marco del cupo global de endeudamiento que presentará la Administración Distrital al Concejo en este año 2013, no resulta conveniente para la ciudad, ya que de no ser aprobados estos recursos, aproximadamente 46 proyectos podrían quedar desfinanciados, siendo 16 de ellos de vital importancia para el sistema de movilidad.

Por otra parte, el nuevo Proyecto de Acuerdo modifica el monto distribuible total por concepto de valorización local, suponiendo un monto de asignación para el nuevo Grupo 3 por valor de \$1.4 billones, cifra que ~~es~~ solo es indicativa, ya que el presupuesto real ~~únicamente~~ podrá estimarse con base en los estudios técnicos correspondientes, razón por la cual resulta incomprensible que, tanto los estudios y diseños, como la construcción, estén previstos en la misma fase de contribución, que según la propuesta del Distrito debería hacerse a más tardar en el mes de octubre de este mismo año.

En este sentido, no sería procedente que los dineros correspondientes al porcentaje asignado a la construcción e interventoría de las obras propuestas para el nuevo Grupo 3, se mantuvieran en reserva hasta tanto los estudios y diseños finalizaran, y fuera posible estimar el valor real y la conveniencia de las obras que se plantean en este momento.

Intertítulo (Zonas de influencia)

Con relación a las zonas de influencia, la nueva propuesta se asocia a la rehabilitación de la malla vial arterial no troncal y la malla vial local de Puente Aranda, Chapinero, Usaquén, y las zonas que están asociadas a la construcción de la obra “Pasos a ~~D~~ desnivel de la Av. Caracas”. ~~E~~esta fórmula resulta inequitativa, por cuanto se desestiman los aportes de otras zonas de la ciudad para intervenciones tan importantes como los 9 pasos a desnivel propuestos para la Troncal Caracas, que contribuirían a la operación del Sistema TransMilenio en beneficio de toda la ciudad.

Con formato: Fuente: Negrita

Comunicado de Prensa

Así mismo, resulta inconveniente adelantar acciones de intervención de mantenimiento, rehabilitación, e incluso de reconstrucción de la malla vial arterial de la ciudad con cargo a la contribución de valorización, ya que son obras que deben ser ejecutadas por el Instituto de Desarrollo Urbano ([IDU](#)) con el presupuesto que proviene de los ingresos ordinarios del Distrito.

Por otra parte, la atención al desarrollo de obras de intervención sobre la red intermedia y local, que es prioritaria debido al rezago que se ha presentado en los últimos años y que ha contribuido en gran medida a los problemas de movilidad, requiere del compromiso de todas las alcaldías locales para impulsar y ejecutar proyectos de mejoramiento vial, que contribuyan a los resultados obtenidos desde los Distritos de Conservación.

En este contexto, ~~esta~~ la Cámara sugiere mantener la estructura del Plan de Obras previsto en el Acuerdo 180 de 2005 y sus acuerdos modificatorios, buscando las fórmulas necesarias para garantizar la equidad en el cobro, de manera que se relegitime la figura de contribución por concepto de valorización, proponiendo evaluar la pertinencia de generar un modelo de cobro por beneficio general.