



**FORMATO  
FICHA GENERAL PROYECTOS**

Código: 127-FORIE-01

Versión: 2

Vigencia desde: 27/12/2016

**PROCESO: INVESTIGACIONES SOBRE ESPACIO PUBLICO DOCUMENTO: INSTRUCTIVO ESTUDIOS Y ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO**

De requerirse la impresión del presente formato una vez haya sido diligenciado, verifique que se visualice en su totalidad la información contenida en cada celda. De ser necesario amplíe el área de éstas hacia abajo.

**1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO**

TITULO PROYECTO								Valoración económica del sistema vial de la ciudad de Bogotá.							
NÚMERO PROYECTO	2016-3	DURACIÓN DEL PROYECTO (en meses)	12	FECHA INICIO	01/01/2016	FECHA FINALIZACIÓN	01/01/2017								
TIPO DE PROYECTO	Investigación			CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO SEGÚN LAS LINEAS DE INVESTIGACIÓN DEL DADEP			Sostenibilidad								

**2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

RESUMEN PROYECTO (200 PALABRAS)	<p>Esta investigación desarrolla la metodología de valoración del sistema vial de la ciudad de Bogotá, con el objeto de determinar los saldos contables iniciales bajo las nuevas directrices de la Contaduría General de la Nación -CGN- establecidas para las entidades de gobierno. Para este fin, se hizo necesario considerar aportes de áreas como la economía y la estadística y tomar como fuente de información los datos suministrados por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-. Los resultados aquí obtenidos, permiten tener una información actualizada que refleje la realidad económica en los informes financieros agregados del Distrito Capital y así tener insumos para la toma de decisiones en todos los niveles de acción del gobierno de la ciudad.</p>
ESTADO ACTUAL DEL PROBLEMA / ESTADO DEL ARTE (800 PALABRAS)	<p>Con el fin de estimar el valor de la infraestructura de transporte de la ciudad de Bogotá es importante indagar en la literatura tanto económica, como en la referente a la formulación de proyectos, acerca de las afectaciones que generan este tipo de obras, ya que existen diferentes posiciones en cómo la infraestructura de transporte influye en los beneficios tanto individuales como a la economía en su conjunto, una de estas es la desarrollada en Transport Canada (1994), la cual agrupa este tipo de impactos en cuatro conjuntos de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seguridad: los cuales se derivan de la menor tasa de accidentalidad</li> <li>2. Eficiencia: derivada la disminución de costos de transporte</li> <li>3. Productividad: derivada de los impactos en la relación costo-tiempo.</li> <li>4. Medioambiente: derivada del confort y la menor contaminación.</li> </ol> <p>Otra postura interesante es la que aborda el BID (2006) en su manual sobre evaluación económica de proyectos de transporte donde identifica impactos como: la disminución del tiempo total del viaje acompañado del ahorro en los costos de operación de los vehículos, así como la disminución en la accidentalidad y mortalidad, lo cual desencadena en la mejora de la calidad de la infraestructura ya existente.</p> <p>En este orden de ideas, al cuantificar estos impactos es importante realizar un análisis de valoración de estas afectaciones (beneficios y costos) de manera individual, ya que algunas de ellas disponen de mercados, con lo cual poseen un precio de referencia, mientras que muchas de ellas carecen del mismo, como es el caso de los costos de transporte o los aspectos medioambientales. Gutiérrez (2008) identifica la falencia con respecto a los costos de transporte de la siguiente manera: "generalmente, el precio de un producto se decide en su mercado de compra y venta. Sin embargo, en el caso de la duración de los trayectos no existe un mercado de referencia, por lo que tampoco hay un precio claro y se debe, por tanto, asumir su valor" (Gutiérrez, 2008, p15); a su vez, es importante analizar que este ítem no solo depende del tiempo del viaje sino de la valoración en términos monetarios de este tiempo.</p> <p>A su vez al analizar los costos de viaje el BID (2006) nos brinda unas especificaciones:</p> <p>"En general, para determinar cómo valorar los ahorros de tiempo el evaluador de un proyecto debería considerar las siguientes opciones, ordenadas por orden de prelación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Realizar un estudio específico para los usuarios del caso particular evaluado, basado en una metodología teóricamente sólida y contrastada empíricamente a nivel ¿Cómo valorar el sistema vial de la ciudad de Bogotá?</li> </ol>
PREGUNTA / PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN E HIPÓTESIS (50 PALABRAS)	¿Cómo valorar el sistema vial de la ciudad de Bogotá?
JUSTIFICACIÓN (500 PALABRAS)	<p>Los bienes de uso público se caracterizan por ser bienes de no mercado en los cuales su valor es inferior al valor de comercial y en algunas ocasiones su transferencia se lleva a cabo sin ninguna contraprestación. Dichas circunstancias dificultan la aplicación fiable de criterios de valoración debido a que plantea una restricción importante y es la ausencia de mercado. A partir de este tipo de inconvenientes y en especial debido a la carencia de metodologías de riguroso nivel técnico en el ámbito contable, se crea la necesidad de valorar los bienes anteriormente mencionados; dada la imposibilidad de asignación de precio para los bienes de uso público se hace necesaria una valoración económica, "una herramienta que se utiliza para cuantificar, en términos monetarios, el valor de los bienes y servicios, independientemente de si estos cuentan o no con un precio o mercado" (Ministerio del Ambiente, 2015, pág.24). El objetivo de dicha valoración es analizar los beneficios que generan ante los cambios en la disponibilidad de espacio público, es decir la máxima cantidad de dinero que un individuo está Dispuesto A Pagar (DAP) para acceder a un cambio favorable en dicho bien.</p>
OBJETIVO GENERAL	Desarrollar un modelo de valoración del sistema vial de la ciudad de Bogotá con el fin de poder determinar el valor razonable de cada uno de los predios del inventario del espacio público del distrito capital
OBJETIVOS ESPECIFICOS	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Encontrar las variables que respondan a la dinámica de la ciudad y a la formación de precios de suelo privado para el desarrollo de la metodología.</li> <li>2. Realizar un modelo de precios del suelo para la ciudad de Bogotá.</li> <li>3 Determinar las áreas de influencia de cada uno de los predios pertenecientes al inventario de la ciudad de Bogotá que pertenezcan al sistema vial</li> </ol>
METODOLOGÍA PROYECTO (500 PALABRAS)	El enfoque a utilizar es cuantitativo, por cuanto realiza medición y utiliza la estadística, además parte de un proceso deductivo (Hernández, Callado, & Baptista, 2010). El estudio es exploratorio ya que se acoge a una perspectiva innovadora en el tema de estudio abriendo posibles líneas de investigación posterior y dando soluciones en un tema actual, como lo es proporcionar alternativas de medición de los bienes de uso público, partiendo de la teoría económica. Adicionalmente se utiliza el estudio de caso con el fin de ejemplificar la técnica propuesta en un bien específico, el cual corresponde a una vía principal en Bogotá.
ALCANCE	Determinar el valor económico de los predios del inventario de espacio publico del distrito capital correspondientes al sistema vial de la ciudad

<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Alonso W (1960) A theory of the urban land market. Papers and Proceedings Regional Science Association 6: 149 - 157</li> <li>▫ Alonso W (1964) Location and land use. Cambridge, MA: Harvard University Press</li> <li>▫ Batt, H. W., (2001). Value Capture as a Policy Tool in Transport Economics. An Exploration in Public Finance in the Tradition of Henry George. American Journal of Economics and Sociology, Vol. 6, No. 1, pag 195-228.</li> <li>▫ Becker, G., (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. The Journal of Political Economy 76: 169-217.</li> <li>▫ Damm, D., Lerman, R. L., Lerner-Lam, E., and Young J., (1980). Response of Urban Real State Values in Anticipation of the Washington Metro. Journal of Transport Economics and Policy. Vol. XIV No. 3, pag 315-336.</li> <li>▫ Duque, J., Velásquez, H., &amp; Agudelo, J. (2011). Infraestructura pública y precios de vivienda: una aplicación de regresión geográficamente ponderada en el contexto de precios hedónicos. Ecos de Economía, 95-122.</li> <li>▫ Ehrlich, L., (1973). Participación in Illegitimate Activities: A Theoretical and Empirical Investigation. Journal of Political Economy, 81 (3), 521 - 565.</li> <li>▫ 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.</li> <li>▫ Fujita, M. Thisse, J. (2002). Economics of agglomeration. Cities, industrial location and regional growth. Cambridge University Press. UK.</li> <li>▫ Green, W. H. (2000). Econometric Analysis. 4th Edition. Prentice Hall, Inc.</li> <li>▫ Jaramillo, Samuel. (1994), Hacia una teoría de la renta del suelo urbano, Primera edición, Santafé de Bogotá: Ediciones Uniandes.</li> <li>▫ Mendieta, Juan &amp; Perdomo Andrés (2007). Especificación y estimación de un modelo de precios hedónico espacial para evaluar el impacto de Transmilenio sobre el valor de la propiedad en Bogotá, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico, Universidad de los Andes</li> <li>▫ Mendoza, C., (2005). Value Capture for Founding Colombian BRTS Infrastructure: The Case of Transmilenio in Bogotá. Thesis Master Course in Urban Management and Development - 1. Institute for Housing and Urban Development Studies. Erasmus University Rotterdam.</li> <li>▫ Moreno, A.J., (2004). Impacto de Transmilenio en el Crimen de la Avenida Caracas y sus Vecindades. Tesis de Magister en Economía. Facultad de Economía. Universidad de Los Andes.</li> <li>▫ Moreno, R. (2000). Técnicas econométricas para el tratamiento de datos espaciales: La econometría espacial. Barcelona: Edicions universitat de Barcelona.</li> <li>▫ Moreno R. &amp; Vaya E. (2002) Econometría espacial: nuevas técnicas para el análisis regional. Una aplicación a las regiones europeas, Investigaciones regionales. 1 paginas 83 a106, sección Artículos</li> <li>▫ Muiños Juncal, B. (01 de agosto de 2001). Territorio, movilidad de mano de obra y formación del mercado de trabajo. El pensamiento económico espacial hasta la II Guerra Mundial. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Nº 94, 84.</li> <li>▫ Perdomo Andrés (2010). Una propuesta metodológica para estimar los cambios sobre el valor de la propiedad: estudio de caso para Bogotá aplicando Propensity Score Matching y Precios Hedónicos Espaciales. Lecturas de Economía - No. 73. Medellín.</li> <li>▫ Rosen, Sherwin; (1974). "Hedonic Prices and Implicit Markets: Product Differentiation in Perfect Competition"; Journal of Political Economy: 34-55.</li> </ul>
---------------------	---