

# Implementación del impuesto a la ocupación vial como alternativa para mejorar la movilidad en el municipio de Sabaneta\*

Santiago León Montoya\*\*  
Lina María Bedoya Zapata\*\*\*

Recibido: 18/11/2016  
Aprobado: 10/12/2016

Forma de citar este artículo en APA:

Montoya, S. y Bedoya, L. (julio – diciembre 2016). Implementación del impuesto a la ocupación vial como alternativa para mejorar la movilidad en el municipio de Sabaneta. *Revista Innovación Empresarial*, 2(2), Pág. 13-24

**Figura 1:** En 3 años vivirán en Sabaneta 100.000 personas



**Fuente:** Vanegas Londoño, Esteban. Marzo de 2016. [www.elcolombiano.com](http://www.elcolombiano.com)

---

\* Artículo derivado del proyecto de investigación Alternativa para mejorar la movilidad vial en el municipio de Sabaneta.

\*\* Especialista en Alta Gerencia Estratégica, correo electrónico: [santiago.montoya.777@unisabaneta.edu.co](mailto:santiago.montoya.777@unisabaneta.edu.co).

\*\*\* Especialista en Alta Gerencia Estratégica, correo electrónico: [Lina.bedoya.527@unisabaneta.edu.co](mailto:Lina.bedoya.527@unisabaneta.edu.co)

## Resumen:

“El sentir particular es la realidad de un territorio”. Este artículo expone las vicisitudes de un municipio en desarrollo, que sin poder callar más da gritos de auxilio para no permitir que la evolución arrase con la humanidad y calidad de vida de una comunidad formada en la tradición y la armonía. No es sólo una idea para financiar el ordenamiento del espacio público, es un recorrido por la historia regional, municipal y nacional, que evidencia los esfuerzos insuficientes de los entes públicos para atender a las demandas de crecimiento poblacional y todo lo que trae consigo, una proyección de las dificultades que se vienen, de seguir el mismo camino inestable, y una iniciativa que puede impactar positiva y enormemente a la tranquilidad y comodidad del sabaneteño habitante y turista. Una propuesta de apoyo al verdadero desarrollo, sinónimo de calidad de vida cuando se concibe de forma integral.

**Palabras clave:** Solución vial, Congestión vial, tráfico, Municipio de Sabaneta, Calidad de Vida

### ***Implementation of road occupancy tax as an alternative to improve road mobility in the municipality of Sabaneta***

## Abstract:

“The particular feeling is the reality of a territory”. This article exposes the vicissitudes of a developing municipality, that without being able to silence more than cries of help to not allow that the evolution collapsed with the humanity and quality of life of a community formed in the tradition and the harmony. It is not only an idea to finance the ordering of public space, it is a tour of regional, municipal and national history, which shows the inefficient efforts of public entities to meet the demands of population growth and all that it brings with it, Projection of the difficulties that come from following the same unstable road and an initiative that can positively and enormously impact the tranquility and comfort of Sabaneteño inhabitant and tourist. A proposal to support true development, synonymous with quality of life when conceived in an integral way.

**Keywords:** Road traffic congestion, traffic, Municipality of Sabaneta, Quality of Life

## Introducción

El crecimiento poblacional, urbanístico y económico del Municipio de Sabaneta en los últimos años ha generado cambios en las dinámicas de los pobladores, quienes sienten que si bien el desarrollo ha llegado a su territorio también se han visto afectados por la falta de estrategias acordes a las necesidades que requiere un crecimiento tan abrupto. Siendo el Municipio más pequeño de Colombia con 15 km<sup>2</sup> y más de 43 mil habitantes, actualmente se enfrenta a situaciones como la congestión en las vías, las cuales están colapsadas por las construcciones urbanísticas en proceso, por la cantidad de automotores que transitan a diario por sus calles y por los accidentes viales que se presentan.

Situación que tiende a empeorar, pues los niveles de crecimiento van en aumento y las medidas de contingencia no alcanzan, los arreglos y la ampliación que se ha dado a las vías ha sido insuficiente.

Por lo cual, el presente artículo propone la implementación del impuesto a la ocupación vial como una opción para mejorar y ampliar la infraestructura vial, lo que genera a su vez otros beneficios que serán expuestos a lo largo de este escrito.

### 1. Problema

El Valle de Aburrá es un escenario que viene destacándose por la expansión tanto comercial como urbanística derivada del aumento poblacional, y es precisamente esta nueva población la que representa retos importantes en materia de salud, movilidad, educación, entre otros aspectos, que son garantía de una buena calidad de vida.

El funcionamiento adecuado de la dinámica económica en la subregión, permite en parte, sostener los otros elementos necesarios para el desarrollo del territorio y, son imperantes, vías adecuadas de acceso que hagan posible conectar a todos los municipios del Valle de Aburrá. Por lo anterior, el tema de movilidad toma tanta importancia. Sin embargo, las adecuaciones no pueden hacerse de manera

arbitraria, dichas mejoras deben ir de la mano de una planificación, ya que “Toda intervención produce consecuencias sociales y ambientales negativas que deben ser previstas para evitarlas o mitigarlas” (Zuluaga & Perez, 2009, pág. 91)

Actualmente se han presentado inconvenientes debido a las consecuencias de las intervenciones para la expansión inmobiliaria en el territorio, ya que estas a pesar de solucionar una de las necesidades – vivienda- representa un perjuicio para la movilidad. Además, al ser mayor el número de personas que habitan un espacio determinado y aumentar el parque automotor, las vías se van quedando muy pequeñas y esto a su vez provoca la inconformidad y malestar de la comunidad.

Ahora bien, citando el acuerdo municipal 011 del 2000, el cual aprueba el Plan Básico de Ordenamiento Territorial como direccionamiento indispensable para promover el desarrollo y favorecer la calidad de vida de todos los habitantes del Municipio de Sabaneta, en su artículo 44<sup>o</sup> refiere que: el sistema vial y en particular una vía, debe cumplir las funciones básicas de brindar acceso y facilitar la movilidad. La primera función es permitir la accesibilidad de personas y vehículos (entrada y salida) a las zonas adyacentes a la vía. La segunda función es la de permitir o facilitar la circulación (vehicular y peatonal) a lo largo de las mismas, proporcionando seguridad, agilidad y comodidad. (Acuerdo municipal 011 del 2000, pág. 35)

Por lo descrito, es claro que el abrupto crecimiento ha venido deteriorando la calidad de vida del sabaneteño, ya que el aumento del parque automotriz por los actuales habitantes del municipio y por los constantes visitantes, ha hecho que estos mismos tengan que enfrentarse a la dificultad de no tener por donde transitar, a la tardanza en llegar a sus destinos por la congestión y los accidentes viales, esto sin mencionar muchos otros perjuicios indirectos que afectan la salud física y emocional. Es aquí donde la propuesta de implementar el impuesto a la ocupación vial, se convierte no sólo en una alternativa viable si no casi obligatoria, que vista desde una perspectiva positiva y global, podría impactar varios aspectos como lo son el tener que desplazarse caminando en

sectores del área urbana (disminuye los niveles de contaminación ambiental producidos por los gases de los vehículos, mejora la condición física, favorece la sociabilidad y el turismo local, etc.). Esto, sumado a que los ingresos generados por el impuesto a la ocupación vial, aportarían a la expansión y mejoramiento de las vías en el municipio.

Actualmente, existen varios municipios en el Valle de Aburrá que carecen de vías de acceso adecuadas, lo que evidencia la necesidad de generar estrategias infalibles. Es ahí, donde surge el siguiente interrogante:

***¿Por qué es viable la implementación de un impuesto a la ocupación de las vías en el municipio de Sabaneta Antioquia?***

La planificación estratégica es una herramienta fundamental de la función pública, ya que la previsión permite tener planes de contingencia que mitiguen el impacto de los escenarios no deseados. La planificación en el sector público toma mayor importancia ya que es mayor el número de personas impactadas con las decisiones que se toman.

La forma en la que se debe financiar el gasto público es a menudo un motivo de discusión, algunos teóricos opinan que los impuestos distorsionan las decisiones de los agentes, otros que el endeudamiento a largo plazo se convierte en impuestos y que no es una solución viable. El desarrollar mecanismos que permitan recaudar el gasto pertinente para cubrir las necesidades de los ciudadanos sin desalentar la economía y permitir la expansión y desarrollo del territorio es primordial. Pero dichos mecanismos deben causar la menor distorsión posible. (Tanzi & Zee, 2001)

Lo que se pretende, es visibilizar la problemática de movilidad en las vías del Municipio de Sabaneta, y la necesidad imperante que los entes gubernamentales tomen cartas en el asunto para mitigar el descontento de la población.

El valor teórico de esta propuesta es servir como punto de partida o ruta metodológica que ilustre sobre una alternativa de financiación de las vías a través de la implementación del impuesto de ocupación de vías.

## **2. Marco contextual**

Para dar claridad a la temática, se indaga en el panorama general del problema y del territorio en cuestión, se han revisado diferentes puntos, los cuales se presentan a continuación.

### **2.1 Situación de la movilidad en el Valle de Aburrá**

Es evidente como las vías que hay en la subregión del Valle de Aburrá no son las suficientes, el Valle de Aburrá tiene según datos del diagnóstico del año 2005 del orden de 3.000 Km de vías, lo cual para la cantidad de población existente de 3.2 millones de habitantes permite estimar un indicador de 900 metros de vía por cada 1.000 habitantes. Ello es inferior al promedio del país, que es del orden de 3900 metros de vía por cada 1000 habitantes. (Plan Maestro de movilidad para la region del valle de aburra , 2009, pág. 65)

Prueba de lo anterior, es la congestión vehicular que se presenta en horas pico tanto al norte como al sur de la ciudad, congestión que hace que una persona tarde cerca de 2 horas en llegar desde Sabaneta al centro de Medellín, distancia de 20 km aproximadamente para recorrer normalmente en 25 o 30 minutos.

Es importante destacar que la congestión se da en las principales vías de acceso a Medellín, la ciudad en donde están asentadas la mayoría de las empresas que dan empleo a ciudadanos de todo el Valle de Aburrá. No obstante Medellín como ciudad, ha avanzado notablemente en las vías de interconexión con los barrios, agilizando la movilidad dentro del municipio.

La congestión vehicular se da por dos razones, vías muy deterioradas y aumento del parque vehicular, combinación que genera las demoras en la movilidad. A continuación se presenta una imagen en la cual se compara el parque automotor del Valle de Aburrá con el de Santiago de Chile con el fin de dimensionar la problemática.

**Tabla 1:** Motorización en el Valle de Aburrá

	VALLE ABURRÁ	SANTIAGO DE CHILE
Parque vehicular total	450.000	1.014.816
Parque vehicular autos	266.667	900.000
Hab. (miles de habitantes)	3.200	5.400
Vehículos totales por habitantes	1 Vehículo / 7 habitantes	1 vehículo/ 5 habitantes
Autos Particulares por habitantes	1 auto / 12 habitantes	1 auto / 6 habitantes

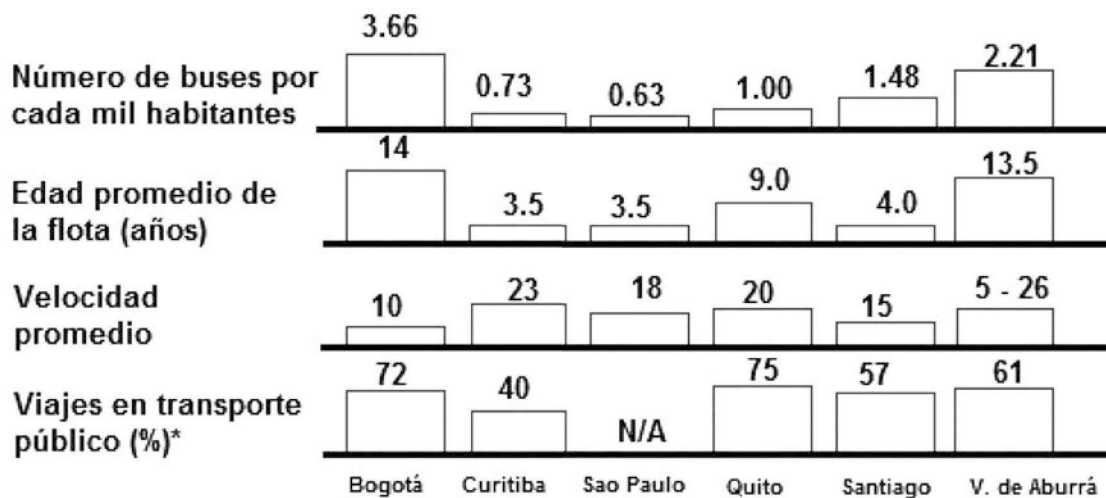
**Fuente:** Plan Maestro de movilidad de la región del Valle de Aburra 2009 pág. 36

Esta información pone en evidencia como el número de carros por habitantes en el Valle de Aburrá es la mitad que en Santiago de Chile, no obstante el Valle de Aburrá tiene mayores problemas de congestión vehicular y esto confirma que no se trata del aumento del parque

vehicular solamente sino de la falta de vías adecuadas que favorezcan la movilidad en la subregión.

Si se realiza la comparación con ciudades importantes de la zona, el panorama no es tan distinto:

**Gráfica 1:** Valle de Aburrá versus otras conurbaciones de Latinoamérica



\* Participación Modal entre modos Públicos y Privados. No considera caminata y otros modos

**Fuente:** Plan Maestro de movilidad de la región del Valle de Aburra 2009 pág. 68

El Valle de Aburrá presenta los segundos promedios más altos de buses por cada mil habitantes y la mayor edad promedio de la flota, pero al analizar el ítem de velocidad promedio, es la más baja estando con rangos entre 5 y 25 kilómetros por hora, situándola en el último puesto en movilidad de las seis analizadas.

Da la impresión que las obras en vías existentes han sido concebidas en forma independiente para solucionar congestiones puntuales, sin formar parte de un plan integral que uniformice la capacidad de tramos relevantes de cada corredor vial, el cual naturalmente existe pero no ha sido desarrollado a cabalidad, por

prioridades circunstanciales y restricciones presupuestarias (Área Metropolitana, 2009)

Es imperante que las obras que se construyen actualmente propendan por conectar al Valle de Aburrá y no solo beneficiar al municipio de Medellín en aras de mejorar la movilidad en la subregión.

## 2.2 Situación de movilidad en el Municipio de Sabaneta

Sabaneta es un municipio que se encuentra al sur de la Subregión del Valle de Aburrá, a 14 km de la ciudad de Medellín, sus principales vías de acceso son: la avenida las vegas, la avenida el poblado y la autopista sur. Actualmente tiene 43.357 habitantes. Su distribución es 67% área urbana y el 33% área rural, con un territorio de 15 km cuadrados, es el municipio más pequeño de Colombia. A través de la Ordenanza 61 de 1983, se reintegró al Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Se puede identificar en el mapa las vías de acceso antes mencionadas y por otro lado las vías de comunicación internas del municipio.

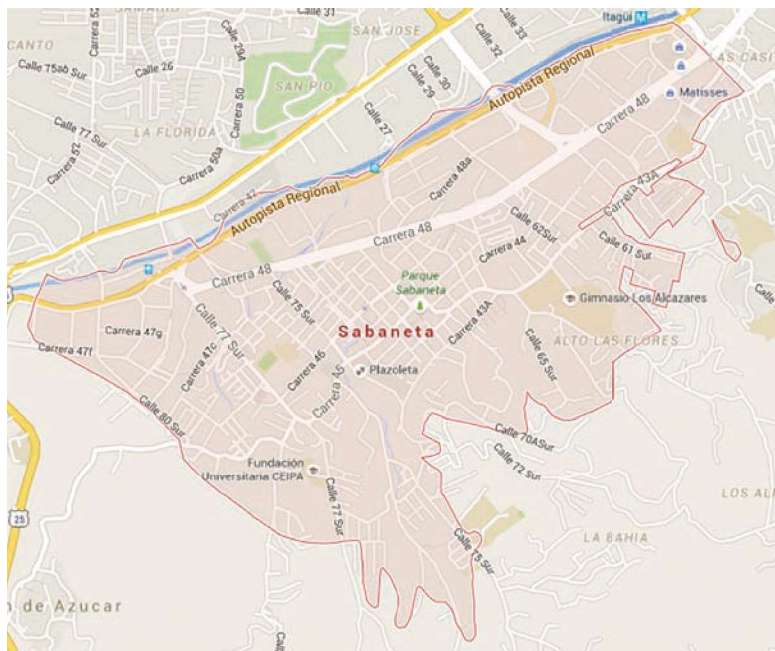
La oferta en la periferia de la ciudad no sólo es pobre en confiabilidad, sino que también obliga a pagar una doble tarifa a los usuarios de menos recursos. También las tasas de accidentalidad son extremadamente altas, como resultado de la “guerra del centavo, característica operacional similar a todas las ciudades comparadas, lo cual sumado a las pobres condiciones laborales de los conductores explica la alta tasa de accidentes” (Área Metropolitana, 2009, pág. 69)

La guerra del centavo es lo que viven los habitantes de las zonas rurales del municipio de Sabaneta los cuales tienen vías de acceso precarias.

Actualmente el municipio expidió 5.000 licencias de construcción la mayoría de ellas en zonas veredales, donde las vías son más estrechas, las cuales han generado un caos en la movilidad. La expansión urbanística, sumada a los vehículos de carga pesada que transitan para llevar materiales a las obras ha generado quejas por parte de los habitantes.

Rafael Restrepo secretario de planeación del municipio afirma: “se vienen haciendo las gestiones pertinentes para mitigar la problemática” (Teleantioquia-noticias, 2015)

**Mapa 1.** Google. (s.f.) [Mapa del Municipio de Sabaneta, Colombia en Google maps].



Fuente: Google Maps. Recuperado el 20 de septiembre de 2016, de <https://goo.gl/0cWYTP>

Actualmente se cobra a las constructoras un impuesto de delineación urbana, como condición para expedir la licencia, sin embargo el recaudo del mismo no ha sido suficiente para llevar a cabo las mejoras viales que necesita el municipio y disminuir los problemas de movilidad. En otras ciudades como Bogotá se viene implementando adicionalmente un impuesto de ocupación de vías como una compensación a las afectaciones que causen las nuevas construcciones o reparaciones a las vías, que además impidan o dificulten el libre tránsito de peatones o vehículos o exponer a éstos a posibles daños y/o accidentes. (Constitución de Colombia, 1991)

Es por todo lo anteriormente expuesto, por el boom inmobiliario en el Municipio Sabaneta y su impacto negativo en la movilidad, que se propone la implementación del impuesto a la ocupación de las vías, como complemento para la financiación de las mejoras en las vías de acceso a las veredas y como ya se mencionó apoyo al mejoramiento de la calidad de vida de los Sabaneteños desde diferentes aspectos.

### 3. Marco teórico

#### 3.1 Antecedentes

En el documento “Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá, 2009” sección diagnóstico integral, se definen los problemas más relevantes en tema de movilidad:

- Insuficiencias en la infraestructura de movilidad y transporte desde y hacia el Valle de Aburrá y su entorno funcional, que tienden a comprometer su competitividad y el pleno aprovechamiento de sus potencialidades, tanto intrínsecas como de localización.
- Inexistencia de un sistema jerárquico de centros urbanos que permita establecer propuestas claras de sistemas de movilidad regional.
- Ausencia o insuficiencia de modelos e instrumentos de ordenamiento territorial departamental, regional y nacional, que con-

cilien los intereses de los municipios y de los restantes agentes.

- El entorno inmediato de las carreteras no ha sido protegido, de modo que en algunos lugares se ha producido poblamiento del mismo, transformándose en zona urbana. Ello, dada la velocidad con que circulan los vehículos por las vías, ha producido incrementos en la accidentalidad que ha obligado a adoptar medidas restrictivas, con lo cual se deteriora el nivel de servicio de la vía.
- La articulación entre la vialidad principal interurbana y los sistemas arteriales urbanos del Valle de Aburrá presenta deficiencias e insuficiencias.
- La inexistencia de rutas alternativas produce el paso de vehículos interurbanos por la red urbana del Valle de Aburrá.
- El Valle de Aburrá cuenta en su zona central con una infraestructura bastante desarrollada, con avenidas amplias, numerosas intersecciones desniveladas y una vía, la Regional del Río, con un estándar que permite velocidades de operación relativamente altas. Sin embargo, a pesar del Plan Vial Metropolitano de 1986 estas obras han sido desarrolladas en forma independiente para solucionar congestiones puntuales, sin observarse todavía la uniformización de la capacidad de tramos relevantes de cada corredor vial, lo cual se traduce en altos niveles de congestión en algunos lugares y horarios.
- El esquema empresarial del transporte público urbano de pasajeros se basa en empresas de transporte que se limitan a ser simples afiliadoras de vehículos para el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá AMVA 76 cubrir las rutas que le son permitidas por la autoridad competente. Tienen escaso control sobre la operación comercial de los vehículos, la cual depende principalmente del despachador, generalmente también propietario, quien deriva sus ingresos del número de pasajeros movilizados, situación que conduce a generar lo que se ha conocido como la “guerra del centavo”,

esto es, la disputa de los pasajeros por parte de los diferentes vehículos, lo cual tiende a generar situaciones de riesgo.

- La infraestructura para la circulación peatonal presenta severas deficiencias, en términos de capacidad, comodidad, continuidad y seguridad. En algunos sectores simplemente no existen andenes, y en otros éstos son invadidos por el comercio informal o por estacionamiento ilegal de vehículos, o son parcialmente bloqueados por elementos de mobiliario urbano, postes, y similares. Lo anterior dificulta el acceso al transporte público y contribuye por lo tanto a incentivar el uso del automóvil y de la motocicleta.
- Existe déficit de espacios públicos y zonas verdes para el esparcimiento y encuentro ciudadano. Además, la accesibilidad peatonal a los espacios públicos, equipamientos, sistema de transporte; es deficiente, dado que la red peatonal urbana no está articulada como sistema. Ello puede deberse a que el espacio público ha sido concebido y construido como un hecho residual y fragmentario dentro del sistema estructurante del territorio.
- La contaminación física y química del aire, así como los altos niveles de ruido, reducen la calidad de vida y constituyen una amenaza para la salud de la población.
- Tampoco ha sido generado un sistema coherente de normativas que vincule el desarrollo inmobiliario, en especial el de alto ingreso y alta densidad, con los requerimientos de movilidad que dicho desarrollo implica.
- Los POT de los municipios del Valle de Aburrá han sido elaborados con diversas metodologías y sin una suficiente coordinación, de modo que pueden contener incoherencias y potenciales conflictos entre municipios.
- Los municipios no disponen de los instrumentos intermedios de ordenación entre el POT como instrumento marco y los planes parciales, tales como los planes de equipamiento y espacio público, de movilidad y

transporte, de vivienda, y demás, haciendo muy difícil el desarrollo y gestión del suelo.

Todos estos aspectos citados, son puntualmente las consecuencias circunstanciales que demandan soluciones de tipo administrativo, socio-cultural, ambiental y de infraestructura vial, razón de ser del presente documento, una propuesta coherente que puede ser implementada como plan piloto y visualizarse de forma integral para implementar en toda la región.

De igual forma existen propuestas en marcha, contempladas en el mismo Plan, que como se menciona también en esta cita, con la coordinación articulada de todo el territorio, puede integrarse a cada municipio:

### 3.1.1 Potencialidades y oportunidades

- La sobreoferta de servicios de transporte público urbano de pasajeros ofrece una oportunidad para reducir los costos de transporte, la contaminación y la congestión, mediante el retiro de parte de la flota, la planificación racional de la operación de los servicios y el consiguiente incremento en las tasas de ocupación de los vehículos.
- Existen corredores ambientales que pueden ser utilizados para la implementación de zonas para circulación de los peatones, tales como los corredores naturales (quebradas).

Sin embargo, existe un conflicto entre la necesidad de basar el sistema de movilidad en el transporte público, desincentivando el uso del automóvil, y la aspiración social de adquirir este bien, pues es considerado como un símbolo de estatus. (Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá, 2009. pág., 72)

De nuevo, es evidente que no existen aún estrategias que ataquen el problema de movilidad de forma eficaz y que a su vez generen por sí mismas solución y autosostenibilidad.

Este análisis regional es comparado con el panorama nacional. En el caso de Colombia, es cada vez más preocupante la confirmación de que hay una tendencia hacia la inmovilidad en



las ciudades dado el incremento de la motorización individual y la demanda de movilidad que se prevé para los próximos años (se proyecta que el número de carros en Colombia pasará de ser de 3 millones en el presente año a 10.4 millones de vehículos para el año 2040). (Quintero, 2007, pág. 1)

La movilidad enmarcada en un modelo metropolitano de ordenamiento territorial que promueva el desarrollo sostenible competitivo y equilibrado parte del diagnóstico del Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá de 2005 seguido por su actualización en 2009.

El Plan Estratégico para Antioquia: PLANEA, es una herramienta que buscaba articular los esfuerzos por conectar al departamento de Antioquia y la red vial, la cual fue abordada como escenario de conexión.

El Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, desarrolla estrategias en búsqueda del progreso del Área Metropolitana en general y aborda el tema de la movilidad como una de las condiciones sin las cuales los demás objetivos no podrán ser logrados.

El Plan Básico de Ordenamiento Territorial del Municipio de Sabaneta 2009, expresa las destinaciones de las zonas y sub zonas del municipio, así como los sectores en donde se avencinan mejoras para ampliar el acceso de la comunidad. Dicho plan incluye las Orientaciones Metropolitanas de Ordenamiento Territorial.

Y el Acuerdo Municipal 04 de 2014 por medio del cual se adopta el estatuto tributario del Municipio de Sabaneta, el cual incluye el impuesto de delineamiento urbano que se les cobra a las constructoras.

Con todo lo anterior, es posible cimentar bases sólidas de diagnóstico para la propuesta de implementar el impuesto sobre la ocupación vial como un complemento a los planes, acuerdos y proyectos en mención.

### 3.2 Bases teóricas

El proyecto tiene varios asientos teóricos que direccionan la reflexión en torno a la im-

portancia de implementar el impuesto de ocupación de vías. La primera de ellas es la utilización del concepto de Calidad de Vida (CV) el cual puede remontarse a los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial, como una tentativa de los investigadores de la época de conocer la percepción de las personas acerca de si tenían una buena vida o si se sentían financieramente seguras. (Meeberg, 1993)

Para poder llevar a cabo cualquier iniciativa es fundamental tener en cuenta la planeación estratégica como herramienta de gestión pública, la cual afirma que es un elemento esencial para proyectar la gestión, el futuro deseado y los medios efectivos para conseguirlo. (Fenalco, 2013)

Por otro lado, se entenderá la movilidad definida por Hanson y Giuliano, como la "habilidad de moverse entre los diferentes sitios de la actividad" (Hanson & Giuliano, 2003)

Finalmente se considerara la corriente conceptual que habla sobre los impuestos que tienen su origen en el precepto Constitucional según el cual todos los nacionales están en el deber de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de los conceptos de justicia y equidad (Constitución Política de Colombia, 1991, artículo 95, numeral 9º)

### 3.3 Definiciones y conceptos

- **Plan de Ordenamiento Territorial (POT):** Es una herramienta de planeación para el desarrollo físico del territorio, y en nuestro caso del Distrito. Un POT se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Señala pues los derroteros de las diferentes acciones urbanísticas posibles que pueden emprenderse. (Fenalco, 2013)
- **Impuesto de delineación urbana:** Es un tributo que percibe el Municipio de Sabaneta por la construcción de obras en las diferentes modalidades de las licencias

urbanísticas establecidas por las normas que regulan la materia para el área urbana, rural y de expansión del territorio municipal, y que conlleva el licenciamiento de las mismas por parte de la Secretaría de Planeación y Desarrollo Territorial o quien haga su veces, con el cumplimiento previo de los requisitos legales establecidos para el efecto; así como, la fijación por parte de las autoridades competentes de la línea límite del inmueble con respecto a las áreas de uso público. (Concejo Municipal de Sabaneta, 2014)

- **Impuesto de Ocupación de Vías.** Se entiende por ocupación de vías, todo aquello que por causa de nuevas construcciones o reparación de las existentes, pueda impedir o dificultar en forma alguna el libre tránsito de peatones o vehículos o exponer a éstos a posibles daños o accidentes. Este impuesto se debe pagar previo a la concesión de licencias y corresponde al 30% del impuesto de delineamiento urbano. (Constitución de Colombia, 1991)
- **Congestión Vehicular:** Se entiende como el exceso de vehículos en una vía, lo cual trae como consecuencia que cada vehículo avance de forma lenta e irregular en comparación a las condiciones normales de operación. (Iturra, Nicolás. 2008)
- **Movilidad:** Definida como el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público... pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la **accesibilidad** a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutan por el simple hecho de desplazarse. (ecologistas en acción, 2007)

- **Expansión vial:** Hace referencia al aumento de las vías de acceso que mejoran la conectividad en las ciudades, dicha expansión obedece a una necesidad del aumento del parque automotor del territorio en cuestión así como el incremento de la población. (Cadena, 2015).
- **Sabaneta:** Sabaneta es un municipio que se encuentra al sur de la Subregión del Valle de Aburrá, a 14 km de la ciudad de Medellín, sus principales vías de acceso son la avenida las vegas, la avenida el poblado y la autopista sur. Actualmente tiene 43.357 habitantes. Su distribución es 67% área urbana y el 33% área rural, con un territorio de 15 km cuadrados, es el municipio más pequeño de Colombia. (página oficial Municipio de Sabaneta, 2016).

### 3.4 Hipótesis

Implementar el impuesto a la ocupación de las vías servirá para la financiación de las vías de acceso en el municipio de Sabaneta Antioquia.

## 4. Diseño metodológico

### 4.1 Tipo de investigación

Teniendo en cuenta los criterios de investigación y respondiendo a las demandas de la sociedad cambiante, el proyecto es un estudio cualitativo apoyado fundamentalmente en fuentes de información secundaria y en análisis de contenidos.

El carácter hermenéutico documental está dado por el rastreo bibliográfico y el análisis de contenidos acerca de la movilidad en el Valle de Aburrá y específicamente en el Municipio de Sabaneta. Es precisamente en este municipio donde se desarrolló la investigación apoyada en la red de bibliotecas de la Universidad de Antioquia, de Medellín, EAFIT y Pontificia Bolivariana; también se indagó en documentos del Área Metropolitana y los consignados en el concejo Municipal de Sabaneta y el PBOT.

## 4.2 Nivel de investigación

El presente estudio corresponde a un nivel de investigación explicativo, haciendo un diagnóstico de cómo se encuentra la situación actual de movilidad en el Municipio de Sabaneta Antioquia y planteando una propuesta para la financiación de las vías de acceso afectadas por la expansión urbanística.

## 5. Resultados

- Aspectos identificados en el estudio, permiten señalar que es importante prestar mucha atención al funcionamiento de la dinámica económica de la subregión, como medio de financiamiento de otros tantos aspectos.
- Según el diagnóstico del Plan Maestro de Movilidad, 2009, se necesitan vías adecuadas que hagan posible de acceso para conectar a todos los municipios del Valle de Aburrá, como parte del desarrollo de la región.
- Los planes, acuerdos y proyectos municipales y regionales han detectado la problemática y diagnosticado las causas y consecuencias y aúnan esfuerzos para minimizarlas, sin embargo siguen quedándose cotos a la hora de responder con la misma rapidez que se está dando el crecimiento, por lo cual es necesario generar soluciones infalibles y eficientes.
- El Plan para las obras viales debe ser integral con el fin de uniformizar la capacidad de tramos relevantes de cada corredor vial.
- Tener en cuenta la proyección estadística de algunos datos como el crecimiento poblacional y el aumento del parque automotriz es indispensable a la hora de tomar decisiones estratégicas, ya que la proyección es una suposición basada en los ritmos de crecimiento y permiten visualizar las circunstancias futuras en alguna medida.

## 6. Conclusiones

- A mayor número de personas que habitan un espacio determinado, aumenta la demanda del parque automotriz y las vías se van quedando pequeñas.
- Sabaneta como municipio se ha quedado corto para atender las necesidades que requiere el crecimiento y desarrollo.
- El sistema vial debe proporcionar seguridad, agilidad y comodidad.
- La deficiencia en la prestación del servicio público es otro factor influyente en la problemática de movilidad vial.
- La mayor evidencia de la problemática expuesta, es la experiencia en carne propia que día a día afronta todo ciudadano por las vías del municipio y sus alrededores.
- La viabilidad de la propuesta de implementar el impuesto a la ocupación de las vías es positiva y evidente ya que, el problema está latente y en crecimiento y la población demanda soluciones urgentes, y, si bien, los impuestos en muchas situaciones son tomados como atentados a la vulnerabilidad de la sociedad para esconder la obligación del estado, también es cierto que el directo y mayor beneficiado con la medida sería el ciudadano común.

## Referencias Bibliográficas

- Área Metropolitana. (2001). Acuerdo Metropolitano 018. Medellín.
- Área Metropolitana. (2009). Plan Maestro de Movilidad para la Región del Valle de Aburrá. Medellín: Área Metropolitana. Obtenido de <http://www.metropol.gov.co/Movilidad/Documents/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>
- Concejo Municipal de Sabaneta. (4 de Noviembre de 2014). Obtenido de Acuerdo Municipal 04: Obtenido de: <http://www.sabaneta.gov.co/institucional/Normas/Acuerdo%2004%20Noviembre%204%20de%202014.pdf>

- Concejo de Sabaneta. (2000). Acuerdo Municipal 011 del 2000. Sabaneta, Antioquia, Colombia.
- Constitución Política de Colombia. (1991). Artículo 95. Bogotá.
- Ecologistas en acción. (Noviembre de 2007). Ecologistas en acción. Obtenido de <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>
- Fenalco. (2013). Obtenido de ¿Qué es un Plan De Ordenamiento Territorial y para qué sirve?: Obtenido de: <http://fenalcobolivar.com/desarrollo-sectorial/que-es-un-plan-de-ordenamiento-territorial-y-para-que-sirve-1487>
- Hanson, h., & Giuliano, G. (2003). The Geography of Urban Transportation. New York: The Guilford Press 2 Gakenheimer.
- Iturra Caballero, Nicolás. 2008. La congestión en las Grandes Ciudades. En Ingeniería de Transporte. Obtenido de: <http://papers-nico.blogspot.com.co/2008/06/la-congestion-en-las-grandes-ciudades.html>
- Meeberg, G. (1993). Quality of life: A concept analysis. Journal of advanced Nursing, 32-38.
- Quintero, J. G. (2007). wiki spaces. Obtenido de [https://ateo.wikispaces.com/file/view/El+problema+de+la+movilidad+urbana+y+su+comprension+desde+el+punto+de+vista+evolutivo+\(Juliana+Gomez\).pdf](https://ateo.wikispaces.com/file/view/El+problema+de+la+movilidad+urbana+y+su+comprension+desde+el+punto+de+vista+evolutivo+(Juliana+Gomez).pdf)
- Tanzi, V., & Zee, H. (2001). La política tributaria en los países en desarrollo. Temas de Economía
- Teleantioquia-noticias. (4 de febrero de 2015). Dificil situacion de movilidad en el municipio de Sabaneta. Medellín, Antioquia, Colombia. Obtenido de <http://www.teleantioquia.co/category/valle-de-aburra/>
- Vanegas L., Esteban. Marzo de 2016. elcolombiano.com. Disponible en <http://www.elcolombiano.com/antioquia/en-3-anos-viviran-en-sabaneta-100-000-personas-YX3743809>
- Zuluaga, T., & Pérez, C. A. (2009). Sistema de gestión urbana para el desarrollo de la estación multimodal del valle de Aburra. Revista soluciones de Posgrado EIA, 75-91. Obtenido de Sistema de gestión urbana para el desarrollo de la estación multimodal del valle de Aburra.