

Honorables Concejales.

ÁLVARO JOSÉ JIMÉNEZ TORRES

Presidente Comisión del Plan

NESTOR FABIAN HERRERA FERNANDEZ

Primer Vicepresidente Comisión de Presupuesto

Demás Concejales de las Comisiones.

ASUNTO: Ponencia para Primer Debate Proyecto de Acuerdo No. 023 de 2014 *“Por el cual se autoriza el cobro de Contribución de Valorización por beneficio general para una zona del municipio de Armenia, para la construcción de un Plan de Obras de Interés público, desarrollo urbano e importancia estratégica y se toman otras determinaciones”*.

Por designación que se nos hiciera mediante sorteo público, nos correspondió ser ponentes del Proyecto de Acuerdo de la referencia, por lo cual nos permitimos presentar ponencia para Primer Debate en los siguientes términos:

CONSTITUCIONALIDAD

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991

ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

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.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

2. SENTENCIA C 525 DE 2003, CORTE CONSTITUCIONAL, MAG. PONENTE MANUEL JOSÉ CEPEDA. (LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN EN EL MODELO TRIBUTARIO)

Para la jurisprudencia constitucional, el tributo de contribución de valorización es una contribución *especial*, no un impuesto. La Corte abordó este asunto en la sentencia C-155 de 2003 así,

“En el caso de la valorización, la jurisprudencia y la doctrina coinciden en considerar que el modelo normativo acogido desde 1966 hace referencia a una “contribución especial”, es decir, a la compensación por el beneficio directo que se obtiene como consecuencia de un servicio u obra realizada por una entidad.

La Corte ha explicado el alcance de la contribución especial de valorización (que para efectos prácticos se utilizará en lo sucesivo simplemente como contribución de valorización) y sus características especiales en los siguientes términos:

“La contribución de valorización no es un impuesto, porque no grava por vía general a todas las personas, sino un sector de la población que está representado por los propietarios o poseedores de inmuebles que se benefician, en mayor o menor grado, con la ejecución de una obra pública.

Dada su naturaleza esta contribución por principio tiene una destinación especial; de ahí que se la considere una “imposición de finalidad”, esto es, una renta que se establece y recauda para llenar un propósito específico. Dicho propósito constituye un elemento propio de su esencia, que es natural a dicha contribución, al punto que no sólo la identifica y

caracteriza, sino que representa un elemento esencial de su existencia.

La contribución de valorización, según se deduce del inciso 1 del art. 317 de la Constitución, es un gravamen especial que recae sobre la propiedad inmueble y que puede ser exigido no sólo por los municipios, sino por la Nación o cualquier otro organismo público que realice una obra de beneficio social y que redunde en un incremento de la propiedad inmueble.

La destinación de los ingresos por valorización, si bien la señala el legislador, no surge de la sola voluntad política de éste, sino de la naturaleza misma de la renta, que se constituye en orden a lograr, así sea en parte, el retorno de la inversión realizada por el respectivo organismo público.”

LEGALIDAD

La Contribución de Valorización es un mecanismo de financiación de infraestructura pública que ha tenido un desarrollo legislativo que comprende más de noventa años, iniciado con la ley 25 de 1921, hasta la expedición del Decreto 1604 de 1966 que crea la contribución especial por valorización y la ley 48 de 1968 que lo adopta como régimen permanente.

PRINCIPIO DE LEGALIDAD TRIBUTARIA

En la misma sentencia (C-155 de 2003), una vez establecida qué clase de tributo es la contribución de valorización, la Corte analizó cuál es el alcance del principio de legalidad tributaria, según su propia jurisprudencia, de la siguiente forma,

“Sobre el alcance del principio la Corte se ha pronunciado en numerosas oportunidades para destacar sus características básicas, las cuales son reseñadas a continuación:

*- Es expresión del principio de representación popular y del principio democrático, derivado en últimas de los postulados del Estado Liberal. “Bajo esta idea, no es posible decretar un impuesto si para su aprobación no han concurrido los eventuales afectados por intermedio de sus representantes ante los cuerpos colegiados, criterio acogido de tiempo atrás en el derecho colombiano y reafirmado en la Carta de 1991”. Así, solamente el Congreso, y las asambleas departamentales o los **CONCEJOS MUNICIPALES** de conformidad con la ley, **PUEDEN CREAR GRAVÁMENES, SIN QUE DICHA FACULTAD PUEDA SER EJERCIDA POR***

LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS O DELEGADA EN ELLAS.

Así, frente a tributos de carácter nacional, el Congreso está obligado a definir todos los elementos en forma “*clara e inequívoca*”, esto es, el sujeto activo, el sujeto pasivo, el hecho generador, la base gravable y la tarifa. Por el contrario, tratándose de gravámenes territoriales, especialmente cuando la ley solamente autoriza su creación, ésta debe señalar los aspectos básicos, pero existe una competencia concurrente de las asambleas departamentales o de los concejos municipales según el caso. En la Sentencia C-227 de 2002 la Corte señaló:

“Corresponderá entonces al Congreso de la República la creación de los tributos del orden territorial y el señalamiento de los aspectos básicos de cada uno de ellos, los cuales serán apreciados en cada caso concreto en atención a la especificidad del impuesto, tasa o contribución de que se trate. Por su parte, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales establecerán los demás componentes del tributo, dentro de los parámetros generales o restringidos que fije la correspondiente ley de autorización. De lo contrario, si correspondiera únicamente al Congreso determinar todos y cada uno de los elementos de los tributos del orden territorial, carecería de sentido la expresión que emplea el inciso primero del artículo 338 de la Constitución y según la cual “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”.

Ahora bien, frente a los “*impuestos*”, y sin importar si ellos son de carácter nacional o territorial, la Carta exige que tanto el Congreso, como las asambleas departamentales y los concejos municipales definan con rigor sus elementos. Pero en el caso de las *tasas y de las contribuciones especiales*, es posible que las autoridades administrativas fijen la tarifa, siempre y cuando la ley, ordenanza o acuerdo, señalen el sistema y el método para definir los costos y beneficios, así como la forma de hacer su reparto.

Posteriormente, en el mismo fallo, la Corte Constitucional se pronunció acerca de cada uno de los elementos del tributo que deben ser fijados por el legislador, en virtud de la exigencia del principio de legalidad tributaria, así:

HECHO GENERADOR. Sin duda constituye el parámetro de referencia a partir del cual un gravamen se hace identificable y puede ser diferenciado de otro. Es el elemento que en general mejor define el perfil específico de un tributo, puesto que, como lo señala la doctrina, y lo ha precisado esta Corporación (Sentencia C-583/96), este concepto hace referencia a la situación de hecho, que es indicadora de una capacidad contributiva, y que la ley establece de manera abstracta como situación susceptible de generar la obligación tributaria, de suerte que si se realiza concretamente ese presupuesto fáctico, entonces nace al mundo jurídico la correspondiente obligación fiscal.”

SUJETO ACTIVO. En no pocas ocasiones la determinación del sujeto activo de la obligación tributaria ha generado problemas hermenéuticos. Por tal motivo, para superar estos impases la jurisprudencia constitucional ha elaborado una distinción tripartita. Así, en la Sentencia C-987 de 1999, al analizar una norma que permitía gravar la explotación de minas de propiedad privada, acusada de inconstitucional por no señalar los elementos del tributo, la Corte sostuvo lo siguiente:

En efecto, conforme al anterior análisis, y de acuerdo a ciertas distinciones elaboradas por la doctrina tributaria, es posible atribuir tres significados a la noción de sujeto activo de un tributo. Así, de un lado, es posible hablar del sujeto activo de la potestad tributaria, que es la autoridad que tiene la facultad de crear y regular un determinado impuesto. De otro lado, es posible hablar del sujeto activo de la obligación tributaria, que es el acreedor concreto de la suma pecuniaria en que, en general se concreta el tributo, y quien tiene entonces la facultad de exigir esa prestación. Y finalmente, podemos hablar del beneficiario del tributo, que es la entidad que finalmente puede disponer de esos recursos.

SUJETO PASIVO. Siguiendo la doctrina, la Corte ha distinguido los sujetos pasivos “*de iure*” de los sujetos pasivos “*de facto*”. A los primeros corresponde formalmente pagar el impuesto, mientras que los segundos son quienes en últimas deben soportar las consecuencias económicas del gravamen. “En los tributos directos, como el impuesto a la renta, en general ambos sujetos coinciden, pero en cambio, en los impuestos indirectos (...) el sujeto pasivo de *iure* no soporta económicamente la contribución, pues traslada su costo al consumidor final.”

BASE GRAVABLE. Como lo ha explicado la jurisprudencia de esta Corporación, la base gravable se define como “la magnitud o la medición del hecho gravado, a la cual se le aplica la correspondiente tarifa, para de esta manera liquidar el monto de la obligación tributaria”. En otras palabras, constituye el quantum del hecho generador sobre el que se aplica la tarifa.

TARIFA. Es la magnitud o monto que se aplica a la base gravable y en virtud de la cual se determina el valor final en dinero que debe pagar el contribuyente.

1. LEY 25 DE 1921 “POR LA CUAL CREA EL IMPUESTO DE VALORIZACIÓN”

Artículo 3º.- Establécese el impuesto directo de valorización, consistente en una contribución sobre las propiedades raíces que se beneficien con la ejecución de obras de interés público local, como limpia y canalización de ríos, construcción de diques para evitar inundaciones, desecación de lagos, pantanos y tierras anegadizas, regadíos y otras análogas, contribución destinada exclusivamente a atender los gastos que demanden dichas obras.

2. DECRETO 1604 DE 1966 “POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS SOBRE VALORIZACIÓN”

ARTÍCULO 1º. 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 ejecuten 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 denominará exclusivamente contribución de valorización.

ARTÍCULO 2º. El establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización se harán por la respectiva entidad nacional, departamental o municipal que ejecuten las obras, y el ingreso 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.

En cuanto a la Nación, estos ingresos y las correspondientes inversiones funcionarán a través de un Fondo Rotatorio Nacional de Valorización dentro del Presupuesto Nacional.

Cuando las obras fueren ejecutadas por entidades diferentes de la Nación, los Departamentos o los Municipios, el tributo se establecerá, distribuirá y recaudará por la Nación a través de la Dirección Nacional de Valorización, de acuerdo con las mencionadas entidades, salvo las atribuciones y facultades legales anteriores de las mismas entidades en relación con este impuesto.

ARTÍCULO 16. Los Municipios no podrán cobrar contribución de valorización por obras nacionales, sino dentro de sus respectivas áreas

urbanas y previa autorización de la correspondiente entidad nacional, para lo cual tendrá un plazo de dos años contados a partir de la construcción de la obra. Vencido ese plazo sin que un Municipio ejerza la atribución que se le confiere, la contribución se cobrará por la Nación.

En cuanto a las obras departamentales, es entendido que los Municipios solamente podrán cobrar en su favor las correspondientes contribuciones de valorización en los casos en que el Departamento no fuere a hacerlo y previa la autorización del respectivo Gobernador.

El producto de estas contribuciones por obras nacionales o departamentales deberán destinarlo los Municipios a obras de desarrollo urbano.

Parágrafo 1º. Para que los Municipios puedan cobrar contribuciones de valorización en su favor, en los términos de este artículo, se requiere que la obra no fuere de aquellas que la Nación ejecute financiándolas exclusivamente por medio de la contribución de valorización, sino con los fondos generales de inversión del Presupuesto Nacional.

Parágrafo 2º. Los Municipios que al entrar a regir este Decreto hubieren iniciado el proceso de distribución de contribuciones de valorización por alguna obra nacional, en ejercicio de la facultad conferida al respecto por el artículo 18 de la Ley 1ª de 1943, no estarán sometidos a los requisitos y limitaciones indicados en el inciso primero de este artículo, en cuanto a las contribuciones por la obra en referencia.

3. DECRETO 1333 DE 1986 “POR EL CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO DE RÉGIMEN MUNICIPAL”

Artículo 235º.- El establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización se harán por la respectiva entidad Nacional, departamental o municipal que ejecuten las obras, y el ingreso 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.

4. LEY 1551 DE 2012 “POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA MODERNIZAR LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LOS MUNICIPIOS”

Artículo 18. El artículo 32 de la Ley 136 de 1994 quedará así:

Artículo 32. Atribuciones. Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes.

6. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas, de conformidad con la ley.

5. DECRETO 1420 DE 1998 “POR EL CUAL SE REGLAMENTAN PARCIALMENTE EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY 9 DE 1989, EL ARTÍCULO 27 DEL DECRETO-LEY 2150 DE 1995, LOS ARTÍCULOS 56, 61, 62, 67, 75, 76, 77, 80, 82, 84 Y 87 DE LA LEY 388 DE 1997 Y,

EL ARTÍCULO 11 DEL DECRETO-LEY 151 DE 1998, QUE HACEN REFERENCIA AL TEMA DE AVALÚOS”

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- Las disposiciones contenidas en el presente Decreto tienen por objeto señalar las normas, procedimientos, parámetros y criterios para la elaboración de los avalúos por los cuales se determinará el valor comercial de los bienes inmuebles, para la ejecución de los siguientes eventos, entre otros:

- Adquisición de inmuebles por enajenación forzosa
 - Adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria
 - Adquisición de inmuebles a través del proceso de expropiación por vía judicial.
 - Adquisición de inmuebles a través del proceso de expropiación por vía administrativa
 - Determinación del efecto de plusvalía
 - Determinación del monto de la compensación en tratamiento de conservación
 - Pago de la participación en plusvalía por transferencia de una porción del precio objeto de la misma.
 - Determinación de la compensación por afectación por obra pública en los términos que señala el artículo 37 de la Ley 9 de 1989.
6. **ACUERDO 022 DEL 2000, POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL ESTATUTO VALORIZACIÓN PARA EL MUNICIPIO DE ARMENIA”**

ARTÍCULO 1º Adóptese como reglamento general para el establecimiento, liquidación, distribución y cobro de la contribución de valorización, por las obras de interés público que emprenda el Municipio de Armenia, contenido en el presente Acuerdo, que será el Estatuto de Valorización Municipal.

7. **LEY 1551 DE 2012 POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA MODERNIZAR LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LOS MUNICIPIOS.**

Artículo 3º. *Funciones de los municipios.* Corresponde al municipio:

23. En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal. Continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que

formen parte de las carreteras nacionales, y del Departamento las que sean departamentales.

8. ACUERDO 19 DE 2009 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE ARMENIA, PARA EL PERÍODO 2009– 2023, ARMENIA CIUDAD DE OPORTUNIDADES PARA LA VIDA”

“ARTÍCULO 136. ESTRATEGIAS URBANAS POR COMPONENTE. Para todo efecto de articulación del Plan de Ordenamiento Territorial con las políticas tributarias y fiscales del Municipio se realizará una revisión y actualización del estatuto tributario con el objeto de activar la aplicación de los instrumentos financieros descritos en este acuerdo.

ARTÍCULO 143. VÍAS: Espacio de dominio y uso público, proyectado y construido fundamentalmente para la circulación de personas y vehículos. Estas se clasifican en: Listado de Vías Arterias Urbanas Existentes. Los perfiles y paramentos de Las vías existentes se encuentran referenciados en el Documento Técnico de Soporte Volumen 4-A Componente Urbano y en la cartografía planos 60 y 70.

PROYECTO
Intersección Mercedes del Norte (Cra 19 con calle 19N)
Intersección Los Kioscos
Intersección Puente Constitución

ARTICULO 76 SISTEMA DE PLANIFICACIÓN INTERMEDIA. Este sistema se desagrega en los siguientes componentes:

3 E3. ESCALA TRES – PROYECTOS

3.1. P.E.D. PROYECTOS ESTRATÉGICOS DETONANTES

3.1.1 Proyecto Estratégico Detonante Estación Terminal Turística

ARTÍCULO 238. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN. Para la aplicación y ejecución del plan de ordenamiento territorial podrá utilizarse cualquiera de los instrumentos de planificación, gestión y financiación dispuestos por la norma jurídica vigente.

9. DECRETO 093 DE 2010 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

Documento que modifica y complementa el Acuerdo Municipal 019 de 2009 Plan de Ordenamiento Territorial Armenia, “Ciudad de oportunidades para la vida” según lo dispuesto en el artículo 70 del mismo documento.

PROYECTO
Vía Montecarlo Tramo II
Avenida De Occidente tramo III
Vía del Yulima (Cra 19 - Av. Occidente Tramo III)
Vía La Colonia
Av. Centenario (Rehabilitación Vial)
Conexión Castellana- Coince (Tramo Conexión Nogal carrera 11 entre calles 17N y 19N)
Av. 19 Norte, Tramo II (carrera 14 a Av. Centenario).
Conexión carrera 15, Tramos I y II (Nueva Cecilia – Avenida Las Palmas)

10.

11. ACUERDO 17 DE 2012 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL CODIGO DE RENTAS DEL MUNICIPIO DE ARMENIA”

Artículo 13º: TRIBUTOS MUNICIPALES: El presente Código de Rentas regula los tributos vigentes en el Municipio de Armenia:

1. Impuesto Predial Unificado
2. Impuesto de Industria y Comercio
3. Retención en la Fuente del Impuesto de Industria y Comercio
4. Impuesto de Avisos y Tableros
5. Impuesto de Publicidad Exterior Visual.
6. Impuesto de Espectáculos Públicos
7. Impuesto de Degüello de Ganado Menor
8. Impuesto de Circulación y Tránsito de Vehículos de Servicio Público
9. Derechos de Tránsito y Transporte
10. Tasa por Estacionamiento en la Vía Pública
11. Impuesto de Construcción
12. Participación en la Plusvalía
13. Aprovechamiento Urbanístico Adicional
14. Cargas Urbanísticas
15. Aprovechamiento Económico del Espacio Público
- 16. Contribución de Valorización**
17. Impuesto de Alumbrado Público
18. Sobretasa a la Gasolina Motor
19. Sobretasa Bomberil
20. Sobretasa Ambiental
21. Contribución Especial sobre Contratos de Obra Pública

- 22. Estampilla Procultura
- 23. Estampilla para el Bienestar del Adulto Mayor

Apreciándose claramente en el numeral 16 la contribución por valorización, y en los artículos 127 al 133 precisó entre otros: autorización legal, sujetos activo y pasivo, hecho generador, forma de pago, base gravable, tarifa y liquidación de las obras.

CAPITULO XVI CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN

ARTICULO 127º AUTORIZACIÓN LEGAL. Ley 25 de 1921 y Decreto 1604 de 1966.

ARTÍCULO 128º DEFINICIONES GENERALES El sistema de la contribución de Valorización es el conjunto de normas y procedimientos que permiten la ejecución de proyectos de interés público, utilizando la contribución como mecanismo de financiación total o parcial de los mismos. La contribución de valorización es un gravamen asignado a propietarios y poseedores de aquellos bienes inmuebles que han de recibir beneficio económico por la ejecución de una obra de interés público.

ARTÍCULO 129º ELEMENTOS:

SUJETO ACTIVO: El Municipio de Armenia.

SUJETO PASIVO: Los sujetos pasivos de la contribución son las personas naturales y jurídicas que tienen la calidad de propietarios, poseedores o usufructuarios de los bienes que reciben el beneficio, al momento de expedición del acto de distribución, quienes se denominarán contribuyentes. Existirá responsabilidad solidaria entre los comuneros de un inmueble, salvo en los casos en que dichos comuneros acrediten ante la entidad encargada de la distribución de la contribución, el porcentaje de su derecho sobre el inmueble, en cuyo caso la contribución se distribuirá en forma proporcional al avalúo o coeficiente de la propiedad. Cuando la propiedad se encuentre desmembrada, la contribución se impondrá exclusivamente al nudo propietario.

PARÁGRAFO 1º: En relación con las obras del municipio la expedición del acto administrativo que decreta la ejecución de la obra corresponde al Concejo Municipal, a través de un Acuerdo, previa recomendación del Consejo de Valorización.

PARÁGRAFO 2º: Además de los proyectos que se financien en el Municipio de Armenia por el sistema de la contribución de Valorización, se podrá cobrar contribuciones de valorización por proyectos que originen beneficio económico para los inmuebles ejecutados en el municipio por: La Nación, el Departamento del Quindío, el Municipio de Armenia, sus Empresas Públicas u otras Entidades Públicas o Privadas, previa autorización, delegación o convenio suscrito por el organismo competente.

HECHO GENERADOR: La Valorización tiene como hecho generador toda obra, plan o conjunto de obras de utilidad pública de interés social o de desarrollo urbano que produzca beneficio sobre la propiedad del inmueble.

FORMA DE PAGO: La Valorización será exigible una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo de imposición fiscal. Su pago se podrá hacer de contado, en las cuotas y plazos fijados en la resolución distribuidora o con bienes inmuebles producto de la compensación. Una vez en firme el acto administrativo que impone la Valorización, el Municipio de Armenia adquiere el derecho de percibir la contribución y el contribuyente la obligación de pagarla. Si este no cumple voluntariamente su obligación, aquel podrá exigir su crédito de manera compulsiva mediante el ejercicio de jurisdicción coactiva.

ARTÍCULO 130º BASE GRAVABLE Para liquidar la contribución de valorización se tendrá como Base Gravable el costo de la respectiva obra, plan o conjunto de obras de utilidad pública de interés social o de desarrollo urbano, dentro de los límites del beneficio que ella produzca a los inmuebles que han de ser gravados, que correspondan a las áreas de los predios localizados dentro de la zona de influencia hasta las cuales llega el beneficio; entendiéndose por costo todas las inversiones que la obra requiera, adicionadas con un porcentaje prudencial para imprevistos y hasta un treinta por ciento (30%) más, destinado a gastos de distribución y recaudación de los tributos. El Concejo Municipal, teniendo en cuenta el costo total de la obra, el beneficio que ella produzca y la capacidad de pago de los propietarios que han de ser gravados con las contribuciones, podrá disponer, en determinados casos y por razones de equidad, que sólo se distribuyan contribuciones por una parte o porcentaje del costo total de la obra.

ARTÍCULO 131º TARIFA Para determinar el valor a cobrar (Tarifa) a los beneficiarios de las obras, la Administración Municipal deberá tener en

cuenta unos criterios básicos, previamente establecidos por el Concejo Municipal, para: 1. Fijar el costo de la obra, 2. Calcular el beneficio que ella reporta y establecer la forma de distribución de unos y otros entre quienes resultaron favorecidos patrimonialmente con la obra. De esta manera, se determina el monto total que debe ser asumido por los beneficiarios y la tarifa consistirá en el coeficiente de distribución entre cada uno de ellos. El Concejo Municipal señalará previamente el sistema y el método para definir los costos y beneficios (Criterios Básicos), así como la forma de hacer el reparto.

PARÁGRAFO: La Contribución de Valorización se podrá cobrar antes, durante o después de la ejecución de las obras, planes, o conjunto de obras de acuerdo con el flujo de financiación que se establezca para las mismas.

ARTÍCULO 132° OBRAS SOLICITADAS POR LOS PROPIETARIOS. Las entidades darán prioridad a los estudios de obras de interés público por el sistema de contribución de valorización propuestas por propietarios o poseedores de predios a través de los mecanismos vigentes de participación ciudadana o comunitaria.

ARTÍCULO 133° LIQUIDACIÓN DE OBRAS: Toda obra, plan o conjunto de obras ejecutadas por el municipio de Armenia, deberá ser objeto de liquidación para verificar su costo e identificar el saldo negativo o positivo, que resulte de su comparación con la suma de las respectivas contribuciones. Esta liquidación se realizará dentro de los dos meses siguientes a la terminación de la obra, plan o conjunto de obras

12. ACUERDO 19 DE 2014 “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 005 DE 2012, PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2012-2015 ARMENIA UN PARAÍSO PARA INVERTIR VIVIR Y DISFRUTAR”

ARTICULO 1°. Adiciónese un inciso al numeral 7.10 Componente ARMENIA CON MOVILIDAD, artículo 7° EJE TEMATICO “Armenia Competitiva”, del Acuerdo 005 de mayo 31 de 2012, el cual quedará así:

7.10. COMPONENTE ARMENIA CON MOVILIDAD: La Administración debe trabajar para que las condiciones de movilidad, tránsito y transporte permitan a la comunidad avanzar en su desarrollo económico y social;

esforzándose en la consolidación de un sistema de movilidad seguro, que respete la vida y ayude a la construcción de una ciudad amable y una sociedad cada vez más humana.

En desarrollo de este componente, el Municipio ha realizado un estudio para la Estructuración Técnica, Administrativa, Operativa, legal y Financiera de un Plan de Obras que se financiará a través de la Contribución de Valorización, proceso que establece un conjunto de obras viales de importancia estratégica en diferentes sectores de la ciudad articulando el Territorio Municipal por medio de los diferentes modos de transporte que constituyen el sistema de movilidad urbano con la plataforma territorial y los sistemas de equipamientos y de espacio público al servicio de la comunidad en general, garantizando que dicho plan, se ajusta a las condiciones y objetivos trazados en el Plan de Ordenamiento Territorial y la Dimensión Físico Territorial del Plan de Movilidad, generando un alto impacto en la estructura territorial del área urbana del Municipio de Armenia a través de la ampliación de la red vial y la articulación y la reactivación de la estructura vial existente, disminuyendo los tiempos en los flujos vehiculares y mejorando la velocidad promedio del sistema vial arterial.

ARTICULO 2º. Ajústese la MATRIZ ESTRATEGICA PLAN DE DESARROLLO ARMENIA 2012-2015 adoptada en el artículo 10º del Acuerdo 005 de mayo 31 de 2012, modificando en el EJE TEMATICO 1. ARMENIA COMPETITIVA las metas de producto 157, 162, 174 y 177, incluyendo la Meta de Resultado 52A y la Meta de Producto 174A; eliminando del EJE TEMATICO 2. ARMENIA SOCIAL la Meta de Resultado 49 y las Metas de Producto 137 y 183, así:

MATRIZ ESTRATEGICA PLAN DE DESARROLLO ARMENIA 2012-2015

N o. Pr o g	PROG RAMA	META DE RESU LTAD O	INDIC ADOR DE RESU LTAD O	LINEA BASE META DE RESU LTAD O	No. Su bp	SUBPR OGRAM A	META DE PRODU CTO	INDICA DOR DE PRODU CTO	LINE A BASE META DE PRODU CTO	NORMA TIVIDAD RELACI ONADA	DEPEN DE NCIA Y/O ENTIDAD RESPONS ABLE	SISTEMA LOCAL, INSTANCI AS DE ARTICU LACIÓN E INSTRUM ENTO DE IMPLEME NTACIÓN
EJE TEMATICO 1 ARMENIA COMPETITIVA												
COMPONENTE 1.9. ARMENIA OBRAS PARA EL DISFRUTE												
COMPONENTE 1.10. ARMENIA CON MOVILIDAD												
23	MOVIL IDAD SOST ENIBLE	52) Ejecutar en un 30% el Plan Maestro de Movilidad en el municipio de Armenia	Porcentaje de ejecución del Plan Maestro de Movilidad	0	56	Articulación en proyectos de movilidad para el aprovechamiento del espacio público.	174) Administrar 50 Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) Aprovechando de manera sostenible el espacio público integrado a la movilidad	Número de Zonas de Estacionamiento Regulado Administradas	0	Ley 105 de 1993 Art. 28 - Ley 9 de 1989 Ley 388 de 1997 - Ley 810 de 2003 , Acuerdo 019 de 2009 POT	SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE	PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL.
		52 A) Formular y gestionar los Proyectos de Acuerdo necesarios para iniciar la ejecución del Plan de Obras a financiarse mediante la Contribución de Valorización	Número de Proyectos de Acuerdo presentados	0			174 A) Proyectos de Acuerdo presentados al Concejo Municipal.	Número de proyectos de Importancia estratégica	0	Ley 25 de 1921 Decreto 1604 de 1966 Ley 105 de 1993 Ley 9 de 1989 Ley 388 de 1997 Ley 810 de 2003 Ley 1483 de 2011 Ley 1682 de 20013 Acuerdo 019 de 2009 POT Acuerdo 017 de 2013 Decreto 2767 de 2012	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE HACIENDA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO JURÍDICO	COMFIS PLAN DE DESARROLLO PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

13. DECRETO 88 DE 2014 “POR EL CUAL SE UNIFICA Y ACTUALIZA LA ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL MUNICIPIO DE ARMENIA, QUINDÍO, LAS FUNCIONES GENERALES DE SUS DEPENDIENCIAS Y DE LOS ÓRGANOS DE ASESORÍA Y CONSULTA”

ARTICULO 45º. INTEGRACIÓN DEL CONSEJO DE VALORIZACIÓN:
el Consejo de Valorización estará integrado por:

- El Alcalde o su delegado, quien lo presidirá
- Director del Departamento Administrativo de Hacienda.
- Director del Departamento Administrativo de Planeación.
- Secretario de Infraestructura.
- Un (01) representante de las Universidades con sede en Armenia, que cuenten con facultad de Ingeniería Civil y/o Arquitectura.
- Un (01) representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros o de la Asociación Colombiana de Arquitectos.
- Un (01) representante de la comunidad o de los ediles de la Ciudad de Armenia.

PARAGRAFO. Actuará como Secretario de Consejo de Valorización, el Secretario de Infraestructura.

ARTICULO 46º FUNCIONES DEL CONSEJO DE VALORIZACIÓN.
Son funciones del Consejo de Valorización, las siguientes:

1. Definir las estrategias en relación con la ejecución de obras por el sistema de contribución de valorización, de conformidad con los planes y programas del Municipio.
2. Recomendar las obras municipales de interés público, cuya ejecución por el sistema de valorización se someterá a aprobación del Concejo Municipal.
3. Recomendar la cuantía total a distribuir en relación con las obras a ejecutar por el sistema de contribución de valorización.
4. Recomendar las condiciones generales sobre financiación y plazos para el pago de la contribución de valorización.
5. Recomendar las condiciones de aplicación del sistema de valorización, en relación con pavimentación de vías locales, dentro del marco señalado por las normas vigentes.

6. Darse su propio reglamento para deliberar y decidir.
7. Las demás funciones que le sean asignadas por las normas legales sobre contribución de valorización y las que le asigne el Alcalde.

CONVENIENCIA

MARCO TEORICO O REFERENTES HISTORICOS:

En el año 1962, el abogado ALBERTO FERNANDEZ CADAVID, gran experto en la materia redactó el estatuto de impuesto de valorización de Armenia, proyecto que el concejo Municipal de Armenia, aprobó el mismo año, gracias a dicha contribución se logró la construcción de vías que al día de hoy son las principales arterias de movilidad. Las cuales son las carreras 14 y 16, al igual que la calle 21 que necesitaban una ampliación que cambiaron la imagen de una ciudad pequeña; del mismo modo que gracias a dicho gravamen se logró la construcción de la carrera 19 al igual que la avenida Bolívar y la pavimentación de la mayoría de vías de la ciudad, cabe resaltar que la materialización del parque fundadores, el cual nos hace sentir orgullosos con su monumento al esfuerzo, se logró por medio de la valorización.

Para profundizar en el tema del cobro respecto de la propiedad privada, (artículo 58 de nuestra carta magna), es necesario retomar hechos históricos que permiten evidenciar el impacto positivo, que estas han generado en el desarrollo de nuestra nación.

Como el principal objetivo de los órganos administrativos, propende por la búsqueda del desarrollo de los pueblos, es de gran importancia resaltar aquellos que han generado un impacto positivo, al objeto antes mencionado, tal y como lo hace el tema de valorización.

De manera clara y concisa se puede precisar y tomar como ejemplo las siguientes ciudades: Bogotá, Bucaramanga, Medellín y Cali las cuales hoy en día son reconocidas y llamadas las principales ciudades del país por su gran auge, desarrollo, avance vial, social y económico.

Dicho proceso de cobro por valorización genera el recaudo de un nuevo recurso rubro o presupuesto dirigido única y exclusivamente para el desarrollo de nuestros ciudadanos ante lo cual el concejo municipal de Armenia quiere llevar y aplicar a nuestra querida ciudad de Armenia. Buscando con esto posicionarse como una de las principales ciudades del

país teniendo en cuenta nuestro punto de ubicación estratégico así como la gran riqueza, cultural, turística, agronómica y ampliamente nuestra más grande riqueza el paisaje cultural cafetero.

Desarrollo de su ordenamiento territorial. A tal punto que en ciudades como Bogotá hay un cobro autorizado desde el año 2009 hasta el año 2015 por 2,1 billones de pesos.

Así mismo tenemos casos como el de la ciudad de Cali que se mantuvo más de una década sin financiar infraestructura con este tributo y que en el año 2008 aprobó un cobro de contribución por valorización cuyo beneficio general fue el monto de \$800 mil millones de pesos, que equivalen al recaudo del impuesto predial de cuatro años y al 75% de la totalidad de sus ingresos tributarios.

En esta misma línea, a finales del año 2010 la ciudad de Medellín reinició el uso de este tributo de valorización por beneficio local, con una autorización de un valor de recaudo de \$146 mil millones para obras viales. Así mismo continúan en la línea de aplicación de este tributo ciudades como Barranquilla y Bucaramanga; la primera de estas dos ciudades acaba de terminar en una autorización del recaudo de valorización por beneficio general del año 2005 en un monto de \$180 mil millones, y tiene una nueva autorización para un cobro de valorización por beneficio general que iniciaría desde 2011, para financiar las obras del plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo conforme al plan de obras que señale el alcalde; en cuanto a la segunda de estas dos ciudades, también inicia un cobro durante varios años por un monto de \$268 mil millones de pesos.

La contribución de valorización se estableció en Colombia desde 1921 por la Ley 25, y tiene en términos regulatorios un prolífico y diverso marco jurídico, dadas las competencias de los entes territoriales para desarrollar el tributo. A raíz de ello, se recogen algunas de las más importantes discusiones jurídicas que giran en torno a su aplicación.

La Ley 25 de 1921, creó el “Impuesto” de valorización, y autorizó gravar las propiedades raíces que se beneficiaran con la ejecución de obras de interés local, haciendo énfasis en obras de desarrollo rural, que eran las más urgentes en esa época”.

Desde el año 1966 con el Decreto-Ley 1604, artículo 1º, que luego fue acogido como legislación permanente por la Ley 48 de 1968, se estableció el estatuto orgánico para la contribución de valorización, allí se unifica la denominación de la tipología de tributo bajo el nombre de contribución de valorización y se extiende la potestad de cobro a todas la entidades que

ejecuten obras (nación, departamentos, municipios, distrito), así como el tipo de obras que pueden ser objeto de cobro, para el que se generalizan a todas las obras de interés público local.

En cuanto al marco constitucional, tenemos que la Constitución Política de 1991 estableció la posibilidad de que las entidades que generan beneficios en los inmuebles por mayores aprovechamientos generados por la realización de obras o decisiones administrativas, participen de los beneficios que el propietario del suelo obtiene; así mismo, en el artículo 82, se establece claramente la posibilidad que tienen las entidades públicas para participar en la plusvalía causada por las acciones urbanísticas que estas lleven a cabo.

Hace más de cincuenta años Armenia tuvo una oficina de valorización modelo. La redacción de su estatuto la hizo el abogado antioqueño Alberto Fernández Cadavid, persona experta en el tema, y permitió la ejecución de obras que le cambiaron el rostro a la aldea y le dieron la apariencia de pequeña ciudad. Con ese instrumento se ejecutaron obras como la Avenida 19 de Enero, la Avenida Bolívar, el Parque de los Fundadores, la ampliación de las carreras 14 (Calle Real) y 16, lo mismo que la calle 21 conocida como la calle del Chispero, por las chispas que sacaban en su empedrado los caballos al subir a la plaza Bolívar. Además, se pavimentaron centenares de cuadras. En esa época, la oficina de valorización era la más importante, por su presupuesto y por sus obras.

Las ciudades que vienen haciendo uso del instrumento lo hacen, como ya se indicó; por mandato expreso de la constitución, toda vez que el artículo 82 ordena: “.....*Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística.....*” Siendo la acción urbanística la ejecución de una obra de interés público, tendría que hacerse para todas las obras sin importar la fuente de financiación; es decir, si se hace con crédito, regalías, ingresos comunes, etc., el municipio debería participar de las plusvalías generadas en el área de influencia. Adicionalmente, lo hacen para atender con sus propios recursos todos los programas sociales en cada uno de los estratos, con énfasis en los estratos 1,2 y 3. Por lo tanto, destinar éstos recursos para financiar un plan de obras acabaría con los programas sociales y sería un atentado contra los más pobres de Armenia.

Es así como el Plan de Obras Viales Estratégicas que se propone ejecutar a través de la contribución por valorización fortalecerá los sectores de comercio, servicios, turismo y construcción que le apuntan a la productividad, competitividad y empleo de la ciudad, modernizará y actualizará la malla vial de la ciudad con rezagos de más de 20 años,

complementará la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP, habilitará infraestructura vial subutilizada, propiciará la llegada de inversionistas y compradores y dinamizará la economía y el empleo.

SITUACIÓN ACTUAL

El Plan de Movilidad de Armenia incorporado al Plan de Ordenamiento Territorial 2009-2023, a través del Decreto 093 de 2010 y en concordancia con la Ley 1083 de 2006 y las disposiciones legales que le competen, se hizo tomando como directriz los proyectos viales propuestos, ajustados a los estándares urbanísticos establecidos por el Departamento de Planeación Nacional (DNP). Además en este plan de movilidad se establecieron redes peatonales y de ciclo-ruta, acorde a la información arrojada por la Matriz Origen y Destino elaborada por el Plan Vial de Tránsito y Transporte de Armenia PVTT (2005). El diseño de estas redes complementa el sistema de transporte (SETP), articula las zonas de producción, los diferentes equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad de Armenia propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

El diagnóstico de la infraestructura vial del municipio de Armenia contenido en el Documento Técnico Soporte del Decreto 093 del 1 de diciembre de 2010, y obtenida del inventario 2005 - 2007; muestra que la malla vial tiene una longitud aproximada de 160 kilómetros, clasificados de la siguiente manera: 30 Vías Arterias Principales (VAP) con una longitud aproximada de 50 km, 68 Vías Arterias Secundarias (VAS) con una longitud aproximada de 43.6 Km; y 128 Vías Colectoras (VC) con una longitud aproximada de 66.4 km. A esa fecha no existía un metro lineal de ciclo-ruta construido en el municipio. Existen varios proyectos construidos que contemplan la peatonalización como el caso del Centro Comercial de Cielos Abiertos “Calle Real”.

El plan concluye que, parte importante de la malla vial y los elementos de señalización de la ciudad de Armenia, no es apropiada o se encuentra en estado deficiente induciendo reducciones significativas en la seguridad vial, así como la de la capacidad de transporte, y bajo el numeral 3.1.3 propuso los proyectos de la Infraestructura Vial y Vial peatonal incluidas las ciclo-rutas acorde con los estándares urbanísticos generados por el Departamento de Planeación Nacional (DNP). En total se incluyeron 146 proyectos viales que están en el horizonte de ejecución del POT del Municipio aprobado por el Concejo Municipal y concertado previamente con todos los actores y entidades del desarrollo con énfasis de la comunidad.

PROYECTOS INSCRITOS EN EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD POT ARMENIA – 2009-2023	
<i>CATEGORIA VIAL</i>	<i>CANTIDAD PROYECTOS PLAN VIAL</i>
<i>VIAS ARTERIAS PRINCIPALES VAP</i>	25
<i>VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS VAS</i>	40
<i>VIAS COLECTORAS VC</i>	15
<i>INTERSECCIONES VIALES</i>	36
<i>CICLORUTAS URBANAS</i>	<u>30</u>
<i>TOTAL PROYECTOS VIALES INSCRITOS</i>	146

La realidad frente a este panorama nos indica que la realización y ejecución de los proyectos planteados en el POT es inferior al 10%, la ciudad se encuentra enfrentada hoy a graves problemas de movilidad y además tiene nuevos retos propuestos por la dinámica de competitividad y productividad, que se ven afectados por:

- 1) En los últimos 5 años la Ciudad de Armenia ha visto crecer su actividad edificadora con unidades de vivienda en gran escala, desconociendo totalmente la necesidad del crecimiento de sus redes de infraestructura primaria (Estructura Vial).
- 2) La Ciudad de Armenia es receptora permanente de población de los Municipios vecinos del Departamento del Quindío y los Departamentos vecinos, esto en respuesta a la dependencia marcada por esta población en busca de bienes y servicios los cuales se encuentran focalizados en la ciudad capital, además de la fuerte dinámica inmobiliaria generando la llegada de grandes plataformas comerciales, aumentando flujos vehiculares, congestionando la malla vial y disminuyendo la velocidad promedio de los recorridos.
- 3) Lo anterior se puede evidenciar dado que en los últimos 10 años el parque automotor se ha incrementado en 625% mientras que la malla vial en los últimos 5 años creció aproximadamente un 3%.
- 4) El proyecto Amable tiene importantes inversiones en el sistema de movilidad de la ciudad, pero la connotación del proyecto esta consignada en el Documento Conpes 3572, el cual tiene una meta física y presupuestal fija que no puede ser modificada según las necesidades de la ciudad enfatizando en rehabilitaciones viales tendientes a la puesta en marcha del sistema estratégico de transporte público de pasajeros, por lo tanto sus inversiones se limitan

a los sectores por donde el sistema de transporte de pasajeros circula sin posibilidad de nuevos componentes para la movilidad general.

- 5) En el Plan de Desarrollo Municipal se identificaron proyectos estratégicos detonantes para fortalecer el aparato productivo de la ciudad, que complementan la infraestructura vial y apuntan a generar procesos de construcción apropiación social del espacio público, la cultura y el turismo.

Para proteger y fortalecer los sectores de comercio, servicios, turismo y construcción que le apuntan a la productividad, competitividad y empleo de la ciudad, se requiere de la definición y ejecución de un Plan de Obras Viales Estratégicas, que modernice y actualice la malla vial de la ciudad, aprovechando las ventajas de su actual configuración, que complemente la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP, con habilitación de la infraestructura vial sub-utilizada, que propicie la llegada de inversionistas y compradores, dinamizando la economía y el empleo.

COHERENCIA DEL PROYECTO DE ACUERDO CON EL PLAN DE DESARROLLO

Este proyecto de acuerdo es coherente con el Plan de Desarrollo 2012-2015 **“ARMENIA, UN PARAÍSO PARA INVERTIR, VIVIR Y DISFRUTAR”**, modificado por el Acuerdo Municipal No. 019 de 2014, el cual en su artículo 1º. Adicionó el numeral 10 al artículo 7 del Plan de Desarrollo, así: *“7.10. COMPONENTE ARMENIA CON MOVILIDAD. La Administración debe trabajar para que las condiciones de movilidad, tránsito y transporte permitan a la comunidad avanzar en su desarrollo económico y social; esforzándose en la consolidación de un sistema de movilidad seguro, que respete la vida y ayude a la construcción de una ciudad amable y una sociedad cada vez más humana. En desarrollo de este componente, el Municipio ha realizado un estudio para la estructuración Técnica, Administrativa, Operativa, Legal y Financiero de un plan de obras que se financiará a través de la Contribución de Valorización, proceso que establece un conjunto de obras viales de importancia estratégica en diferentes sectores de la ciudad articulando el Territorio Municipal por medio de los diferentes modos de transporte que constituyen el sistema de movilidad urbano con la plataforma territorial y los sistemas de equipamientos y de espacio público al servicio de la comunidad en general, garantizando que dicho plan se ajusta a las condiciones y los objetivos trazados en el Plan de Ordenamiento Territorial y la dimensión Físico Territorial del Plan de Movilidad, generando un alto impacto en la estructura territorial de área urbana del Municipio de Armenia, a través de la ampliación de la red vial y la articulación y la reactivación de la estructura*

vial existente, disminuyendo los tiempos en los flujos vehiculares y mejorando la velocidad promedio.”

En el Plan de Desarrollo 2012-2015 “**ARMENIA, UN PARAÍSO PARA INVERTIR, VIVIR Y DISFRUTAR**” se contempló la integralidad de los procesos de desarrollo municipal articulados a las políticas sociales, económicas, físicas, de competitividad, entre otras que propenden por ejecuciones y metas correspondientes que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos y la competitividad de la ciudad como capital y dinamizadora regional. De igual forma se afirma que el equilibrio entre los distintos componentes del desarrollo debe ser consecuente a las posibilidades del territorio y a la prospectiva con que visionemos a Armenia.

Dentro del primer eje temático *EJE TEMÁTICO ARMENIA COMPETITIVA*, y en especial el programa 7, donde Armenia promueve acciones tendientes al mejoramiento de la movilidad, así lo estableció el POT y la Fase 1 del Plan de Movilidad, en el análisis diagnóstico se tuvo en cuenta las acciones que se vienen emprendiendo y donde los procesos para el mejoramiento de la Movilidad se articulan a las inversiones del Sistema Estratégico de Transporte, el Plan de Desarrollo enfatizó en la matriz estratégica la Inversión Social como pilar del mejoramiento estructural de las condiciones generales de la ciudad teniendo como base el componente de mejoramiento integral de las condiciones sociales del municipio donde se compromete gran parte de la proyección de ejecución para este periodo de gobierno Municipal.

De igual forma el proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público a través de la Empresa Industrial y Comercial del Estado AMABLE, viene ejecutando a la luz del CONPES 3572 un plan de infraestructura vial, enfatizado en rehabilitaciones viales, Infraestructura para el transporte público de pasajeros, Renovación de espacio Público y el componente operativo; proyecto en el cual se van ejecutando tramos en vías existentes facilitando y haciendo más eficiente el transporte público y la movilidad en la ciudad, obras que se hacen con recursos de cofinanciación de la nación y recursos propios del municipio, los cuales cuentan con meta física y presupuestal fija lo cual no permitía, en primer lugar, cambiar las intervenciones ya programadas en el documento Conpes y mucho menos la inclusión de nuevas obras que no tuvieran financiación.

De igual forma se fortalecen los procesos de desarrollo a proyectos que detonen los procesos turísticos y culturales donde la infraestructura que se genere debe enfatizar en procesos sostenibles que detonen otras dinámicas, por esto se fortalecen las inversiones a través de la contribución

para consolidar el proyecto de La Estación Turística y Cultural, la cual está inscrita tanto en el P.O.T., como en el Plan de Desarrollo, catalogado como proyecto de importancia estratégica que aportara a los atractivos regionales y consolidara la educación, la cultura y el turismo como apuesta de identidad local y aporte al desarrollo humano los nuestros habitantes de Armenia.

El Plan de Ordenamiento Territorial estableció en el componente denominado Sistema Estratégico de Conectividad y Redes y reglamentado en la Fase 1 del Plan Maestro de Movilidad el cual quedo ratificado a través del decreto 093 del 2010, evidencia un compendio de proyectos que mejoran y dinamizan la movilidad representado en la matriz conexas del P.O.T., pero donde también se puede concluir un atraso en dichos proyectos de infraestructura debido a que su financiación desborda la capacidad presupuestal del Municipio de Armenia y esto conlleva a buscar fuentes de financiación que garanticen el desarrollo, competitividad y apuesta económica que fortalezcan la oferta de ciudad y el territorio como eje de dinamización de la calidad de vida.

De manera consiente y analizada el municipio desarrollo un proceso de diagnóstico donde se contemplaron las posibles fuentes de financiación y ejecución de los proyectos con el fin de poder desarrollar el proceso garantizando una fuente de financiación cierta y segura, además de poder formalizar acciones tendientes a dinamizar el desarrollo económico de la ciudad con infraestructura que de forma integral beneficie toda la ciudad mejorando y haciendo más eficiente la Movilidad, la competitividad y la atractividad en una ciudad abierta a la inversión y una apuesta hacia un futuro mejor. Dentro del estudio pormenorizado se analizó la posibilidad de que el proyecto se financie por otras fuentes lo cual permitiría complementar el plan de obras o alivianar la contribución, siempre bajo la premisa de fuentes ciertas que permitan su inclusión en el proceso de Valorización para el Municipio de Armenia.

Se analizó de igual forma el costo social y económico que tendría la financiación de estas obras por el instrumento de contribución de Valorización, y se puede apreciar que los beneficios a la ciudad son muy positivos para los ciudadanos y el dinamismo de la economía, la inversión y la competitividad formalizando una ciudad más amable y protagonista de las dinámicas regionales y nacionales.

La posibilidad de dinamizar la movilidad, habilitando suelos para el desarrollo permitiría que la zona Centro y los tres ejes viales principales (carrera 18, carrera 19, avenida centenario) puedan alivianarse de tal forma

que sean eficientes y su capacidad soporte las exigencias de la movilidad y del desmesurado crecimiento del parque automotor.

Es importante concluir que a través del mecanismo de la contribución por valorización el Municipio ha desarrollado gran parte de su infraestructura vial y espacio público de la ciudad generando a través de estas inversiones una estructura urbana que muchas ciudades envidian y que han catalogado al Municipio como uno de los que tienen mejor estructura urbana y cobertura de su infraestructura, sin embargo dicho proceso se truncó en la década de los años 90 y esto freno la dinámica que permitía realizar obras con la contribución de valorización, generando sentido de pertenencia en la ciudadanía lo cual se pretende revivir en pro del desarrollo y futuro de nuestro Municipio capital.

Por lo anterior, presentamos ponencia favorable ya que considerarnos que esta iniciativa cumple con la constitucionalidad, legalidad y conveniencia exigidas por la ley, por lo que solicitamos a los Honorables Concejales integrantes de las Comisiones del Plan y Presupuesto, que nos acompañen con la siguiente proposición:

Désele Primer Debate al Proyecto de Acuerdo No. 023 de 2014 *Por el cual se autoriza el cobro de Contribución de Valorización por beneficio general para una zona del municipio de Armenia, para la construcción de un Plan de Obras de Interés público, desarrollo urbano e importancia estratégica y se toman otras determinaciones.*

Atentamente,

JUAN CARLOS PATIÑO ZAMBRANO.
Concejal Ponente.

AUGUSTO GONZALEZ PERALTA
Concejal Ponente