

PROYECTO ACUERDO 127

“POR MEDIO DEL CUAL SE DECRETA EL COBRO DE ALGUNAS OBRAS POR VALORIZACION”

EXPOSICION DE MOTIVOS

Históricamente, los recursos para financiar la construcción o mejoramiento de vías han venido principalmente del esfuerzo fiscal tanto de gobiernos nacionales como municipales, la escasez de fondos públicos ha generado que las entidades territoriales hagan uso de instrumentos financieros que permitan la ejecución de proyectos vitales para las ciudades en cualquiera de sus dimensiones territoriales.

Es así como Bucaramanga, después de veinte (20) años de rezago vial, necesita de manera urgente se amplíe, modifique y reestructure su malla vial, de acuerdo a las necesidades actuales, para lo cual, la Administración Municipal ha contratado un estudio técnico con la UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER que refleja los puntos álgidos en nuestro municipio pudiendo definirse como los principales :

La intersección de la Av. Quebrada Seca con Carrera 27 es un punto crítico para la ciudad, considerando que sobre ella confluyen los corredores norte-sur y oriente-occidente de la ciudad, la situación actual de este sector se determinó a partir de conteos vehiculares realizados 24 horas continuas durante 7 días a la semana.

El nivel de servicio actual del este sector es D que representa un flujo que en muy corto plazo pasara al nivel F quedando expuesta la movilidad del sector a demoras para los usuarios de la misma.

En un periodo de 5 años el nivel de servicio de la intersección con las condiciones actuales llegaría a un nivel de servicio F en horas pico, el cual presentaría un flujo forzado a bajas velocidades.

La intersección del sector de Neomundo es un punto crítico para la ciudad, considerando que sobre ella confluyen los corredores alternativos norte-sur y es el principal acceso al sector sur-oriental de la ciudad.

La situación actual de la intersección de Neomundo se determina a partir de conteos vehiculares realizados 24 horas continuas durante 7 días a la semana.

El nivel de servicio actual de la intersección es D, que representa el principio de flujo inestable, con restricciones temporales al flujo que pueden causar fuertes disminuciones de la velocidad de operación. En un periodo de 5 años el nivel de servicio de la intersección con las condiciones actuales llegaría a un nivel de servicio F en horas pico, el cual presentaría un flujo forzado y tiempos de espera prolongados para los usuarios de la intersección.

La intersección de la Av. Quebrada Seca con Carrera 15 es un punto crítico para la ciudad, considerando que sobre ella confluyen los corredores norte-sur y oriente-occidente de la ciudad.

La situación actual de la intersección de la Av. Quebrada Seca con carrera 15 se determina a partir de conteos vehiculares realizados 24 horas continuas durante 7 días a la semana.

Al igual que las anteriores intersecciones, el nivel de servicio actual de la intersección es D, que representa el principio de flujo inestable, con restricciones temporales al flujo que pueden causar fuertes disminuciones de la velocidad de operación; en un periodo de 5 años el nivel de servicio de la intersección con las condiciones actuales llegaría a un nivel de servicio F en horas pico, el cual presentaría tiempos de espera prolongados para los usuarios de la intersección y aumento en los costos de operación vehicular por estos tiempos de espera.

Igualmente, una de las principales arterias de la ciudad de Bucaramanga que en la actualidad genera graves inconvenientes para el desplazamiento en los dos sentidos entre el sector Oriente – Occidente, es la CALLE 56, que al mismo tiempo sirve como vía de evacuación de los vehículos que se desplazan desde el Sector Oriental, sitio conocido como Cabecera y cuyo destino es el sector Sur del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Esta arteria cuyo perfil vial actual es de dos calzadas cuatro carriles construida en el año 1990 actualmente se encuentra en un nivel de servicio F en horas pico.

Para mejorar la movilidad en el sentido Oriente Occidente se han analizado varias alternativas viales, la propuesta que mejor funciona, es la implementa un sistema sectorial que permite que las estructuras existentes en el entorno como son el puente la Puerta el Sol y el viaducto Garcia Cadena puedan evacuar los vehículos de acuerdo a su capacidad de una calzada dos carriles, o sea 2400 vehículos por hora.

Por lo anterior se plantean obras que permitan distribuir el flujo vehicular de Oriente a Occidente como son los deprimidos de la carrera 27 en las calles 54 y 55 y el paso elevado de la carrera 15 con 54 que complementados con el deprimido de la Diagonal 15 con calle 56 nos ayudara a mejorar el nivel de servicio actual de la calle 56.

La evaluación de todas las alternativas viales se realizo mediante la utilización de una matriz multicriterio, cuyos criterios generales permiten realizar un análisis preliminar de las condiciones que representan cada una de las opciones que el grupo de especialistas y los arquitectos urbanistas presentó para mejorar las condiciones de movilidad y el entorno urbano, los impactos ambientales y sociales. Las matrices en general, muestran el resumen de la evaluación de las alternativas propuestas, fruto de éste análisis se opta por las alternativas que mediante este proyecto de Acuerdo se presentan.

1. INTERCAMBIADOR VIAL MESON DE LOS BUCAROS

LOCALIZACION DEL PROYECTO

La intersección denominada Mesón de los Búcaros se encuentra localizada en el sector de la Carrera 27 a la altura de la Avenida Quebrada Seca, sector conocido como “El Mesón de los Búcaros” sobre la cual confluye también el Bulevar Bolívar. Esta intersección permite el acceso desde y hacia la zona céntrica de la ciudad, la salida hacia el norte de la Ciudad, así como para el oriente del país, convirtiéndolo en una puerta urbana, y un lugar con potencial simbólico para la ciudad. El área de influencia directa de este sector corresponde a usos de suelo mixto de carácter institucional, comercial, residencial ampliamente desarrollado.

DESCRIPCION DEL PROYECTO

De acuerdo con los estudios de prefactibilidad, por tratarse de una intersección de gran importancia para la ciudad con elevados volúmenes de tránsito, se requiere el

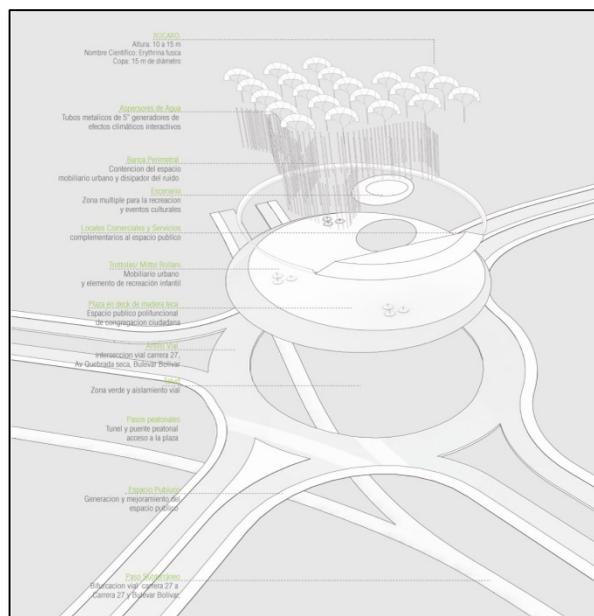
cumplimiento de estrictas normas de diseño geométrico, de tal manera que no se vea afectada la velocidad de operación ni la seguridad de los usuarios.

La alternativa propuesta, corresponde a una intersección en tres niveles en la que se combina una glorieta ovalada de gran tamaño cuyo radio mayor es de 100.0m y radio menor 80.0m, que permite la totalidad de los giros necesarios; los flujos con mayor volumen de tránsito como la conexión Pta. del Sol – UIS y Pta. del Sol – Bulevar se solucionan por un primer paso deprimido en forma de Ye mientras que la Avenida Q. Seca en el sentido Cúcuta – Centro se deprime a un segundo nivel; Cada una de las vías que se cruzan en este sitio tendrá vías paralelas de servicio que se conectarán con la glorieta, lo cual permite solucionar cualquier giro.

Para el diseño geométrico horizontal se determinaron catorce ejes centrales, correspondientes tres a los deprimidos, uno a la glorieta y los restantes 10 a las vías de servicio paralelas que conectan directamente con la glorieta.

Se adoptaron diferentes anchos de calzada según la disponibilidad de espacio, siendo el de los pasos deprimidos de 8.00m y variable entre 5.50m y 7.00 metro para las conectantes. En términos generales se buscó que las pendientes longitudinales no superaran el 7%; sin embargo para el caso del deprimido de segundo nivel se diseñó la primera parte de la rampa con pendiente del 10% y se adoptó una pendiente mínima del 0.3%

Diseño en niveles de la intersección



Fuente: Equipo técnico. Universidad Industrial de Santander

Esta solución, no requiere de pasos elevados, y permite crear un espacio público central de 6400 m² aproximadamente, generando y mejorando el espacio público circundante con nuevas plazuelas, andenes y pasos peatonales que recogen los flujos más importantes y facilitan su continuidad a través de este nuevo espacio público que cuenta entre otros elementos distintivos con una glorieta-ovalada, locales comerciales, zonas húmedas, arborización y mobiliario distintivo y pasos peatonales protegidos para su acceso.

Un talud sirve de soporte y aislamiento; a un gran deck confinado por una banca perimetral que, como celosía y cerramiento, contiene el espacio y disipa el ruido de los vehículos que lo rodean. Sobre este deck planteado como un espacio lúdico de congregación, se posan varios elementos que permiten entre otros conformar recintos, crear atmósferas cambiantes, y generar diversas actividades. Su superficie se pliega con el fin de generar un relieve y pequeños espacios de juego y esparcimiento. Un bosque de búcaros es plantado para crear una cubierta natural y un espacio de sombra que cubre gran parte de este deck. Una franja de elementos altos que simulan una nube a través de aspersores de agua recorre a lo largo y a lo ancho todo el espacio generando una atmósfera cambiante a partir de efectos climáticos que pasan de lo cálido al microclima causado por el efecto de la niebla y la sombra de los árboles; en su interior alberga zonas de juegos infantiles, y se convierte en un elemento de juego y lúdica. Un escenario dispuesto como una superficie colorida sintética se inserta en el deck creando un espacio rehundido apto para la recreación y la celebración de eventos culturales y de esparcimiento. Todo esto es complementado con el mobiliario que sigue en la línea de crear interacción con el ciudadano y ser utilizado de diversas formas; y una zona de locales y servicios que potencializan la permanencia y la apropiación de este espacio.

2 INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO

LOCALIZACION DEL PROYECTO

La intersección Neomundo, se caracteriza por la convergencia de dos vías de vital importancia para la movilidad de la ciudad: la Transversal Oriental Metropolitana, segundo eje en cantidad de tráfico en sentido norte-sur y viceversa, y el Bulevar de El Tejar, conexión con la Autopista a Floridablanca y con el occidente de la ciudad. Esta intersección involucra núcleos de concentración poblacional importantes, como el estadio de atletismo Luis Enrique Figueroa Rey, almacenes Éxito (en ese entonces Vivero), el Colegio Instituto Caldas, los desarrollos de vivienda de la constructora Marval, el barrio Lagos del Cacique y el Parque Interactivo de la Ciencia y la Tecnología de Bucaramanga, NEOMUNDO que a pesar de constituirse en un atractor de un número importante de personas y vehículos, estos no están en capacidad de acceder en forma expedita a la edificación con lo cual su utilización se ve seriamente limitada.

DESCRIPCION DEL PROYECTO

Por tratarse de una intersección de gran importancia para la ciudad con elevados volúmenes de tránsito, se requiere el cumplimiento de estrictas normas de diseño geométrico, de tal manera que no se vea afectada ni la velocidad de operación ni la seguridad de los usuarios.

La solución propuesta consiste en un intercambiador a tres niveles en el que se dispone de un paso deprimido para permitir la comunicación del occidente con el oriente y el norte; la comunicación del oriente con el occidente y el sur se realiza mediante un paso elevado que bordea una plazoleta también elevada; el sentido oriente norte se realiza mediante una vía deprimida, en el caso de la comunicación del norte hacia el oriente, este se realizará utilizando la vía existente por el costado sur del Éxito Oriental.

Sección transversal vía sobre puente



Fuente: Equipo técnico. Universidad Industrial de Santander

Tomando en consideración las condiciones propias del proyecto como la situación de redes de servicio, afectación predial, proyecto urbanístico, el nivel de servicio de las diferentes vías que confluyen a la intersección y el espacio disponible se estableció una velocidad de diseño del proyecto de 50Km/hora para la Transversal Oriental; 40Km/hora las vías deprimidas; 30Km/hora para la glorieta y 20Km/hora para la vía de tránsito mixto correspondiente a las conectantes E-S y E-W, radio de curvatura mínimo de 47m, ancho de calzada de pasos deprimidos de 7.0m. Las pendientes longitudinales no superan el 7%; sin embargo para el caso del deprimido de segundo nivel se diseñó la primera parte de la rampa con pendiente del 10%. Y pendiente mínima de diseño 0.3% para facilitar el drenaje.

Urbanísticamente la propuesta del Intercambiador Vial Neomundo busca privilegiar y dar valor a la posición del peatón sobre el sistema vial, potenciando el espacio público con la construcción de una plaza elevada. A través de esta estrategia se resuelven los problemas de movilidad, se potencializan los equipamientos públicos periféricos conectándolos con el nuevo sistema vial. Así mismo se construyen espacios de encuentro y recreación para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y generar un lugar de encuentro común.

El eje articulador de los espacios consiste en la plazoleta central que a su vez cuenta con tres áreas funcionales que cumplen diferente función dentro del contexto integrador del proyecto. A continuación se muestra el esquema de zonificación de áreas funcionales.

La zona 1 funciona como integrador entre el parque interactivo Neomundo y el estadio de atletismo "Luis Enrique Figueroa Rey" consiste en un corredor de circulación vehicular restringida, es decir, la circulación prioritaria es la peatonal, que cuenta con áreas de descanso y arborización.

La zona 2 consiste en un área de esparcimiento que cuenta con zonas húmedas como fuentes de agua y áreas de muestras culturales y exposiciones escultóricas.

La zona 3 corresponde al área de empalme con el sector occidental del intercambiador y que da acceso a la zona comercial del sector, es un área de taludes que cuenta con áreas de descanso.

3 INTERCAMBIADOR CARRERA 15 CON AVENIDA QUEBRADA SECA

LOCALIZACION DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra localizado en el sector de la carrera 15 a la altura de la Avenida Quebrada Seca, esta permite el acceso desde y hacia la zona céntrica de la ciudad, permite la conexión del norte con el sur de la ciudad y la salida de la ciudad hacia el norte del país. El área de influencia directa del proyecto corresponde a un sector con usos de suelo comercial, residencial e institucional en donde predomina el comercio alrededor de la intersección, por lo cual la intersección no sólo tiene una gran influencia tanto a nivel de ciudad, si no como principal punto de acceso al área comercial del sector

DESCRIPCION DEL PROYECTO

Por tratarse de una intersección de gran importancia para la ciudad con elevados volúmenes de tránsito, se requiere el cumplimiento de estrictas normas de diseño geométrico, de tal manera que no se vea afectada ni la velocidad de operación ni la seguridad de los usuarios.

Para el diseño geométrico horizontal se determinaron dos ejes centrales, correspondientes a los pasos elevados de la Avenida Quebrada Seca, en el caso del diseño geométrico vertical se tuvo en cuenta el perfil natural del eje de diseño, cotas obligadas por el gálibo para los pasos elevados, cotas de empalme entre ejes y las secciones transversales generadas a partir de las curvas de nivel.

Tomando en consideración las condiciones propias del proyecto como la situación de redes de servicio y afectación predial se estableció una velocidad de diseño del proyecto de 40 KPH, radio de curvatura mínimo de 47m, ancho de calzada de paso elevado de 7m y calzadas de servicio sobre la Av. Quebrada seca entre 5.5m y 6.5m. En términos generales las pendientes longitudinales no superan el 9% y se adoptó una pendiente mínima para garantizar el drenaje de 0.3%. La sección transversal del puente incluye un corredor técnico de 0.9m paralelo a la calzada y el cuál está destinado al mantenimiento de elementos arquitectónicos y de iluminación del puente.

El corredor peatonal del puente se desarrolla sobre un nivel inferior a la vía vehicular con el fin de garantizar la seguridad a los transeúntes y ofrecer espacios tipo “mirador”,

El espacio arquitectónico propuesto se centra en atender las condiciones del lugar en términos de infraestructura, equipamientos, vivencias y habitabilidad, la propuesta consideró un objeto que activa la movilidad urbana y transforma los hábitos de vida; un proyecto con carácter social, humano, una escultura urbana en el espacio público que permita interactuar a la comunidad, las instituciones Educativas y Culturales de la Ciudad, motivado en la optimización y racionalización de la geometría vial, el sistema operativo y la incidencia en la forma urbana, con el fin de proporcionar una dinámica social permanente en conjunción con la intervención del arquitecto, para de esta forma transformar la cultura social de este importante nudo de la ciudad. Es así como se integran al proyecto la funcionalidad de la solución vial con la versatilidad de una edificación con espacios apropiados para el desarrollo de diferentes actividades tanto culturales como sociales y comerciales.

Esta integración de eventos y vivencias se complementa con un gran espacio de encuentro que integra la espacialidad del proyecto y presta un servicio de lúdica a este sector tradicionalmente utilizado como sector netamente comercial

Vista general del proyecto



Fuente: Elaboración propia

4. PROYECTO VIAL SECTOR CALLE 54 – CALLE 56, CONEXIÓN SECTOR ORIENTE - OCCIDENTE, OCCIDENTE - ORIENTE

ANTECEDENTES

Una de las principales arterias de la ciudad de Bucaramanga para el desplazamiento en los dos sentidos entre el sector Oriente - Occidente es la CALLE 56, esta al mismo tiempo, sirve como vía de evacuación de los vehículos que se desplazan desde el Sector Oriental, sitio conocido como Cabecera y cuyo destino es el sector Sur del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Esta arteria cuyo perfil vial actual es de dos calzadas cuatro carriles construida en el año 1990 actualmente se encuentra en un nivel de servicio F en horas pico.

PROPUESTA

Con el fin de mejorar el nivel de servicio y la movilidad del sector mencionado la Administración Municipal ha realizado el análisis de varias alternativas, la escogida y que mejora la movilidad de la calle 56, es la propuesta vial para la construcción de una vía que comunique la ciudad de Bucaramanga en el sentido Oriente a Occidente por la calle 54 con un deprimido en la calle 54 con carrera 27 y un paso elevado en la calle 54 con carrera 15 en una calzada dos carriles y que entrega en la carrera 15 con una oreja con el mismo perfil vial del puente a la carrera 15, de allí se entrega a la carrera 17 en la calle 53 a la Ciudadela Real de Minas y a la Perimetral del Mutis que conectara a este barrio o al viaducto de la Novena con el centro administrativo de la ciudad.

De igual forma se implementara una nueva conexión de Occidente - Oriente por la calle 55 partiendo la intersección de la perimetral del Mutis en la carrera 16 pasando las

intersecciones de la carrera 15 y la carrera 17 a nivel con semáforo e implementando un deprimido en la calle 55 con carrera 27 con el fin de distribuir por la Gonzales Valenzi el tráfico proveniente del sector Occidental.

Con lo anterior, la Administración Municipal consiente de la importancia de contar con una fuente de financiación adicional a los recursos propios y recursos de crédito para financiar obras de gran importancia para el desarrollo vial de la ciudad, ha considerado la CONTRIBUCION DE VALORIZACION como el instrumento idóneo con el cual coadyuvará el desarrollo que nuestra ciudad requiere.

Es por esto que se crea en la estructura de la administración Municipal la Oficina de Valorización atendiendo las condiciones técnicas requeridas para desarrollo de los procesos y tiempos de ejecución, y especialmente por las implicaciones socio-políticas que generan.

Igualmente, mediante Acuerdo Municipal No. 061 de fecha 16 de diciembre de 2010 el Honorable Concejo estableció el ESTATUTO DE VALORIZACION que contiene los tiempos, formas y modos para la ejecución de este proceso con la transparencia y la celeridad que del mismo se genera.

Recordemos que la Contribución de valoración constituye en Colombia un avanzado y eficaz sistema financiero de derecho público para la construcción de obras de infraestructura urbana y rural que, además de ser de interés general, producen beneficios específicos sobre determinadas áreas territoriales, con incremento de valor a la propiedad inmobiliaria.

Este instrumento financiero, tiene una larga tradición en nuestro país, que parte desde la época colonial. La primera referencia histórica de un cobro sobre la propiedad inmobiliaria fue hecho por el virrey Antonio Amar y Borbón, poco antes del Grito de la Independencia, donde se ordenó la construcción del Camino de San Diego hasta el Puente del Común, su normatividad tiene como punto de partida la expedición de la ley 25 de 1921, que estableció el impuesto directo de valorización, para la financiación de obras de interés público orientadas a la limpieza y canalización de ríos, construcción de diques con el propósito de evitar inundaciones, desecaciones de lagos, pantanos y cuyo destino específica estaba dirigido a sufragar los gastos que demande estas obras, es decir inicia la contribución como una fuente de financiación de destinación específica.

Con la ley 113 de 1937, se amplió la cobertura del impuesto de valorización para la financiación a obras de pavimentación de calles, ya realizadas por el municipio con fondos propios o con auxilios de la nación o departamento.

Con el Decreto Legislativo 1604 de 1966, gracias a las bondades de la ley 48 de 1.968, en su artículo primero establece que el impuesto de valorización, establecido por el artículo 3° de la Ley 25 de 1921 como una "contribución sobre las propiedades raíces que se benefician 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 benefician a la propiedad inmueble, y en adelante se denominará exclusivamente contribución de valorización.

Respecto a la Contribución por valorización en el municipio de Bucaramanga, debemos recordar que solo a partir del decreto legislativo 1604 de 1966, la nación y los departamentos entraron en firme a aplicar la contribución de valorización por toda clase de obras de interés público que benefician a la propiedad raíz, después de algunos antecedentes de muy poca significación.

Nuestro municipio no ha sido ajeno al desarrollo jurídico de este instrumento financiero, pues en la década de los setenta con su creación como dependencia de la Secretaría de Obras Públicas, se inició la ejecución de obras puntuales para dar solución a necesidades en algunos sectores o barrios de la Ciudad.

En el año de 1974, se desarrollaron por este sistema proyectos como: Ampliación de la Avenida la Rosita, entre las carreras 36 a la Carrera 15, en doble calzada con separador central, la cual fue ejecutada en el año de 1990, Ampliación a dos calzadas de la Diagonal 15, obra desarrollada en el año de 1992, Se ejecuto el Anillo Vial Central, la cual comprendía la rectificación de la Avenida Quebrada Seca, la Ampliación de la carrera 9 entre la Avenida Quebrada Seca y la calle 45 y la Ampliación de la calle 45 entre las carreras 9 y 16. Proyecto ejecutado en el año 1992; Ampliación de la Carrera 15 al Norte, en doble calzada con separador, ejecutada en el año de 1989. Igualmente fue agente recaudador de la obra desarrollada por el Área Metropolitana de Bucaramanga, denominada Plan vial Fase I, Transversal central Metropolitana, la cual incluyo la ampliación de la carrera 17, Calle 61, Ciudadela, El Bueno, Provenza, obra desarrollada en el año de 1987.

El conjunto de obras que se pretenden desarrollar en nuestra ciudad, generan unos costos financieros que la Entidad territorial, con el presupuesto que posee no podría financiar, motivo por el cual acude a la utilización de un instrumento financiero que coadyuve en el apalancamiento económico para su ejecución, previa revisión del cumplimiento de los mínimos elementos requeridos para su establecimiento, estos son entre otros, capacidad económica de los contribuyentes, beneficio recibido y costos, que son tenidos en cuenta en el estudio de prefactibilidad y cuyos resultados nos indican la viabilidad de utilizar este apalancamiento.

1. CAPACIDAD DE PAGO

Este elemento es un parámetro guía en la estimación del monto a distribuir, toda vez que señala cuanto del ingreso pueden dedicar los propietarios o poseedores al pago de la contribución sin que se vea afectado su nivel de vida.

La capacidad de pago en valorización es definido como la estimación económica en cuanto a la capacidad real de un propietario para contribuir a una obra sin lesionar el presupuesto familiar.

En otras palabras, es la afectación al remanente de ingreso familiar mensual, una vez satisfechas las necesidades básicas.

Para determinar la capacidad de pago se parte de unos supuestos:

- Las obras de interés público generan beneficios y estos son captados y distribuidos por los distintos propietarios de manera diferente.
- La capacidad de pago no guarda relación con el beneficio, pues ella está relacionada con la cantidad de dinero que un propietario pueda aportar en una unidad de tiempo, sin afectar los límites de sus consumos básicos o la productividad de sus actividades.

De acuerdo con el estudio de prefactibilidad que soporta el presente proyecto, encontramos que:

Capacidad de pago uso residencial/mes

Estrato	Pedios	Participación	Cap. Mes	Capacidad Total/Mes
2	4.062	5,50%	\$ 6.541	\$ 26.567.511
3	20.528	27,78%	\$ 13.081	\$ 268.526.768
4	36.629	49,57%	\$ 26.162	\$ 958.287.898
5	4.072	5,51%	\$ 39.243	\$ 159.797.496
6	8.599	11,64%	\$ 65.405	\$ 562.417.595
Total	73.890	100,00%		\$ 1.975.597.268

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Capacidad de pago uso residencial/año

Estrato	Pedios	Capacidad Total/Mes	Capacidad total/Año
2	4.062	\$ 26.567.511	\$ 318.810.132
3	20.528	\$ 268.526.768	\$ 3.222.321.216
4	36.629	\$ 958.287.898	\$ 11.499.454.776
5	4.072	\$ 159.797.496	\$ 1.917.569.952
6	8.599	\$ 562.417.595	\$ 6.749.011.140
Total	73.890	\$ 1.975.597.268	\$ 23.707.167.216

Máxima capacidad de pago para uso residencial en 5 años

Estrato	Pedios	Capacidad Total/Año	Capacidad Total/5 Años
2	4.062	\$ 318.810.132	\$ 1.594.050.660
3	20.528	\$ 3.222.321.216	\$ 16.111.606.080
4	36.629	\$ 11.499.454.776	\$ 57.497.273.880
5	4.072	\$ 1.917.569.952	\$ 9.587.849.760
6	8.599	\$ 6.749.011.140	\$ 33.745.055.700
Total	73.890	\$ 23.707.167.216	\$ 118.535.836.080

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

De la tabla anterior se deduce que la capacidad de pago en el Uso Residencial estratificado es de (**\$ 23.707.167.216**) para el año 2.010, cifra que nos permite calcular la capacidad total de pago para los 5 años, que es el tiempo máximo de plazo dado para que un contribuyente asuma la obligación impuesta, resultando una capacidad total de pago del Sector Residencial para asumir el proyecto de (**\$ 118.535.836.080**) pesos.

Capacidad de pago en los predios de Uso Comercial y demás Usos.

El cálculo de la capacidad de pago para predios de Uso Comercial, de Servicios, Mixtos e Industriales se apoya en datos obtenidos del Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, sobre volumen estimado de ventas netas registradas durante

el año 2.009 en las diferentes actividades económicas, tomando como base la información para el municipio de Bucaramanga

Capacidad de pago para uso servicios por año.

ACTIVIDAD	PREDIOS	0,5% PROMEDIO MENSUAL VENTAS NETAS	CAPACIDAD TOTAL AÑO
SERVICIOS	9.241	\$ 55.158	\$ 6.116.543.672

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Máxima capacidad de pago para uso servicios en 5 años

ACTIVIDAD	PREDIOS	CAPACIDAD TOTAL AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
SERVICIOS	9.241	\$ 6.116.543.672	\$ 30.582.718.358

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Capacidad de pago para uso comercial por año.

ACTIVIDAD	PREDIOS	0,5% PROMEDIO MENSUAL VENTAS NETAS	CAPACIDAD TOTAL AÑO
COMERCIAL	19.727	\$ 74.537	\$ 17.644.674.533

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Máxima capacidad de pago para uso comercial en 5 años.

ACTIVIDAD	PREDIOS	CAPACIDAD TOTAL AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
COMERCIAL	19.727	\$ 17.644.674.533	\$ 88.223.372.667

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Capacidad de pago para uso industrial por año

ACTIVIDAD	PREDIOS	0,5% PROMEDIO MENSUAL VENTAS NETAS	CAPACIDAD TOTAL AÑO
INDUSTRIAL	2.120	\$ 193.495	\$ 4.922.505.359

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Máxima capacidad de pago para uso industrial en 5 años

ACTIVIDAD	PREDIOS	CAPACIDAD TOTAL AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
INDUSTRIAL	2.120	\$ 4.922.505.359	\$ 24.612.526.794

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Capacidad de pago para uso financiero por año.

ACTIVIDAD	PREDIOS	0,5% PROMEDIO MENSUAL VENTAS	CAPACIDAD TOTAL AÑO
-----------	---------	------------------------------	---------------------

		NETAS	
FINANCIERO	71	\$ 256.625	\$ 218.644.850

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Máxima capacidad de pago para uso financiero en 5 años.

ACTIVIDAD	PREDIOS	CAPACIDAD TOTAL AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
FINANCIERO	71	\$ 218.644.850	\$ 1.093.224.249

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Capacidad de pago para uso educación por año.

ACTIVIDAD	PREDIOS	0,5% PROMEDIO MENSUAL VENTAS NETAS	CAPACIDAD TOTAL AÑO
EDUCACION	30	\$ 28.510	\$ 10.263.474

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Máxima capacidad de pago para uso educación en 5 años

ACTIVIDAD	PREDIOS	CAPACIDAD TOTAL AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
EDUCACION	30	\$ 10.263.474	\$ 51.317.370

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Capacidad de pago para uso lote por año.

ACTIVIDAD	PREDIOS	0,5% PROMEDIO MENSUAL VENTAS NETAS	CAPACIDAD TOTAL AÑO
LOTES	1.297	\$ 74.537	\$ 1.160.092.405

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

Máxima capacidad de pago para uso lote en 5 años.

ACTIVIDAD	PREDIOS	CAPACIDAD TOTAL AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
LOTES	1.297	\$ 1.160.092.405	\$ 5.800.462.024

Fuente: Información Predial IGAC, Cálculos Consultoría

La información anterior, corresponde a la aplicación de la fórmula :

$\text{Ingreso disponible} = \text{Total de Ingresos} - \text{Total de Egresos}$
--

Para el cálculo de la capacidad de pago de los predios de Uso Residencial, se ha tomado parte del componente otros gastos, para cubrir los pagos por concepto de contribución por valorización al “ Plan vial Bucaramanga Competitiva para el mejoramiento de la movilidad,”, la cual no se enmarca dentro de ninguno de los grupos de gastos contemplados en este análisis, pues es una obligación adicional y esporádica en los “otros

gastos”, y de este rubro se apropia el 20% para asumir el pago de la contribución de valorización.

Capacidad total de pago de la zona de citación.

De acuerdo con los usos de los predios ubicados en la zona de citación, encontramos la capacidad de pago en periodos de un año y cinco años.

Tabla Capacidad zona de citación

USO	CAPACIDAD TOTAL/AÑO	CAPACIDAD TOTAL 5 AÑOS
RESIDENCIAL	\$ 23.707.167.216	\$ 118.535.836.080
SERVICIOS	\$ 6.116.543.672	\$ 30.582.718.358
INDUSTRIAL	\$ 4.922.505.359	\$ 24.612.526.794
COMERCIAL	\$ 17.644.674.533	\$ 88.223.372.667
FINANCIERO	\$ 218.644.850	\$ 1.093.224.249
EDUCACION	\$ 10.263.474	\$ 51.317.370
LOTES	\$ 1.160.092.405	\$ 5.800.462.024
TOTAL	\$ 53.779.891.509	\$ 268.899.457.543

2. BENEFICIO

Generalidades

En la distribución de la contribución de valorización por la construcción de una obra o por un plan de obras, deben establecerse los beneficios específicos y determinantes que recibirán los inmuebles, este beneficio no puede ser teórico.

Los beneficios varían de acuerdo a su presencia en áreas mayores o menores según la clase de obra, la necesidad que han de satisfacer o el servicio que han de prestar.

Estos beneficios deben producir un mayor valor inmobiliario por las nuevas condiciones de utilización del terreno con la construcción de la obra y por la mayor demanda comercial que se crea sobre las propiedades mejoradas. Beneficio y valorización de la tierra, son inseparables.

Establecido un beneficio específico y real a la propiedad inmobiliaria obtenido por la ejecución de una obra pública, debe determinarse el mayor valor que este beneficio ha generado, pues este mayor valor, corresponde a la medida cuantitativa del beneficio, expresada en términos monetarios.

Valores comerciales de la tierra.

Para determinar los valores comerciales de la tierra se realizan avalúos, estos representan el valor del inmueble expresado en dinero, entendiéndose por valor comercial aquel que un comprador y un vendedor estarían dispuestos a pagar y a recibir de contado respectivamente por una propiedad, de acuerdo a sus características generales, área, localización, actuando ambas partes libres de toda necesidad y urgencia.

El estudio de Prefactibilidad contempló la realización de avalúos antes de la ejecución de la obra, para poder utilizar de ser necesario el método del doble avalúo simple en parte de la zona para calcular la plusvalía generada por el proyecto, adicionalmente, se buscaron las siguientes fuentes de información: 1) Avalúos por zonas homogéneas geoeconómicas; 2) Avalúos realizados por peritos para determinar los nuevos precios de las zonas homogéneas de la zona de influencia; 3) Mercado Inmobiliario de la zona.

Componentes del precio actual de la tierra.

De acuerdo con los criterios preponderante en los estudios de prefactibilidad, para la elaboración de los avalúos urbanos, en el VALOR DE LA TIERRA de una propiedad inciden varios factores: El lote, suelo urbano o la tierra, que depende de características naturales, tales como topografía, tipo de suelo (características de estructura de los suelos), estas determinan también las limitaciones que la norma determina como son las zonas de reserva, pendientes o taludes que no pueden desarrollarse, zonas inestables y erosiones, pedregales, etc.), que impide su utilización como suelo urbano desarrollable.

Sobre el suelo urbano, existen factores muy determinantes en su precio como son la infraestructura vial, la infraestructura de servicios, y principalmente su uso actual y potencial, que lo determinan hoy los Planes de Ordenamiento Territorial POT en el uso potencial. Otros factores que no determina la norma, los limita el mercado y cuando este es positivo genera una alta demanda que facilita su comercialización y eleva los precios.

En el caso específico que nos corresponde analizar en este Estudio, está los componentes básicos del valor de la tierra de la zona de influencia inmediata y mediata de cada uno de los proyectos que conforman el “Plan Vial Bucaramanga Competitiva” que son zonas muy consolidadas, tradicionales y varias de ellas en proceso de transformación, que seguramente acelerará sus procesos de renovación urbana, con el impulso y valorización que les genera estos proyectos.

Plusvalía total generada por la construcción de las obras que hacen parte del proyecto “plan vial Bucaramanga Competitiva para el mejoramiento de la movilidad”

Plusvalía Total Proyectos

OBRA	PLUSVALIA \$	PARTICIPACION %
MESON DE LOS BUCAROS	\$ 66.956.591.260	28,4%
NEOMUNDO	\$ 43.610.636.187	18,5%
AV QUEBRADASECA	\$ 56.429.734.265	23,9%
PROYECTO VIAL CALLE 54-56, CONEXIÓN SECTOR ORIENTE - OCCIDENTE, OCCIDENTE - ORIENTE	\$ 68.900.438.806	29,2%
TOTAL PLUSVALIA GENERADA	\$ 235.897.400.518	100%

Fuente: Cálculos Consultoría

3. MONTO DISTRIBUIBLE

Para el cálculo del costo de las inversiones requeridas en el proyecto, se tendrá en cuenta, además de los precios actuales, los probables reajustes que estos requieran para la completa realización del mismo.

El Proyecto de construcción de los proyectos del “plan vial Bucaramanga Competitiva para el mejoramiento de la movilidad,” presentan el siguiente componente de costos a tenerse en cuenta para la distribución:

- Total costos de Construcción y mitigación impacto ambiental.
- Costos Interventoría técnica y administrativa
- Adquisición de predios
- Plan Manejo Trafico

INTERCAMBIADOR VIAL MESON DE LOS BUCAROS

DETALLE	VALOR
Costos Directos	35.370.662.688
36% AIU	12.733.438.568
Compra de predios	6.490.000.000
Interventoría	2.405.205.063
Plan Manejo de Trafico	600.000.000
TOTAL COSTOS	57.599.306.318

INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO

DETALLE	VALOR
Costos Directos	27.743.699.856
36% AIU	9.987.731.948
Compra de predios	500.000.000
Interventoría	1.880.571.590
Plan Manejo de Trafico	600.000.000
TOTAL COSTOS	40.712.003.394

INTERCAMBIADOR CARRERA 15 CON AVENIDA QUEBRADA SECA

DETALLE	VALOR
Alcantarillado	7.157.914.796
Costos Directos	23.285.495.381
36% AIU	10.959.627.664
Compra de predios	11.500.000.000
Interventoría	2.070.151.892
Plan Manejo de Trafico	600.000.000
TOTAL COSTOS	55.573.189.733

PROYECTO VIAL SECTOR CALLE 54 – CALLE 56, CONEXIÓN SECTOR ORIENTE - OCCIDENTE, OCCIDENTE – ORIENTE

DETALLE	VALOR
Costos Directos	52.147.058.824
36% AIU	18.772.941.176
Compra de predios	30.782.000.000
Interventoria	3.546.000.000
Plan Manejo de Trafico	1.500.000.000
TOTAL COSTOS	106.748.000.000

Teniendo en cuenta todos los ítems que comprenden el valor total final de las obras, el costo de las inversiones para la construcción de “Intercambiador Vial Mesón de los Búcaros” , “Intercambiador Vial Neomundo” , ” Intercambiador vial Avenida Quebrada seca – Carrera 15 y el proyecto vial sector Calle 54 – Calle 56, conexión sector oriente – occidente, occidente - oriente, estos valores son:

Costos Del Proyecto

VALOR INTERCAMBIADOR MESON DE LOS BUCAROS	57.599.306.318.00
VALOR INTERCAMBIADOR NEOMUNDO	40.712.003.394.00
VALOR INTERCAMBIADOR AVENIDA QUEBRADASECA - CARRERA 15	55.573.189.732.00
VALOR PROYECTO VIAL CALLE 54-56, CONEXIÓN SECTOR ORIENTE - OCCIDENTE, OCCIDENTE - ORIENTE	106.748.000.000.00
COSTO TOTAL (C)	\$ 260.632.499.446,00

Los argumentos que mediante la presente exposición de motivos presenta la Administración Municipal al Honorable Concejo de Bucaramanga, sustentan de manera clara, precisa y concreta no solo las bondades que la realización de estas obras generarían para nuestra ciudad, sino la conveniencia de realizarlas en este momento, pues con la aceptación de las mismas por parte de tan decoroso organismo de elección popular, se estaría responsablemente, planificando y materializando el futuro de nuestro Municipio, pero especialmente se estaría previniendo consecuencias nefastas para la movilidad vial en Bucaramanga, de acuerdo a los diagnósticos técnicos (estudios de movilidad) existentes.

FERNANDO VARGAS MENDOZA

Alcalde de Bucaramanga

Reviso Aspectos Jurídicos:
Myriam Elizabeth Riquelme Passow - Jefe Oficina Asesora Jurídica

Proyecto de Acuerdo No.

()

“POR MEDIO DEL CUAL SE DECRETA EL COBRO DE ALGUNAS OBRAS POR VALORIZACION”

EI CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA, en uso de las facultades y atribuciones y en especial las conferidas en los artículos 313 y 338 de la Constitución Política de Colombia, y Artículo 32, Numeral 7 de la Ley 136 de 1.994 y,

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con los artículos 313 y 338 de la Constitución Política de Colombia, y artículo 32 Numeral 7 de la Ley 136 de 1.994, corresponde a los Concejos Municipales imponer contribuciones fiscales y fijar directamente mediante acuerdo, los sujetos activos y los sujetos pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.
2. Que el Artículo 338 de la Constitución Política establece que en tiempo de paz, solamente los concejos municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales, fijando directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; definiendo el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto.
3. Que el decreto legislativo No. 1604 de 1.966, estableció como contribución, el impuesto de Valorización Municipal, creado por el Artículo 3º de la Ley 25 de 1.921, y la hizo extensiva a todas las obras de interés público que ejecuten las entidades territoriales o cualquiera otra Entidad de derecho público y que beneficien a la propiedad inmueble; y facultó expresamente a la Entidad que construya la Obra para recuperar directamente su inversión por el sistema de Valorización.
4. Que atendiendo lo establecido en el ARTICULO 339 de la Constitución Nacional, los Municipios elaborarán y adoptarán de manera concertada con el gobierno nacional, planes de desarrollo, para asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley, planes que estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo.
5. Que de acuerdo a lo establecido en el Estatuto de la Contribución de Valorización del Municipio de Bucaramanga, la Contribución de Valorización podrá distribuirse y cobrarse antes de la ejecución de la obra, durante su construcción o una vez terminada.
6. Que de acuerdo a lo establecido en el informe presentado por la Universidad Industrial de Santander, en cumplimiento del Convenio Interadministrativo 084 de 2009, se

adelantaron los estudios técnicos de prefactibilidad que determinan la viabilidad de su ejecución por el sistema de contribución de valorización.

7. Que para la ejecución de la totalidad de las obras prioritarias requeridas en la ciudad para su desarrollo armónico, planificado y equilibrado de las Obras viales, se hace necesario que los propietarios beneficiados por estas, aporten en su ejecución la plusvalía generada, entendiéndose como el mayor valor adquirido por un predio como consecuencia de una actuación administrativa.

En mérito de lo anterior,

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO. DECRETACION. Decrétese el cobro por el sistema de la Contribución de Valorización del “Plan vial Bucaramanga Competitiva para el mejoramiento de la movilidad”, la cual comprende los siguientes proyectos:

- INTERCAMBIADOR QUEBRADA. SECA – CARRERA 15
- INTERCAMBIADOR VIAL DE NEOMUNDO
- INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS.
- SOLUCION VIAL SECTOR CALLE 54 – CALLE 56, CONEXIÓN SECTOR ORIENTE - OCCIDENTE, OCCIDENTE - ORIENTE

ARTÍCULO SEGUNDO. SUJETO ACTIVO. Fíjese como sujeto activo de la Contribución de Valorización aquí decretada al MUNICIPIO DE BUCARAMANGA,

ARTICULO TERCERO. SUJETO PASIVO. Fíjese como sujetos pasivos de la contribución de valorización a las personas naturales o jurídicas, patrimonios autónomos, sucesiones ilíquidas, y en general todos los propietarios o poseedores de inmuebles ubicados dentro de la zona de influencia de las obras declaradas de interés público, a financiarse por la contribución de valorización, que reciban o recibieren un beneficio como consecuencia de la ejecución de las mismas.

ARTICULO CUARTO. ZONA DE CITACION. Determínese como zona de citación de las obras contempladas en el “Plan Vial Bucaramanga Competitiva para el mejoramiento y la movilidad”, los predios localizados dentro de los siguientes limites:

Se toma como punto de partida la carrera 15 con calle 5 del Barrio Chapinero siguiendo en sentido Occidente-Oriente hasta la carrera 25, se continua en dirección Occidente – Oriente por el límite Norte de la UIS, el Colegio Tecnológico, y los escenarios de la villa olímpica (Estadio Alfonso López, Velódromo, Piscinas, Coliseo Vicente Díaz entre otros), así como el Batallón Caldas, continuando en sentido occidente – oriente hasta encontrar la intersección de la Calle 10 con K 37 del Barrio los Pinos(incluido), continuando en

sentido N – S por la K 36A hasta encontrar la vía a Cúcuta, continuando en Sentido N – S hasta encontrar el ingreso al Barrio las Américas(incluido) por la K 47 hasta encontrar la calle 32, continuando por esta en sentido Occidente – Oriente hasta encontrar el límite urbano de Bucaramanga, continuando por este límite en sentido Norte – Sur bordeando los barrios Cabecera del Llano, Los Cedros, Pan de Azúcar, Terrazas y la Floresta (incluidos), hasta encontrar la Quebrada la Iglesia, continuando por esta en sentido Occidente – Oriente hasta encontrar el Cementerio Jardines la Colina (incluido), continuando en sentido Norte – Sur por el limite oriental urbano de Bucaramanga hasta encontrar el límite sur con el Municipio de Floridablanca, continuando por este límite en sentido Oriente – Occidente bordeando los Barrios Altos de Cacique, Hacienda San Juan, Palmeras del Cacique, Balcón del Tejar, Portón del Tejar, Pedregosa, Diamante I, Villa Inés, Asturias entre otros(Incluidos), hasta encontrar la Autopista Bucaramanga – Florida a la altura del puente de Provenza, continuando en sentido Oriente – Occidente bordeando el limite urbano con Floridablanca y los barrios Provenza y Coomultrasan (incluidos), continua en sentido Sur – Norte bordeando la escarpa hasta encontrar la Carrera 21 con calle 108, continuando en sentido oriente – occidente por el borde de escarpa del la manzana catastral 04-424 (incluida), hasta encontrar la calle 105, continuando por esta en sentido occidente – oriente hasta encontrar la k 16 (Transversal Central Metropolitana), continuando por la Transversal Central Metropolitana hasta el Puente el Bueno, continuando en sentido occidente – oriente hasta encontrar el barrio Plazuela Real(incluido), continuando por la calle 64C, girando por el limite de borde de escarpa hasta encontrar la calle 65, por esta en sentido Oriente-Occidente hasta encontrar el Barrio Monte Redondo(incluido), continuando por el limite de borde de escarpa hasta los Barrios Prados del Mutis y Manzanares(incluidos), continuando en sentido Occidente-Oriente por la calle 60 hasta encontrar el límite de borde de escarpa de la cancha de fútbol del Barrio Mutis(incluido), bordeando esta escarpa hasta interceptarse con la carrera 8W, continuando en sentido Sur-Norte hasta la calle 55, continuando por esta hasta la carrera 1W tomando por la Antigua vía al Mutis hasta llegar al Barrio Gómez Niño, tomando por el borde de escarpa hasta alcanzar la carrera 17, por ésta en sentido Norte hasta encontrar la calle 53, continuando por esta en sentido Oriente-Occidente bordeando la escarpa de los Barrios San Miguel y Candiles(incluidos) hasta encontrar la Diagonal 15, siguiendo en sentido Oriente-Occidente siguiendo por el límite de borde de escarpa de los Barrios Chorreras de Don Juan, y Campo Hermoso(incluidos), hasta el Barrio Quinta Estrella(Incluido), retornando en sentido Occidente-Oriente por el limite de escarpa norte del Barrio Campo Hermoso hasta encontrar la carrera 7 del Barrio Alfonso López(incluido), siguiendo en dirección Sur-Norte hasta la calle 42, continuando en sentido Oriente-Occidente bordeando el límite de borde de escarpa del Barrio La Joya(incluido), retornando por el limite de escarpa norte en sentido occidente-oriente hasta encontrar la carrera 4A, siguiendo en sentido Occidente-Oriente por el borde de escarpa norte del Barrio Alfonso López hasta la carrera 9 con Avenida Quebrada Seca, continuamos en sentido Oriente-Occidente por la calle 31 bordeando el límite de escarpa de los Barrios 23 de Junio y Santander(incluidos), retornando en sentido occidente-oriente por el borde de escarpa norte de los Barrios Santander y 23 de Junio y Pío XII, hasta encontrar la carrera 2 en el Barrio Girardot(incluido) bordeando el límite de escarpa del Barrio Girardot hasta la calle 21, continuando por esta en sentido Occidente-Oriente hasta la carrera 7, siguiendo por esta en dirección Sur-Norte hasta la escarpa norte del barrio Girardot hasta la calle 18, continuando por esta en sentido Oriente-Occidente hasta la carrera 10, continuando por esta en dirección Sur-Norte hasta la calle 13, continuamos por esta en sentido Occidente-Oriente hasta la carrera 14, continuamos por el borde de escarpa del Barrio Chapinero hasta empalmar con la carrera 13 y por esta hasta la calle

4, continuando en sentido Occidente-Oriente hasta encontrar la carrera 15, punto de partida y cierra. En listado y en el “Mapa Zona de influencia” anexo se detallan la totalidad de los predios incluidos en la zona de influencia.

La zona de citación anteriormente descrita corresponde a la representada en los planos que se anexan y que hacen parte integral de éste Acuerdo.

ARTICULO QUINTO. BASE GRAVABLE. La base gravable está constituida por el costo del respectivo Plan de Obras dentro de los límites del beneficio que ellas produzcan a los inmuebles que han de ser gravados, entendiéndose por costo todas las inversiones que se requiera, adicionadas con un 20% para imprevistos, gastos de distribución y recaudo de las contribuciones.

ARTICULO SEXTO. BENEFICIO. El cálculo del beneficio se realizará por medio de la metodología del doble avalúo por muestreo. El cual consiste en avaluar en un mismo periodo o fecha, la tierra, sin obra (situación actual) y con obra, como si estuviera ésta construida y en funcionamiento, considerando situaciones homogéneas y/o análogas con los predios y/o inmuebles similares. La metodología para seleccionar el número de puntos a avaluar de la zona de estudio, se realiza por un sistema de muestreo, determinando el nivel de confiabilidad y el grado de error esperados.

ARTICULO SEPTIMO. DISTRIBUCION. La distribución y asignación de las contribuciones de Valorización serán realizadas de acuerdo a lo establecido en el método de FACTOR DE BENEFICIO, por el cual se asigna la contribución a cada inmueble o predio en proporción directa al beneficio total e individual, de acuerdo con los atributos y características de cada predio, empleando un coeficiente numérico. Para mayor exactitud en la asignación de la Contribución de Valorización se podrán emplear métodos adicionales contemplados en el Estatuto de Valorización.

ARTICULO OCTAVO. COMPOSICION DE LA JUNTA. La Junta de representantes de los propietarios estará integrada por nueve (9) representantes de los propietarios o poseedores de inmuebles ubicados dentro de la zona de citación del “Plan Vial Bucaramanga Competitiva para el mejoramiento y la movilidad”.

ARTICULO SEPTIMO: El presente Acuerdo rige a partir de la publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Dado en el Municipio de Bucaramanga, a los

FERNANDO VARGAS MENDOZA
Alcalde de Bucaramanga

Reviso Aspectos Jurídicos:
Myriam Elizabeth Riquelme Passow - Jefe Oficina Asesora Jurídica