Dosquebradas, Risaralda, 01 de agosto de 2022

ACUERDO NÚMERO 015
Julio 28 de 2022

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

SANCIONADO

Remítase copia del presente acuerdo a la Secretaría Jurídica del Departamento de Risaralda, para su respectiva revisión, de acuerdo con el **artículo 305, numeral 10 de la Constitución Política** y archívese un ejemplar.

JORGE DIEGO RAMOS CASTAÑO
Alcalde Municipal

JOSÉ IVÁN GONZÁLEZ ARIAS
Vo. Bo. Secretario Jurídico

REPÚBLICA DE COLOMBIA
CONCEJO MUNICIPAL
Dosquebradas-Risaralda

ACUERDO No. 015
(JULIO 28 DE 2022)

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Cordial saludo.

De manera respetuosa y atenta me permito dejar a disposición de esa Honorable Corporación el proyecto de acuerdo, **"PROYECTO DE ACUERDO *"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.***

De conformidad con lo establecido en el **inciso 2° del artículo 72 de la ley 136 de 1994**, **"Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento del Municipio",** se plantean a continuación los alcances y razones que sustentan el presente proyecto de acuerdo, según la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ASPECTOS LEGALES

La **Constitución Política de Colombia** en su **artículo 364,** consagra:

> **"...ARTICULO 364. El endeudamiento interno y externo de la Nación y de las entidades territoriales no podrá exceder su capacidad de pago. La ley regulará la materia...".**

El **Decreto Presidencial 1333 de 1986, "Por el cual se expide el Código de Régimen Municipal",** en su **artículo 278** establece:

> **"...Las operaciones de crédito público interno que proyecten celebrar los municipios serán tramitados por el Alcalde.**

Compete al Alcalde Municipal la celebración de los correspondientes contratos...".

La **ley 1551 del 6 de julio de 2012, "Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios"** en su **artículo 18** modificó el **artículo 32 de la ley 136 de 1994**, en lo que a la autorización para contratar se refiere, dejando expresa la necesidad de autorización para contratar en casos específicos, así:

> **"...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:

"...3. Reglamentar la autorización al alcalde para contratar, señalando los casos en que requiere autorización previa del Concejo.

(...).

"...Parágrafo 4°. De conformidad con el numeral 3° del artículo 313 de la Constitución Política, el Concejo Municipal o Distrital deberá decidir sobre la autorización al alcalde para contratar en los siguientes casos:

1. Contratación de empréstitos...".

En lo referente al aspecto legal que rige el trámite de empréstitos por parte de las entidades territoriales, es importante señalar que el desarrollo normativo al respecto es amplio, por lo cual se citarán algunas de las disposiciones más relevantes que rigen la materia, así:

OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO

El Decreto Presidencial 2681 de 1993, "Por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas", en su **artículo 1°,** establece:

"...ÁMBITO DE APLICACIÓN. El presente Decreto se aplica a las operaciones de crédito público, las operaciones asimiladas, las operaciones propias del manejo de la deuda pública y las conexas con las anteriores, de que trata el parágrafo 2° del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, que realicen las entidades estatales definidas en el artículo 2° de la mencionada Ley.

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el parágrafo 1° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, en relación con las operaciones que, dentro del giro ordinario de las actividades propias de su objeto social, celebren los establecimientos de crédito, las compañías de seguros y las demás entidades financieras de carácter estatal...".

Por su parte, el **artículo 3° del citado Decreto 2681 de 1993**, dispone:

"Operaciones de crédito público. Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tiene por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o aquellas mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.

Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, la suscripción y colocación de títulos de deuda pública, los

créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales.

"Para efectos de lo dispuesto en el presente Decreto, las operaciones de crédito público pueden ser internas o externas. Son operaciones de crédito público internas las que, de conformidad con las disposiciones cambiarias, se celebren exclusivamente entre residentes del territorio colombiano para ser pagaderas en moneda legal colombiana...".

DEFINICIÓN DE OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO

La **ley 80 de 1993,** en su **artículo 41, parágrafo 2º, inciso 1º** consagra:

"...Operaciones de crédito público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente Ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos...".

La ley 136 de 1994, "Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios", en su **artículo 2°, literal c)** consagra lo siguiente:

"...ARTÍCULO 2o. RÉGIMEN DE LOS MUNICIPIOS. El régimen municipal estará definido por lo dispuesto en la Constitución Política, por lo establecido en la ley y por las siguientes disposiciones.

(...).

"...c). En lo concerniente con su endeudamiento interno y externo, y sujeto a la capacidad de endeudamiento del municipio, de conformidad con la ley y de acuerdo con el literal a) del numeral 19 del artículo 150 de la Constitución Política...".

La **ley 358 de 1997, "Por la cual se reglamenta el artículo 364 de la Constitución y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento",** modificada por la **ley 795 de 2003, "Por la cual se ajustan algunas normas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se dictan otras disposiciones**", dispone en sus **artículos 1° y 2°:**

"...Artículo 1o. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 364 de la Constitución Política, el endeudamiento de las entidades territoriales no podrá exceder su capacidad de pago.

Para efectos de la presente Ley, se entiende por capacidad de pago el flujo mínimo de ahorro operacional que permite efectuar cumplidamente el servicio de la deuda en todos los años, dejando un remanente para financiar inversiones...".

ARTÍCULO 2o. Se presume que existe capacidad de pago cuando los intereses de la deuda al momento de celebrar una nueva operación de crédito, no superan en el cuarenta por ciento (40%) del ahorro operacional.

La entidad territorial que registre niveles de endeudamiento inferiores o iguales al límite señalado, en este artículo, no requerirá autorizaciones de endeudamiento distintas a las dispuestas en las leyes vigentes...".

La **ley 819 de 2003**, **"Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones"**, establece criterios adicionales al endeudamiento territorial, específicamente en su **artículo 14** consagra:

"...Capacidad de pago de las entidades territoriales. La capacidad de pago de las entidades territoriales se analizará para todo el período de vigencia del crédito que se contrate y si al hacerlo, cualquiera de los dos indicadores consagrados en el artículo 6° de la Ley 358 de 1997 se ubica por encima de los límites allí previstos, la entidad territorial seguirá los procedimientos establecidos en la citada ley.

Parágrafo. Para estos efectos, la proyección de los intereses y el saldo de la deuda tendrán en cuenta los porcentajes de cobertura de riesgo de tasa de interés y de tasa de cambio que serán definidos trimestralmente por la Superintendencia Bancaria...".

Por su parte, el **artículo 16 de la citada ley 819** dispone:

"...ARTÍCULO 16. CALIFICACIÓN DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES COMO SUJETOS DE CRÉDITO. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos anteriores, y de las disposiciones contenidas en las normas de endeudamiento territorial, para la contratación de nuevos créditos por parte de los departamentos, distritos y municipios de categorías especial, 1 y 2 será requisito la presentación de una evaluación elaborada por una calificadora de riesgos, vigiladas por la Superintendencia en la que se acredita la capacidad de contraer el nuevo endeudamiento.

PARÁGRAFO. **La aplicación de este artículo será de obligatorio cumplimiento a partir del 1o de enero del año 2005...".**

Una vez citadas las normas correspondientes a continuación, se describen cada uno de los proyectos y actividades que pretende adelantar el Municipio con los recursos a que se refiere el presente proyecto de acuerdo. Para ello se consigna lo siguiente:

CAPÍTULO I

ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE LA PRIMERA LÍNEA DEL MEGACABLE Y ACTUALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CUENCA DOSQUEBRADAS

El citado estudio tiene un costo aproximado de SETECIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($ 795.000.000).

La obtención y ejecución de estos recursos se justifica teniendo en cuenta que dentro del **Plan de Desarrollo "DOSQUEBRADAS EMPRESA DE TODOS 2020-2023", se** tiene prevista la **meta 2.4.2.234**: **Gestionar el proyecto Cable Aéreo Metropolitano**, lo cual lleva implícita la planeación e infraestructura, meta que radica en cabeza de la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura del Municipio de Dosquebradas.

Es así que la Secretaría de Tránsito y Movilidad apoyará en lo que respecta a la concesión para la cuenca Dosquebradas del Sistema de Transporte Masivo. Indicándose que la misma es necesaria por el vencimiento para la vigencia 2023 del actual contrato de concesión toda vez que, de no hacerse, se dejaría sin cobertura de transporte público al Municipio de Dosquebradas, afectándose la ampliación de cobertura del mismo y esto llevaría al incumplimiento de los fines esenciales del Estado y a la restricción de la libertad de locomoción de los habitantes del Municipio. Lo anterior según lo previsto, respectivamente, en los **artículos 2° y 24 de la Constitución Política de Colombia.**

Es de anotar que para la elaboración de este estudio se deben identificar las rutas y los sistemas más adecuados para la prestación del servicio en la jurisdicción del Municipio de Dosquebradas, mediante la implementación de rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, para efectos de garantizar una cobertura del Sistema de Transporte Masivo -STM- de al menos un **OCHENTA Y CINCO POR CIENTO (85%)** del casco urbano y suburbano del Municipio de Dosquebradas.

A lo largo de los últimos años, los sistemas de transporte por cable aéreo han venido ganando reconocimiento como grandes contribuyentes al desarrollo urbano de zonas de difícil acceso, así como al mejoramiento en la movilidad y la calidad de vida de poblaciones con limitaciones económicas y sociales, a partir de la experiencia obtenida tanto a nivel nacional como en Municipios vecinos en el eje cafetero: Pereira y Manizales.

El impacto generado puede además medirse por la economía de tiempo y dinero para los usuarios, la contribución a la optimización de las vías vehiculares, el aporte al medio ambiente por ser un sistema de tecnología limpia y principalmente por propiciar un mejoramiento de su calidad de vida de las comunidades asentadas en torno al sistema, con la implementación de nuevos espacios públicos urbanos en los alrededores de las estaciones del sistema, como parques, plazoletas y demás espacios de encuentro comunitario.

Es responsabilidad del Municipio de Dosquebradas, seguir dinamizando la economía con su inversión programada y objetiva en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial existente y adicionalmente buscar fuentes alternativas de transporte que permitan construir la ciudad planeada. Las consideraciones de planeamiento buscan mejorar las condiciones de la movilidad de los ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo intermodal, amigable con el ambiente, proyectado con estrategia bajo en carbono, cumpliendo con los objetivos del desarrollo sostenible -ODS-, que dinamice la comunicación y competitividad de la ciudad como parte esencial de una región.

Debe buscarse el fortalecimiento del sistema de transporte masivo intermunicipal a través de la instalación de una **Línea de Cable Aéreo** metropolitano como alternativa de conectividad entre Dosquebradas y Pereira. Esta línea, gracias a su facilidad de adaptación a cualquier entorno y topografía, es una herramienta para sortear grandes obstáculos, topografías agrestes y resolver problemas de movilidad en zonas de difícil acceso. Además, brinda seguridad y calidad de transporte para los usuarios, interconectan territorios y generan desarrollo urbano en las ciudades. Adicionalmente aporta un valor agregado de ser un transporte amigable con el medio ambiente. Igualmente, dichos sistemas están orientados al transporte público y turístico. Aunando a lo anterior, este tipo de proyectos impulsan y apalancan proyectos de movilidad, urbanismo, desarrollo social, educación y economía, y la conservación de reservas naturales en las zonas de influencia del proyecto.

Este proyecto está incorporado en el **Plan de Desarrollo Municipal,** adoptado mediante el **acuerdo 08 de mayo 2020**, dentro del **Programa: Construcción, adecuación y mantenimiento de la infraestructura pública; Proyecto**: **2.4.2 GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE URBANO Y RURAL, ENMARCADOS DENTRO DE LA EMERGENCIA, ECONOMICA, SOCIAL Y ECOLÓGICA POR EL COVID -19; Actividad: 2.4.2.234 Gestión del proyecto Cable Aéreo Metropolitano. Alcance: Mejorar la movilidad de los ciudadanos del Municipio de Dosquebradas, reduciendo trancones, disminuyendo tiempo de desplazamiento y brindando un transporte digno multimodal.**

Longitud del trazado: Aproximadamente 2.5 kilómetros.

Se plantea la justificación de elaboración de **estudios previos (Prefactibilidad) para la construcción de una infraestructura de cable aéreo (1ª línea),** con el fin de optimizar la red vial municipal en busca de la accesibilidad y conectividad del sector de Frailes, Comunas 2 y 5, población asentada en el costado oriental en la ciudad de Dosquebradas, dinamizando la movilización, que permita construír la ciudad planeada y consolidar el modelo de ciudad establecido por el **Plan de Ordenamiento Territorial. POT 2022-2035**. Esto a través de un empréstito por **$ 795.000.000.**

Las consideraciones de planeamiento buscan generar un sistema de transporte a través de cables, que se comuniquen y optimicen la red vial de la ciudad, componiendo la interacción entre centralidades y operaciones urbanas, todo esto en busca de la comunicación y competitividad de la ciudad como parte esencial para su desarrollo.

Este nuevo sistema de transporte hará parte del **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO -SITM-.** Será el Megacable, el cual conectará Dosquebradas con el centro de Pereira en 15 minutos, cuando en la actualidad se necesitan más de 45 minutos para llegar a la misma centralidad y con necesidad de hacer transbordos entre buses del Sistema de Transporte Colectivo. Los principales elementos que inciden en la definición de la estructura del sistema de movilidad de Dosquebradas son los siguientes:

La localización del Municipio sobre el eje de integración vial regional Troncal de Occidente y su cercanía a las grandes infraestructuras de transporte del occidente del país (Corredor al pacífico Dosquebradas-Pereira- Buenaventura y corredor Dosquebradas –Medellín –Costa Atlántica). El sistema de ejes viales longitudinales de tipo intraurbano, metropolitano e interregional, como la Av. Simón Bolívar, la Av. del

Ferrocarril.

Este proyecto se llevará a estudios y diseños fase I, dentro de los cuales deberán definirse los siguientes aspectos:

a. OBJETO.

Se deben definir los procedimientos y recursos técnicos necesarios para la planeación de los estudios de prefactibilidad de un sistema de transporte por cable aéreo en el Municipio, el cual beneficie la movilidad, resuelva las necesidades de transporte de calidad para los habitantes, que impulse el desarrollo urbano, que una los territorios y que genere integración social.

b. PROPÓSITO.

El propósito de este alcance consiste en la revisión básica y preliminar de los recursos técnicos y procedimientos a adelantar para la estructuración de la prefactibilidad del sistema de transporte por cable aéreo.

La revisión básica y/o preliminar a realizar, versión 0, consiste en realizar un listado de la información base y/o pre-requisito para este tipo deproyectos y establecer las directrices iniciales para la colaboración de las diferentes instituciones y autoridades en transporte, con la finalidad de revisar y analizar posibles alternativas de trazados de línea conforme a las necesidades de la comunidad, aspectos técnicos, sociales y ambientalesasí como los lineamientos de la autoridades correspondientes.

Lo primero que se debe definir es la necesidad a satisfacer, para así poder plantear las posibles alternativas de solución, realizar las evaluaciones preliminares, prediseños (versión 0,) conforme a proyectos de similares características. Para el caso en concreto, es necesario que se defina la finalidad del sistema de transporte a implementar,es decir, sistema turístico o un sistema de transporte urbano o mixto.

Se debe iniciar con un primer análisis de los aspectos técnicos que apliquen, incluyendo aspectos sociales y ambientales enfocado desde las diferentes disciplinas, que serán una plataforma desde donde se soportará el análisis de los posibles corredores a implementar, su evaluación, priorización y posterior definición mediante la herramienta conocida como matriz multicriterio.

c. CONCEPTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS.

De acuerdo con la normatividad técnica vigente en el país, la normatividad reconocida internacionalmente y la información requerida por la autoridad en transporte – Ministerio de Transporte de Colombia, para este tipo de proyectos se ha establecido un listado de estudios y procesos que se deben surtir a la hora de iniciar el análisis preliminar. De acuerdo con el Ministerio de Transporte, se recomienda la preparación técnica de proyectos de transporte de pasajeros por cable aéreo; para establecer un enlace con la metodología MGA del DNP y para seguir la línea conceptual de la disciplina de formulación de proyectos, se debe preparar inicialmente un módulo de identificación que permita reconocer y analizar la descripción dela necesidad que se presenta en el Municipio de Dosquebradas y que se desea solucionar con este proyecto, una vez sea aprobado por el Honorable Concejo Municipal.

En la preparación técnica de un proyecto de estas características se considera el desarrollo de los siguientes estudios, en un nivel de profundidad de **prefactibilidad básica:**

1. Estudio de localización.
2. Estudio topográfico.
3. Estudio de suelos - geotécnico.
4. Estudio de predial.
5. Estudio social.
6. Estudio ambiental.
7. Estudio del mercado: Demanda de usuarios.
8. Estudio electromecánico.
9. Estudio arquitectónico.
10. Estudio de ingeniería (estructural, hidrosanitario y eléctrico).
11. Estudio administrativo.
12. Estudio financiero.
13. Estudio legal y normativo.
14. Estudio disponibilidad de servicios públicos e interferencia de redes secas y húmedas.

Si bien cada estudio corresponde con una disciplina técnica específica, el documento deberá mantener una unidad estructural que establece una correlación directa entre cada estudio, teniendo en cuenta que el tema transversal es construír un sistema de transporte eficiente y confiable. El orden mostrado de la evolución de cada estudio se recomienda para que de esta manera se tomen decisiones y se realicen ajustes buscando la consolidación del proyecto paso a paso, en algunos casos es necesario realizar análisis conjuntos entre disciplinas para establecer el mejor escenario.

d. MARCO LEGAL Y NORMATIVO.

Finalmente el estudio legal buscará identificar la normatividad relacionada con el proyecto en estudio y garantizar que se han tenido en cuenta las observaciones, recomendaciones y restricciones queel marco jurídico establece en cada caso específico, para garantizar que el proyecto no tendrá inconvenientes de este tipo en su desarrollo y que se tienen planes de manejo para desarrollar acciones, ajustar procedimientos o subsanar situaciones que pueden ser potencialmente críticas para el proyecto.

El Estado colombiano tiene un marco regulatorio amplio que desarrolla, a través de leyes y decretos, las grandes políticas para los diferentes temas de manejo en los proyectos de infraestructura (Movilidad y transporte) pero, en general, ha delegado las responsabilidades especialmente a los Municipios, dentro del marco constitucional que favorece la descentralización y la autonomía municipal. En este orden de ideas, todo proyecto debe cumplir los requerimientos generales de la normatividad colombiana y las normas aplicables reconocidas internacionalmente y estar debidamente articulado con los planes de desarrollo y programas nacionales y regionales.

CAPÍTULO II
COMPRA Y/O MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA Y VEHÍCULOS

Para la compra y/o mantenimiento de maquinaria y de vehículos se tiene previsto destinar la suma de DOS MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($ 2.500.000.000).

La justificación para la adquisición y/o el mantenimiento de maquinaria y de vehículos se plantea de la siguiente manera:

La **parte estratégica del Plan de Desarrollo Municipal de Dosquebradas**, contenido en el **acuerdo municipal 008 de 2022**, tiene previsto el **Territorio competitivo** y dentro del mismo se ha contemplado el **Programa "CONSTRUCCION, ADECUACION Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA".** Este **Programa,**

> **"...Tiene como propósito fundamental garantizar el mejoramiento de la cobertura vial tanto de la zona rural como urbana, mediante obras físicas que recuperen la infraestructura obsoleta, obras nuevas que mejoren la movilidad, comunicación interna y externa del Municipio, además de obras que mejoren la red de instituciones públicas. Igualmente busca la integridad y articulación de proyectos de alto impacto para el desarrollo social...".**

Para la ejecución de este **Programa** se tiene previsto el **Proyecto 2.4.2, 2.4.2.232, denominado "Ampliación del parque automotor para obras públicas".**

ADQUSICIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA

DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.

El Municipio de Dosquebradas tiene dentro de sus objetivos como entidad estatal garantizar la confiabilidad, disponibilidad y operatividad de los vehículos livianos, pesados y maquinaria amarilla, para la ejecución de actividades y programas de mantenimiento preventivo y correctivo que aseguren una óptima operatividad y funcionamiento mecánico integral, dado que dichos automotores forman una parte esencial para el cumplimiento de su misión, asegurando la atención oportuna y eficiente en el traslado de personal, mensajería, construcción, mantenimiento, sostenimiento y conservación de las vías vehiculares, peatonales urbanas y rurales, mantenimiento de parques, la infraestructura física, las edificaciones destinadas por el Municipio para el servicio público, atención de emergencias por inundaciones y deslizamientos, demolición de viviendas en zonas de alto riesgo, recolección, retiro de escombros, reposición del espacio público y traslado de todo tipo de bienes del Municipio, además de la atención a los requerimientos de la comunidad y de otras dependencias, atendiendo los requerimientos del **Plan de Desarrollo Dosquebradas: Empresa de Todos "2020-2023", Dimensión "AMBIENTE Y ENTORNO SOSTENIBLE", numerales 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1, 3.5.1, 3.6.1.**

Por tal motivo, es indispensable contar con elementos como maquinaria pesada y maquinaria amarilla, para conservar en buen estado la infraestructura, tanto urbana como rural, en todos sus aspectos y frentes, del municipio de Dosquebradas, a través de programas de mantenimiento correctivo y preventivo que se programan en los talleres municipales, dando así cumplimiento a los diversos requerimientos presentados por la comunidad.

Así mismo, como objetivo estratégico se tiene la implementación del plan vial que permita la conexión de zonas apartadas del municipio con las cabeceras municipales, para mejorar la movilidad, disminuir tiempos de desplazamiento, facilitar el transporte de productos agrícolas y, adicionalmente, realizar

actividades de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación y/o atención de emergencias y/o construcción de vías de segundo y tercer orden a cargo del Municipio.

De igual manera, el Municipio de Dosquebradas, a través de la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura, busca dar cumplimiento a sus funciones y actividades principales, especialmente en el tema vial.

En consecuencia y para cumplir con las funciones misionales de la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura, es necesario el mejoramiento de la capacidad técnica y operativa de la maquinaria pesada, indispensable para el mantenimiento vial del Municipio de Dosquebradas, y por impulsar el proceso de reposición y fortalecimiento del Banco de Maquinaria, destinada al mantenimiento periódico y la recuperación de la red vial y atención de emergencias entendiendo la misma como una contribución al desarrollo económico y social al del Municipio de Dosquebradas.

MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y/O PREVENTIVO PARA EL PARQUE AUTOMOTOR

DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.

El Municipio de Dosquebradas tiene dentro de sus objetivos como entidad estatal garantizar la confiabilidad, disponibilidad y operatividad de los vehículos livianos, pesados y maquinaria amarilla, ejecutando actividades y programas de mantenimiento preventivo y correctivo que aseguren una óptima operatividad y funcionamiento mecánico integral dado que dichos automotores forman una parte esencial para el cumplimiento de su misión, asegurando la atención oportuna y eficiente en el traslado de personal, mensajería, construcción, mantenimiento, sostenimiento y conservación de las vías vehiculares, peatonales urbanas y rurales, mantenimiento de parques, la infraestructura física, las edificaciones destinadas por el Municipio para el servicio público, atención de emergencias por inundaciones y deslizamientos, demolición de viviendas en zonas de alto riesgo, recolección, retiro de escombros, reposición del espacio público y traslado de todo tipo de bienes del Municipio, además de la atención a los requerimientos de la comunidad y de otras dependencias, atendiendo los requerimientos del **Plan de Desarrollo Dosquebradas: Empresa de Todos "2020-2023",**

Dimensión "AMBIENTE Y ENTORNO SOSTENIBLE", numerales 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1, 3.5.1, 3.6.1.

Como consecuencia de lo anterior, es indispensable contar con elementos como aceites y filtros para brindar un mantenimiento preventivo y programado al parque automotor de la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura, y así tener en buen estado todos los vehículos del Municipio y dar cumplimiento a los programas de mantenimiento correctivo y preventivo que se programan en los talleres municipales, cuya finalidad es realizar una efectiva intervención dando cumplimiento a los diversos requerimientos presentados por la comunidad.

De igual manera, el Municipio de Dosquebradas a través de la Secretaría de Infraestructura, busca dar cumplimiento a sus funciones y actividades principales, especialmente en el tema vial, es por esto, que se hace necesario para el mejoramiento de la capacidad técnica y operativa de la maquinaria pesada, carga liviana y carga pesada, la cual es indispensable para el mantenimiento vial del Municipio de Dosquebradas tener disponibilidad de aceites, filtros y reparaciones de tipo mecánico, eléctrico, electrónico e hidráulica especializada que permitan desarrollar estas actividades preventivas y así garantizar la confiabilidad, disponibilidad y operatividad del parque automotor del Municipio de Dosquebradas.

CAPÍTULO III
CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y/O REPARCHEO DE VÍAS URBANAS

Para la construcción, mantenimiento y/o reparcheo de vías urbanas se tiene previsto destinar la suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS ($ 4.200.000.000).

La justificación para la destinación de estos recursos está contenida en el **estudio técnico anexo, de fecha 13 de julio de 2022,** denominado **"Justificación técnica empréstito, con el fin de fortalecer el transporte público, realizar proyectos y obras de movilidad y conectividad en el Municipio de Dosquebradas",** suscrito por el Ingeniero **OSCAR MAURICIO GIRALDO GONZÁLEZ**, Secretario de Obras Públicas e Infraestructura de Dosquebradas.

Dentro de los sectores de **MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA** se concatenan actividades en el marco del desarrollo vial y de conectividad urbana y rural del Municipio, además de la preparación que debe tener para convertirse en un territorio productivo y competitivo, con instrumentos óptimos de movilidad e infraestructura para brindarle al ciudadano biquebradense estándares altos de bienestar y desarrollo.

Es innegable la importancia que tiene el desarrollo de las diferentes infraestructuras de transporte en el crecimiento armónico de la economía nacional y regional. La identificación de la vocación productiva de cada territorio permitirá la planificación y ejecución de una infraestructura acorde con la productividad de la región. De lo que se trata es de generar la infraestructura que la región y su productividad requieren, creando un círculo virtuoso en el que, a mayor productividad, mayor infraestructura.

El sistema de relaciones del Municipio con el entorno nacional y urbano-regional (metropolitano), se encuentra dominado por el subsistema de comunicación vial regional. Este sistema está conformado por: La Troncal de Occidente, Autopista del Café. Av. Ferrocarril, Av. Simón Bolívar – Pereira, Vía Turín la popa, Vía Pedregales – Parque Industrial (Pereira), Vía Puente Mosquera – La Popa, Vía Sesteadero - La Popa, Vía Frailes – Barrio Kennedy.

Es así como dentro del municipio de Dosquebradas se adelantó la implementación del Plan de Movilidad y Conectividad con el cual se construyeron cuatro (4) soluciones viales, las cuales se culminaron en el año 2021. Estas soluciones son: **Quebrada La Víbora – Molivento, Glorieta Milán – Prado Verde – La Pradera, La Popa Fase I y conexión Calle 50.** Estas obras han contribuído sustancialmente en la movilidad y conectividad urbana – regional, y en el desarrollo de la malla vial de la ciudad.

No obstante, dentro del Plan de Movilidad y Conectividad regional se debe propender la construcción de otras soluciones viales que generen gran impacto y desarrollo, las cuales deberán ser llevadas a estudios fase tres y finalmente lograr su cierre financiero y ejecución.

En el caso de nuestro Municipio, según la ejecución de nuestro inventario vial actualizado, que viene desarrollando nuestra secretaría durante este año y que aún se está ejecutando, adicional a lo anterior, con el fin de realizar una correcta intervención en las vías del Municipio, tal como se evidencia dentro del **Plan de Desarrollo de DOSQUEBRADAS EMPRESA DE TODOS**, bajo la **Línea Estratégica del Programa Estratégico N° 24-28 "CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PUBLICA-TRANSFORMACIÓN INNOVADORA PARA LA MOVILIDAD" Proyecto N° 2.4.2-2.8.5**

"GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE URBANO Y RURAL ENMARCADOS DENTRO DE LA EMERGENCIA ECONOMICA, SOCIAL Y ECOLOGICA POR EL COVID 19 MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURALOCATIVA Y DE TALENTO HUMANO DE LAS DIFERENTES SEDES DE TRANSITO" Actividad N° 2.4.2.233-2.8.5.26 "IMPLEMENTAR LA ESTRATEGIA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y COLECTIVO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURA-IMPLEMENTAR ESTRATEGIA PARA FORTALECER LA CAPACIDAD TECNICA DE LA SECRETARÍA DE TRANSITO Y MOVILIDAD".

Hasta el día de hoy tenemos inventariado alrededor de 115 kilómetros de vías rurales que pertenecen a la administración del Departamento, y alrededor de 50 Kilómetros que administra nuestro municipio, teniendo en cuenta que aún faltan algunas vías por inventariar. Dicho lo anterior, en total, aproximadamente el municipio cuenta con una red vial terciaria de aproximadamente 165 Kilómetros y aunque menos del 30% de esta red, está bajo nuestra administración, para nosotros es fundamental conservarla en un estado óptimo para garantizar el uso adecuado por parte de todos los habitantes, turistas y visitantes del municipio.

Entre otras podemos resaltar como construcción de conexiones viales nuevas las siguientes:

Conexión del sector de la Popa (Dosquebradas) con el municipio de Pereira sector de la máquina (Calle 3 con Carrera 7) a través de la antigua vía Sesteadero

Conexión barrio Japón (Dosquebradas) - Bodegas Santander (Vía Pereira La Florida) denominado proyecto Vía Central Park.

Ampliación de la calzada en el sector del barrio La Graciela conexión la Badea frente al colegio Colombo Británico (Calle 10 entre carreras 1 y 1B).

Proyecto continuación de la Avenida de las Torres

Recuperación de la malla circundante a las anteriores intenciones de mejoramiento o construcción de conexiones viales.

Los proyectos relacionados anteriormente requieren del mantenimiento de sus mallas circundantes, propendiendo el uso de nuevos corredores y descongestionando aquellos como el Viaducto Cesar Gaviria, Barrios La Pradera, Santa Mónica, la Graciela, la Badea, entre otros. Estos nuevos corredores viales se articulan con obras que ya se encuentran en desarrollo como la pavimentación en concreto rígido del barrio San Rafael, la pavimentación de la calle principal del barrio el Japón, la construcción de huellas de la Vereda Gaitán y la nueva conexión por la calle 50. Sin embargo, estos corredores son un ejemplo latente del alto deterioro en el que se encuentra en general la totalidad de la malla vial urbana del Municipio y aquí nace la necesidad de priorizar el mantenimiento de ella en puntos estratégicos como los anteriores además de los anillos viales mas impactados por el clima y por el alto flujo vehicular que circula por ellos como es el caso de las vías de casi el 80% de la malla vial.

MANTENIMIENTO DE VÍAS URBANAS (PAVIMENTACIÓN – REPARCHEO)

El mantenimiento de la infraestructura vial del municipio de Dosquebradas es esencial, tanto para garantizar la competitividad y capacidad productora del municipio, como para promover su desarrollo local y la calidad de vida de sus habitantes. Es por lo que desde la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura se hace un gran esfuerzo para mejorar su viabilidad básica. Sin embargo, a medida que las redes viales son utilizadas por el transporte de carga las vías se van deteriorando, y si no se mantienen oportuna y adecuadamente, ese deterioro alcanza niveles que pueden requerir su reconstrucción en períodos relativamente cortos con relación a la vida útil prevista en la decisión de inversión original.

Es necesario realizar una inversión en el mantenimiento y conservación de las vías del municipio de Dosquebradas para corregir sus deficiencias; no realizar un mantenimiento adecuado de las carreteras supone que seguirán deteriorándose hasta que la única solución sea la reconstrucción total, lo cual resultará mucho más costoso y los recursos destinados al mantenimiento de las vías es una inversión de futuro, ya que invirtiendo en la conservación de las carreteras se invierte en la mejora de la movilidad, pero también en seguridad y en compromiso con el medio ambiente.

El sistema de vías del municipio de Dosquebradas representa un capital de gran valor, en el que se invierten considerables recursos a lo largo de los años para crearlo y mantenerlo.

Relacionada la importancia del mantenimiento vial, la Secretaría de Obras Públicas dentro de su inventario vial urbano ha identificado la necesidad de realizar pavimentaciones y reparcheos en la gran mayoría de barrios y vías. Sin embargo, actualmente hemos identificado una necesidad primaria en algunas zonas donde el deterioro se ha intensificado debido a su tiempo de uso y al alto flujo vehicular que va creciendo paulatinamente en los últimos años en sectores y vías como las siguientes:

Sector Servientrega – Calle 15 barrio la Macarena
Barrio Camilo Torres – Plan 3: Carrera 22b entre calles 68b y carrera 23b
Barrio Villa Alexandra
Barrio la Sultana
Calle 36 – CAM

Lo anterior sólo son unas ilustraciones de algunas de las vías que desde nuestra secretaría se han priorizado por todo lo que se ha mencionado en el cuerpo de estas consideraciones. Sin embargo, cabe resaltar que, en general, más del 80% de la malla vial se encuentra en mal estado y cada día el flujo vehicular y la lluvia afecta directamente la vida útil de las vías.

Además de lo anterior, y en lo que tiene que ver con reparación y construcción de vías urbanas, cabe aclarar que el objetivo que tiene esta administración es involucrar a la comunidad en la ejecución, a través del sistema AUTO-GESTIÓN, esto con el fin de procurar una inversión más equitativa y que llegue a beneficiar al mayor número de biquebradenses.

CAPÍTULO IV
MANTENIMIENTO DE VÍAS RURALES Y CONSTRUCCIÓN DE PLACAS HUELLAS EN LA ZONA RURAL

Para el mantenimiento de vías rurales y la construcción de placas huellas en la zona rural, la administración tiene previsto destinar la suma de DOS MIL MILLONES DE PESOS ($ 2.000.000.000).

La justificación para la destinación de estos recursos está contenida en el **estudio técnico anexo, de fecha 13 de julio de 2022,** denominado **"Justificación técnica empréstito, con el fin de fortalecer el transporte público, realizar proyectos y obras de movilidad y conectividad en el Municipio de Dosquebradas",** suscrito por el Ingeniero **OSCAR MAURICIO GIRALDO GONZÁLEZ**, Secretario de Obras Públicas e Infraestructura de Dosquebradas.

Uno de los principales problemas que enfrenta el desarrollo del área rural en el municipio de Dosquebradas es el limitado acceso a infraestructura vial, especialmente en cuanto a vías rurales transitables. Este es un tema crucial ya que, la inversión en vías rurales tiene una contribución importante al crecimiento económico y un impacto significativo en la superación de la pobreza y en la mejora del nivel de vida de la población rural.

La rehabilitación y mantenimiento de las vías rurales tiene el potencial de mejorar el bienestar de los hogares, no solo por el incremento del transporte, sino porque mejora la calidad y seguridad del acceso a empleo, mercados y servicios, además de ampliar las posibilidades de consumo y producción de los hogares. En principio, uno de los efectos inmediatos de las mejoras de los caminos rurales es la reducción de los costos de transporte, los cuales generan una serie de efectos encadenados que desembocan en mayores oportunidades para la población más vulnerable. Por ejemplo, la reducción de los costos de transporte baja los precios de los bienes, ampliando de este modo las posibilidades de consumo y producción de los hogares. Por otro lado, también incrementa la movilidad de las personas, estimulando el desarrollo de un mayor número de actividades económicas, e incrementando las oportunidades de empleo y el acceso a servicios como salud y educación. En líneas generales, el proceso descrito tiene efectos multiplicativos en la economía local y, de este modo, beneficia a la población a través de sus efectos en el ingreso real de los hogares y del incremento de oportunidades.

En el caso de nuestro Municipio, según la ejecución de nuestro inventario vial actualizado, que viene desarrollando nuestra secretaría durante este año y que aún se está ejecutando, hasta el día de hoy tenemos inventariado alrededor de 115 kilómetros de vías rurales que pertenecen a la administración del Departamento, y alrededor de 50 Kilómetros que administra nuestro Municipio, teniendo en cuenta que aún faltan algunas vías por inventariar. Dicho lo anterior, en total, aproximadamente el Municipio cuenta con una red vial terciaria de aproximadamente 165 kilómetros y aunque menos del 30% de esta red, está bajo nuestra administración, para nosotros es fundamental conservarla en un estado óptimo para garantizar el uso adecuado por parte de todos los habitantes, turistas y visitantes del municipio.

Actualmente, el Municipio de Dosquebradas busca cubrir el déficit de infraestructura vial rural a través del mantenimiento de las vías rurales y la presentación de proyectos ante el Gobierno Nacional para la construcción de placa huella y obras de manejo de aguas superficiales. No obstante, a pesar de los esfuerzos realizados, asegurar la conexión rural sigue siendo uno de los grandes temas pendientes respecto al desarrollo del área rural y a la superación de la pobreza en el municipio.

Es por esto, que desde la Secretaría de Obras Públicas se han identificado las siguientes como necesidades a cubrir de manera casi inmediata.

Manejo de aguas lluvias sobre las vías rurales, construcción de cunetas, canales de conducción de aguas, transversales y tubería.

Construcción de cunetas, transversales con cabezal de entrada y salida y canales de rápidas con disipadores cada una. La justificación de este tipo de intervenciones es que técnicamente, la continuidad de la vida útil de las vías son las obras que garanticen un correcto manejo de aguas de escorrentía como las que se han mencionado en este numeral. Históricamente en nuestro municipio, la afectación más significativa en las vías rurales se debe a que las aguas de escorrentía tienen un manejo muy deficiente y en la gran mayoría de vías, es nulo. Es en este ítem donde también se le ha hecho un llamado a la comunidad, pues en las vías que tienen algunas transversales eficientes, son tapadas por ellos para evitar una erosión en sus predios, y el llamado ha sido que por el sistema de AUTO-GESTIÓN, construyamos los canales disipadores para garantizar el manejo eficiente de la escorrentía y contribuir a la protección de las laderas.

La finca El Tesoro localizada en la vereda La Esmeralda presenta movimientos en masa sobre la ladera que soporta un canal disipador que conduce las aguas de escorrentía de la vía rural. De acuerdo con información del propietario de la finca, la vía y el canal disipador fueron construidos hace 10 años por la Secretaría de Obras Públicas. No obstante, el canal disipador no conduce las aguas hasta el drenaje más cercano y hace la descarga directamente en la ladera a unos 150 metros aproximadamente de la quebrada. Según informa el propietario del predio, durante la temporada de lluvias de los meses de octubre y noviembre de 2021, los grandes caudales de agua descargados por el canal disipador sobre la ladera provocaron movimientos en masa, arrasando enormes volúmenes de tierra, plantas de café y unos 30 a 40 metros lineales de la estructura del propio disipador. Lo anterior se pudo constatar al momento de la visita, debido a que se observan restos del canal destruido sobre el material depositado en la base del talud.

Durante el recorrido por la zona afectada, se observa hundimiento del terreno en la corona del deslizamiento, lo que advierte riesgo de nuevos movimientos en masa detonados por la saturación del suelo durante altas precipitaciones. Se debe anotar que a 30 metros aproximadamente del deslizamiento se halla la vivienda de la finca y a unos 20 metros aproximadamente de dicho deslizamiento, se encuentra la vía veredal. Futuros movimientos en masa podrían poner en riesgo también, la vivienda y la propia vía, afectando directamente a los moradores de la finca y a los habitantes del sector.

Otro ejemplo de las afectaciones y la necesidad de un adecuado manejo de aguas de escorrentía es la vía Naranjales que comunica los barrios la Pradera con el barrio Violetas sobre la Avenida Principal Frailes. Esta vía es altamente transitada y, por lo tanto, requiere de constante mantenimiento. La Secretaría de Obras Públicas plantea
la construcción de obras de manejo de aguas superficiales para disminuir la frecuencia con la que se debe realizar mantenimiento a la mencionada vía.

METAS PARA IMPACTAR EN EL PLAN DE DESARROLLO 2020 – 2023					
No.	**Proyecto**	**No.**	**Actividad**	**Nombre indicador**	**Detalle actividad**
2.4.1	Gestión del plan de movilidad y conectividad	2.4.1.218	Construcción de obras de infraestructura para la movilidad y la conectividad	Construir obras de infraestructura	Vía Sesteadero (220 m)
					Ampliación vía colegio Colombo Británico (60 m)
					Continuación Avenida las Torres (40 m)
2.4.2	Gestión de la infraestructura de transporte urbano y rural, enmarcados dentro de la emergencia económica, social y ecológica por el COVID 19	2.4.2.219	Incrementar el número de metros cuadrados viales pavimentados en el municipio de Dosquebradas para el fortalecimiento de la competitividad del sector urbano y rural	Metros cuadrados intervenidos	Calle 36 1728 m2
					Camilo Torres plan 3 949 m2
					Villa Alexandra 458.56 m2
					Servientrega 468 m2
2.4.2	Gestión de la infraestructura de transporte urbano y rural, enmarcados dentro de la emergencia económica, social y ecológica por el COVID 19	2.4.2.220	Incrementar la red vial rural mediante la construcción y mantenimiento de placa huella a través de gestión u otras modalidades	Metros lineales construidos o mantenidos	Construcción de placa huella Vereda Gaitán alto 650 m
2.4.2	Gestión de la infraestructura de transporte urbano y rural, enmarcados dentro de la emergencia económica, social y ecológica por el COVID 19	2.4.2.222	Realizar mantenimiento a la red vial municipal, urbana y rural	Metros lineales adecuados	Mantenimiento vía Naranjales 1100 m
2.4.2	Gestión de la infraestructura de transporte urbano y rural, enmarcados dentro de la emergencia económica, social y ecológica por el COVID 19	2.4.2.223	Adecuar las transversales del área rural del municipio con la intención de dar manejo a aguas de escorrentía, evitando de esta manera el colapso de vías rurales que impidan el adecuado traslado y abastecimiento de productos agropecuarios al área urbana	Transversal adecuada	Vereda Santana Baja 3 transversales
					Vía Naranjales 5 transversales
2.4.2	Gestión de la infraestructura de	2.4.2.224	Adecuación de sardineles y cunetas	Metros lineales adecuados	Naranjales 2200 m de cuneta

METAS PARA IMPACTAR EN EL PLAN DE DESARROLLO 2020 – 2023					
No.	**Proyecto**	**No.**	**Actividad**	**Nombre indicador**	**Detalle actividad**
	transporte urbano y rural, enmarcados dentro de la emergencia económica, social y ecológica por el COVID 19				Santana Baja 200 m
					Servientrega 124.80 m
					Vereda Gaitán alto 650 m
2.4.2	Gestión de la infraestructura de transporte urbano y rural, enmarcados dentro de la emergencia económica, social y ecológica por el COVID 19	2.4.2.225	Realizar mantenimientos viales mediante Re parcheo	Metros cuadrados intervenidos	Sultana Continuación calle 14: 1150 m2 Calle 15: 20 m2 Transversal 31: 20 m2
2.4.3	Construcción, adecuación y mejoramiento de la infraestructura física del municipio de Dosquebradas con el fin de brindar todas las condiciones para enfrentar la emergencia por el COVID 19	2.4.3.236	Adecuación de obras de estabilización	Metros lineales adecuados	Vereda la Esmeralda 10 m estabilizados
2.4.4	Fortalecimiento de la capacidad técnica y administrativa de la Secretaría de Obras Públicas para mitigar los efectos económicos, sociales y ecológicos de la pandemia	2.4.4.241	Formulación de proyectos para el municipio de Dosquebradas	Proyecto formulado	Sesteadero la popa
					Estudios y diseños vía Frailes - Sector bodega Santander
					Estudios y diseños puente vehicular Bombay
					Continuación Avenida de las Torres
					Placa huella vereda Gaitán alto

Una vez analizadas las metas que se impactan en el Plan de Desarrollo, se puede identificar que en pro del cumplimiento de la misión y visión de la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura es necesario realizar el mantenimiento de las vías rurales, no solo de las expuestas en este documento, sino de la totalidad de kilómetros rurales que pertenecen a la administración del municipio de Dosquebradas y no menos importante el re parcheo y/o la pavimentación de las vías urbanas del Municipio, pues la relación, estado vía – beneficio para la comunidad, es directamente proporcional, a mejor calidad de vías, mejor calidad de vida.

De allí que resulte imperioso, que la Secretaría de Obras Públicas e Infraestructura disponga de una estrategia para contar permanentemente con la organización, la capacidad institucional y profesional, las herramientas técnicas adecuadas y el financiamiento necesario para garantizar una gestión óptima de este patrimonio. Los programas de mantenimiento vial son, sin duda alguna, un factor de valorización de este capital físico.

Los rubros relacionados para impactar satisfactoriamente las metas del Plan de Desarrollo 2020 – 2023 y cumplir con la misión y visión de la Secretaría de Obras Públicas, son los siguientes:

2.2.3.2.02.02.005.B.24.02.105.005.239.P.83990.J.9.1.1CF - Construcción de Vías

2.2.3.2.02.02.009.B.24.02.105.005.239.P.83990.J.17.1.8CS - Fortalecimiento de los Procesos de Eficiencia para Infraestructura

Cabe resaltar que esta estrategia está enmarcada sobre todo en el mejoramiento de la red vial municipal y busca, además, facilitar una etapa de educación, concientización y colaboración, a través de un sistema que nos garantiza estos tres pilares, que es el trabajo por AUTO-GESTIÓN.

CAPÍTULO V
CONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA MAYOR

De los recursos que reciba el Municipio con la negociación del empréstito se pretende destinar la suma de SEIS MIL MILLONES DE PESOS ($ 6.000.000.000), cuya justificación se plantea en el documento técnico adjunto, denominado "JUSTIFICACIÓN CONSTRUCCIÓN - PROYECTO PLAZA MAYOR PRIMERA FASE".

La justificación para la construcción del proyecto plaza mayor está contenida en el **documento técnico anexo, del mes de julio de 2022**, elaborado por profesionales de la Secretaría de Planeación Municipal de Dosquebradas.

En la mencionada justificación se describen en detalle los aspectos generales, el marco técnico, la financiación y la evaluación de este proyecto.

CAPÍTULO VI
CAPITALIZACIÓN DE LA EMPRESA MEGABÚS S.A

La capitalización de la Empresa Megabús S. A asciende a la suma aproximada de CUATRO MIL MILLONES DE PESOS ($ 4.000.000.000) y su justificación se plantea de la siguiente manera:

CAPITALIZACIÓN DE LA EMPRESA MEGABÚS S.A

La capitalización de la Empresa Megabús S. A asciende a la suma aproximada de CUATRO MIL MILLONES DE PESOS ($ 4.000.000.000) y su justificación se plantea de la siguiente manera:

MEGABÚS S.A., ENTE GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL ÁREA METROPOLITANA CENTRO DE OCCIDENTE

La dinámica de urbanización, crecimiento y expansión demográfica a lo largo de la historia colombiana obedece a diversos factores geográficos, económicos y sociales, lo que necesariamente ha implicado la exigencia en el desarrollo de nuevas políticas en la prestación del servicio que requiere la población para su efectivo funcionamiento. Uno de los aspectos que ha permitido ampliar la disponibilidad de recursos para el proceso de expansión urbana es el crecimiento constante del desplazamiento que tienen las personas del campo a la ciudad, pues a medida que la población ciudadana crece en población y en superficie, así mismo el número de viajes aumenta requiriendo de servicio de transporte público que les garantice una movilidad adecuada. En otras palabras, a medida que las ciudades aumentan en área, la localización en la periferia de nuevas zonas residenciales y de trabajo origina la creciente necesidad de movilización indicada.

La aglomeración en las áreas urbanas hace necesaria la provisión de numerosas facilidades sin las cuales la vida en las comunidades urbanas resulta difícil, peligrosa o imposible. La provisión de dichos servicios, en escala mínima o suficiente, se ve limitada por la extraordinaria rapidez del crecimiento urbano, las dificultades de funcionamiento y los detenidos requerimientos técnicos del planeamiento de las obras.

Dentro del marco legal, el transporte público urbano es definido como un servicio público esencial y planificado que está a cargo de la vigilancia del Estado, pero su prestación principal permanece en manos de entidades privadas dentro de una economía de mercado y la infraestructura necesaria para su operación la suministra el Estado.

En el documento **CONPES 3167 de mayo 23 de 2002 "Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros",** se indica que la política nacional de transporte urbano consiste en:

> **"...Apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura...".**

Con base en lo establecido en la normatividad anterior fue que el 23 de enero de 2003, el Concejo Municipal de Dosquebradas mediante el **acuerdo municipal número 001** autorizó al Alcalde de la época para que esta entidad territorial se hiciera parte de una Sociedad Pública por Acciones, asimilada a Empresa Industrial y Comercial del Estado, que sería titular del Sistema Integrado de Transporte Masivo, con una participación en el capital de **cuarenta millones de pesos ($40.000.000)** que sería equivalente a un porcentaje del (40%) del capital suscrito de dicha sociedad.

Tomando en consideración dicha autorización, el **19 de agosto de 2003 se otorgó la escritura pública número 001994,** que fue protocolizada en la Notaría Sexta del Círculo de Pereira con la cual se constituyó **MEGABÚS S.A.,** como una sociedad por acciones regida en lo que concierne por las disposiciones legales aplicables a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, y en lo particular a lo estipulado en los **artículos 85 y siguientes de la ley 489 de 1998** y **los Decretos** que la reglamentan.

El objeto social de esta Empresa Industrial y Comercial, es el siguiente:

"La Sociedad tiene por objeto social principal, ejercer la titularidad del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros en el Área Metropolitana Centro Occidente, que servirá a los municipios de Pereira, la Virginia y Dosquebradas y sus respectivas áreas de influencia, respetando la autonomía que cada municipio tiene para acceder al SITM.
Igualmente, tendrá por objeto social, la prestación directa, operación, prestar, explotar, administrar o a través de terceros, del servicio de transporte público por cualquier sistema o modo de transporte de pasajeros que se llegue a implementar en el Área Metropolitana del Centro Occidente, o en cualquier lugar donde se requiera...".

MEGABÚS S.A., es una entidad descentralizada por servicios, pues tiene personería jurídica y está destinada a la organización del servicio de transporte público masivo de pasajeros, y es indirecta en la medida en que fue constituida por tres entidades territoriales y dos entidades descentralizadas. Los socios de esta Empresa son los Municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia y los Establecimientos Públicos son el Aeropuerto Internacional Matecaña y el Instituto de Movilidad de Pereira.

DEMANDA DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO PROMOVIDO POR INTEGRA S.A.

En el devenir de la ejecución de las operaciones, la Empresa **INTEGRA S.A.,** presentó demanda arbitral ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá D.C., radicada bajo el consecutivo N°120187, en el que las pretensiones de la empresa convocante se estimaron en la cifra de **$151.950.219.596.** El 10 de diciembre de 2020, dentro del trámite arbitral, se celebró la Audiencia de Conciliación, la cual fue declarada fallida. El 27 de agosto de 2021, el Tribunal de Arbitramento profirió el Laudo Arbitral, por medio del cual resolvió la controversia surgida entre **INTEGRA S.A.,** y **MEGABÚS S.A.** En la parte resolutiva del mencionado Laudo Arbitral, el Tribunal de Arbitramento tomó decisiones que fueron desfavorables para **MEGABÚS S.A.,** entre otras, como la definida en el punto octavo de la parte resolutiva, en el cual se decidió sobre el siguiente aspecto:

"RESUELVE: (...) Octavo. CONDENAR a MEGABÚS S.A., a pagar a INTEGRA S.A., la suma de doce mil doscientos seis millones trescientos cuatro mil cuatrocientos dieciséis pesos /MCTE ($12.206.304.416) de conformidad con lo expuesto en la parte motiva. En tal virtud prospera la pretensión duodécima de la Demanda Reformada."

En ese orden de ideas, se realizó una exposición del caso y se señaló que **MEGABÚS S.A.,** actualmente no cuenta con los recursos económicos que le permitan sufragar la condena impuesta por el Tribunal de Arbitramento.

En razón a ello y con el fin de cumplir con la condena impuesta los accionistas decidieron capitalizar la entidad con recursos que aportaran los socios en su proporción accionaria y así lograr incrementar el capital de esta Empresa.

COHERENCIA DE ESTE PROYECTO DE ACUERDO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

El proyecto de acuerdo que hoy se presenta ante esta Honorable Corporación, está enmarcado en la **ley 1955 de 2019,** por la cual se expidió el **Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, "Pacto por Colombia,**

Pacto por la Equidad". Dicha ley pone sobre la agenda pública nacional la necesidad de que los sistemas de transportes masivos se consideren como pilar fundamental para que día a día las personas hagan uso del sistema y para el desarrollo de las ciudades. Con base en lo anterior, es que el **Plan Nacional de Desarrollo** hace expresa mención a la necesidad de sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Masivo por parte de las entidades territoriales, basados en la calidad al momento de prestar el servicio al público y en el control de la legalidad y la informalidad, en los siguientes términos:

> **"... Artículo 98. SOSTENIBILIDAD DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:**
>
> **"Artículo 14. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales..."**

Conforme a ello, se tiene que esta iniciativa es congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, en tanto que la política de gobierno nacional busca la sostenibilidad de las entidades territoriales a los entes gestores del sistema de transporte masivo como es el caso **MEGABÚS S.A.,** pues de no ser ello así, el no apoyo de la entidad territorial a la Empresa se traduce en la insostenibilidad del ente gestor del sistema de transporte masivo, ya que esta Empresa no está en capacidad de hacer esfuerzos adicionales para cubrir el déficit coyuntural que atraviesa el país, sin poner en riesgo la integridad y operación del Sistema y a la postre se podría entrar en una causal de disolución de la entidad, dejando al Municipio sin la prestación del servicio público esencial de transporte.

Antes de que Colombia fuese declarada en estado de emergencia por causa del COVID-19, la Empresa **MEGABÚS S.A.,** como ente gestor, se constituía en uno de los principales medios de transporte de movilidad urbana que servía a los Municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia, movilizando un estimado de **CIENTO VEINTE MIL (120.000) PASAJEROS DIARIOS,** proyectándose también a movilizar a los habitantes de Santa Rosa de Cabal y el Municipio de Cartago, Valle del Cauca.

Con **MEGABÚS S.A.,** se prevé también la articulación de **vehículos eléctricos** con cero emisiones de gases efecto invernadero dentro del crecimiento de nuevas coberturas y/o la generación de nuevos procesos contractuales en la materia, incluyendo la construcción de infraestructura requerida para ello, como electrolineras.

Dentro de los objetivos de **MEGABÚS S.A.,** también se considera promover los sistemas inteligentes de transporte con gobernanza de la información y cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura, moderna, inteligente y para la gente, articulado con el pacto por la sostenibilidad, correspondiente a una meta de cobertura de transporte masivo del 80% para el año 2023.

Con lo anterior, se busca promover el incremento de la demanda y el crecimiento del sistema integrado de transporte masivo (SITM), a través de la vinculación de otras modalidades de transporte, promoviendo así el sistema integrado de transporte público (SITP) en el Municipio.

MARCO TEÓRICO

Para efectos de aclarar la exposición de motivos, se considera pertinente precisar sobre el concepto de capitalización, el cual no es diferente al **"aumento del patrimonio de una sociedad".**

En lo que respecta a la destinación de los aumentos de capital, el tratadista en derecho societario José Ignacio Narváez plantea:

> **"...Todo aumento del capital responde a la necesidad de nuevos flujos de fondos para ensanchar las instalaciones o base física de la empresa; o acrecentar la producción; o capitalizar créditos a su cargo; o acometer nuevos negocios e incrementar los inexistentes; o afrontar la competencia; o ampliar la capacidad de endeudamiento robusteciendo la prenda general o común de los acreedores actuales o potenciales; o sortear situaciones críticas de iliquidez evitando tener que recurrir al concordato; o acompasar la cifra del capital con los resultados de la desvalorización monetaria y de devaluaciones paulatinas o en cadena, etc..."[1].**

Teniendo en cuenta lo conceptuado por este tratadista, **MEGABÚS S.A.,** se constituyó como una sociedad anónima y atendiendo las diferentes características que rodean este tipo de sociedad y en especial a los **artículos 374 a 376 del Código de Comercio** que le son aplicables, fue que se constituyó con un número mínimo exigido de 5 accionistas – entidades públicas-, dividiendo su capital en acciones y fijando su capital autorizado, así como el suscrito y el pagado.

También es pertinente señalar que **MEGABÚS S.A.,** es una sociedad que, como se indicó, sigue las disposiciones del Código de Comercio y, en consecuencia, sus socios pueden hacer aportes de capital para incrementar el patrimonio de la misma y atender los diversos requerimientos que a lo largo de su desarrollo lo impliquen.

Respecto al capital social el **artículo sexto de los Estatutos de MEGABÚS S.A.,** dispone:

> **"...CAPITAL AUTORIZADO, SUSCRITO Y PAGADO: La sociedad tendrá un capital autorizado de mil ochocientos millones de pesos ($1.800.000.000) moneda legal colombiana, que podrá ser aumentado o reducido de acuerdo con la ley...".**

Así entonces, como el capital autorizado de esta Empresa se encuentra suscrito y pagado en su integridad, estos aportes de capital significan un aumento del capital social que debe ser objeto de una reforma estatutaria como lo indica la ley.

Sobre esto, son diáfanos los Estatutos de **MEGABÚS S.A.,** respecto a que el aumento del capital es una función de la Asamblea General de Accionistas:

> **"...Artículo 20°. FUNCIONES. Serán funciones de la Asamblea General de Accionistas las siguientes:**
> **(...)**
> **20.5. Decretar el aumento del capital y la capitalización de utilidades...".**

---

[1] Teoria General de las Sociedades. José Ignacio Narváez. Editorial Legis. 2002. ISBN 9586533085

Debe diferenciarse lo anterior con la prohibición a la transferencia de recursos establecidas en el **artículo 14 de la ley 617 de 2000**, pues tal prohibición recae sobre las transferencias a empresas que manejen licores, a las loterías, y a las instituciones de naturaleza financiera de propiedad de las entidades territoriales o con participación mayoritaria de ellas, lo que no es el caso de lo planteado con **MEGABÚS S.A.**

Es menester recordar que no es la primera vez que la Empresa **MEGABÚS S.A.,** presenta un proceso de capitalización. Por el contrario, la misma ha tenido tres procesos de esta clase; uno en el 2008, otro en el 2010 y el último en 2020, conformado por acciones así:

Accionista	No. de acciones	Capital suscrito y pagado	Cedidas en usufructo a la Nación	Total acciones	% de participación
Municipio de Pereira	54.998	989.964.000	(35.000)	19.998	19.998%
Municipio de Dosquebradas	40.000	720.000.000	(25.000)	15.000	15.000%
Municipio de La Virginia	5.000	90.000.000		5.000	5.000%
Instituto de Movilidad de Pereira	1	18.000		1	0.001%
Aeropuerto Matecaña	1	18.000		1	0.001%
Ministerio de Transporte			60.000	60.000	60%
Ministerio de Hacienda y Crédito Publico					
Total	**100.000**	**1.800.000.000**		**100.000**	**100%**

Es por todo lo anterior que el Municipio de Dosquebradas tiene facultades, previa aprobación del Concejo Municipal, para efectuar aportes que permitan incrementar el capital de la **Empresa MEGABÚS S.A.,** con base en los **artículos 122 y 158 del Código de Comercio y el artículo 2° de sus estatutos,** protocolizados con la **escritura pública de constitución No. 001994 del 19 de agosto de 2003,** otorgada en la Notaría Sexta del Círculo de Pereira, reformada mediante la **escritura pública No. 1514 de 2010,** de la misma Notaría.

SITUACIÓN ACTUAL

Se procederá a explicar la situación que atraviesa actualmente **MEGABÚS S.A.,** y la necesidad de adelantar el proceso de capitalización de la **Empresa:**

I. Estado de resultados:

Para el 2020 los ingresos de **MEGABÚS S.A.,** fueron integrados de la siguiente manera: El 97.42% correspondían a los ingresos corrientes, principalmente devengados de la participación económica derivada de los ingresos operacionales de la venta de los pasajes con un 89.75% a otros ingresos

derivados del objeto social de la empresa (publicidad y arrendamiento de locales) con un 7.7.% y el 2.58% restante del total de los Ingresos Corrientes correspondientes a los recursos de capital y otros ingresos.

La desagregación del total de los gastos estaba representada por los gastos de funcionamiento con un 41.80%, correspondiente a los gastos necesarios para el normal funcionamiento de la empresa como son gastos de personal, gastos generales y transferencias; los gastos operacionales representaban un 29.34%, necesarios para garantizar la prestación del servicio en óptimas condiciones, tales como: gastos de personal de operación, gastos de servicios públicos, y demás gastos relacionados con las obras de infraestructura, mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura del SITM (carril solo bus, estaciones e intercambiadores), educación a los usuarios del sistema; aseo, vigilancia y seguridad de la infraestructura del Sistema y demás gastos relacionados con el desarrollo misional de la entidad.

II. Estado de la situación financiera:

El total de activo con el que contaba la entidad a septiembre de 2020 ascendía a la suma de $10.406.135 millones, el 21% correspondiente al activo corriente representado en caja, bancos y cuentas por cobrar, el 79% correspondían al activo no corriente representado en Propiedad Planta y Equipo, activos intangibles y en efectivo de uso restringido por el embargo de las cuentas bancarias como medidas cautelares de procesos fallados en contra de la Entidad.
El pasivo total de la empresa ascendía a $4.676.432, representado en un 80% en pasivo no corriente por el reconocimiento de litigios y demandas y el 20% restante del pasivo en cuentas por pagar a corto plazo.

Del total de financiamiento de **MEGABÚS S.A.,** que ascienden a $10.406.135 millones, la mayor parte proviene del patrimonio con un 55%, mientras que las deudas de la empresa en su mayoría corresponden al reconocimiento de pasivo estimado, representado en un 45% del total de financiamiento.

III. Análisis de Rentabilidad:

RENTABILIDAD

	2016	2017	VAR%	2018	VAR%	2019	VAR%
Utilidad Operacional	3.419.276	1.291.648	-165%	1.191.733	-8%	299.889	-75%
Activo Operacional	5.761.082	5.858.339	2%	5.836.213	0%	5.858.339	0%
Rentabilidad Operativa	59,40%	22,00%	-170%	20,40%	-7%	5,12%	-75%
Utilidad Neta	112.496	63.476	-77%	52.139	-18%	26,35	-100%
Patrimonio	4.838.411	4.901.888	1%	4.954.027	1%	4.980.372	1%
Rentabilidad Patrimonial	2,30%	1,30%	-77%	1,10%	-15%	0,0005%	-100%
Utilidad Operativa Después de Impuestos - UODI	112.496	63.476	-77%	52.139	-18%	26,35	-100%
Total Activo Operativo Neto	5.761.082	5.858.339	2%	5.206.838	-11%	5.747.022	10%
Rentabilidad del Activo Operativo Neto - RONA	2,00%	1,10%	-82%	1,00%	-9%	0,0005%	-100%

Tabla1. Rentabilidad Fuente - MEGABUS S.A

En la anterior tabla se puede observar cómo ha sido el comportamiento de la rentabilidad operativa y la rentabilidad patrimonial de **MEGABÚS S.A.,** en los periodos comprendidos entre 2016 y 2019, evidenciando que la empresa ha tenido un comportamiento positivo en esos 4 años, pero que representa una disminución considerable para los años 2018 y 2019, ello consecuencia de los gastos empleados en

operaciones financieras con los recursos del cobro de la póliza No. 1937092, por el cumplimiento que respalda el contrato de concesión, suscrita como garantía entre **PROMASIVO S.A.,** y la Compañía de Seguros Liberty Seguros S.A., pues el ingreso se causó en el año 2016, el cual fue ejecutado en las vigencias siguientes.

Este análisis es contundente al determinar que los periodos en comparación reflejan la limitación para la generación de ingresos por parte del ente gestor, lo anterior no es producto de la gestión operativa de **MEGABÚS S.A.,** pues es de resaltar que las condiciones de ingresos operacionales de la entidad no mejorarán en tanto se siga con el esquema actual de recibir una participación a precios constantes por la gestoría del sistema de transporte masivo y se piense en generar nuevos modelos de negocios que incrementen los ingresos de la entidad.

IV. Situación fiscal:

La situación fiscal de **MEGABUS S.A.,** es aceptable y refleja cierta estabilidad financiera, aunque su comportamiento se ve afectado con la conversión de pasivos no corrientes a corrientes; situaci6n que pone en riesgo a la Entidad por lo adeudado a las obligaciones contraídas en los litigios y demandas fallados en contra de la misma. La entidad podrá entrar en déficit en el momento que se vea obligada a cancelar lo adeudado par pasivos estimados. Toda vez que la entidad no tiene la capacidad para hacer frente a sus obligaciones de pago a largo plazo.

V. Situación de tesorería:

CONCEPTO	2016	2017	VAR%	2018	VAR%	2019	VAR%
1. DISPONIBILIDADES	2.062,45	2.509,80	22%	2.556,90	1,9%	1.687,62	-34%
1.1 Caja							
1.2 Bancos	1822,45	277,7	-85%	324,80	17,0%	1086,68	235%
1.3 Inversiones Temporales							
1.4 Documentos por Cobrar	240	2232,1	830%	2.232,10	0,0%	600,94	-73%
2. EXIGIBILIDADES	153,32	11,30	-93%	64,40	469,9%	47,78	-26%
2.1 Cuentas por pagar	153,32	11,30	-93%	64,40	469,9%	47,78	-26%
3. SITUACION DE TESORERIA	1.909,13	2.498,50	31%	2.492,50	-0,2%	1.639,84	-34%

Tabla 2. Situacion de Tesoreria

Fuente MEGABUS S.A.

La tabla 2 nos indica

En la tabla No. 2 se puede evidenciar la liquidez registrado en el informe de Tesorería al cierre de cada vigencia; puede percatarse del superávit durante las vigencias 2016-2019 permitiendo atender los compromisos a corto plazo del siguiente año fiscal.

Es importante mencionar que la liquidez de recursos va disminuyendo con el incremento de los gastos utilizados por la Entidad para la consecución de metas con respecto a la capacidad de generación de ingresos.

VI. Necesidad del proceso de capitalización de MEGABÚS S.A., para evitar la causal de disolución por pérdidas.

El 02 de noviembre de 2004, **MEGABÚS S.A.,** suscribió el **CONTRATO DE CONCESIÓN No. 002 de 2004** con la **SOCIEDAD INTEGRA S.A.,** identificada con el NIT No. 830.501.271-0, para la Operación Troncal y Alimentadora del **SISTEMA MEGABÚS,** a partir de la Cuenca Dosquebradas.

Posterior a la exclusión definitiva de la flota articulada del Concesionario **PROMASIVO S.A.,** el 20 de febrero de 2014 **MEGABÚS S.A.,** suscribió un **contrato adicional con el operador INTEGRA S.A.,** para la explotación del servicio de rutas alimentadoras en la Cuenca Cuba.

El 27 de diciembre de 2019, la sociedad **INTEGRA S.A.,** radicó ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, convocatoria a trámite arbitral para resolver supuestas diferencias de naturaleza contractual con **MEGABÚS S.A.** Dicha demanda arbitral, a la cual se le dio el radicado No. 120187, fue presentada con el supuesto fundamento de **"valores dejados de pagar por MEGABÚS S.A., a INTEGRA S.A., por concepto de su remuneración",** y la cual inicialmente tuvo unas pretensiones económicas en contra del ente gestor por valor de **$113.608.443.904,** tal como se observará en el siguiente cuadro:

Perjuicios Integra ($) por remuneración dejada de pagar.	**Valores (COP$)**
Perjuicios Acumulados por dicho concepto (Años anteriores a partir de agosto de 2008)	$53.275.703.110
Intereses Acumulados	$60.332.740.794
Saldo Final (Capital + Intereses)	**$113.608.443.904**

Luego de la demanda que interpuso **INTEGRA S.A.,** y previo visto bueno de la Junta Directiva de la entidad, el 11 de mayo de 2020 **MEGABÚS S.A.,** a través del **CONTRATO DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS No. 25 de 2020,** contrató su defensa arbitral y judicial en el citado proceso, con la firma de abogados especializadas de Bogotá D.C., **SÁCHICA & SÁCHICA ABOGADOS S.A.S.,** la cual ya había representado con anterioridad a **MEGABÚS S.A.,** ante 2 Tribunales de Arbitramento anteriores, donde habían fungido como convocantes las sociedades **PROMASIVO S.A.,** y la misma sociedad convocante actual **INTEGRAL S.A.,** habiendo logrado exitosamente que se denegaran las pretensiones de éstas.

Seguidamente, el 25 de septiembre de 2020, el apoderado de la empresa **INTEGRA S.A.,** presentó escrito de reforma, integrado de la demanda arbitral, en el que las pretensiones fueron aumentadas esta vez hasta la cifra de **$151.950.219.596** tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

Perjuicios Integra ($) por remuneración dejada de pagar	**Valores (COP$)**
Valor dejado de percibir por la falta de ajuste de la Tarifa al Usuario a partir del 1° de octubre de 2008 hasta la fecha de acuerdo con las liquidaciones de MEGABÚS.	65.699.904.122
Actualización IPC	11.233.733.131
Bancaria corriente remuneratorio sin que sumado con el anterior concepto exceda la tasa prevista en el artículo 884 del Código de Comercio.	69.023.582.343
Subtotal falta de ajuste de la Tarifa al Usuario. (sumatoria filas 1+2+3)	**$145.957.219.596**
Indemnización por emergencia sanitaria	5.993.000.000
Saldo Final (Capital + Intereses)	**$151.950.219.596**

Teniendo en cuenta el numeral octavo del fallo del Tribunal de Arbitramento en el que se condenó a **MEGABÚS S.A.,** a pagar a **INTEGRA S.A.** la suma de doce mil doscientos seis millones trescientos cuatro mil cuatrocientos dieciséis pesos /MCTE **($12.206.304.416)** y expuesta la situación económica de esta entidad, es que se infiere que **MEGABÚS S.A.,** no tiene la capacidad financiera para atender a dicha obligación y de hacerlo entraría en un déficit coyuntural y ser causante de que la sociedad entrada en un estado de causal de disolución por la disminución en el patrimonio por pérdidas.

Con la capitalización por parte de **MEGABUS S.A.,** lo que se quiere es evitar la parálisis en la economía de Dosquebradas, pues de ello ser así, de no contar el Municipio con un sistema de transporte público masivo ello podría generar pérdidas incalculables, más de la mitad de la población se vería expuesta a dejar de asistir a sus trabajos con el referente que no pueden desplazarse efectivamente, podría abrírsele las puertas a la piratería de transporte terrestre y en general la ciudad se podría paralizar. Además de reiterar la cita del doctrinante José Ignacio Narváez, a continuación, se expondrán algunas consideraciones que se han tenido en cuenta para sustentar la presente iniciativa:

1. Lo ingresos operacionales de la entidad no mejorarán en tanto se siga en el esquema actual de recibir una participación a precios constantes por la gestoría del sistema de transporte masivo y se piense en generar nuevos modelos de negocios que incrementen los ingresos de la entidad.
2. En los 6 entes gestores de las principales ciudades de Colombia, la composición de los ingresos es apalancada por aportes de los entes territoriales para su sostenibilidad.
3. Cualquier operación de crédito público se debe destinar de manera exclusiva a financiar los gastos de inversión **(Artículo 2° de la ley 358 de 1997).**
4. **MEGABÚS S.A.,** no tiene el flujo de caja para el pago de crédito de tesorería a corto plazo de la condena impuesta.
5. Los créditos de tesorería no podrán exceder el 15% de los ingresos corrientes del año fiscal en que se contratan (Decreto 678 del 20 de mayo de 2020).
6. La entidad no cuenta con calificación actual de riesgos; criterio técnico vital para el otorgamiento de créditos por parte de las entidades financieras.
7. Desde el año 2015 los saldos de las cuentas corrientes y de ahorros de las diferentes entidades financieras que posee la entidad fueron embargadas como medidas cautelares de procesos fallados en contra de la Empresa, imposibilitando el uso de las mismas hasta la fecha.

8. Incrementar el pasivo de **MEGABÚS S.A.,** a través de la deuda pública para cubrir gastos de funcionamiento implicará una disminución del patrimonio; y la sociedad podría entrar en causal de disolución por disminución de pérdidas.
9. **MEGABÚS S.A.,** no está en capacidad de hacer esfuerzos adicionales para cubrir el déficit coyuntural sin poner en riesgo la integridad operación del sistema.

VII. Fundamentación de orden legal:

El principio de legalidad del gasto que establece que no se podrá realizar inversión o gasto que no se encuentre contemplado en los presupuestos decretados por los Concejos Municipales, se encuentra consagrado en los **artículos 313, 315 y 345 de la Constitución Política de Colombia,** así:

> **"Artículo 313. Corresponde a los concejos:**
> **(...)**
> **3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al concejo.**
> **4. Votar de conformidad con la Constituci6n y la ley los tributos y los gastos locales.**
> **5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos."**
> **"Artículo 315. Son atribuciones del alcalde:**
> **(...).**
> **5. Presentar oportunamente al concejo los proyectos de Acuerdo sobre planes y programadas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio..."**
> **(...).**
> **9. Ordenar los gastos municipales de acuerdo con el plan de inversión y el presupuesto..."**
> **"Artículo 345. En tiempos de paz no se podrá percibir contribución o impuesto que no figure en el presupuesto de rentas, ni hacer erogación con cargo al tesoro que no se halle incluida en el de gastos.**
> **Tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso, por las Asambleas Departamentales, o por los Concejos Distritales o Municipales, ni transferir crédito alguno a objeto no previsto en el respectivo presupuesto...".**

De otra parte, el **inciso 1° del artículo 109 del Decreto 111 de 1996, por el cual se compila la ley 38 de 1989, la ley 179 de 1994 y la ley 225 de 1995,** señala que, en lo pertinente, los Municipios deben guiarse por las disposiciones del Estatuto Orgánico del Presupuesto:

> **"...Artículo 109. Las entidades territoriales al expedir las normas orgánicas de presupuesto deberán seguir las disposiciones de la ley orgánica del presupuesto, adaptándose a la organización, normas constitucionales y condiciones de cada entidad territorial. Mientras se expiden estas normas, se aplicará la ley orgánica del presupuesto en lo que fuere pertinente...".**

Por ello, tratándose de las modificaciones referentes al presupuesto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público ha señalado que las mismas buscan adecuar el presupuesto a nuevas condiciones económicas, sociales, que se puedan presentar durante la ejecuci6n de los gastos de funcionamiento y servicio de la deuda pública o de los proyectos de inversión y que, por diferentes motivos, no fueron previstas durante la etapa de programación presupuestal, situación que acontece en el presente caso, dado que incrementar los aportes de capital que tiene el Municipio de Dosquebradas en **MEGABUS S.A,** no está contemplada en el presupuesto de ingresos y gastos de esta entidad para la vigencia fiscal 2022.

Es de ahí que las modificaciones que eventualmente puedan llegar a concretarse en las entidades de orden territorial, debido a factores como el cambio de comportamientos en la economía no previstos; situaciones coyunturales, fortuitas e imprevistas de inaplazable atención; aplazamiento de programas y proyectos; factores de tipo político, social o ambiental, entre otros, la iniciativa para llevar a cabo las mismas está en cabeza del ejecutivo quien las presentará al Concejo Municipal. De conformidad con lo dispuesto en el **artículo 345 de la Constitución,** las modificaciones del presupuesto general de rentas y gastos que se requieran deben ser autorizadas por la Corporación Pública de elección popular que corresponda.

VIII. Fundamentación de orden técnico:

Esta Empresa debido a su buen funcionamiento nunca había solicitado a sus socios algún aporte para operar, pero en este caso concretamente la Empresa no cuenta con los recursos económicos que le permitieran sufragar los gastos que le correspondían por el pago del fallo proferido por el Tribunal de Arbitramento.

En razón a ello, los accionistas decidieron por unanimidad y con el fin de cubrir la obligación, capitalizar la entidad con recursos que aportaran los socios en su proporción accionaria y de esa manera incrementar el capital de **MEGABÚS S.A.,** así:

CAPÍTULO VII

ADQUISICIÓN DE UN INMUEBLE PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE BIENESTAR ANIMAL -CBA- DEL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS

La adquisición de este inmueble tiene un costo aproximado de DOS MIL DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS ($ 2.200.000.000) y tiene como fundamento lo siguiente:

La **sentencia del treinta (30) de septiembre de dos mil diecinueve (2019),** proferida por el Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Pereira, concedió en primera instancia, la **ACCIÓN POPULAR** interpuesta por la Procuraduría 28 Judicial II Ambiental y Agraria de Pereira y como consecuencia de ello declaró al Municipio de Dosquebradas responsable de vulnerar el derecho colectivo a la seguridad y salubridad públicas, consagrado en la **ley 472 de 1998, "Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones".** En la citada sentencia el Juzgado le ordenó al Municipio de Dosquebradas lo siguiente:

1). Adelantar un censo de caninos potencialmente peligrosos;

2). Adecuar un albergue o en su defecto un coso municipal para animales domésticos o mascotas con su respectivo espacio para caninos potencialmente peligrosos;

3). Realizar capacitaciones y promoción de la adopción de mascotas sin cuidador y

4). La reglamentación de la estancia de caninos y felinos domésticos o mascotas en zonas de recreo.

La sentencia fue recurrida en apelación, la cual fue resuelta por la Sala Cuarta del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de Risaralda en **fallo proferido el treinta y uno (31) de marzo de dos mil veinte (2020)**, a través de la cual resolvió confirmar la sentencia proferida por el funcionario judicial de primera instancia.

Se hace necesario dar cumplimiento a las citadas sentencias. A la fecha las mencionadas sentencias se han cumplido en forma parcial, quedando dos puntos por ejecutar, siendo éstos la construcción y/o adecuación del albergue o Centro de Bienestar Animal y la estancia de caninos y felinos domésticos o mascotas en zonas de recreo.

La administración debe tener en cuenta, además, la vigencia de la **ley 1774 de 2016, "Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones".** Según esta ley, **los animales pasaron de ser cosas a seres sintientes**. Esto significa que ya **son seres con derechos y los humanos tienen unas responsabilidades para con estos individuos**, al igual que la reciente **ley 2054 de 2020, "Por la cual se modifica la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones",** que ordena establecer en todos los Municipios o distritos el **Centro de Bienestar Animal -CBA-**, el **Albergue Municipal para Fauna** o un **Hogar de Paso Público**.

Establece nuestra **Carta Política, en su artículo 2°** que son fines esenciales del Estado:

> **"...Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución...".**
>
> **(...).**
>
> **"...Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares...".**

Igualmente, el **artículo 313, numeral 3 de la Constitución Política,** determina que corresponde a los Concejos **"...3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo...".**

El artículo 18, parágrafo 4°, numeral 3, de la ley 1551 de 2012, "Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios", consagra que el Concejo Municipal o Distrital deberá decidir sobre la autorización al Alcalde para contratar la enajenación y compraventa de bienes inmuebles.

Por ello se requiere la adquisición, por parte del Municipio de Dosquebradas, de un predio rural destinado al **Centro de Bienestar Animal -CBA-,** con el fin de realizar las inversiones requeridas y necesarias para la atención de los animales que han sufrido maltrato, abandono, pérdida, o una tenencia irresponsable.

Es obligación del Municipio de Dosquebradas contar con un **Centro de Bienestar Animal,** un **Albergue Municipal para Fauna o un Hogar de Paso Público.** Lo anterior, por establecerlo así el **artículo 2° de la ley 2054 de 2020**, el cual modificó el **artículo 119 de la ley 1801 de 2016**, **"Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana",** disponiendo al respecto lo siguiente:

> **"...ARTÍCULO 2º. El artículo 119 de la Ley 1801 de 2016 quedará así:**
>
> **ARTÍCULO 119. En todos los distritos o municipios se deberá establecer, de acuerdo con la capacidad financiera de las entidades, un lugar seguro; centro de bienestar animal, albergues municipales para fauna, hogar de paso público, u otro a donde se llevarán los animales domésticos a los que se refiere el artículo 1º. Si transcurridos treinta (30) días calendario, el animal no ha sido reclamado por su propietario o tenedor, las autoridades lo declararán en estado de abandono y procederán a promover su adopción o, como última medida, su entrega a cualquier título.**
>
> **PARÁGRAFO 2°. El POT de cada Distrito o Municipio deberá garantizar un área donde construir el centro de bienestar animal, albergue municipal para fauna u hogar de paso público cuyas dimensiones estarán determinadas por la cantidad de animales sin hogar establecida mediante un sondeo...".**

Por su parte, el **artículo 3°, literal b) de la ley 1774 de 2016**, dispone:

> **(...).**
>
> **"...b) Bienestar animal. En el cuidado de los animales, el responsable o tenedor de ellos asegurará como mínimo:**
>
> **1. Que no sufran hambre ni sed;**
>
> **2. Que no sufran injustificadamente malestar físico ni dolor;**
>
> **3. Que no les sean provocadas enfermedades por negligencia o descuido;**
>
> **4. Que no sean sometidos a condiciones de miedo ni estrés;**
>
> **5. Que puedan manifestar su comportamiento natural...".**

Tambien la **ley 2054 de 2020** estableció lo siguiente en sus **artículos 7° y 9°:**

"...ARTÍCULO 7°. Remplácese en toda la legislación y normatividad nacional la expresión "perro potencialmente peligroso" o "raza(s) potencialmente peligrosas" por "perro de manejo especial" o "razas de manejo especial".

ARTÍCULO 9°. Remplácese en toda la legislación y normatividad nacional la expresión "coso municipal" por "albergues municipales para fauna...".

Según lo expuesto, requiere el Municipio contar con un bien inmueble para el funcionamiento del **Centro de Bienestar Animal -CBA-.**

La ley **1551 de 2012, "Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios",** en su **artículo 18 modificó el artículo 32 de la ley 136 de 1994**, el cual consagra las atribuciones de los Concejos Municipales. Al respecto, estableció lo siguiente:

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

(...).

"...PARÁGRAFO 4o. De conformidad con el numeral 3 del artículo 313 de la Constitución Política, el Concejo Municipal o Distrital deberá decidir sobre la autorización al alcalde para contratar en los siguientes casos:

(...).

"...3. Enajenación y compraventa de bienes inmuebles...".

En cumplimiento de esta disposición, el Honorable Concejo Municipal de Dosquebradas, mediante el **acuerdo municipal número 020, de fecha 15 de diciembre de 2021**, facultó al Alcalde Municipal, hasta el día 31 de diciembre de 2022, para adquirir un bien inmueble en la zona rural, para el funcionamiento del **Centro de Bienestar Animal -CBA-** de nuestra ciudad. Se estima que el valor aproximado del inmueble a adquirir para estos efectos, es de **$ 2.200.000.000.**

CAPÍTULO VIII

PAGO DEL SALDO PENDIENTE DEL CONTRATO CELEBRADO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS A QUE SE REFIERE EL ACUERDO MUNICIPAL 013 DE 2021

Para el pago del saldo pendiente de este empréstito se tiene previsto destinar la suma de DOS MIL TRESCIENTOS CINCO MILLONES DE PESOS ($ 2.305.000.000).

La justificación para sustitución de fuente de este empréstito está contenida en el **oficio adjunto, de fecha 29 de junio de 2022,** cuyo original se anexa, suscrito por la Doctora **ROSA MARÍA RIVERA CASTAÑO,** Secretaria de Hacienda y Finanzas Públicas del Municipio de Dosquebradas; por la Directora Financiera de dicha Secretaría **YENSY PATRICIA LÓPEZ** y por el contratista **EDUARDO ANDRÉS MEJÍA RIVERA.**

Se plantea en dicho documento lo siguiente:

> **"...Con lo anterior se puede concluír que de los $ 9.199.699.720 pesos MCTE aprobados para adquisición de recursos del crédito ya se han sustituído por ingresos corrientes de libre destinación la suma de $ 6.895.254.475 pesos MCTE sustentado en las resoluciones 121 y 740 de 2022, dejando un saldo pendiente de $ 2.304.445.245 el cual será el único desembolso adquirido bajo la modalidad de empréstito, lo que representa solo el 25,04% del total aprobado, minimizando en cerca del 75% el valor inicialmente aprobado y contribuyendo a la estabilidad financiera del municipio...".**

CAPÍTULO IX

CREACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE CIENCIA EN BIODIVERSIDAD DE RISARALDA -CIBI-

Este proyecto tiene un costo aproximado de SEIS MIL MILLONES DE PESOS ($6.000.000.000) y su justificación es la siguiente:

Este proyecto tiene un costo aproximado de SEIS MIL MILLONES DE PESOS ($6.000.000.000) y su justificación es la siguiente:

Los **Centros de Ciencias**, se constituyen en una de las más importantes apuestas del país para ampliar el acceso de la población a la Ciencia, Tecnología e Innovación.

Por ello, desde el Ministerio de Ciencias, se viene promoviendo la construcción, implementación y reconocimiento de los Centros de Ciencia:

> **"...Los Centros de Ciencia, como lugares enfocados en la apropiación social de la ciencia, la tecnología y la innovación (ASCTI), y del conocimiento producido alrededor de estas, contribuyen a formar ciudadanos con perspectivas sociales críticas, constructivas y bien fundadas sobre estos temas, que se interesan en los beneficios y los riesgos asociados con ellos, y que hacen uso de los mecanismos de participación ciudadana que garantizan su control democrático por parte de la sociedad..."[2].**

A nivel de mediciones en innovación, el Índice Departamental de Innovación para Colombia (IDIC) publicado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Observatorio Colombiano de Ciencia y Tecnología (OCyT), muestra comparativamente las capacidades y condiciones sistémicas para la innovación en los departamentos del país, así como sus asimetrías mediante la identificación de sus fortalezas y oportunidades de mejora. Al respecto, el Departamento de Risaralda ocupa la quinta posición en el IDIC 2021, con un puntaje de 47,68 siendo Bogotá el número uno con 77,88 puntos evidenciando una brecha en 30 puntos, además se evidencia una reducción de 2,44 puntos en el desempeño general comparado con el resultado de 2020 (DNP-IDIC_2021_Principales_Resultados). Por lo tanto, el CiBi con toda seguridad impactará de manera positiva este indicador, al convertirse en uno de los principales

[2] Ministerio de Ciencias. Guía para la formulación de proyectos para centros de ciencia en Colombia

actores del sistema de innovación de la región, con el Municipio de Dosquebradas como principal articulador del sector productivo, la academia y la sociedad civil. Escenario estratégico que contribuirá de manera significativa en el proceso de apropiación social del conocimiento para el fomento de iniciativas que se materialicen en acciones concretas que beneficien directamente a los Dosquebradenses por medio del acceso a financiamiento de proyectos, desarrollo de capacidades de innovación, acompañamiento al desarrollo de innovaciones y de emprendimiento, para mejorar los índices de productividad y competitividad de las empresas del municipio y de la región.

En este contexto, el **Centro de Ciencia en Biodiversidad de Risaralda** es un proyecto estructurado por el Departamento de Risaralda que se gestionó y se aprobó con recursos del Sistema General de Regalías por el Fondo de CTI, el cual se denominó **"Creación del Centro de Ciencia en Biodiversidad de Risaralda",** identificado con **código BPIN 2020000100289**, aprobado por el órgano colegiado de administración y decisión de ciencia, tecnología e innovación, mediante el acuerdo número 98 del 7 de octubre del 2020, para ser ejecutado por la Universidad Tecnológica de Pereira y para ser financiado con recursos de la Asignación para la Ciencia, Tecnología e Innovación del Sistema General de Regalías:

ENTIDAD Y FUENTE DE FINANCIACIÓN	VALOR INICIAL TOTAL
Departamento de Risaralda Asignación para la Ciencia, Tecnología e Innovación SGR	33.047.190.580
Departamento de Risaralda recursos en especie	13.843.942.808
Universidad Tecnológica de Pereira recursos en especie	716.597.602
Valor total	$47.607.730.990

La ejecución de este proyecto permitirá: Desarrollar estrategias que dinamicen la apropiación, generación, comunicación y buen uso del conocimiento sobre la biodiversidad y promover el aprendizaje e interacción de la Ciencia, Tecnología e Innovación y la apropiación social sobre la biodiversidad del departamento de Risaralda. A lo anterior, se suma que el Centro de Ciencia se convertirá en un importante atractivo turístico, que complementará los que ya existen en la región y el departamento de Risaralda.

En el contexto local, el **Plan Municipal de Desarrollo, Dosquebradas 2020-2023 "Dosquebradas Empresa de Todos"**, es consciente de la importancia de contar con un territorio altamente productivo y competitivo. Para ello, se diseñó el **Programa: DOSQUEBRADAS TECNOLÓGICA E INNOVADORA,** que promueve la búsqueda de soluciones innovadoras para apoyar la reactivación económica ante los grandes desafíos ocasionados por la afectación de las actividades productivas en todos los sectores de la economía, apoyado en el **Proyecto 2.5.1 CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN MOTOR DE RECUPERACIÓN Y TRANSFORMACIÓN EMPRESARIAL** y su **actividad 2.5.1.244** que plantea apoyar al gobierno regional en la ejecución del proyecto **Centro de Ciencia y Biodiversidad de Risaralda,** el cual estará ubicado en el Municipio de Dosquebradas y propiciará la interacción física, mental y emocional para favorecer la apropiación social de la ciencia, la tecnología y la innovación, el cual contará con espacios especialmente diseñados para brindar una amplia oferta educativa y un portafolio de espacios y actividades que permitirán experimentar, indagar y conocer sobre biodiversidad, entre los que se destacan salas de exposiciones permanentes y temporales, espacios de experimentación, laboratorios, salas de eventos, domo digital, jardines y zonas verdes, locales comerciales, espacios que estarán abiertos para el beneficio no solo de los Dosquebradenses, sino de todos los visitantes que llegarán de todo el país y que

impactarán de manera positiva en la reactivación económica del Municipio y dinamizarán el escenario de la innovación y la creatividad local y regional.

El proyecto se implantará sobre un predio propiedad del Departamento de Risaralda, denominado **"Sociedad Plaza de Mercados de Dosquebradas",** ubicado en la calle 34, Avenida Ferrocarril, Barrio Guadalupe, en el Municipio de Dosquebradas.

Indudablemente, el **Centro de Ciencia** se convertirá en un hito para el Municipio de Dosquebradas, por su naturaleza y alcances, porque se constituirá en un excelente e innovador atractivo turístico para los colombianos y para cerca de 22.000 turistas que según cifras de migración Colombia para el año 2021, visitan nuestro Departamento. Así mismo se constituirá en un dinamizador del empleo, pues generará cerca de 350 empleos directos e indirectos en sus diferentes fases de implementación. De igual forma tendrá un impacto directo sobre la comunidad educativa, que para el Municipio de Dosquebradas asciende a un poco más de 32.000 estudiantes, todo lo cual tendrá efectos sobre la economía municipal.

De acuerdo a las estimaciones del estudio de mercado y sostenibilidad, se estima que, en los próximos 10 años, los visitantes del Centro de Ciencia, pueden ser alrededor de las 913.756 personas.

El proyecto aprobado por el órgano colegiado de administración y decisión de ciencia, tecnología e innovación tiene entre sus componentes, la construcción de una infraestructura física de 5.225,93 metros cuadrados, distribuidos en salas de exposiciones, laboratorios, salas maker, sala infantil, área administrativa. A lo anterior se suma un área comercial que contribuya con la sostenibilidad del Centro de Ciencia y una plazoleta que ampliará el espacio público de la ciudad.

La Universidad Tecnológica de Pereira, en su calidad de ejecutor del proyecto, siguiendo los principios de planeación, eficacia, economía y celeridad que garanticen la correcta ejecución de los recursos aprobados, una vez, fue notificada como entidad ejecutora, inició el proceso de revisión integral que permita, de un lado, mitigar los riesgos en la ejecución y asegurar que la calidad de los bienes y servicios que se deriven del proyecto, se ajusten a las Normas Técnicas Colombianas que le sean aplicables, para el cumplimiento de requisitos legales, la planeación del proyecto y el inicio de la ejecución.

Por lo tanto, fue necesario en el marco de este proceso ajustar y actualizar el presupuesto de la obra e incluir algunos ítems no previstos como: sistema de audio y sonido, sistema Redes de Gas, sistema de control de las aguas del nivel freático, elementos de confinamiento y juntas de construcción, sistemas de impermeabilización de elementos de concreto, divisiones en acero inoxidable para los baños, jardineras en concreto, entre otros, que eran necesarios para la funcionalidad de la infraestructura cuando se inicie la operación del proyecto y asegurar el cumplimiento de los diseños arquitectónicos. Como resultado de esta revisión se ha evidenciado, que se requieren $6.000 millones de pesos adicionales, teniendo en cuenta lo siguiente:

- El presupuesto fue elaborado con precios del año 2019, lo que genera una variación frente a los precios del año de ejecución de la obra que es 2022.
- El incremento del dólar genera el alza de algunos equipos que deben ser importados, como lo son la red contra incendios, equipos de suministro de red de agua potable, planta, transformador, equipos especiales para la red de detección y alarma, y sonido, audio y perifoneo., etc.
- Aumento en el IPC (índice de Precios del Consumidor) que ha venido incrementando de manera

acelerada en los dos últimos años pasando en 2020 con un IPC del 1,61% al 5,62% para el cierre del 2021; y para lo corrido del año de 2002 al mes de junio el IPC llega al 9,67% (DANE 5 julio 2022).

- Se debe tener en cuenta que la pandemia mundial generada por el COVID – SARS 19, y las dificultades de orden público que afectaron al país, el año pasado, han generado, entre otras consecuencias, incrementos de la TRM, fletes, en el valor de materiales como acero de refuerzo, acero para estructuras metálicas, carpintería de aluminio, sistemas vidriados, cableados eléctricos, etc., los cuales sustentan la necesidad de ajustar la variable Costo de las actividades existentes.

Con la adición de los recursos antes señalados, el proyecto quedará estructurado financieramente así:

ENTIDAD Y FUENTE DE FINANCIACIÓN	VALOR INICIAL TOTAL	VALOR ADICIÓN	VALOR FINAL TOTAL
Departamento de Risaralda Asignación para la Ciencia, Tecnología e Innovación SGR	$ 33.047.190.580		$ 33.047.190.580
Departamento de Risaralda recursos en especie	$13.843.942.808		$ 13.843.942.808
Universidad Tecnológica de Pereira recursos en especie	$ 716.597.602		$ 716.597.602
Municipio de Dosquebradas		$ 6.000.000.000	$ 6.000.000.000
Valor total	**$47.607.730.990**	**$ 6.000.000.000**	**$ 53.607.730.990**

Es importante reiterar que este proyecto está siendo financiado con recursos del Sistema General de Regalías, razón por la cual los ajustes que se realicen en el incremento del valor del proyecto, deben enmarcarse en la normatividad establecida. Al respecto, es necesario mencionar que la **ley 2056 del 2020, el Decreto 1821 del 2020** y las Orientaciones Transitorias para la Gestión de Proyectos de Inversión, establecen que,

> **"...con posterioridad a su registro, los proyectos podrán ser susceptibles de ajuste, siempre y cuando las modificaciones introducidas no cambien el objeto, ni alteren sustancialmente sus actividades y su alcance. Estas razones se encuentran soportadas, descritas y detalladas en los documentos anexos a la presente solicitud...".**

En este contexto, el ajuste por incremento de recursos propuesto para el proyecto **"Creación del Centro de Ciencia en Biodiversidad de Risaralda",** identificado con el código BPIN 2020000100289, se enmarca dentro de lo establecido en el **numeral 8. LINEAMIENTOS PARA EL TRÁMITE DE AJUSTES DE PROYECTOS DE INVERSIÓN del documento "Orientaciones Transitorias para la Gestión de Proyectos de Inversión",** publicado en la página Web del Departamento Nacional de Planeación.

IMPACTO FISCAL

La **ley 819 de 2003, "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones",** en su **artículo 7°** se refiere al impacto fiscal de las normas, al señalar lo siguiente:

> **"...En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.**
>
> **Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. (...).**
>
> **Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.**
>
> **En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces...".**

En el documento adjunto, el cual hace parte integrante de la presente exposición de motivos, expedido por la Secretaría de Hacienda y Finanzas Públicas del Municipio de Dosquebradas, se establece que la aplicación del acuerdo, en caso de ser aprobado este proyecto, **no causará impacto fiscal negativo a las finanzas del Municipio**, por lo cual **no se afectará el marco fiscal de mediano plazo de la entidad**.

De esta manera, dejamos presentado ante los Honorables Concejales el presente proyecto de acuerdo para que sea estudiado y debatido y, de considerarlo procedente, conveniente y ajustado a la ley, sea aprobado y con ello, lograr adelantar importantes proyectos y actividades y construír obras para el progreso y el desarrollo de nuestra ciudad.

De los Honorables Concejales, respetuosamente,

JORGE DIEGO RAMOS CASTAÑO
Alcalde Municipal

OSCAR MAURICIO GIRALDO GONZÁLEZ
Secretario de Obras Públicas

JOSÉ IVÁN GONZÁLEZ ARIAS
Vo. Bo. Secretario Jurídico

REPÚBLICA DE COLOMBIA
CONCEJO MUNICIPAL
Dosquebradas-Risaralda

ACUERDO No. 015
(JULIO 28 DE 2022)

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

El Concejo Municipal de Dosquebradas, Departamento de Risaralda, en uso de sus facultades constitucionales y legales, especialmente las conferidas por el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia; la ley 136 de 1.994, modificada por la ley 1551 de 2012; la ley 358 de 1997; la ley 80 de 1993; la ley 617 del 2000, la ley 819 de 2003; el Decreto 2681 de 1993 y demás normas concordantes,

ACUERDA

ARTICULO 1º. AUTORIZACIÓN. Autorízase al Alcalde Municipal de Dosquebradas, Departamento de Risaralda, para la celebración de operaciones de crédito y operaciones conexas y asimiladas hasta por la suma de **VEINTE MIL MILLONES DE PESOS ($ 20.000.000.000).**

ARTÍCULO 2°. TÉRMINO. La presente autorización estará vigente hasta el día 31 de diciembre de 2022.

ARTICULO 3º. GARANTÍAS. Se autoriza al Alcalde Municipal de Dosquebradas, Departamento de Risaralda, para otorgar las garantías que se requieran para la celebración de las operaciones del crédito a que se refiere el presente acuerdo.

ARTÍCULO 4°. DESTINACIÓN. Los recursos que reciba el Municipio como consecuencia del o de los contratos de empréstito que celebre serán destinados exclusivamente para:

FINANCIAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE LA PRIMERA LÍNEA DEL MEGACABLE Y ACTUALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CUENCA DOSQUEBRADAS: .....$ 795.000.000

LA COMPRA Y/O MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA Y VEHÍCULOS: .....$ 2.500.000.000

LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y/O REPARCHEO DE VÍAS URBANAS: .....$ 4.200.000.000

EL MANTENIMIENTO DE VÍAS RURALES Y LA CONSTRUCCIÓN DE PLACAS HUELLAS EN LA ZONA RURAL:

.....$ 2.000.000.000

LA CONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA MAYOR:

.....$ 6.000.000.000

LA ADQUISICIÓN DE UN INMUEBLE PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE BIENESTAR ANIMAL -CBA- DEL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS:

.....$ 2.200.000.000

EMPRESTITO PARA EL PAGO DEL SALDO PENDIENTE DEL CONTRATO NÚMERO 1136 DE 2022, CELEBRADO PARA LA COMPRAVENTA DE UN BIEN INMUEBLE DESTINADO AL FUNCIONAMIENTO DE LA SEDE TECNICO - ADMINISTRATIVA DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD, LA UNIDAD DE FISCALIZACION Y LA UNIDAD DE ARHIVO CENTRAL DEL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS.....$ 2.305.000.000

ARTÍCULO 5º. CARÁCTER DEL EMPRÉSTITO. El empréstito a que se refiere el presente acuerdo es de carácter interno, su contratación ante las entidades financieras será de conformidad con la evaluación, favorabilidad económica y de conveniencia que realice la administración municipal.

ARTÍCULO 6°. MANEJO DE LOS RECURSOS. La Secretaría de Hacienda y Finanzas Públicas del Municipio efectuará el ingreso y la distribución de los recursos de crédito que sean recibidos como consecuencia de la autorización contenida en el presente acuerdo.

PARÁGRAFO: Los recursos de que trata el presente Acuerdo serán destinados exclusivamente a la inversión.

ARTÍCULO 7º. VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el salón de sesiones del Honorable Concejo Municipal de Dosquebradas, a los veintiocho (28) días del mes de julio del año dos mil veintidós (2022).

FERNANDO CABALLERO SANCHEZ
Presidente (e)

SANDRA JULIET POSADA PATIÑO
Secretaria General

REPÚBLICA DE COLOMBIA
CONCEJO MUNICIPAL
Dosquebradas-Risaralda

ACUERDO No. 015
(JULIO 28 DE 2022)

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

CERTIFICACION

Que el presente acuerdo fue debatido y aprobado por la comisión segunda el día (22) de julio de dos mil veintidós (2022) y aprobado en sesión plenaria el día (28) de julio del mismo año, cumpliéndose así con los dos (2) debates, de conformidad con el artículo 73, inciso 3, de la Ley 136 de 1994.

INICIATIVA: **JORGE DIEGO RAMOS CASTAÑO**
Alcalde Municipal

FECHA DE RADICACIÓN DEL PROYECTO: Julio 15 de 2022.

SANDRA JULIET POSADA PATIÑO
Secretaria General

REMISIÓN:

Me permito remitir el Acuerdo Municipal No.015 del 28 de julio del año dos mil veintidós (2022), al Alcalde Municipal, para su respectiva sanción, publicación u objeciones de ley, hoy 29 de julio de dos mil veintidós (2022).

FERNANDO CABALLERO SANCHEZ
Presidente (e)