

Memorias
Taller Áreas Metropolitanas
Hotel Tequendama, 13 de septiembre del 2017



RESUMEN EJECUTIVO

A continuación, se resumen los principales aportes de la relatoría del CEI llevado a cabo el 13 de septiembre del presente año, cuyo tema central fue el estado de avance de las áreas metropolitanas en Colombia.

OBJETIVO DE LA REUNION:

Intercambiar experiencias en la estructuración y consolidación de áreas metropolitanas en Colombia, como insumo para la formulación o ajuste de instrumentos normativos y de política pública.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Conocer el estado de avance en la implementación de áreas metropolitanas en Colombia.
- Identificar los principales desafíos, retos y oportunidades para la consolidación de las áreas metropolitanas.
- Socializar las expectativas del Gobierno Nacional sobre los hechos metropolitanos

PANELES DE DISCUSIÓN

Cada panel promovió el diálogo en la jornada de intercambio el intercambio de ideas entre los participantes. Previa a la reunión cada área metropolitana preparo las respuestas que se detallan a continuación. Las cuales fueron insumo para la elaboración del cuadro resumen que se encuentra al final de este documento, cuyas conclusiones también recogen las opiniones de los participantes a lo largo de la reunión del CEI.



RESPUESTAS DESDE LAS AREAS METROPOLITANAS

AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

Panel 1: Medio Ambiente

¿Qué implica ser una autoridad de ambiente en un área metropolitana?

Podemos iniciar diciendo que según lo estipulado en artículo 66 de la ley 99 de 1993, los municipios o áreas metropolitanas con una población mayor a un millón de habitantes en Colombia pueden ejercer funciones de autoridad ambiental urbana, las únicas Área Metropolitana formalmente constituida del país que ejerce esta función son el Área Metropolitana del Valle Aburra y el Área Metropolitana de Bucaramanga, mientras que en las demás ciudades del país quien cumple el papel de autoridad o bien el municipio, o bien la corporación autónoma regional correspondiente. En este caso el Área Metropolitana de Barranquilla no ejerce las funciones de autoridad ambiental, sino la corporación Autónoma de regional del Atlántico en los municipios y en el Distrito de Barranquilla lo ejerce la entidad Barranquilla Verde, antiguo DAMAB.

Entonces hablaríamos en supuesto si el AMBQ fuese autoridad ambiental sobre el territorio urbano de los entes territoriales que la conforman, implicaría una planificación ambiental de sus funciones orientadas al desarrollo sostenible de su territorio.

Pero además, es necesario que de una vez se sanen los conflictos de competencias ambientales y que exista una única autoridad ambiental, con la capacidad técnica, científica, humana y presupuestal para la defensa preventiva del ambiente en un escenario que ha sufrido de manera reiterada y sistemática impactos ambientales de consideración.

¿Cuáles son los alcances y las restricciones de ejercer la autoridad ambiental urbana como área metropolitana? ¿Mencione ventajas y desventajas, proponga soluciones a esas desventajas?

El alcance: es que ejerceríamos las mismas funciones de autoridad ambiental atribuidas a la CRA dentro de los cinco entes territoriales que la conforman, y ejerceríamos como un ente planificador del desarrollo armónico ambiental del territorio,

Las restricciones: serían que únicamente nos limitaríamos al sector urbano del territorio, porque el rural lo seguiría manejando la corporación regional del Atlántico.

- No sobrepasar las competencias de los entes territoriales asociados

Las ventajas: las principales ventajas de ser autoridad ambiental son:

- Las áreas Metropolitanas ven la problemática ambiental desde una perspectiva regional.
- Emitir licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones que le corresponden otorgar para el ejercicio de ejecución de obras dentro de su territorio.
- Plan de Desarrollo Metropolitano desde una perspectiva Ambiental.
- La formulación del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial y Establecer dentro del mismo políticas ambientales de obligatorio cumplimiento.
- Incremento de los ingresos por la consecución de la sobretasa ambiental de los municipios asociados, pasarían hacer administrado por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Desventajas:

- Que a través del fenómeno de metropolización el municipio y/o distrito núcleo y los municipios cercanos conformen un bloque cerrado ofreciendo mejores oportunidades de desarrollo económico y social frente al resto de la provincia.

Solución: Establecer políticas equitativas para permitir que el desarrollo promueva la inclusión de la población y territorio adyacente al área metropolitana de Barranquilla

- **Desventaja:** Dificultad en los recursos financieros por falta de pago de los municipios asociados del AMBQ.

Solución: Recurrir a entidades de apoyo como FINDETER, fondo nacional de regalías, FONADE, que son entidades referentes para la gestión y consecución de recursos, además entidades privadas financieras y otros esquemas de operación como las APP etc.

¿Cómo han sido las relaciones y la articulación con la Autoridades Ambientales Regionales que tienen jurisdicción en el suelo rural de la AM?

Las relaciones son excelentes, existe una buena articulación con la CRA y Barranquilla Verde, las autoridades ambientales del Departamento y Distrito de Barranquilla respectivamente, cuando hay que ejecutar proyectos de por parte del AMBQ, a parte del trabajo que realizamos desde la Subdirección Técnica de Recursos Naturales y Ambiente del AMBQ, coordinamos junto con la entidad competente (CRA, Barranquilla Verde), todas las obligaciones ambientales que relacionan con el proyecto (Licencias, Permisos, Planes de manejo, estudios de Impacto ambiental entre otros).

¿Cuáles son los requerimientos para obtener la competencia de autoridad ambiental urbana en un área metropolitana; ¿no solo en términos de procedimiento, sino en general el proceso político, de capacidad financiera y en materia institucional y operativa?

Los requerimientos en la parte normativa de la ley 99 de 1993 el cual fue modificado por el decreto ley 141 de 2011 aduce *“Artículo 66. Competencias de Grandes Centros Urbanos. Los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón de habitantes (1.000.000) ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales en lo que respecta a la protección y conservación del medio ambiente en las áreas urbanas, a excepción de la elaboración de planes de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas y la gestión integral del recurso hídrico.”*

La voluntad política de la junta metropolitana para dar la viabilidad a ser autoridad ambiental sobre los municipios asociados, y aunar esfuerzos para dar la pelea en el congreso para reglamentar la norma de autoridad ambiental en los centros urbanos.

En relación con la capacidad financiera obedece a un estudio del ejercicio como autoridad ambiental en relación a la captación de recursos y el equilibrio financiero que pueda representar, y que los municipios vean como se le devuelven esos recursos en inversión socio-ambiental por parte del Área Metropolitana de Barranquilla.

En materia institucional y operativa se replantearía la estructura organizacional de la entidad e incluir profesionales expertos, técnicos en materia ambiental y dotarla de herramientas operacionales, recursos tecnológicos para el ejercicio de autoridad ambiental.

¿Cuál es su propuesta para hacer más eficiente la operación ambiental como autoridad en un área metropolitana?

Planificar procesos integrales con personal calificado, eficiente, eficacia y efectivo, que nos conlleven a un desarrollo institucional que se repercuta a nivel de nuestro territorio en el mejoramiento continuo de nuestros municipios en zonas urbanas.

¿De qué manera el área metropolitana contribuye a la gestión del riesgo?

La contribución es crear la Subdirección de Gestión de riesgos articulada con otras funciones en el AMBQ, y con ella generar estrategias enmarcadas dentro de la política nacional de gestión del riesgo de desastres, ley 1523 de 2012.

¿Considera importante la ruralidad compartida entre los municipios del área, como un “hecho” metropolitano?

Es importantísima y se considera un hecho metropolitano la ruralidad compartida, porque nos ayuda a generar un Instrumento de planificación de escala intermedia que desarrolla y complementa el plan de ordenamiento territorial para el suelo rural. y nos ofrece mayores ventajas para el desarrollo sostenible del territorio metropolitano.

Panel 2: Transporte

¿Qué implica ser una autoridad de transporte en un área metropolitana?

Ser autoridad de Transporte implica planificación, organización, control y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte, del servicio público de transporte en las modalidades respectivas, entre las cuales se pueden señalar, entre otras, transporte colectivo, transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, masivo, etc.

¿Cuáles son los alcances y las restricciones de ejercer la autoridad transporte como área metropolitana?

Los alcances de ejercer como autoridad de transporte de las Áreas Metropolitanas de manera general se encuentran en permitir planificar, organizar, armonizar, vigiar y controlar el servicio público de transporte para cubrir los deseos de movilización de los ciudadanos en los municipios y distritos conurbanos, limitándose así, posibles diferencias entre las distintas autoridades municipales.

Restricciones en algunos de los aspectos, como por ejemplo establecer el factor tarifario debe existir mayoría en los alcaldes que conforman la junta directiva.

Restricciones relacionadas con la preexistencia de organismos de tránsito municipales que ejercían autoridad de transporte en sus municipios que al pasar a las áreas metropolitanas en algunas ocasiones y por la costumbre no trabajan de forma armónica con las autoridades metropolitanas.

¿Cuáles son las ventajas y desventajas de ejercer la autoridad transporte? ¿Frente a las ventajas como se podría potenciar el hecho de ser una autoridad de transporte y frente a las desventajas como se podrían superar?

Ventajas.

- Se unifica, planifica y organiza el servicio de transporte de los distintos municipios y/o distrito que conforman el Área.
- Se cubre un radio de acción mayor al municipal, lo que conlleva a garantizar los deseos de viajes de los ciudadanos dentro de los distintos municipios y/o distritos.
- Permite una planificación armónica con los distintos proyectos de infraestructura metropolitana.
- Permite ejercer un control más efectivo de la prestación del servicio en el territorio.

¿Cuáles son los requerimientos para obtener la competencia de autoridad de transporte en un área metropolitana; ¿no solo en términos procedimentales, sino en general el proceso político, de capacidad financiera y en materia institucional y operativa?

A diferencia de los organismos de tránsito quienes deben cumplir con unos requisitos legales para habilitarse ante el Ministerio de Transporte, las Autoridades de Transporte de manera general no requieren habilitación ante el Ministerio de Transporte, por cuanto, la competencia para ejercer como autoridad se encuentra otorgada en las distintas modalidades y radios de acción en los Decretos que reglamentan cada una de las modalidades, en el caso específico del transporte colectivo, individual en vehículo tipo taxi y transporte mixto el Decreto 1079 de 2015 establece que los Alcaldes de manera conjunta o las Áreas Metropolitanas ejercerán como autoridad de transporte.

La excepción a la regla general se encuentra establecida para la modalidad de transporte masivo, para la cual el Decreto 3109 de 1997, compilado en el Decreto 1079 de 2015, establece que la autoridad para esta modalidad debe constituirse por el ente territorial, o administrativo correspondiente, quien debe ser aprobado por el Ministerio de Transporte.

En cuanto al componente político, en el caso particular de las Áreas Metropolitanas es necesario que exista entre los Alcaldes que conformen la Junta Metropolitana, la decisión política de facultar a las Áreas Metropolitanas para ejercer como autoridad de transporte, toda vez que los Decretos que reglamentan los distintos modos de transporte establecen en el radio de acción metropolitano de manera general que la autoridad serán los alcaldes de forma conjunta o la autoridad de transporte metropolitano.

Por otro lado, en virtud de la dinámica en la cual se encuentra inmerso el servicio de transporte público financieramente debe existir un apoyo de los distintos municipios, bajo el entendido que se requiere de una planta de personal especializada y dedicada exclusivamente a las funciones y actuaciones administrativas necesarias para ejercer como autoridad de transporte. Lo anterior, en virtud que la mayoría de los ingresos de las Áreas



Metropolitanas se encuentra constituida por las transferencias que efectúan los distintos municipios y/o distritos.

¿Cuál es su propuesta para hacer más eficiente la operación como autoridad de transporte en un área metropolitana?

En la actualidad el Estatuto Nacional de Transporte (ley 336 de 1996) establece de manera genérica algunas de las causales y por ello conductas constitutivas de sanciones a las normas de transporte, y es la misma generalidad de lo dispuesto en la Ley lo que ha conllevado al Ministerio de Transporte en varias ocasiones profiera Decretos para establecer las sanciones y conductas específicas que constituyen infracción a las normas de transporte para cada una de las modalidades, decretos que han sido declarado nulo.

Por lo tanto, con el fin de establecerse de manera particular para cada uno de los modos de transporte las conductas constitutivas de contravención a las normas de transporte, se considera oportuno la presentación y aprobación de un proyecto de ley donde se adopten las disposiciones que en su oportunidad fueron expedidas por el Ministerio y que han sido declaradas nula por vulneración al principio de reserva legal establecido para la rama legislativa.

Faltas que conllevarían a mejorar las funciones de control y vigilancia para cada uno de los modos de transporte no solo para las Áreas Metropolitanas, sino para las distintas autoridades de transporte en nuestro país.

¿Cuáles son las mayores dificultades para la planificación y la financiación del desarrollo del transporte metropolitano?

La mayor dificultad radica en las limitaciones presupuestales de la Entidad. Las disposiciones legales vigentes otorgan a las áreas metropolitanas mayores responsabilidades con la misma posibilidad de gestión de recursos.

Esta limitación repercute, por ejemplo, en la realización de operativos de control más agresivos y efectivos contra la informalidad e ilegalidad.

Panel 3: Servicios Públicos

¿Frente a la prestación de servicios públicos el área metropolitana tiene alguna competencia?

Si, así como lo establece la Ley 1625 de 2013 en su Artículo 7 Literal f): Puede coordinar, racionalizar y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano; si a ello hubiere lugar. Podrá participar en su prestación de manera subsidiaria cuando no exista un régimen



legal que regule su prestación o cuando exista tal regulación, se acepte que el Área Metropolitana sea un prestador oficial o autorizado.

Existen competencias relacionadas la prestación de servicios públicos que sean más atractivas para asumir por un área metropolitana; ¿por qué y de qué manera deberían ser asumidas?

Si, Haciendo telefonía móvil e internet, entraríamos al mercado competitivo, además prestaríamos un servicio público a la población más vulnerada.

a) ¿Ser un prestador de servicios públicos se convierte en una buena alternativa para las áreas metropolitanas, por qué?

R. Sí, porque prestaría un servicio supramunicipal.

b) Siendo subsidiaria la prestación de los servicios públicos por parte de las áreas metropolitanas, ¿cuál sería el alcance necesario en esa delegación por parte de los municipios? ¿Cuáles serían los aportes legales, económicos, financieros, técnicos, administrativos, ambientales para esta delegación fuese eficiente desde la mirada metropolitana? ¿Cuál es la experiencia de las áreas metropolitanas sobre la materia?

Estaría en igualdad de condiciones y garantías que cualquier prestador sea público o privado

Panel 4: Vivienda

¿Frente a la competencia de adoptar las políticas para el desarrollo de programas metropolitanos de vivienda, de conformidad con las normas vigentes que ventajas y desventajas percibe el AM?

Ventajas:

- Que se pueden dictar normas homogéneas para todo el Territorio, independiente de la jurisdicción de los municipios.
- Que se requiere de la aprobación de los miembros de la Junta Metropolitana para la ejecución de las políticas de vivienda.

Desventajas:

- Que al ejecutar los Proyectos de carácter Metropolitano estos no se conviertan en obstáculos con las Políticas de Vivienda que manejan las Entidades Territoriales.



En la habitación de suelo para los programas de vivienda, ¿qué ventajas o desventajas se perciben teniendo en cuenta que la definición del uso del suelo es una atribución constitucional exclusiva de los municipios?

Las desventajas que podemos encontrar es que no podemos habilitar suelos de vivienda, que no sean habilitados por los municipios.

Ventajas: Podemos hacer una norma de superior jerarquía por encima de la Entidad Territorial que obliga a estas, a desarrollar tratamientos de renovación, densificación y mejoramiento integral.

¿Cómo incorporar este tema en los PEMOT?

Utilizando los suelos destinados para vivienda en los municipios o distritos y ejecutar obras de interés metropolitano.

Existen competencias relacionadas sector vivienda que sean atractivas para asumir por un área metropolitana; ¿por qué?

Sí, porque se pueden desarrollar áreas del sector vivienda que los municipios no hayan aprovechado su potencial.

¿participar en asuntos del sector vivienda es una buena alternativa para las áreas metropolitanas, en cuáles y por qué y de qué manera deberían ser asumidas?

Si, es una alternativa para que las áreas metropolitanas acuerden con cada Entidad Territorial la solución de los asuntos de reubicación y de déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda dentro de su propio territorio.

¿De qué manera deberían ser asumidas?

Mediante la ejecución por parte de las Áreas Metropolitanas de estos programas.

Panel 5: Planeación

Cree usted que los instrumentos de planeación con las que cuentan las áreas metropolitanas; PIDM Y PEMOT, son suficientes para ejercer sus acciones a largo y mediano plazo; en qué aspectos las mejoraría o que haría con ellas para hacerlas más efectivas y eficientes.

No son suficientes, si las Áreas Metropolitanas no cuentan con los recursos propios para la ejecución de los proyectos de carácter metropolitano consignados en el PIDM y PEMOT.



Cree usted que en materia de planeación para el desarrollo y el ordenamiento territorial las áreas metropolitanas tienen algún efecto sobre los asuntos municipales; relacione describa y justifique las fortalezas y debilidades en este sentido.

Se incluye las determinantes metropolitanas en la revisión de los POT lo que no quiere decir, que aunque no estén en ellos se cumplan.

La debilidad que encontramos es que no ejercemos el control urbano dentro del territorio.

La ley 1625/2013 reconoció a través de los artículos 7, 12 y 32 la jerarquía superior del marco de planificación de las áreas, así como de los actos metropolitanos, se ha reconocido esa condición jerárquica tanto en materia de OT como de políticas para el desarrollo, ¿cree usted que es insuficiente o suficiente, a que le atribuye dicha circunstancia, como mejoraría el reconocimiento (principio de realidad)?

Es insuficiente ya que no ejercemos la función de Control Urbano.

¿Cuál es la relación entre la visión de largo plazo del área metropolitana y la visión de largo plazo de los POTs de los municipios que la comprenden?

La relación está en el componente general de los POTs que son la afectación de la clasificación del suelo.

Cuál es la relación entre la figura apoyada por la Ley 1625/2013 y las figuras asociativas de la LOOT?

La relación entre estas leyes está en el esquema asociativo en entidades administrativas y de planificación ejecutoras de obras de impacto metropolitano.

Panel 6: Finanzas

¿En materia de rentas y aportes el modelo reglamentado por la 1625/2013 se ajusta a las necesidades de las áreas metropolitanas; cómo se podría fortalecer (principio de realidad)?

En el artículo 28 de la Ley de Áreas Metropolitanas se establece muy cuáles podrían ser las rentas de las Áreas Metropolitanas. Lo que analizamos como un reto particular, en lo que a esas rentas se refiere, es la que se origina en las transferencias que cada municipio



asociado hace a la Entidad. En este caso, el tipo de Municipio que está asociado a un Área Metropolitana, es determinante, ya que de su nivel de categoría (que es directamente proporcional a sus ingresos), depende su capacidad de transferencias.

Se requiere una optimización en la coordinación política, para que los municipios asociados proyecten acuerdos que apoyen transferencias distintas. En el caso del Área Metropolitana de Barranquilla, exceptuando su municipio núcleo, que en este caso es Distrito Especial y Portuario, los otros Municipios que la conforman, son municipios que ostentan pocas posibilidades de transferir sumas que permitan realizar cofinanciaciones para proyectos potenciales en cada una de sus jurisdicciones.

¿Además de lo establecido por la 1625/2013 en materia de fuentes de financiación de las áreas, porcentajes fiscales, aportes; cree usted que pueden generarse nuevas fuentes?

Consideramos que una de las alternativas para mejorar una de las fuentes de recaudos es establecer los mecanismos que permitan garantizar el cumplimiento de los recaudos por contribución de valorización. Lo anterior acorde a los planes de expansión que proyectan los municipios asociados. En el caso del Área Metropolitana de Barranquilla, cuyas jurisdicciones asociadas se perfilan con ambiciosas obras metropolitanas (zonas francas, parques industriales, etc) que incluso ya están en marcha, podría constituir una importante opción de recaudo de rentas con destino a las Áreas Metropolitanas.

¿En materia de proyectos metropolitanos que fuentes son recurrentes para su financiación y cuales podrían aparecer como nuevas?

Surgen como posibles fuentes:

- El 15% de la sobrepasa para la gasolina.
- La Ley 388 del 97 permite que los bancos de tierra, lo tomen para vivienda de interés social.
- La Ley 1625 de 2014 nos da competencia para la creación de bancos de tierra.
- La recuperación de la Plusvalías, regalías para viviendas.

a) ¿Han implementado instrumentos como la plusvalía y la valorización, cuál ha sido la experiencia?

La valorización en la actualidad ingresa como renta del municipio donde se ejecutan las obras.

Panel 7: Normativa

¿La normatividad actual es suficiente y pertinente para que las AM puedan ejercer sus funciones? ¿por qué? ¿En qué aspectos lo es y en cuáles no?

No, porque carecemos de herramientas necesarias para hacer cumplir las normas. Además la carencia de presupuesto para ejecutar las obras, convierte a los proyectos en solo intenciones.

¿En materia normativa usted cuál destacaría como útil o beneficiosa de la disponible o relacionada con las áreas metropolitanas y por qué?

La Ley 388 de 1997, en lo que se refiere a las determinantes, aunque no es una Ley para áreas metropolitanas, pero las beneficia en cuanto al orden jerárquico.

¿En qué aspectos se requiere modificar la normatividad y en qué sentido propondría esa modificación (principio de realidad)

La Ley 1617 de 2013 - Ley de Distritos, es excluyente para algunas área metropolitanas, no permitiendo que estas ejerzan competencia de AUTORIDAD AMBIENTAL.

En términos de relevancia (priorice máximo 3) ¿qué aspectos relacionados con las áreas metropolitanas se deberían regular normativamente de manera más urgente (principio de realidad)?

- Determinar un presupuesto a nivel nacional.
- Retomar el 15% del impuesto de la sobretasa de la gasolina, ya que somos autoridad de transporte.
- Cumplir funciones de control urbano.

Cinco de las 6 áreas metropolitanas creadas como esquema asociativo se formalizaron antes de la ley 128/94, tan solo el área metropolitana de Valledupar, creada en 2005 fue formalizada bajo dicha normativa. Hoy no se han creado nuevas áreas bajo las consideraciones de la ley 1625/2013 ¿cree usted que su área metropolitana responde a los retos planteados en esa norma, explique su respuesta?

Sí, porque esta Ley nos permite formular el PEMOT, de la cual ya el AMB, tiene los insumos para desarrollar dicho plan, como son, el diagnostico, las directrices, hechos metropolitanos, el modelo metropolitano y los elementos estructurarte del modelo.

¿Cómo se articulan o no la ley 1625/2013, la 1454/2011, la ley 388/97 y la ley 1617/2013, qué debería hacerse para armonizarlas?

Las Leyes en mención se articulan y complementan, tienen como objeto dictar normas para la organización política, administrativa del territorio, y plantean el esquema asociativo entre entidades territoriales para la libre y voluntaria conformación de alianzas estratégicas que impulsan el desarrollo autónomo y auto sostenible.

AREA METROPOLITANA DE VALLEDUPAR

Panel 1. AMBIENTE Y GESTIÓN DEL RIESGO: (MADS- UNGRD).

¿Qué implica ser una autoridad de ambiente en un área metropolitana?

Las áreas metropolitanas están regidas por la ley 1625 de 2013, la cual en el literal J de su artículo 7 en donde se refiere a sus funciones, señala que las áreas metropolitanas serán autoridad ambiental urbanas en su territorio, las implicaciones que trae el ejercicio de esta función es actuar por el medio ambiente en el radio de acción urbano en los municipios que la conforman, de igual manera se estaría dando un gran paso al lograr que de manera asociativa (como lo pide el plan nacional de desarrollo) se preserve el medio ambiente y así se articule de manera efectiva junto con el Ministerio de ambiente y con las corporaciones autónomas las acciones para que tanto en lo rural y en lo urbano se vea una notoria y real participación y cuidado por las respectivas autoridades ambientales.

¿Cuáles son los alcances y las restricciones de ejercer la autoridad ambiental urbana como área metropolitana? ¿Mencione ventajas y desventajas, proponga soluciones a esas desventajas?

Como es sabido la ley permite de manera taxativa que las Áreas Metropolitanas, asuman funciones de autoridad ambiental, siempre y cuando cumplan con los requerimientos establecidos en la ley 99 de 1993; por lo anterior se entiende que existe la posibilidad de que sean las Áreas Metropolitanas quienes asuman las competencias en su jurisdicción; los alcances que tendría la autoridad ambiental urbana, desde el Área Metropolitana, es todo lo referente a los temas ambientales que se encuentran dentro del casco urbano y a las decisiones ambientales que allí se deban tomar, es aquí donde vemos la desventaja de este sistema, ya que solo se le da competencia en el espacio urbano donde se radique la autoridad ambiental o más bien delimitando este actuar dentro de las zonas urbanas de los municipios, la desventaja radica en que para las zonas rurales debe existir otra autoridad, gran desventaja, esto se basa en la norma que estable que la competencia es sobre medio ambiente URBANO. Posición que es errada, porque se le están dando beneficios



administrativos, políticos sobre la integridad y buen funcionamiento de los recursos naturales y la consecución de un medio ambiente sano, a lo largo y ancho de los municipios de las áreas, por lo tanto a tan grande desventaja la solución sería permitir ser autoridad ambiental de la mano de las autoridades conformadas por el gobierno nacional, entregando competencias autónomas y definidas para entidad.

¿Cómo han sido las relaciones y la articulación con la Autoridades Ambientales Regionales que tienen jurisdicción en el suelo rural de la AM?

En el área metropolitana desde nuestro Plan Integral de Desarrollo Metropolitano adoptamos políticas de Ordenamiento Ambiental Territorial y medidas que ayuden a la mitigación del cambio climático, acciones que aun sin ser la autoridad ambiental urbana, nos ha permitido tener articulación directa con las autoridades ambientales de la Secretaria de Medio Ambiente Departamental del Cesar y la Corporación Autónoma Regional del Cesar.

Sin embargo al no tener aun la autoridad ambiental en el Área Metropolitana de Valledupar, las articulaciones y relaciones con la Corporación Autónoma Regional del Cesar “CORPOCESAR” quien funge como autoridad en el departamento, se han limitado a las consultas y acompañamientos, en pro del cuidado y disminución de los impactos ambientales producidos por proyectos y acciones realizadas por los ciudadanos miembros del Área metropolitana de Valledupar.

¿Cuáles son los requerimientos para obtener la competencia de autoridad ambiental urbana en un área metropolitana; ¿no solo en términos de procedimiento, sino en general el proceso político, de capacidad financiera y en materia institucional y operativa?

La ley 99 de 1993, habla en su artículo 66 de las competencias de los grandes centros Urbanos, un requerimiento primario e importante es que el Área Metropolitana, que pretenda ser autoridad ambiental urbana, debe tener una población urbana igual o superior a un millón de habitantes, (Motivo por el cual insistimos en la necesidad de reglamentar la ley 1625 de 2013) logrando con esto ser autoridad ambiental urbana conjunto a las Corporaciones Autónomas Regionales, en los escenarios ambientales que se presenten dentro del territorio urbano de los municipios integrantes del Área Metropolitana, dándole así competencias en el otorgamiento de licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones para las actividades y obras que se lleven a cabo en los municipios donde se tenga jurisdicción, en virtud de lo anterior, recaen responsabilidades en temas específicos como el control de vertimientos y emisiones contaminantes, dictar medidas de mitigación de daños ambientales y adelantar los procesos necesarios para el saneamiento y descontaminación. Así mismo de lograrse este objetivo las áreas metropolitanas y demás entidades de las que habla el artículo mencionado, asumen el compromiso ante las CAR de transferir el 50% de los recaudos causados dentro del territorio urbano por temas de carácter ambiental.

¿Cuál es su propuesta para hacer más eficiente la operación ambiental como autoridad en un área metropolitana?

En primer lugar se debe dejar claro que las Áreas Metropolitanas, son una herramienta fundamental para la creación de ciudades sostenibles y muy importantes para lograr conjunto a las CAR'S el respeto y cuidado de los recursos naturales y medio ambiente, es por esto que se hace necesario la modificación de los requerimientos para que las Áreas Metropolitanas sean autoridades ambientales, ya que el cumplir alguna de estas hace muy difícil a que algunas Áreas logren este cometido, que lo que representa es un beneficio a las generaciones actuales y futuras, de la misma manera al fortalecimiento de las entidades estatales y al cumplimiento efectivo de las finalidades del gobierno central, por ello la propuesta más sensata y respetuosa, sería entregar de manera conjunta con las CAR'S el título de autoridad ambiental y todas las implicaciones que esto conlleva, dando como resultado, seguramente, mayor cuidado y respeto por las normatividades ambientales que hoy existen, se lograría así descongestionar el trabajo arduo que realizan las CAR'S y se lograría tener un ojo vigilante dentro de los territorios urbanos, donde se presentan altos índices de contaminación e irrespeto por las normas ambientales.

¿De qué manera el área metropolitana contribuye a la gestión del riesgo?

Desde el área metropolitana de Valledupar se contribuye a la gestión del riesgo con la incorporación en su plan integral de desarrollo metropolitano en el hecho metropolitano número 5 Gestión Del Ordenamiento Ambiental Territorial en el Área Metropolitana el programa Gestión del riesgo en el ordenamiento territorial integral e integrado con objetivos como la declaración de áreas de protección regional en el área aferente al río Cesar, formulación de estudios para la caracterización y formulación del manejo del riesgo en el área metropolitana, apoyar a la implementación de los POMCAS de la jurisdicción del área metropolitana.

¿Considera importante la ruralidad compartida entre los municipios del área, como un “hecho” metropolitano?

Muy importante, tanto que el objetivo general de las Áreas Metropolitanas, es lograr consolidar este hecho como metropolitano, desde la adopción de las directrices metropolitanas de ordenamiento territorial, sector rural, con la finalidad de reconocer y proteger las áreas de producción agrícola, pecuaria y forestal de manera representativa y de carácter metropolitano; en estas zonas donde su mayor índice de población es de comunidades campesinas que se sostienen con la explotación del suelo y de los recursos allí encontrados, es esto un motivo primordial para tener en cuenta el grado de asociación y el volumen de producción desde el nivel municipal y metropolitano

Panel 2. Transporte

¿Qué implica ser una autoridad de transporte en un área metropolitana?

Implica realizar y direccionar los procesos de planificación en la prestación del servicio público de transporte y en materia de la movilidad sostenible de una manera coordinada dentro de los territorios que nos conforma, que conlleve al mejoramiento en la prestación del servicio público de transporte a través de la realización de estudios de evaluación de la movilidad generada y una adecuada concertación económico-financiera del transporte público así como su integración tarifaria. De manera complementaria ejercer la potestad sancionatoria a los actores del transporte como un elemento coercitivo para la debida prestación del servicio a sus usuarios.

¿Cuáles son los alcances y las restricciones de ejercer la autoridad transporte como área metropolitana?

El alcance es amplio por cuanto el ejercicio de la autoridad se encuentra contemplado con las funciones de planificación en materia de movilidad, lo cual genera el establecimiento de alternativas integrales para garantizar la prestación de un servicio de transporte acorde a las necesidades de la población metropolitana. En cuanto a las restricciones, la mayor de estas es la limitación de la competencia en referencia a los fenómenos del transporte al interior de los territorios que nos conforman, toda vez que dichos fenómenos afectan de manera directa los procesos macro dentro de la jurisdicción metropolitana sin que exista competencia expresa para poder intervenir en ellos desde las áreas metropolitanas.

¿Cuáles son las ventajas y desventajas de ejercer la autoridad transporte? ¿Frente a las ventajas como se podría potenciar el hecho de ser una autoridad de transporte y frente a las desventajas como se podrían superar?

La ventaja principal es la posibilidad de realizar una planificación integral de los procesos de transporte dentro de los territorios que nos conforma lo cual puede potenciarse a través de una sinergia incondicional de parte de las autoridades territoriales en el desarrollo de estas funciones por parte del Área Metropolitana, configurándola como autoridad única de transporte dentro de toda su jurisdicción, delegando a su vez este tipo de funciones al esquema asociativo, superando con ello la mayor dificultad que se presenta en la actualidad, consistente en una lucha de ejercicio de potestades de las autoridades de transporte local que no contribuyen al desarrollo integral del transporte metropolitano. 4.

¿Cuáles son los requerimientos para obtener la competencia de autoridad de transporte en un área metropolitana?

no solo en términos procedimentales, sino en general el proceso político, de capacidad financiera y en materia institucional y operativa. El principal requerimiento sin duda alguna es la voluntad política de los señores alcaldes de los territorios que nos conforman, quienes dentro de esa voluntad política deberían acompañar los procesos de autorización de creación de la autoridad única de transporte metropolitano de una total disposición de

delegar las competencias en materia de transporte de los municipios que ellos dirigen, lo anterior con el objeto de realizar las acciones de manera integral en todo el territorio metropolitano, lo cual conllevará indiscutiblemente a superar las dificultades y falencias al interior de sus territorios de manera conjunta, motivo por el cual en igual forma deberían en esa medida garantizar los recursos necesarios para una adecuada financiación de la estructura administrativa y técnica de las áreas metropolitanas requerida para el ejercicio de la autoridad de transporte. Desde lo político es muy difícil tratar de que los alcaldes cumplan estas expectativas, empezando por los municipios más grandes hasta los más pequeños, quienes se resisten a entregar esas competencias.

¿Cuál es su propuesta para hacer más eficiente la operación como autoridad de transporte en un área metropolitana?

La manera más eficiente es terminar la dualidad de autoridades dentro de la misma jurisdicción. Esta dualidad se encuentra materializada en el hecho que dentro de la normatividad del sector transporte al establecer las autoridades dentro del radio de acción metropolitano estipula que esta podrá ser ejercida por parte de la autoridad única o de manera conjunta por parte de los entes territoriales, motivo por el cual el ejercicio de la autoridad queda a discreción de los mandatarios de turno sin que medie un carácter técnico y normativo que determine una certeza en el ejercicio de la autoridad, en ese entendido, ante la existencia de un área metropolitana, todos los procesos, funciones y competencias en esta materia debería ser de obligatorio traslado a las áreas metropolitanas, que todas estas funciones y competencias generen acciones centralizadas, unificadas, articuladas en cuanto a las decisiones de transporte público y que esta entidad tenga un real alcance metropolitano.

¿Cuáles son las mayores dificultades para la planificación y la financiación del desarrollo del transporte metropolitano?

Las mayores dificultades son la multiplicidad de órganos competentes en materia de transporte dentro de la jurisdicción de las áreas metropolitanas y la falta de recursos destinados para el debido ejercicio de dichas funciones. Referente al primer punto es claro que se necesita una debida reglamentación de las normas de transporte que erigen las competencias en materia de transporte que superen la dualidad en dicha competencia dentro de los territorios metropolitanos, lo anterior bajo un sustento lógico y técnico dada la especialidad que se le otorga a las áreas metropolitanas y que se desarrollan a través de las dinámicas propias de los territorios metropolitanos, de tal suerte que fenómenos como el transporte deben ser desarrollados de forma integral en todo el territorio metropolitano sin que haya afectación por los intereses particulares de cada territorio sino que sean resueltos para el beneficio de todos los territorios que la conforman. En relación al tema financiero, la misma especialidad de las áreas metropolitanas, específicamente la relacionada con los temas planificación en materia de movilidad, requieren un personal calificado y recursos técnicos especializados que demandan que desde el gobierno nacional se contemple la posibilidad de destinar recursos a través del Ministerio de Transporte, ello en virtud de la delegación de las funciones en materia de transporte que este ente rector realiza en cada una de las áreas metropolitanas y en las cuales se carecen

de los recursos de inversión necesarios para realizar dichos procesos al menos en una fase inicial.

Panel 3. Servicios públicos

¿Frente a la prestación de servicios públicos el área metropolitana tiene alguna competencia?

Si, como lo establece la ley 1625 de 2013, en su artículo 6ª, literal b) es competencia de las áreas metropolitanas racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios que la integran, y si es del caso, prestar en común algunos de ellos; podrá participar en su prestación de manera subsidiaria, cuando no exista un régimen legal que regule su prestación o cuando existiendo tal regulación, se acepte que el área metropolitana sea un prestador oficial o autorizado. Hoy en día para el área metropolitana ejercer esta competencia es una tarea difícil porque no se cuentan con los recursos para asumirla. Los municipios reciben los recursos individualmente para ejercer estas funciones y no se aprovechan eficientemente, además de seguir presentando desigualdades entre los municipios que integran el área. Si estos recursos llegasen al área metropolitana se garantizaría una prestación más unánime, equitativa y garantizada para todos los municipios.

¿Existen competencias relacionadas a la prestación de servicios públicos que sean más atractivas para asumir por un área metropolitana; por qué y de qué manera deberían ser asumidas?

Si, la prestación de los servicios relacionados con las tecnologías de la información y la comunicación, hoy en día considerados básicos. Ofrecer otra opción a la población de contar con este servicio (actualmente prestado solo por entes privados). Debería asumirse por las áreas metropolitanas mediante una fórmula que permita que el mismo sea en parte subsidiado a los grupos de la población metropolitana menos favorecida.

¿Ser un prestador de servicios públicos se convierte en una buena alternativa para las áreas metropolitanas, por qué?

Sí, es una buena alternativa, por una parte para el desarrollo conjunto del territorio, la prestación de servicios públicos por parte del área metropolitana garantizaría una cobertura equitativa. La gestión del servicio se concentra en una sola entidad supramunicipal que ve por las necesidades de todos los municipios que la conforman. Ahora bien, la falta de autonomía de las áreas metropolitanas, no las deja exentas de que en un escenario como prestadoras del servicio, se vean afectadas por intereses particulares y políticos de los entes territoriales que la conforman. También es importante resaltar que convertirse en prestadora de servicios públicos, implica especializarse en el tema, si se realiza una gestión directa de la prestación.

Siendo subsidiaria la prestación de los servicios públicos por parte de las áreas metropolitanas, ¿cuál sería el alcance necesario en esa delegación por parte de los municipios? ¿Cuáles serían los aportes legales, económicos, financieros, técnicos, administrativos, ambientales para esta delegación fuese eficiente desde la mirada metropolitana? ¿Cuál es la experiencia de las áreas metropolitanas sobre la materia?

Teniendo en cuenta que la prestación de un servicio, responde a las condiciones de orden fáctico, y considerando que el área metropolitana de Valledupar no ejerce la prestación de servicios públicos subsidiados, se hace difícil determinar el alcance de los municipios en esta situación, ya que estos aportes estarían sujetos a los resultados que arrojen los estudios técnicos, económicos y sociales que deban realizarse en el evento de asumir dicha competencia.

Panel 5. Obras y espacios metropolitanos

¿Qué obras metropolitanas ha desarrollado su área?

El Área Metropolitana de Valledupar, hasta el momento no ha desarrollado ningún tipo de obra metropolitana, debido a la precaria situación presupuestal a la que se enfrenta, desde la dirección del Área Metropolitana, se han realizado de manera acuciosa cantidad de solicitudes, buscando solucionar esta situación que trunca el desarrollo y el compromiso que tienen las Áreas metropolitanas con las directrices de orden nacional; prueba de ello es que desde la Presidencia Nacional de la Asociación de Áreas Metropolitanas de Colombia, se buscó diligentemente ingresar al presupuesto nacional, con la finalidad de subsanar el problema de presupuesto y de esta manera lograr los objetivos trazados para cumplir los compromisos asumidos por las Áreas Metropolitanas.

¿Cómo aportan al desarrollo de los municipios que conforman el área?

Pese a no tener obras metropolitanas que mostrar, este no ha sido el motivo para que el Área Metropolitana de Valledupar, no garantice el compromiso constante que tiene en lograr el desarrollo de los municipios miembros, es por esto, que realiza de manera activa acompañamiento a los dirigentes de los municipios miembros del Área, en los procesos que brinden oportunidades y desarrollo a estos territorios; con apoyo técnico y elaboración de diseños arquitectónicos para proyectos propios de los municipios del Área Metropolitana; acompañamientos para impactar los espacios públicos desde la intervención urbana con las nuevas fuentes de energía alternativa, así mismo la realización de actividades necesarias para lograr el desarrollo integral de los municipios que hacen parte del Área Metropolitana de Valledupar.

¿Qué dificultades ha encontrado en el desarrollo de obras y espacios metropolitano?

El Área Metropolitana de Valledupar, ha realizado las gestiones necesarias para lograr el objetivo que establecen los lineamientos de esta entidad, infortunadamente la falta de recursos económicos, han sido el motivo principal para el frágil desarrollo de obras metropolitanas por parte de esta Área, recursos que no deberían ser ausentes en las arcas de las Áreas Metropolitanas, ya que por disposición de la ley 1625 de 2013 El patrimonio y rentas de las Áreas Metropolitanas estará constituido por las partidas presupuestales que se destinen para el Área Metropolitana en los presupuestos nacionales, departamentales, distritales, municipales o de las entidades descentralizadas del orden nacional, departamental, distrital o municipal, (Artículo 28, literal F); es importante resaltar, que este ha sido el obstáculo más significativo con el que se encuentran las Áreas Metropolitanas para la consecución de ciudades modernas para la paz.

¿Qué acciones o competencias cree usted debería desarrollar un área metropolitana frente al tema de espacios y obras metropolitanas, por qué y de qué manera?

La Áreas Metropolitanas deben coordinar de manera solidaria el desarrollo de los municipios que la conforman, por lo tanto las acciones que realicen para tal fin deben encontrarse comprometidas y guiadas a cumplir de manera efectiva las competencias que tienen estas; los ejes principales para lograr estos objetivos, deben desarrollarse de manera que se logre lo establecido y programado por parte de sus dirigentes, los proyectos de interés social, para lograr una inclusión y acompañamiento de la ciudadanía, la ejecución de obras de infraestructura vial, que permitan desarrollar el potencial turístico y económico de los municipios, lograr la prestación eficiente de los servicios públicos, con el fin de brindar dignidad y tranquilidad a las regiones que hacen parte, por último y no menos importante la ejecución de proyectos orientados a promover y facilitar el complemento de los Planes de Ordenamiento Territorial, logrando así conformar ciudades modernas para la paz.

Panel 6. Planeación

Cree usted que los instrumentos de planeación con las que cuentan las áreas metropolitanas; PIDM y PEMOT, son suficientes para ejercer sus acciones a largo y mediano plazo; en qué aspectos las mejoraría o que haría con ellas para hacerlas más efectivas y eficientes. Los instrumentos de planificación metropolitana permiten consolidar las funciones que le confiere la ley a las áreas metropolitanas

Son necesarios, y podrían mejorarse en la medida que su estructura deje de ser tan administrativa y se oriente más a la unificación y regulación de servicios. En el caso específico del AMV, ha faltado la asociación de los actores, en la cooperación técnica y financiera para lograr el desarrollo de las metas trazadas en los instrumentos de planeación. A pesar de no contar con los suficientes recursos, el Área Metropolitana de Valledupar en

cumplimiento del mandato legal que desde la derogada Ley 128 de 1994 hoy Ley 1625 de 2013, ha sido pionera en la formulación de estos instrumentos de planificación siendo la primera y única que tiene un Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial – PEMOT, adoptado mediante Acuerdo Metropolitano N° 002 del 9 de julio de 2014 orientado como lo define la ley a definir las directrices del Ordenamiento Territorial y armonización de los POTs de los municipios, a partir de la zonificación de sectores metropolitanos espaciales, homogeneizados bajo el enfoque de geo-sistemas que trascienden las fronteras municipales para ofertar servicios demandados por toda la Unidad Territorial Metropolitana, en este sentido tenemos un PEMOT estructurado en subsistemas de gestión metropolitana (subsistema de gestión integral del agua, subsistemas de vías y transporte, subsistema vivienda, subsistema de ordenamiento del suelo rural y subsistema de gestión del riesgo). Y un Plan Integral de Desarrollo Metropolitano – PIDM, integral e integrador del desarrollo supramunicipal, que identificó los hechos metropolitanos objetos de planificación y gestión del AMV, declarados mediante Acuerdo Metropolitano N° 005 de 2013, y recientemente revisado y actualizado mediante Acuerdo Metropolitano N° 002 del 19 de julio de 2017, a fin de mejorar su estructura, dicha revisión se edificó sobre fundamentos inamovibles abordados y reconocidos en el X Foro Iberoamericano de Gobiernos Locales en el cual se concertó y construyó la Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles para todos, además se hizo necesario replantear sus objetivos y plan estratégico en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles - ODS declarados en la nueva agenda urbana 2030.

Cree usted que en materia de planeación para el desarrollo y el ordenamiento territorial las áreas metropolitanas tienen algún efecto sobre los asuntos municipales; relacione describa y justifique las fortalezas y debilidades en este sentido.

En teoría si lo tiene, el ordenamiento territorial de los municipios está delimitado por el instrumento de planeación rector de las áreas metropolitanas, el PEMOT, y éstos deben acogerlo para la planeación de sus territorios. Es fortaleza para los municipios contar con un plan que integra sus POTs y los configura en torno a macroproyectos, modificando su campo de acción y los orientándolos hacia modelos más globales. Su debilidad radica en la implementación, y ejecución de estos macroproyectos que si bien favorecen el desarrollo en conjunto, no son de fácil aplicación y concreción. Debido a que los municipios trabajan individualmente, sin una visión metropolitana, los recursos llegan a los entes territoriales y se desperdician en la medida que no se aprovechan para ejecutar obras de impacto metropolitano, que beneficien a todos en conjunto. De conseguirse ingresar al presupuesto nacional, la implementación del PEMOT por parte del AMV se convertiría en una realidad que permitirá impulsar el desarrollo y sustentar esa región competitiva imaginada y consolidar la visión de crear ciudades modernas para la paz.

La ley 1625/2013 reconoció a través del artículos 7, 12 y 32 la jerarquía superior del marco de planificación de las áreas, así como de los actos metropolitanos, se ha

reconocido esa condición jerárquica tanto en materia de OT como de políticas para el desarrollo, ¿cree usted que es insuficiente o suficiente, a que le atribuye dicha circunstancia, como mejoraría el reconocimiento (principio de realidad)?

No del todo, se han reconocido en la teoría más en la práctica las áreas metropolitanas han encontrado tropiezos con los entes territoriales, y otras entidades públicas, en ocasiones por el desconocimiento generalizado de la condición jerárquica que tienen las áreas metropolitanas, sus funciones a pesar de contar con una ley que las reconoce, la sociedad civil y los entes territoriales las desconoce, y esto ha generado duplicidad en los procesos que son competencia de las áreas metropolitanas, y un doble esfuerzo por parte de la entidad en socializar con todos los actores sus funciones y competencias. Este reconocimiento debería darse por el simple hecho de contar con una ley orgánica, pero en el ejercicio este reconocimiento no se cumple, hace falta promoción por parte del orden nacional, sobre la importancia y la jerarquía que comprenden las áreas metropolitanas.

¿Cuál es la relación entre la visión de largo plazo del área metropolitana y la visión de largo plazo de los POTs de los municipios que la comprenden?

En el Área Metropolitana de Valledupar, esta visión no se percibe muy relacionada, a pesar de contar con un instrumento planificador como el PEMOT, los municipios que conforman el área no se han comprometido con la formulación de sus POTs integrándolos a la visión metropolitana del PEMOT, existe aún una visión individualista en términos territoriales que no ha permitido avanzar en la inclusión de los territorios.

Cuál es la relación entre la figura apoyada por la Ley 1625/2013 y las figuras asociativas de la LOOT?

La figura apoyada por la Ley 1625 de 2013 corresponde a las áreas metropolitanas, en relación a las figuras asociativas de la LOOT que comprende; las asociaciones de departamentos, las asociaciones de distritos, de municipios, y las provincias administrativas y de planificación, todas propenden por conformarse como entidades administrativas de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio, gozan de los mismos beneficios y derechos.

Panel 7. Finanzas

En materia de rentas y aportes el modelo reglamentado por la 1625/2013 se ajusta a las necesidades de las áreas metropolitanas; cómo se podría fortalecer (principio de realidad)?.

De manera general la estructura de rentas y aportes reglamentado por la ley 1625 de 2013 se limitan a realizar un listado de las mismas sin que se establezcan mecanismos claros para que estos recursos, específicamente los provenientes de los presupuestos

municipales, distritales, departamentales y nacionales, sería de gran importancia señalar los mecanismos, fuentes y porcentajes de los rubros con destinación a las áreas metropolitanas como sucede con los recursos destinados en referencia al ejercicio de la autoridad ambiental.

¿Además de lo establecido por la 1625/2013 en materia de fuentes de financiación de las áreas, porcentajes fiscales, aportes; cree usted que pueden generarse nuevas fuentes?

Desde el punto de vista normativo y teniendo en cuenta el literal n del artículo 28 de la ley 1625 de 2013 que dice “Los demás recursos que las leyes pudieran asignar”, consideramos que si se pueden generar nuevas fuentes de financiación para las Áreas Metropolitanas. Siempre y cuando tengamos presente las normas constitucionales, tales como el ARTÍCULO 338. Que dice: “En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo” Por lo que se puede crear estampillas metropolitanas para los temas de financiación.

¿En materia de proyectos metropolitanos que fuentes son recurrentes para su financiación y cuales podrían aparecer como nuevas?

Las fuentes de financiación más recurrentes son las correspondientes a los aportes de los municipios a través del Sistema General de Regalías, Contribución a la Valorización y/o participación sobre la Plusvalía.

¿Han implementado instrumentos como la plusvalía y la valorización, cuál ha sido la experiencia?

No se han implementado estos instrumentos, ya que no hemos iniciado la ejecución de obras en el Área Metropolitana de Valledupar.

Panel 8. Normativa.

¿La normatividad actual es suficiente y pertinente para que las AM puedan ejercer sus funciones? ¿por qué? ¿En qué aspectos lo es y en cuáles no?

Más que determinar si la normatividad actual es suficiente o insuficiente lo realmente importante es la determinación del impacto real que dicha normatividad ha generado en los procesos de asociatividad a través de la figura de áreas metropolitanas. En este sentido podemos observar que tenemos una Ley 1625 de 2013 que recoge de manera general los lineamientos constitucionales establecidos en el artículo 319 de la carta magna pero que no desarrolla de manera clara y puntual cada una de las aristas correspondientes a funciones y competencia y mucho menos desarrolla los mecanismos mediante los cuales los territorios que conforman las áreas metropolitanas se deslindaran, coordinaran o darán tránsito a los fenómenos susceptibles de ser conocidos por las áreas metropolitanas a partir de la declaración de los hechos metropolitanos. En ese entendido, la normatividad en la materia será suficiente y pertinente en la medida que se realice una debida reglamentación que otorgue soluciones jurídicas y mecanismos idóneos para el integral desarrollo de los fines y objetivos planteados en la conformación de un área metropolitana.

¿En materia normativa usted cuál destacaría como útil o beneficiosa de la disponible o relacionada con las áreas metropolitanas y por qué?

La utilidad referente a la normatividad que regula las áreas metropolitanas se encuentra erigida en el hecho de que se tiene una regulación exclusiva para este tipo de ordenamiento asociativo territorial que de forma clara explica el derrotero a seguir y los fines de coordinación, planificación y programación del desarrollo armónico de los territorios que la conforman, hecho que reiteramos encuentra su punto de quiebre en la no reglamentación de la normativa que se encuentra determinada para lograr dicho cometido.

¿En qué aspectos se requiere modificar la normatividad y en qué sentido propondría esa modificación (principio de realidad)

Consecuente con lo expresado, la modificación de la normatividad se encuentra expresada en la necesidad de su reglamentación, lo anterior debido a lo difuso de los mecanismos para el real desarrollo de competencias y funciones, máxime cuando en relación a diversas materias existe dualidad de competencia entre las áreas metropolitanas y los entes territoriales que la conforman como ocurre por ejemplo en el tema del sector transporte o de vivienda, o dualidad con las competencias de otros organismos como por ejemplo lo que ocurre con las Corporaciones autónomas en materia ambiental. En igual sentido, un aspecto primordial para el debido desarrollo de las figura del área metropolitana lo constituye el tema financiero, el cual se encuentra sujeto a las disposiciones de orden territorial sin que medie una disposición clara referente a los recursos de funcionamiento de estas entidades, máxime cuando estos se encuentran estructurados bajo presupuestos especializados que demandan una conformación de tipo técnico y tecnológico que

conlleven al cumplimiento de los objetivos de su creación. Adicional a lo anterior, si bien es cierto que desde el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” se establecen acciones para propiciar la asociatividad territorial, dentro de la Ley 1625 de 2013 se establecen en cierta medida limitantes a ese derecho y autonomía que tienen los territorios como lo es la limitante establecida en el Parágrafo 1° de la ley en comento que prohíbe la aplicación de esta a Bogotá Distrito Capital y sus municipios conurbados, situación anómala por cuanto la configuración conurbada que tiene la capital del país amerita sin duda alguna tener a disposición las herramientas correspondientes para planificar y solucionar las graves problemáticas que en la actualidad se le presentan. En igual sentido, los requisitos para la creación establecidos referente al porcentaje de participación y aprobación, esto es , una cuarta parte del censo electoral para su creación y un 5% del mismo censo para la anexión de un municipio, hacen difícil la realización del proceso dados los dispendioso y oneroso que resulta realizar un proceso electoral, mucho más cuando en los municipios colombianos, la mayoría de sexta categoría, no tienen dentro de sus presupuestos los emolumentos para surtir dicho proceso

En términos de relevancia (priorice máximo 3) ¿qué aspectos relacionados con las áreas metropolitanas se deberían regular normativamente de manera más urgente (principio de realidad)?.

Aunque existen diferentes aspectos referentes a las necesidades de regulación de la normativa en materia de áreas metropolitanas, consideramos respetuosamente que los tres aspectos que deben ser priorizados en ese sentido son los siguientes:

Transporte: La existencia dual de competencias en materia de transporte en cabeza de las áreas metropolitanas y cada uno de los entes territoriales que la conforman generan tensiones que no permiten desarrollar adecuadamente los procesos en la materia, máxime cuando uno de los lineamientos de conformación de las áreas precisamente es esa interrelación física y social cuyo mayor espacio de interrelación precisamente se evidencia en los medios de desplazamiento de la población metropolitana. En este sentido es pertinente que lo establecido en los diferentes Decretos del Sector Transporte señale unívocamente la necesidad que dentro de las áreas metropolitanas exista una sola autoridad en cabeza de las Áreas Metropolitanas.

Autoridad ambiental: Sin duda alguna, una de las materias en la cual se pierde el horizonte es en el tema ambiental por cuanto aunque la Ley 1625 de 2013 establece a las áreas metropolitanas como autoridad ambiental les difiere un impedimento en cuanto a población establecido en la Ley 99 de 1993. Este hecho sin duda alguna desdibuja los fines en materia ambiental por cuanto la especialidad de las áreas metropolitanas, en especial en lo referente a los fenómenos de conurbación, generan la necesidad de que estas tengan las herramientas de orden legal que les permita contrarrestar los efectos ambientales que dicha conurbación genera, fenómeno en el cual las Corporaciones Autónomas Regionales no poseen mecanismos técnicos para su conocimiento y mucho menos ante problemas ambientales generados por fenómenos propiamente metropolitanos como por ejemplo la planificación del territorio.

Financiación: Una de las problemáticas reales que atraviesan o han atravesado la mayoría de las áreas metropolitanas es el tema de la financiación de sus actividades y funcionamiento, hecho que de una u otra manera trató de conjurar el legislativo mediante el artículo 25 de la Ley 1454 de 2011. No obstante, lo anterior esta disposición queda al criterio de los diferentes entes territoriales quienes destinan los recursos sin tener en cuenta la verdadera necesidad de la estructura administrativa y técnica requerida por el área metropolitana, destinando a las áreas metropolitanas los recursos que ellos consideren pertinentes sin que afecten significativamente sus marcos fiscales pero sin garantizar si estos realmente cubren las necesidades presupuestales suficientes. En ese mismo orden el artículo 28 de la Ley 1625 de 2013 establece dentro de los rubros presupuestales las partidas presupuestales destinadas a las áreas por parte de los presupuestos nacionales, departamentales y distritales sin determinar los mecanismos de determinación, acceso, trámite o incorporación de estos rubros en los respectivos presupuestos para estos recursos.

Cinco de las 6 áreas metropolitanas creadas como esquema asociativo se formalizaron antes de la ley 128/94, tan solo el área metropolitana de Valledupar, creada en 2005 fue formalizada bajo dicha normativa. Hoy no se han creado nuevas áreas bajo las consideraciones de la ley 1625/2013 ¿cree usted que su área metropolitana responde a los retos planteados en esa norma, explique su respuesta?

Desde el Área Metropolitana de Valledupar, única área metropolitana producto de un proceso de consulta popular cada día avanzamos en la consolidación de los retos planteados en la Ley 1625 de 2013, todo ello en la búsqueda de nuestra consolidación de ente encargado de planificar, programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio, motivo por el cual hemos desarrollado las diversas herramientas dispuestas en la Ley como los son el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano-PIDM 2013-203 y el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial –PEMOT- 2014-2027 con el objeto de cumplir nuestra visión de construir ciudades modernas para la Paz.

¿Cómo se articulan o no la ley 1625/2013, la 1454/2011, la ley 388/97 y la ley 1617/2013, qué debería hacerse para armonizarlas?

Más que articulación entre las leyes lo que existe es una referencia normativa entre ellas que no generan aplicabilidad ni referencia fáctica de aplicación de los procesos, de tal suerte que en la reglamentación se encuentra la posibilidad de armonizar los desarrollos normativos que tienen en común.

MATRIZ RESUMEN

A continuación, se presentan los principales argumentos expresados por los participantes en los paneles durante el momento de la discusión. Para un mayor nivel de detalle la secretaria técnica de la COT cuenta con las grabaciones en audio de cada uno de los paneles.

Panel. Ambiente y Riesgo	
¿Qué tenemos actualmente?	¿Qué recomendaciones se destacan?
<p>Cooperación entre el área y la corporación</p> <p>No hay articulación entre lo urbano y lo rural. Este es un elemento importante para otorgar la autoridad ambiental a las áreas.</p> <p>Por el censo poblacional no se ha podido otorgar la autoridad ambiental</p> <p>Dificultades en las concepciones de aplicación de la norma en los diferentes instrumentos de planeación</p> <p>Existe incompatibilidad entre ser autoridad ambiental y distrito</p>	<p>Ver los territorios como ecosistemas y volver a la idea de las cuencas hidrográficas para ordenar el territorio</p> <p>Consolidar el sistema de ordenamiento territorial para articular las conversaciones en esta materia</p> <p>Unificación de la autoridad en lo urbano y lo rural</p> <p>Planificar bien los territorios para que sean ambientalmente sostenibles</p> <p>Mas allá de la autoridad, deben ser competentes para el manejo de los temas ambientales</p> <p>Hacer acuerdos con los actores del territorio que forman parte de las áreas</p> <p>Constituir la autoridad ambiental como un hecho metropolitano</p> <p>Tener mayor acompañamiento del sector</p> <p>Respetar y acatar los acuerdos y las competencias otorgadas a las áreas para evitar reprocesos</p>



	<p>Acompañar al territorio en la prevención del riesgo es una responsabilidad de las áreas. Esto representado en alertas, acciones, información y generación de instrumentos de política</p>
<p>Panel. Transporte</p>	
<p>¿Qué tenemos actualmente?</p>	<p>¿Qué recomendaciones se destacan?</p>
<p>Problemáticas de ilegalidad en la prestación del servicio de transporte que dificultan el control en esta materia</p> <p>Problemáticas en el cubrimiento del transporte que afecta en su mayoría a las zonas periféricas de los territorios</p> <p>Problemas en la contaminación de fuentes móviles, esto asociado por ejemplo a los impuestos mas altos que pagan carros con tecnología avanzada, frente a otros con tecnologías antiguas</p> <p>El marco legal definido, debe ser revisado para definir acciones cuando se implementen sistemas de transporte masivo</p> <p>Las áreas definen las tarifas del transporte y estas son acogidas por los municipios, no obstante los municipios también deberían poder hacer el ejercicio de ajuste y definición</p> <p>No hay recursos para cumplir con las competencias que se otorgan a la autoridad</p>	<p>Lograr una armonía y coordinación entre las instancias de los diferentes niveles</p> <p>Voluntad política de los municipios para delegar la autoridad en materia de transporte</p> <p>Generar espacios de dialogo entre los actores que están involucrados en esta materia. Tanto los territoriales como los del orden nacional</p> <p>Unificar las autoridades de transporte y ver este tema como un sistema que integre lo rural, lo urbano y lo metropolitano</p> <p>Fortalecer el transporte formal para mejorar la calidad de vida de los habitantes y cumplir los parámetros determinados por ley. Esto generará que los usuarios no busquen otros medios para satisfacer esta necesidad</p> <p>Hacer una adecuada diferenciación entre responsabilidades y competencias en materia de transporte</p> <p>Adecuar el sistema de transporte a las realidades del territorio y a las necesidades de la población</p> <p>Confusión en la autoridad en materia de transporte cuando se crean los sistemas de transporte masivo, esto</p>

	<p>debido a la desarticulación de estas autoridades</p> <p>El PMOT debe ser el instrumento de planificación en el que se plasmen todos los elementos e instrumentos</p> <p>Fortalecimiento de la autoridad con claridad en las competencias, responsabilidades y recursos suficientes</p>
<p>Panel. Servicios Publicos</p>	
<p>¿Qué tenemos actualmente?</p>	<p>¿Qué recomendaciones se destacan?</p>
<p>Diferenciar entre servicios públicos y servicios domiciliarios</p> <p>No hay determinación frente al alcance que tiene las áreas metropolitanas en la prestación de servicios públicos</p>	<p>Los servicios públicos son una determinante para el desarrollo territorial y por tanto es importante que las competencias de las áreas estén articuladas</p> <p>Es importante coordinar las acciones que se realicen en la prestación de servicios públicos y articularlas con los planes y programas de las entidades territoriales. Adicionalmente la articulación entre empresas prestadoras del servicio conlleva a una mejora en tanto en servicio como en infraestructura</p> <p>La participación de las áreas metropolitanas en algunas determinaciones en la prestación de servicios, genera una mejora en la toma de decisiones que trascienden de lo local. Tienen en algunas ocasiones mayor información y conocimiento, por ejemplo, en la expansión de las entidades territoriales</p> <p>Promover y dinamizar el desarrollo, por lo cual las áreas deberían tener la posibilidad de prestar servicios . Para</p>



	<p>esto deberían crear infraestructura propia que posibilite la prestación de servicios en beneficio de la comunidad Es importante que el ministerio de claridad frente a los servicios públicos a los que se refiere la ley. Esto clarificara el alcance de entidades gestoras a entidades ejecutoras</p> <p>Proveer de información a las entidades territoriales y generar alternativas eficientes para una mejor prestación de servicios públicos</p> <p>Ministerio y DNP deben trabajar en las definiciones de los temas que aborda la ley en materia de servicios públicos</p>
<p>Panel. Vivienda</p>	
<p>¿Qué tenemos actualmente?</p>	<p>¿Qué recomendaciones se destacan?</p>
	<p>Es claro que el ministerio de vivienda no tiene una política para áreas metropolitanas</p> <p>Hay que pensar en un modelo de ocupación adecuado que permita una eficiente división del suelo sin excluir a la población menos beneficiada.</p> <p>El fortalecimiento de los esquemas asociativos, permitirá cumplir de mejor manera los objetivos regionales del PND</p> <p>Es necesario reglamentar lo establecido en la ley. Esto debido a que el ministerio no prioriza a las áreas en las políticas de vivienda, pero por ley si esta la competencia establecida</p> <p>Las áreas metropolitanas tienen competencias por ley que no son</p>

	<p>posibles de cumplir debido a la falta de determinación o de política</p> <p>El DNP debe acompañar la formulación de los instrumentos de planeación para evitar que las entidades territoriales sigan planificando hacia adentro</p> <p>El ministerio manifiesta que actualmente está la base Propuesta en la ley, no obstante falta mucho por construir y reglamentar.</p>
<p>Panel. Planeación</p>	
<p>¿Qué tenemos actualmente?</p>	<p>¿Qué recomendaciones se destacan?</p>
	<p>Es importante armonizar los tiempos y alcances de los instrumentos de planeación del desarrollo territorial</p> <p>Tener en cuenta que el Sistema de Ciudades esta mostrando que la planificación del desarrollo territorial debe priorizar la dinámica de urbanización de los territorios.</p> <p>Tener en cuenta criterios claves para la planificación metropolitana, tales como: multiescalaridad y aglomeraciones urbanas</p> <p>Delimitar claramente los alcances y reglas para determinar y operar efectivamente los hechos metropolitanos</p> <p>Importante: ponerle cuidado al modelo de ocupación que se esta llevando a cabo en Urabá</p> <p>El PMOT no puede ser una sumatoria de POT, sino un verdadero ejercicio de planeación metropolitano., con un carácter vinculante.</p>

	Desde la COT se hace necesario construir los lineamientos para la formulación de PMOT y PDIM
Panel. Planeacion	
¿Qué tenemos actualmente?	¿Qué recomendaciones se destacan?
	<p>Revisar muy bien como pasar de un área metropolitana a un distrito.</p> <p>En materia de reglamentación de la financiación de las AM es clave regular mejor los aportes de los municipios que vigencia son difíciles con los consejos municipales</p> <p>Revisar el tema de las plusvalías en el caso de la infraestructura metropolitana</p> <p>Sistematizar las experiencias de las AM que sirva como insumo para mejorar las políticas en la materia</p> <p>Definitivamente es necesario revisar los requisitos para conformar una AM</p> <p>Desde el Ministerio del Interior existe la posibilidad de hacer consultas al Consejo de Estado en cuanto a los vacíos normativos que existe en materia de AM</p>