

PLAN DE
ACCIÓN

BARRANQUILLA



MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

PROSPERIDAD
PARA TODOS



Acerca de este Plan

La Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), fue desarrollada por el BID en un esfuerzo para enfrentar los retos de rápida urbanización y de cambio climático que experimentan las ciudades intermedias de América Latina y el Caribe. La Iniciativa fue lanzada en Marzo de 2011 mediante una prueba piloto en 5 ciudades de la Región (Trujillo, Montevideo, Goiania, Santa Ana y Puerto de España). En Colombia, FINDETER firmó un convenio de cooperación con el BID en Marzo de 2012 y desde entonces viene aplicando esta metodología adaptada al contexto colombiano bajo la denominación Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), en las ciudades de Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira como parte de la fase inicial en el país, con expectativas de expansión gradual en los próximos años.

El objetivo de este Plan de Acción es resumir los hallazgos más importantes de la aplicación de la metodología de CSC en Barranquilla. En este documento se plasman las principales áreas y acciones estratégicas que buscan contribuir al desarrollo sostenible de esta ciudad.

Aparte de esta sección y las presentaciones del Presidente de FINDETER y del Señor Alcalde de Barranquilla, este documento está estructurado en nueve secciones. En la sección 1 se presenta un resumen ejecutivo que contiene los hallazgos y recomendaciones principales para Barranquilla, seguido de la sección 2 que brinda una breve explicación sobre la Metodología ICES y su aplicación en Colombia a través de la metodología CSC. Las secciones 3 y 4 explican lo que para este ejercicio se entiende como una ciudad sostenible y por qué Barranquilla fue incorporada en la iniciativa.

Continuando en la sección 5, se registran los resultados del ejercicio de diagnóstico de la metodología. La sección 6 presenta el Plan de Acción, donde se explican las áreas priorizadas y se exponen las acciones que se recomienda abordar en la ciudad. La sección 7 ofrece un resumen de todos los aportes complementarios de FINDETER en apoyo a la implementación de las acciones aquí priorizadas. La sección 8 expone una propuesta de los arreglos institucionales para la ejecución y el monitoreo de intervenciones identificadas. Finalmente, la sección 9 presenta los cuadros resumen de pre-inversión e inversión que se proponen para viabilizar este Plan de Acción.

CONTENIDO

1. Resumen Ejecutivo
2. La Metodología de la Iniciativa de Ciudades Sostenibles (ICES) y su aplicación en Colombia vía la Plataforma CSC de Findeter
3. ¿Qué es una Ciudad Sostenible?
4. ¿Por qué Barranquilla?
5. El Caso de Barranquilla: diagnóstico y prioridades
6. Plan de Acción
7. Acciones complementarias
8. Ejecución del Plan de Acción
9. Cuadros Resumen de Pre-inversión e Inversión





ALCALDÍA DE BARRANQUILLA

Elsa Noguera de la Espriella
Alcaldesa

Natalia Abello Vives
Secretaria General

Modesto Aguilera Vides
Secretario de Gobierno

Raúl José Lacouture Daza
Secretario de Hacienda

Miguel Eduardo Vergara Cabello
Secretario de Planeación

José Carlos Herrera Reyes
Secretario de Educación

Nury Esther Logreira Díaz Granados
Secretaria de Infraestructura

Alma Johana Solano Sánchez
Secretaria de Salud

Karen Cecilia Abudinen Abuchaibe
Secretaria de Gestión Social

Afif Antonio Siman Slebi
Secretario de Cultura

Joao Herrera Olaya
Secretario de Recreación y Deportes

Walid David
Secretario de Movilidad

Diana María Amaya Gil
Secretaria de Control Urbano y Espacio Público

Guillermo Polo Carbonell
Asesor para la Seguridad y la Convivencia Ciudadana

Jorge Ávila Pareja
Director de Fondo de Seguridad y Convivencia

Sandra Gómez Molina
Gerente de Proyectos Especiales

Mabel Gutiérrez
Gerente de Gestión de Riesgos

César Porto
Enlace Ciudades Sostenibles

BID

Ellis J. Juan
Coordinador General ICES

Rafael de la Cruz
Representante en Colombia

Andrés Blanco
Coordinador Sectorial IFD Y Especialista Senior de Desarrollo Fiscal y Municipal

Jesús Navarrete
Coordinador, Especialista Senior de Vivienda y Desarrollo Urbano

Francesca Castellani
Economista Líder

Diego Arisi
Especialista Líder de Modernización del Estado

Sergio Deambrosi
Especialista Líder de Transporte

Roberto Esmeral
Especialista de Cambio Climático

Matteo Grazi
Especialista de Ciencia y Tecnología

José Francisco Manjarres
Especialista Senior de Agua y Saneamiento

Hugo Ñopo
Especialista Líder de Educación

Catalina Gómez
Consultora, Coordinación

Diego Arcia
Consultor, Desarrollo Urbano

Andrés Baquero
Consultor, Transporte y Movilidad

Beatriz Uribe
Consultora, Institucional

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro

Ana Lucía Villa
Jefe de Dirección de Apoyo Fiscal

FINDETER

Luis Fernando Arboleda
Presidente

Helmuth Barros
Secretario General

Luis Fernando Ulloa
Vicepresidente Técnico

Guillermo Zapata
Vicepresidente Comercial

Rodolfo Zea
Vicepresidente Financiero

María del Rosario Hidalgo
Directora de Ciudades Sostenibles

Jessica Jacob
Directora de Responsabilidad Social y Ambiental

Ana María Cano
Directora de Comunicaciones

Diana Pereira
Gerente de Planeación

Ana Isabel Suárez
Jefe de Mercadeo

Robinson Rodríguez
Especialista Medio Ambiente

Natalia López
Especialista de Ordenamiento Territorial

Claudia Glen
Especialista de Transporte
Oriana Marín
Especialista de Educación

Angela Serrano
Especialista de Competitividad

Marcela Rodríguez
Especialista de Gestión Fiscal

María del Pilar Peña
Especialista de Gestión Fiscal

Norbey Garavito
Especialista de Gobernabilidad

Marcelo Llano
Profesional Ciudades Sostenibles

Carol Garay
Profesional Ciudades Sostenibles

Lina María Orozco
Diseño y diagramación

CONSULTORES EXTERNOS

Luz Angela Mondragón
Néstor Eugenio Ramírez
Jorge Enrique Angel
Economía Urbana
Centro Nacional de Consultoría

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores y no necesariamente reflejan la opinión del Banco Interamericano de Desarrollo y de FINDETER.

Plan de Acción para nuestras ciudades sostenibles y competitivas

Las ciudades colombianas, como las de todo el mundo, tuvieron, especialmente a partir de 1960, una profunda transformación pues de pequeños poblados, en unos pocos años, pasaron a convertirse en grandes urbes. La población urbana aumentó del 28% de la población total en 1938, al 75% en el 2005. Es decir, en unas pocas décadas, de ser un país inminentemente rural nos convertimos en uno urbano, para lo cual nuestras ciudades no estaban preparadas ni desde el punto de vista de su planeación ni desde su infraestructura. Por tal motivo, ese movimiento migratorio creó grandes cinturones de pobreza en las ciudades, además de aumentar el subempleo, la inseguridad y caos en el desarrollo de las mismas.

El ejercicio de planear las ciudades, algo en el que país lleva un gran atraso, debe ser la prioridad de las organizaciones gubernamentales tanto a nivel nacional pero, con mayor razón, a nivel municipal. Los alcaldes tienen que tener una visión clara de lo que debe ser el desarrollo urbanístico, social, educativo y cultural de su municipio. Y lentamente se ha ido creando conciencia colectiva de la necesidad de utilizar la planeación como el eje rector de las diferentes administraciones.

Findeter, consciente de nuestra responsabilidad en el desarrollo regional, ha querido reorientar sus esfuerzos, con el respaldo del BID, para lograr la gran transformación urbana del país bajo unos nuevos parámetros, que permitan tener unas ciudades sostenibles y competitivas, más amables, donde el ciudadano sea el eje central, el objetivo básico que le permita a la gente ser feliz con ese nuevo entorno que pretendemos desarrollar.

Con esta nueva metodología del BID adaptada por Findeter, para Colombia, estaremos garantizando un avance significativo en la construcción ordenada y a largo plazo de nuestras ciudades, en aspectos tan relevantes como: el ambiente, la economía, la gobernanza y las expectativas sociales.

Esperamos que diez ciudades intermedias de Colombia tengan la oportunidad de proyectar su desarrollo de manera ordenada a través de la planeación, que entrega una visión de futuro; la priorización, por medio de un plan de acción a realizar en el mediano plazo y, por último, con la ejecución a través de la puesta en marcha de proyectos sostenibles.

Estamos seguros que con esta iniciativa del Gobierno Nacional, nuestras ciudades contarán con las bases para generar un desarrollo competitivo, ordenado y responsable, que permitirá forjar ventajas comparativas, espacios de encuentro, altos niveles de seguridad y gobiernos municipales fuertes, eficaces y transparentes.

Este sueño colectivo es hoy posible gracias al respaldo del BID, el activo liderazgo, trabajo y visión de los alcaldes, su equipo de colaboradores, así como todos los líderes de los diferentes sectores de cada ciudad, gremios, Cámaras de Comercio y el apoyo incondicional del Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Planificar, priorizar y ejecutar es el punto de partida para fortalecer el progreso de las ciudades intermedias de Colombia y así generar el cambio regional que nos permitirá construir un país más justo, moderno y seguro.

Luis Fernando Arboleda Gonzalez
Presidente Findeter



Presentación

En la actualidad Barranquilla se encuentra en uno de sus mejores momentos. Regresó la esperanza, se siente un gran optimismo, se consolidó la confianza institucional y con la firma de los tratados de libre comercio, somos la ciudad con mayor potencial de crecimiento que hoy tiene el país.



En consecuencia, como Administración tenemos una enorme responsabilidad que va más allá de la gestión del día a día de nuestro cuatrienio y nos obliga a proyectar a Barranquilla como una ciudad sostenible, que se preocupa por mejorar la calidad de vida de las futuras generaciones.

Nos hemos propuesto construir una ciudad mucho más justa y equitativa, más próspera y productiva, que respete el medio ambiente y sea más amable con nuestros ciudadanos. Sin embargo, entendemos las complejidades que implica diseñar y aplicar una política que trascienda nuestro periodo de gobierno y que nos permita alcanzar esa visión de ciudad.

Reconocemos la importancia de establecer debates de largo plazo que enriquezcan y aporten a la construcción de esa visión futura, para lo cual hemos contado con el valioso apoyo brindado durante el último año, por FINDETER y el BID a través de la implementación de la Plataforma CIUDADES SOSTENIBLES Y COMPETITIVAS.

El enfoque integral de esta iniciativa y la metodología internacionalmente probada, permite establecer un plan de acción claro, que ayuda a vislumbrar el camino hacia la solución de los temas ambientales, sociales, económicos, urbanos y financieros, y así lograr convertirnos en esa ciudad sostenible y competitiva que tanto soñamos.

Nos resulta gratificante advertir que el apoyo invaluable de FINDETER y el BID nos ha hecho sentir acompañados, y que no es un tema de innovación sino de colaboración por parte de organismos internacionales, nacionales y subnacionales, lo que nos permite implementar y aprender de ciudades en todo el mundo que han vivido nuestras mismas dificultades.

Por lo anterior estamos convencidos que con este tipo de apoyos, sí es posible construir una ciudad más sostenible y competitiva, y enfrentar los situaciones estructurales con planeación estratégica, y con políticas a largo plazo.

Elsa Noguera de la Espriella
Alcaldesa de Barranquilla



Resumen Ejecutivo

ICES y su aplicación en Colombia. La Iniciativa de Ciudades Emergentes y sostenibles (ICES) del BID, promueve una metodología que permite el diagnóstico rápido y el análisis de las principales problemáticas de las ciudades de la región y propone acciones clave para atenderlas. Dicha metodología viene aplicándose desde el año 2011 en más de 20 ciudades de América Latina y el Caribe.

Tomando como base la metodología ICES, FINDETER, en asociación con el BID, está implementado en Colombia la Plataforma Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), con el objetivo de impulsar el desarrollo sostenible de las ciudades intermedias del país con una visión de largo plazo. Para ello adaptó la metodología ICES al contexto y desafíos del país, llegando a una metodología propia que aplicó de manera inicial en Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira.

El presente Plan de Acción recoge los resultados de la aplicación de la metodología CSC en Barranquilla y ofrece las recomendaciones principales para que la ciudad oriente sus esfuerzos de manera integral con una perspectiva de largo plazo. Este documento es resultado de un trabajo realizado en forma conjunta entre las autoridades de la ciudad, lideradas por la señora Alcaldesa Elsa Noguera de la Espriella, el equipo de

FINDETER bajo la dirección de su Presidente, Luis Fernando Arboleda y el grupo de especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo encabezados por Ellis Juan, Coordinador ICES y Rafael de la Cruz, Representante de la entidad en el país.

Para el desarrollo de este ejercicio se conformaron equipos interdisciplinarios de trabajo, integrados por especialistas sectoriales del BID y FINDETER, representantes de la administración de la ciudad y de la sociedad civil. La aplicación de la metodología se realizó en varias fases. Las primeras etapas de diagnóstico y priorización permitieron conocer los principales desafíos de la ciudad para alcanzar un desarrollo integral y sostenible e identificar las áreas que requieren atención prioritaria por parte de las autoridades locales. A partir de la identificación de estas áreas, se avanzó en la definición de las acciones específicas, tanto de pre-inversión como de inversión, y que son aquellas que recopila este Plan de Acción.

Características de Barranquilla y sus principales logros hacia la sostenibilidad de largo plazo. Barranquilla es la cuarta ciudad de Colombia en términos de población, con 1,2 millones de habitantes. En los últimos años ha venido experimentando un crecimiento poblacional importante, dada su ubicación estratégica en el Caribe colombiano, su proximidad al Río Magda-

lena y su vocación histórica portuaria y comercial. Actualmente, se perfila como una ciudad con un papel estratégico en la internacionalización de la economía del país, dada la entrada en vigencia de varios tratados de libre comercio de Colombia.

La ciudad ha logrado importantes avances en la puesta en marcha de programas que han contribuido a mejorar la calidad de vida de sus residentes, donde vale la pena destacar la expansión de los servicios sociales, especialmente aquellos en el área de salud y educación. En materia de seguridad ciudadana, Barranquilla ha desarrollado esfuerzos importantes que le han permitido registrar reducciones en la tasa de homicidios y otros indicadores. Además, viene trabajando de manera contundente en aspectos de gestión pública y fiscal, en donde se destacan la reestructuración organizacional y el fortalecimiento de la administración, en términos de recursos humanos y herramientas de gestión. Dichos avances y medidas exitosas de saneamiento financiero, le han permitido mejorar el desempeño fiscal, la prestación de servicios, y la transparencia de la administración.

Principales desafíos hacia la sostenibilidad de largo plazo. A pesar de los avances destacados, la ciudad todavía presenta desafíos importantes para asegurar su sostenibilidad de largo plazo. Dichos desafíos están asociados al

patrón de rápido crecimiento que ha tenido y a la dificultad en la implementación de los diferentes instrumentos de planeación, así como a la carencia de infraestructura y servicios que se ha presentado en algunas áreas estratégicas, como el centro y la zona portuaria. De igual forma, requiere abordar problemáticas recurrentes que todavía no se han abordado adecuadamente, tales como el drenaje pluvial y la formación de arroyos, el crecimiento de zonas habitacionales en condiciones de riesgo no mitigable y la falta de medidas de atención al cambio climático.

Con la aplicación de la metodología, sus diagnósticos y diálogos con las autoridades de la ciudad, se establecieron los principales desafíos que enfrenta la ciudad y se identificaron las siguientes siete áreas específicas que la ciudad tiene que atender de manera prioritaria: (i) ordenamiento territorial; (ii) transporte y movilidad; (iii) drenaje pluvial; (iv) medio ambiente y abordaje al cambio climático; (v) competitividad; (vi) seguridad ciudadana y (vii) mejora de la gestión fiscal.

Como parte de la metodología, también se lograron pre-identificar una serie de proyectos específicos para atender estas prioridades de **Pereira**, los cuales en su mayoría son de carácter multisectorial y buscan abordar de manera integral las principales problemáticas de la ciudad. Entre estos proyectos se encuentran: (i) la revita-





lización del frente del Río Magdalena, el cual contempla la implantación de equipamientos públicos e infraestructura para desencadenar procesos urbanos que conlleven al aprovechamiento de esta zona y fortalezcan la integración de la ciudad con el río; (ii) la recuperación del Centro Histórico, a través del mejoramiento de su espacio público y la promoción de acciones que fomenten su dinamismo y diversidad de usos; (iii) el mejoramiento integral de zonas de precario desarrollo con riesgo ambiental (Zona El Salado II), buscando reducir las carencias de infraestructura social y urbana y la mitigación del riesgo; (iv) obras de drenaje pluvial que brinden soluciones de largo plazo a los principales arroyos; y (v) la prevención de la violencia con énfasis en el trabajo con jóvenes vulnerables. Con estos proyectos y otros esfuerzos complementarios, se logrará atender de manera integral las problemáticas más sentidas de Barranquilla, contribuyendo a su consolidación como urbe moderna, con una fuerte conexión con el Río Magdalena y a su proyección como una ciudad emprendedora y competitiva a nivel nacional e internacional.

En el cuerpo de este Plan de Acción se detalla la totalidad de las principales áreas de atención de la ciudad y se especifican las debidas recomendaciones y acciones para que en el futuro Barranquilla se consolide como una ciudad sostenible y competitiva.

Apoyo para la implementación del Plan de Acción.

La implementación de este Plan de Acción requerirá la movilización de varias fuentes de financiamiento, dentro de los que se incluyen posibles recursos del BID y FINDETER.

Para ello, se ha definido un Plan de Financiamiento con los valores iniciales de pre-inversión e inversión. Como parte importante del apoyo a las ciudades de la Plataforma CSC, FINDETER creó en Octubre 2012 un Fondo de Pre-inversión con un valor inicial de COL\$14 mil millones, el cual podrá viabilizar el financiamiento de algunos de los proyectos aquí identificados.



La Metodología de la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES)

y su aplicación en Colombia vía la metodología CSC de Findeter

Latinoamérica y el Caribe constituyen la región en desarrollo con el mayor grado de urbanización del planeta. El porcentaje de población urbana se duplicó en la segunda mitad del Siglo XX, pasando de 41% en 1950 a más de 81% en la actualidad, y se espera que para 2050 este porcentaje aumente a 89%.

Simultáneamente, la región muestra una importante concentración de la actividad económica en sus urbes. En la actualidad, aproximadamente 60% del PIB regional es producido en los centros urbanos. Las ciudades son los puntos focales del desarrollo latinoamericano, siendo clave para la difusión de las innovaciones, la generación de conocimiento, la concentración de mano de obra especializada, el desarrollo de las actividades económicas más dinámicas y la provisión de servicios de educación, cultura y recreación.

Ante los resultados y retos que representa este proceso, y pensando en un futuro urbano mejor para las siguientes generaciones, el BID lanzó la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), la cual busca contribuir a que las ciudades que hoy exhiben un alto índice de crecimiento poblacional y desarrollo económico puedan, de manera ágil y veraz, identificar los principales retos y las acciones de corto y mediano plazo que permitan orientar ese crecimiento y desarrollo hacia una situación de mayor sostenibilidad.

Con la intención de abordar los temas más relevantes de las ciudades en torno a sus desafíos ambientales, urbanos e

institucionales y fiscales, la metodología ICES aborda tres dimensiones de análisis: (i) Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático; (ii) Sostenibilidad Urbana; y (iii) Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad. Esta metodología viene aplicándose desde el año 2011 en más de 20 ciudades de América Latina y el Caribe.

Para la aplicación de esta metodología en Colombia, FINDETER con apoyo del BID, creó la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), la cual adopta la metodología ICES y la ajusta al contexto y necesidades de las urbes intermedias del país. Dicha metodología tiene en cuenta los instrumentos de planificación de las ciudades colombianas y también la información disponible que producen las diferentes instancias sub-nacionales y nacionales involucradas en la planificación urbana.

Para efectos del trabajo en Colombia, FINDETER dividió en dos grandes temas la dimensión urbana, separando los aspectos urbanos como movilidad y ordenamiento territorial, de aquellos relacionados con los temas sociales y económicos, los cuales quedaron agrupados en una cuarta dimensión denominada Sostenibilidad Económica y Social. Las siguientes son, entonces, las cuatro dimensiones de sostenibilidad contempladas por CSC: (i) Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático; (ii) Sostenibilidad Urbana (iii) Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad; y (iv) Sostenibilidad Económica y Social.

Figura 1. Dimensiones de Sostenibilidad estudiadas por la Plataforma CSC



Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

- Gestión ambiental y control de la contaminación local
- Mitigación de gases de efecto invernadero
- Eficiencia energética y energía renovable
- Reducción de la vulnerabilidad a desastres naturales y adaptación



Sostenibilidad Urbana

- Control del crecimiento y mejora del hábitat urbano
- Equidad urbana
- Movilidad urbana sostenible



Sostenibilidad Económica y Social

- Competitividad local
- Seguridad y la convivencia ciudadana



Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad

- Gestión de ingresos
- Gestión de gastos
- Gobernabilidad de los procesos de decisión política, planificación, presupuestación y ejecución

En cuanto a la aplicación de la metodología, ésta se desarrolla en **cinco fases principales**:

La **primera fase** consiste en la realización de un diagnóstico y evaluación de la situación de la ciudad en cada una de las dimensiones, haciendo uso de un grupo de indicadores, cualitativos y cuantitativos, los cuales permiten identificar las principales carencias de cada dimensión. Esto se obtiene al relacionar los valores de cada indicador para la ciudad con puntos de referencia teóricos (*o benchmarks*) que han sido elaborados a partir de la experiencia del BID en la implantación de intervenciones de desarrollo sostenible en Latinoamérica. Cuando se tienen todas las informaciones, se procede a realizar un ejercicio de semaforización, donde se señala en verde, amarillo o rojo, la situación de la ciudad. Por consiguiente, habrá áreas en las que la ciudad exhiba un buen desempeño (verde), otras en las que su desempeño podría mejorar (amarillo) y algunas en donde es urgente actuar (rojo).

La **segunda fase** permite identificar las áreas con mayor potencial de contribuir de forma integral a una mayor sostenibilidad de cada ciudad, a la vez que sean las de mayor beneficio económico y más significativos para su población. Esto se logra por medio de un ejercicio de priorización de cada área de actuación a partir de tres criterios o "filtros": (i) el impacto que tendrá el cambio climático en esas áreas; (ii) la percepción que tiene la población sobre los problemas de su ciudad; y (iii) el potencial costo económico que tendría que asumir la ciudad si no se actúa. En el desarrollo de este ejercicio, se asignan puntuaciones individuales según estos filtros para cada área identificada y se obtiene la lista de áreas de intervención prioritarias, seleccionando aquellas con la puntuación más alta.

Basados en estos resultados se realiza una valoración con distintos especialistas en el tema para verificar la veracidad de las prioridades.

En la **tercera fase**, se realiza un análisis más detallado de las áreas priorizadas, reconociendo oportunidades y riesgos para la mejora de la situación actual de cada una de ellas. También se formulan estrategias de actuación y se realizan ejercicios de validación con las autoridades de la ciudad, la sociedad civil y otros actores locales.

Durante la **cuarta fase** las estrategias y acciones propuestas son revisadas por un grupo de expertos del BID y FINDETER, en conjunto con las instituciones responsables de los temas y otros actores locales, con el fin de articularlas con las políticas, programas y acciones de la ciudad. El resultado es un Plan de Acción donde se detallan las prioridades de actuación, requerimientos financieros, implementación en el tiempo, instancias encargadas de seguimiento y resultados esperados.

La **quinta fase** de la metodología, consiste en hacer uso de los indicadores y resultados iniciales del diagnóstico, así como de la encuesta ciudadana, para apoyar un sistema de monitoreo externo que sirva para hacer seguimiento a la gestión del Plan de Acción. Lo anterior, con el fin de que la sociedad civil se apropie de la visión de sostenibilidad y promueva las acciones que permitan alcanzar los objetivos plasmados en el Plan de Acción.

Figura 2. Fases de la metodología



3

¿Qué es una Ciudad Sostenible?

Para propósitos de la aplicación de la metodología, una ciudad sostenible se entiende como aquella que ofrece una alta calidad de vida a sus habitantes, que reduce sus impactos sobre el medio natural y que cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico y para llevar a cabo sus funciones urbanas con una amplia participación ciudadana.

A partir de esta orientación, una ciudad sostenible debe sobresalir en cuatro dimensiones: primero, una dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático; segundo, una dimensión de desarrollo urbano sostenible; tercero, una dimensión de sostenibilidad económica y social y cuarto, una dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernabilidad. En cuanto a la dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático, una ciudad sostenible debe atender de manera prioritaria el manejo de los recursos naturales, la mitigación de gases efecto invernadero y otras formas de contaminación. También debe atender la mitigación y adaptación a los efectos de cambio climático.

Con respecto a la dimensión de desarrollo urbano sostenible, una ciudad sostenible debe controlar su crecimiento y promover la provisión de un hábitat adecuado para sus ciudadanos, además de promover el transporte y la movilidad urbana eficientes.

En cuanto a la dimensión de sostenibilidad económica y social, una ciudad sostenible debe promover un desarrollo económico local y el suministro de servicios sociales de calidad. Asimismo, la ciudad debe promover niveles adecuados de seguridad ciudadana.

Finalmente, en materia de la dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernabilidad, una ciudad sostenible debe avanzar en la aplicación de mecanismos transparentes y eficientes de buen gobierno, de gestión adecuada de sus ingresos y del gasto público, así como de manejo cuidadoso de la deuda y otras obligaciones fiscales.



4

¿Por qué Barranquilla?

Barranquilla se consolida actualmente como una de las ciudades con mayor crecimiento, desarrollo y proyección de Colombia dada a su ubicación geográfica y sus condiciones aptas para hacer negocios. En los últimos años, la ciudad ha implementado una serie de reformas y estrategias que le han permitido renovarse, progresar y mejorar las capacidades de gestión requeridas para apuntarle a la sostenibilidad de largo plazo.

En ese sentido, y con el actual panorama de inclusión y libre comercio que experimenta la ciudad, el Plan de Desarrollo 2012 – 2015: “Barranquilla Florece para Todos” se ha propuesto dar continuidad a los procesos de modernización y fortalecimiento institucional de la pasada administración, garantizando los derechos fundamentales de la población, cerrando brechas sociales y abriendo caminos hacia la competitividad.

Barranquilla es conocida como la “Puerta de Oro de Colombia” y más recientemente también se le llama la “Capital de los Tratados de Libre Comercio”. La ciudad cuenta en la actualidad con 1,2 millones de habitantes, siendo la cuarta ciudad a nivel nacional en términos de población. Tiene además una ubicación estratégica en el corazón del Caribe, que la convierte en uno de los puertos marítimos y fluviales más importantes del país, con condiciones para el transporte multimodal a tan sólo 100 km de la red ferroviaria del país.

En el marco de la entrada en vigencia de algunos de los tratados de libre comercio más importantes para Colombia, la actual Administración tiene como objetivo implementar una agenda integral de competitividad y desarrollo económico que consolide a Barranquilla como una ciudad emprendedora, garante de empleo formal y preparada para la inversión.

Otra de perspectivas más importantes para el crecimiento de la ciudad, es la oportunidad que le brinda el desarrollo del espacio sub-regional formado por el eje Cartagena – Barranquilla - Santa Marta, considerado estratégico en términos del crecimiento poblacional, flujo de carga y atractivo para la inversión en actividades comerciales e industriales. En este escenario aparece relevante la articulación logística Zona Industrial-Puerto para la optimización del transporte de carga. Este crecimiento augura un dinamismo económico que conduce a que la ciudad enfrente nuevos retos

cada día, entendiendo que debe crear un contexto adecuado en el marco de un territorio urbanísticamente ordenado, amable y sostenible.

Considerando los avances alcanzados por la ciudad y también los desafíos que enfrenta, la implementación de la Metodología CSC en Barranquilla representa una oportunidad para apoyar a sus dirigentes para alcanzar mejores niveles de sostenibilidad y competitividad. Sumados a los ejercicios de planificación local, la aplicación de esta metodología propone abordar una perspectiva de las diferentes necesidades de la ciudad de manera articulada que conlleve a mejores condiciones de vida para todos sus habitantes.

Barranquilla es conocida como la “Puerta de Oro de Colombia” y más recientemente también se le llama la “Capital de los Tratados de Libre Comercio”.



5

El caso de Barranquilla: Diagnóstico y prioridades

Resultados del análisis de indicadores y del ejercicio de semaforización

Desempeño de la ciudad en temas clave

- La ciudad **se encuentra bien**.
- La ciudad **puede mejorar**.
- La ciudad **debe mejorar**.
- **Sin datos** disponibles.

A partir de la aplicación de la metodología CSC se han identificado las principales fortalezas y áreas críticas de Barranquilla. La evaluación de cerca de 150 indicadores permitió definir los temas más relevantes para la ciudad. Cada uno de los aspectos examinados fue comparado con puntos de referencia basados en estándares internacionales, y ajustados al contexto nacional. Para ello, se clasificó la situación en cada tema mediante un ejercicio de semaforización, señalando en verde los temas en que la ciudad se encuentra bien; en amarillo, aquellas áreas en que puede mejorar y en rojo, las áreas en que debe mejorar.

Bajo este esquema, en la dimensión de sostenibilidad ambiental se analizaron temas como disponibilidad de recursos, cobertura y calidad de los servicios públicos, y los posibles efectos de desastres naturales. Confirmando aspectos previamente identificados por la Administración local, el saneamiento y drenaje es uno de los que requiere mayor atención. Así mismo, en términos de calidad del aire y vulnerabilidad ante desastres naturales se puede evidenciar una situación crítica. En contraste, los servicios de acueducto y energía presentan un buen desempeño en calidad y cobertura.

En cuanto a la dimensión de sostenibilidad urbana, analizando la infraestructura de la ciudad y su crecimiento, se evidencia una situación que requiere mejoras, tal como sucede en la mayoría de ciudades colombianas. La movilidad, por su

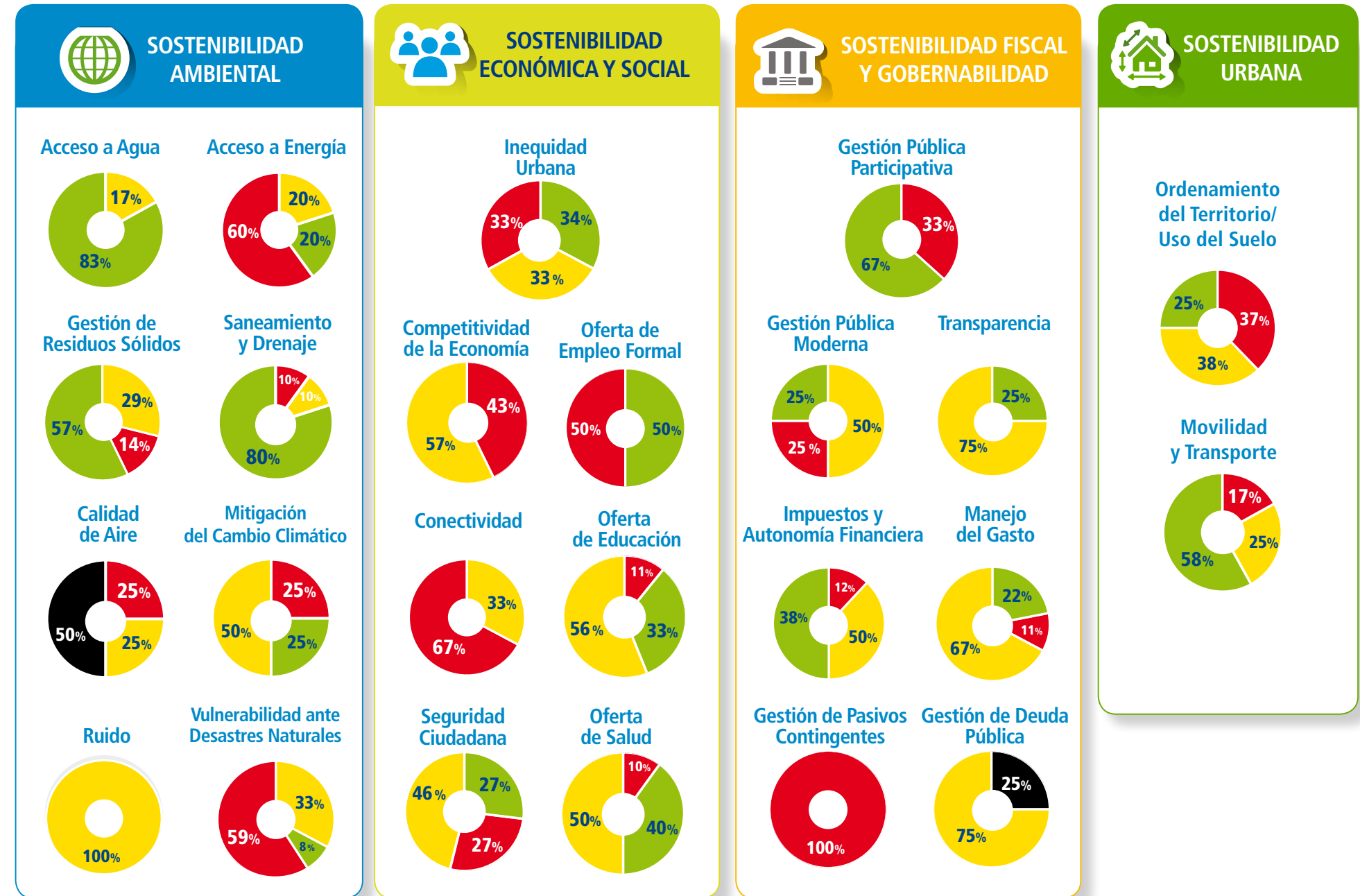
parte, no muestra una situación crítica en términos comparativos con otras áreas. Sin embargo, este es un caso especial, en el que la validación de los indicadores con los actores de la ciudad y el análisis de la opinión pública lo clasificaron como una de las áreas más urgentes.

En la dimensión de sostenibilidad económica y social, se estudiaron las oportunidades de desarrollo empresarial dinámico de la ciudad y la provisión de servicios sociales para sus habitantes. El análisis mostró que los aspectos más críticos son la competitividad de la economía, la conectividad digital y la seguridad ciudadana.

Por último, en el marco de la dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernanza se evidencian varios indicadores en rojo y amarillo que requieren de atención. Sin embargo, el riesgo frente a los pasivos contingentes requiere tomar acciones orientadas a su mitigación. Otros aspectos como la deuda, y el manejo del gasto presentan oportunidades de mejora, aunque se encuentren en una situación intermedia.

En resumen, se identificaron varios temas que requieren atención y acción. Gracias al ejercicio de valoración descrito a continuación fue posible identificar las áreas críticas más prioritarias y aquellas que generen mayores impactos en la ciudad para apuntarle a un desarrollo integrado y sostenible en el largo plazo.

Figura 3. Desempeño de la ciudad en temas clave



Resultados del Ejercicio de Priorización

Para establecer las áreas con mayor aporte a la sostenibilidad de Barranquilla y que además sean las que brinden mayor beneficio económico e impacto a la población, se realizó un ejercicio de priorización de todas las áreas estudiadas por la Iniciativa.

Dicho ejercicio valoró cada área a partir de tres filtros: (i) cambio climático; (ii) opinión pública y (iii) económico. Cada filtro le dio una puntuación a las áreas estudiadas con valores entre 1 y 5, donde 1 es la prioridad más baja y 5 la más alta. Las áreas con mayor puntaje en la sumatoria de las valoraciones son aquellas que se identifican como de mayor prioridad para la ciudad.

En Barranquilla, el filtro ambiental y de cambio climático se aplicó en agosto de 2012. Para ello se desarrolló un grupo focal compuesto por expertos del tema a tratar, vinculados con los sectores público, privado y académico de la ciudad. El objetivo de este grupo era obtener un entendimiento detallado de los temas, así como evaluar los problemas que se presentan de acuerdo con una batería de indicadores. La discusión se enfocó sobre las temáticas más importantes para la ciudad a la luz de los efectos del cambio climático, según el criterio de los expertos. De esta manera, el grupo clasificó los temas relevantes en la escala de 1 a 5, siendo 1 el de menor preocupación y 5 el de mayor preocupación. Así mismo, se expusieron las acciones que puede llevar a cabo la ciudad para mejorar en cada una de las áreas consideradas como críticas.

El filtro de opinión pública se aplicó utilizando los resultados de una encuesta para conocer la percepción ciudadana frente a los diferentes temas prioritarios de la ciudad. La encuesta fue realizada por el Centro Nacional de Consultoría en Julio de 2012 y fue aplicada a un total de 383 personas seleccionadas de manera aleatoria, todas ellas mayores de edad, residentes de Barranquilla y representantes de diferentes estratos sociales de la ciudad.

La aplicación del filtro económico se realizó mediante una cuantificación paramétrica de los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al resolver la problemática de cada uno de los temas hasta cumplir con el *benchmark* ideal. Los beneficios fueron proyectados a 15 años, traídos a valor presente a una tasa de descuento de 12%. Se construyó una medida de producto interno bruto (PIB) regional multiplicando el PIB nacional per cápita por el número de habitantes de la ciudad, para así realizar una comparación absoluta con los beneficios de cada sector. Para ello, se utilizaron datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE) y de estudios sectoriales en las diferentes áreas evaluadas.

Figura 4. Matriz de áreas priorizadas

Temas	Benchmark	Filtro de Opinión Pública	Filtro Ambiental	Filtro Económico	Puntaje
Mitigación del Cambio Climático	5	5	5	2	17
Ordenamiento del Territorio	5	4	5	2	16
Inequidad Urbana	3	5	3	5	16
Saneamiento y Drenaje	5	2	3	5	15
Calidad del Aire	5	4	5		14
Seguridad Ciudadana	5	5	3	1	14
Empleo	3	5	1	5	14
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	5	3	5		13
Competitividad de la Economía	5	4	3	1	13
Gestión Pública Participativa	3	5	3	2	13
Movilidad / Transporte	3	3	5	2	13
Conectividad	5	3	3	1	12
Gestión Pública Moderna	5	5	1	1	12
Energía	3	2	5	2	12
Mecanismos adecuados de ingresos, gastos y endeudamiento	3	4	3	2	12
Transparencia	3	5	1	2	11
Salud	3	3	3	1	10
Ruido	3	5	1		9
Educación	3	2	3	1	9
Gestión de Residuos Sólidos	3	1	3		7
Agua	1	1	3	1	6

Plan de Acción

Al completar la aplicación de estos tres filtros se validaron los resultados con especialistas del BID, FINDETER y las autoridades de la ciudad. Tras varias sesiones de análisis de estos resultados, se acordaron las siguientes áreas prioritarias para el Plan de Acción:

- Ordenamiento Territorial
- Transporte y Movilidad
- Drenaje Pluvial
- Medio Ambiente y Atención al Cambio Climático
- Competitividad
- Seguridad Ciudadana
- Gestión Fiscal

A continuación se presentan las acciones estratégicas que le apuntan a una mayor sostenibilidad de la ciudad, las cuales vienen acompañadas de una matriz resumen con las actividades prioritarias y sus valores estimados, clasificados en rubros de pre-inversión e inversión. Para efectos de este Plan de Acción, la pre-inversión agrupa actividades tales como el desarrollo de diagnósticos, capacitaciones, estudios de viabilidad, formulación de planes sectoriales y otros instrumentos de planificación. La inversión contempla la implementación de obras y la ejecución de acciones de gran envergadura.

Visión de largo plazo:

Las acciones propuestas en este Plan de Acción buscan mejoras integrales y duraderas para lograr la sostenibilidad urbana, medioambiental, socio-económica y fiscal de Barranquilla. De esa forma, la ciudad podrá ofrecer a sus habitantes una mejor calidad de vida.

Mediante la ejecución de las acciones propuestas, se espera que en el mediano y largo plazo Barranquilla consiga:

- Consolidar la visión e integración metropolitana
- Mejorar la calidad del hábitat
- Mejorar la calidad del transporte y la movilidad
- Reducir la vulnerabilidad de la ciudad ante el fenómeno de los arroyos
- Reducir la vulnerabilidad a los efectos del cambio climático y preparar a la ciudad ante las amenazas climáticas por las cuales se vería más afectada
- Consolidar a la ciudad como un punto estratégico de negocios
- Prevenir la violencia y asegurar una mayor seguridad ciudadana
- Consolidar los esfuerzos de la Administración en el área de gestión pública y fiscal

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Situación Actual:

Las perspectivas de crecimiento económico y poblacional de Barranquilla le imponen el gran reto de consolidar su integración con los municipios que conforman el Área Metropolitana (Soledad, Malambo, Puerto Colombia y Galapa). En los últimos años la ciudad ha fortalecido los lazos económicos con dichos municipios y en ese sentido ha empezado a depender de su fuerza laboral y territorio disponible para atender la creciente demanda del suelo y servicios. No obstante esta realidad, los instrumentos de planeación, gestión y financiamiento resultan insuficientes, condición que genera dificultades para el proceso de integración, por lo tanto se requiere su revisión y actualización con el fin de consolidar una visión metropolitana integral que reconozca aspectos territoriales, económicos y sociales, dado su impacto en términos de integración espacial, de movilidad y de prestación de servicios sociales.

Por otro lado, el patrón de crecimiento actual que ha tendido a ampliar la huella urbana de la ciudad hacia las zonas Suroccidental y Suroriental ha incrementado los costos de la provisión de servicios, comprometiendo la calidad de vida de sus habitantes y haciendo necesario el reposicionamiento del foco de desarrollo territorial de la periferia al interior de la ciudad. Con este objeto, la ciudad revisa actualmente el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que busca revertir el patrón actual de expansión y promover un uso más eficiente y armonioso del suelo urbano. Para el logro de este fin se considera importante la formulación o revisión de los planes sectoriales específicos que informan y complementan el POT, varios de los cuales aún no han sido desarrollados o deben ser revisados, como por ejemplo, el desarrollo del Plan Estra-

tégico Habitacional y el Plan Maestro de Espacio Público.

Es importante que en la revisión del POT se incorpore una propuesta de cambio en el modelo de ordenamiento territorial basado en el aprovechamiento del hábitat existente y la densificación, en contraposición a la apertura de nuevas centralidades, promoviendo un desarrollo compacto de ciudad. Por esto, se recomienda que Barranquilla avance en la implementación de acciones específicas para la consolidación o revitalización de zonas centrales subutilizadas tales como el desarrollo frente al Río Magdalena y la recuperación del Centro Histórico, los cuales han sido identificados como proyectos urbanísticos prioritarios dado que implican un cambio de enfoque en materia de usos y actuaciones urbanas al interior de la ciudad, y ofrecen la oportunidad para revertir la relación distante que existe actualmente entre la ciudad y el río. Ambos proyectos se encuentran en proceso de elaboración requiriendo asistencia técnica para su desarrollo y financiación para su concreción. La revitalización de las áreas centrales también permitirá a la ciudad atender el déficit de espacio público, al incluir la ampliación y creación de áreas verdes, ya que en la actualidad el índice de espacio público efectivo de Barranquilla es de 0,93 m²/habitante, el cual está muy por debajo del indicador de orden internacional que sugiere un ideal de 10 a 15 m²/habitante.

El nuevo modelo urbanístico compacto también deberá priorizar el mejoramiento integral de zonas de precario desarrollo, en aras de atender el déficit habitacional que tiene la ciudad. La estadística censal para 2005 revela que de los 256.489 hogares ubicados en la cabecera del municipio, 38.811 se clasificaban en déficit cuantitativo y 31.109

en déficit cualitativo, para un total de 69.920 hogares con carencias habitacionales. Este indicador ubica a la ciudad como la tercera de mayor déficit después de Bogotá y Cali. El déficit cualitativo de vivienda está asociado principalmente a los riesgos que enfrentan las viviendas localizadas en zonas de riesgo alto y muy alto no mitigable, concentradas en las zonas Suroccidental de Barranquilla y el Área Metropolitana, las cuales están siendo georreferenciadas en los sistemas de información y priorizadas por las autoridades locales responsables para su atención. Actualmente, la ciudad trabaja en el desarrollo de una metodología para el mejoramiento integral de dichas zonas.



Acciones Clave:

En respuesta a los principales desafíos de ordenamiento territorial que enfrenta Barranquilla, se sugiere que la ciudad avance en las siguientes áreas prioritarias:

- 1. En cuanto la revisión de los instrumentos de planeación municipal y la visión metropolitana,** deberá continuar con el ajuste del POT, enfatizando la articulación con los municipios del Área Metropolitana y la integración regional y reconociendo la vocación portuaria, fluvial y marítima de la ciudad. El POT también deberá identificar los mecanismos e instrumentos institucionales necesarios para su desarrollo. Para la implementación efectiva del POT, la ciudad deberá revisar y ajustar el Plan Integral del Área Metropolitana y el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico (PEMP), así como en el desarrollo del Plan Maestro de Espacio Público, que orientará a futuro la ampliación de las áreas verdes y de recreación integrada a los nodos de equipamientos públicos. Adicionalmente, la ciudad debe desarrollar un Plan Estratégico Habitacional, que contemple el desarrollo de tipologías y emplazamientos habitacionales que apoyen la concreción del nuevo modelo urbanístico del municipio, y que brinde atención prioritaria a los residentes de asentamientos precarios y zonas de riesgo.
- 2. Con relación a la revitalización de las zonas centrales,** la ciudad deberá avanzar en el desarrollo del Plan Maestro de Revitalización y Densificación del Paseo La Magdalena, considerada una zona estratégica para replantear una relación más dinámica entre la ciudad y el río, e introducir nuevas vocaciones habitacionales, culturales, comerciales e institucionales, además de modelos alternativos de transporte y movilidad. También se deberá avanzar en la recuperación del Centro Histórico, con énfasis en la recuperación del espacio. Este proyecto ha sido priorizado por el PEMP y ya cuenta con los diseños para la recuperación y revitalización de las principales áreas. Importante en esta intervención será la atención del comercio informal, de manera que pueda ser efectivamente integrado al proceso de revitalización del centro histórico.
- 3. Finalmente, respecto al mejoramiento integral del hábitat,** la ciudad debe proceder con la puesta en práctica de la metodología que actualmente desarrolla para consolidar las zonas de desarrollo precario y/o en condiciones de riesgo alto. Actualmente con el apoyo de recursos de cooperación técnica del BID, la ciudad está completando el diseño de dicha metodología y su aplicación en el sector de El Salado II, una zona de la ciudad con aproximadamente 1.500 familias afectadas por su precariedad y condiciones de alto riesgo. El enfoque integral propuesto en la metodología permitirá la atención de la problemática habitacional de la ciudad con referencia especial a su aspecto cualitativo, brindando atención prioritaria a las poblaciones en zonas de alto riesgo, cuya intervención también contribuirá a la integración de dicha zona a la ciudad mediante la ampliación de la oferta de infraestructura y servicios.



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Indicador ICES	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				Año										
				1	2	3	4	5	10					
Ordenamiento Territorial	1. Revisar los Instrumentos de Planeación y Consolidar una visión metropolitana	Revisar y ajustar el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).	Tasa de crecimiento anual de la huella urbana (física), dentro de los límites oficiales del municipio.	F							Pre-inversión: \$540.000.000	Contar con el POT actualizado	Secretaría de Planeación	-
		Desarrollar el Plan Estratégico Habitacional.	Déficit de vivienda cuantitativo Déficit de vivienda cualitativo	F							Pre-inversión: \$630.000.000	Contar con un plan desarrollado	Secretaría de Planeación	-
		Desarrollar el Plan Maestro de Espacio Público.	Áreas verdes por 100.000 habitantes	F							Pre-inversión: \$720.000.000	Contar con un plan desarrollado	Secretaría de Control Urbano y Espacio Público	-
		Revisar y ajustar el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico (PEMP).	Existencia de planes integrales o sectoriales estratégicos con visión de largo plazo	F							Pre-inversión: \$450.000.000	Contar con un plan actualizado	Secretaría de Planeación y Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla (EDUBAR)	-
		Revisar y ajustar el Plan Integral del Área Metropolitana (PIDAM).	Existencia de planes integrales o sectoriales estratégicos con visión de largo plazo	F							Pre-inversión: \$540.000.000	Contar con un plan actualizado	Área Metropolitana de Barranquilla	-

Convenciones

F

FORMULACIÓN

E

EJECUCIÓN



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas												
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual		
				1	2	3	4	5	10						
Ordenamiento Territorial	2. Revitalizar zonas urbanas deterioradas o subutilizadas	Desarrollar Plan Maestro de Revitalización y Densificación - Paseo de La Magdalena e implementar intervenciones prioritarias.	Tasa de crecimiento anual de la huella urbana (física), dentro de los límites oficiales del municipio	F								Pre-inversión: \$1.440 millones Inversión: \$360.000 millones	Contar con un Plan Maestro de Revitalización y Densificación - Paseo de La Magdalena, desarrollado	Secretaría de Planeación y EDUBAR	-
		Desarrollar el Proyecto de recuperación del espacio público del Centro Histórico.	Áreas verdes por 100.000 habitantes	F									Pre-inversión: \$1.200 millones Inversión: \$180.000 millones	Proyecto de Recuperación del Espacio Público	EDUBAR
	3. Promover el mejoramiento integral del hábitat	Desarrollar proyectos prioritarios de mejoramiento integral del hábitat, entre ellos, "El Salado II".	Déficit de vivienda cualitativo	F									Pre-inversión: \$1.440 millones Inversión: \$243.280 millones	Proyecto de mejoramiento integral del hábitat "El Salado II" implementado	Secretaría de Planeación
TOTAL												Pre-inversión: \$6.960 millones Inversión preidentificada: \$783.280 millones			

Convenciones

F FORMULACIÓN **E** EJECUCIÓN





TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Situación Actual:

Como es recurrente en las ciudades-puerto alrededor del mundo, el desarrollo económico, social y urbanístico de Barranquilla tuvo lugar alrededor del terminal portuario, generando problemas de acceso al mismo. Esta problemática representa la coyuntura actual de una ciudad que tuvo sus orígenes en la facilitación del tránsito de mercancías hacia el interior del país por el río Magdalena, que hizo una transición a ciudad industrial luego de la disminución de la navegación fluvial, y que ahora está tratando de reposicionarse como nodo clave de manejo de cargas tanto a nivel nacional como internacional. El reto que se ha impuesto a la ciudad de convertirse en la capital de los TLC, conlleva a la coexistencia y convivencia de dos realidades en una misma infraestructura: una movilidad que soporte los procesos de renovación, consolidación y evolución de la ciudad, y otra que soporte de forma efectiva las actividades industriales y portuarias asociadas al comercio exterior.

La baja tasa de motorización de Colombia (el país ocupa el puesto nueve entre 14 países de Latinoamérica con un estimado de 5,7 vehículos por 1.000 habitantes), la disminución de los precios de vehículos, el mayor acceso a crédito y las perspectivas de desarrollo del país, permiten prever un significativo crecimiento en la tasa de motorización en Barranquilla. La Secretaría de Movilidad confirma esta tendencia, y prevé mayores tiempos de viaje, incrementos en las tasas de accidentalidad y reducciones en la demanda

de transporte público. La principal manera de contrarrestar esta tendencia está en el fortalecimiento y mejora en los niveles de servicio del sistema de transporte público masivo y en el fomento de modos no motorizados de transporte.

Durante la década anterior, Barranquilla desarrolló y puso en funcionamiento la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo Transmetro, que incluye 15,6 km de corredores troncales y más de 60 km de corredores complementarios. El siguiente paso es avanzar hacia la implantación de un Sistema Integrado de Transporte Público que mejore las condiciones del servicio para todos los usuarios y permita incrementar el número de usuarios hacia cifras que permitan garantizar su consolidación y desarrollo a largo plazo. Los avances en materia de transporte no motorizado han sido limitados y actualmente no existe suficiente infraestructura que fomente los viajes a pie y en bicicleta.

El transporte de cargas interno dentro de la ciudad debe ser objeto de tanta o más atención que el de la logística nacional. La transición de las ciudades hacia economías de servicios y el impacto ambiental de los vehículos de carga han estado detrás de las medidas que se toman para mejorar la movilidad de personas y restringir la de bienes y servicios. Sin embargo, estos últimos son importantes como para lograr y mantener la vitalidad de los centros urbanos, y deben ser también objeto de una activa gestión de parte de las autoridades locales.

En la actualidad la ciudad avanza en la preparación de un Plan Maestro de Movilidad (PMM) que está en las etapas finales de su formulación, e identifica y prioriza diversas obras y soluciones de política, que contribuyan a mejorar el flujo de los vehículos. A pesar de los reconocimientos de rigor al transporte público y el no motorizado, persiste la práctica de dar mayor atención y despliegue a aquellas acciones que redundarán en beneficios dirigidos principalmente hacia los vehículos privados. Es importante que una vez adoptado el PMM, haya un esfuerzo en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la recientemente creada Secretaría de Movilidad, y de todas las demás entidades relacionadas con este tema, pues es a través de ellas, y no de las obras de infraestructura, que se podrá trabajar por priorizar las inversiones y generar los incentivos que promuevan el uso de los sistemas de transporte público y no motorizado.

Acciones Clave:

La transición de los sistemas actuales de transporte de la ciudad, hacia sistemas de movilidad sostenible requiere de las siguientes acciones principales:

- 1. Para la mejora del transporte y la movilidad hacia el interior de la ciudad,** se deberá fortalecer el transporte público, poner en marcha una estrategia de implantación de la Red Integrada de Transporte Metropolitano (RITMO), en la cual se incluye el Sistema Transmetro, así como una estrategia complementaria orientada a la generación y aprovechamiento de carriles exclusivos o preferenciales para el transporte público o esquemas como viaje en coche compartido (*carpooling*) que brinden prioridad a aquellos usuarios que hagan mejor uso de la infraestructura vial. Adicionalmente, la ciudad deberá fomentar el transporte no motorizado a través de la generación de un plan y acciones que lo conviertan en una alternativa atractiva no solo como recreación o deporte, sino también para viajes al trabajo.
- 2. Para la mejora del transporte externo de la ciudad hacia la zona portuaria,** se deberá formular un plan de gestión de los corredores de ingreso a las zonas portuaria, franca e industrial de la ciudad. Además, se deberán diseñar e implantar planes de gestión de logística urbana de cargas que faciliten el abastecimiento de los insumos a las diferentes zonas de la ciudad y promuevan el uso eficiente de la infraestructura.
- 3. Avanzar en el fortalecimiento de la institucionalidad relacionada con movilidad en el distrito,** particularmente de la capacidad de gestión de la misma. Este fortalecimiento incluye avanzar en la identificación y el análisis de necesidades de movilidad de personas y productos, y en la formulación y ejecución de iniciativas que permitan optimizar la movilidad de las personas y la carga, y no la de los vehículos particulares. También incluye la necesidad de incorporar una visión de movilidad sostenible en el PMM y ajustar y alinear las acciones allí contempladas.



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual	
			Indicador ICES	Año										
				1	2	3	4	5	10					
Transporte y Movilidad	1. Fortalecer el transporte público	Desarrollar estrategia de definición y uso de vías y carriles preferenciales para transporte público o HOV (car-pool).	Km de carriles preferenciales	F	E						Pre-Inversión: \$150.000.000 Inversión: \$50.000 millones	Contar con un carril preferencial en las principales vías arterias de la ciudad	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura, Área Metropolitana de Barranquilla (AMB)	-
		Desarrollar un diagnóstico SITM-Transmetro e implantar las acciones para su fortalecimiento.	Modal Split – Transporte Público	F	E						Pre-inversión: \$150.000.000 Inversión: \$5.000 millones	Lograr una mayor integración entre el sistema público de transporte masivo	Secretaría de Movilidad y Transmetro S.A.	Estudio de diagnóstico en curso con recursos de la propia ciudad
		Desarrollar estrategia para la implantación de la Red Integrada de Transporte Metropolitano (RITMO).	Modal Split – Transporte Público	F	E						Pre-inversión: 300.000.000 Inversión: \$200.000 millones	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad, AMB, Transmetro S.A.	-
	2. Fomentar el transporte no-motorizado	Implementar estrategia de fomento al uso de transporte no motorizado.	Modal Split – Transporte No Motorizado	F	E						Inversión: \$2.000 millones	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura AMB	-



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual	
			Indicador ICES	Año										
				1	2	3	4	5	10					
Transporte y Movilidad	3. Promover planes de logística urbana de cargas	Desarrollar estrategia de gestión de distribución urbana de bienes y servicios de soporte a actividades sociales y económicas.	Políticas y prácticas para la gestión adecuada de la demanda	F	E						Pre-inversión: \$250.000.000 Inversión: Por definir según Pre-inversión	Estrategias de distribución urbana de mercancías creadas e implantadas para los principales centros y subcentros urbanos	Secretaría de Movilidad, Planeación Distrital y AMB	-
		4. Promover planes de gestión de los flujos de carga a zonas portuaria, franca e industrial	Formular y adoptar un plan para la gestión de tráfico y accesibilidad al corredor de acceso a las zonas portuaria, franca e industrial de la ciudad.	- Velocidad Media en Vía Principal (VMVP) - Políticas y prácticas para gestión adecuada de la demanda (PPGD)	F	E						Pre-inversión: \$200.000.000 Inversión: \$2.000 millones	Políticas y prácticas de gestión implantadas para el corredor en 2 años.	Secretaría de Movilidad, AMB
	5. Fortalecer la institucionalidad relacionada con la movilidad	Diseñar y aplicar incentivos como herramienta de gestión de demanda de transporte o selección modal.	Modal Split (MS): • Transporte Público (TP) • Transp. No Motorizado (TNM) Políticas y prácticas para gestión adecuada de la demanda (PPGD)	F	E						Pre-inversión: \$250.000.000 Inversión: \$5.000 millones	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad	-

Convenciones

F

FORMULACIÓN

E

EJECUCIÓN



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual	
			Indicador ICES	Año										
				1	2	3	4	5	10					
Transporte y Movilidad	5. Fortalecer la institucionalidad relacionada con la movilidad	Incorporar en el Plan Maestro de Movilidad una visión de movilidad sostenible, fomento al transporte no motorizado y acciones relacionadas.	Modal Split (MS): • Transporte Público (TP) • Transp. No Motorizado (TNM) Políticas y prácticas para gestión adecuada de la demanda (PPGD)	F						Inversión: \$150.000.000	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad	-	
		Articular PMM con el Área Metropolitana.	Modal Split (MS): • Transporte Público (TP) • Transp. No Motorizado (TNM) Políticas y prácticas para gestión adecuada de la demanda (PPGD)	F	E						Pre-inversión: \$450.000.000 Inversión: Por definir según Pre-inversión	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad	CAF
		Desarrollar mapa de procesos y protocolos de diferentes entidades que afectan la movilidad.	Políticas y prácticas para la gestión adecuada de la demanda	E							Inversión: \$90.000.000	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad	-



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual	
			Indicador ICES	Año										
				1	2	3	4	5	10					
Transporte y Movilidad	5. Fortalecer la institucionalidad relacionada con la movilidad	Diseñar e implementar un centro de control urbano, en los elementos relacionados con movilidad.	- Modal Split (MS) - Velocidad en vías principales (VVP)	F	E						Pre-inversión: \$400.000.000 Inversión: \$20.000 millones	Mejorar la movilidad en la ciudad	Secretaría de Movilidad	-
		Desarrollar estudio para identificar potenciales Desarrollos Orientados al Transporte Público.	Políticas y prácticas para la gestión adecuada de la demanda	F							Pre-inversión: \$270.000.000	En 5 años, haber implantado de al menos 3 desarrollos de gran escala basados en este estudio	Secretaría de Movilidad, Planeación Distrital y AMB	-
		Formular estrategia y parámetros de evaluación para el desarrollo de iniciativas de Asociaciones Público – Privadas (APP) para la provisión de infraestructura y servicios de apoyo a la movilidad.	Velocidad Media en vías Principales Kilómetros de carriles prioritarios para transporte público	F	E						Pre-inversión: \$200.000.000 Inversión: Por definir según Pre-inversión	Contar con un carril preferencial en las principales vías arterias de la ciudad	Secretaría de Movilidad, Planeación Distrital y AMB	-
TOTAL										Pre-inversión: \$2.620 millones Inversión preidentificada: \$284.240 millones				

Convenciones

F

FORMULACIÓN

E

EJECUCIÓN

DRENAJE PLUVIAL URBANO

Situación Actual:

Uno de los mayores retos para el ordenamiento urbanístico de Barranquilla lo constituye la falta de un adecuado sistema de drenaje pluvial urbano. Las características de las tormentas que caen sobre la ciudad, de gran intensidad y corta duración, conjuntamente con el cambio en el uso del suelo en la ciudad, el cual incrementó las áreas impermeables y facilita la concentración de las aguas, generan crecientes que tienen un importante poder de arrastre y destrucción. De esta manera, cuando se presentan eventos pluviométricos de cierta magnitud, las aguas lluvias escurren libre y peligrosamente por las vías vehiculares, afectando negativamente la movilidad y, por ende, la competitividad de la ciudad en tanto se afectan las operaciones comerciales y portuarias, ocasionando grandes pérdidas materiales y, en ocasiones, de vidas humanas (entre 1933 y 2011 se presentaron un total de 71 víctimas fatales por causa de los arroyos). Según estudios de drenaje urbano desarrollados para la ciudad, fueron identificadas 23 corrientes con una longitud de 63 kilómetros. Adicionalmente, en algunas zonas de la ciudad, especialmente aquellas ubicadas en la cuenca occidental, las condiciones topográficas y geotécnicas propician que los escurrimientos generen situaciones deslizamientos y procesos de remoción en masa sobre las cuencas y laderas de los arroyos, con las consecuentes afectaciones a zonas urbanizadas y/o en proceso de urbanización.

Las tendencias de crecimiento urbanístico y económico de la ciudad, aunado a la variabilidad de las dinámicas hidrológicas y meteorológicas asociadas al cambio climático, permiten anticipar que el problema se agrave, ya que es de esperar que la densidad de construcción –y con ello las áreas impermeabilizadas– siga en aumento, conduciendo a una mayor reducción de la infiltración de aguas pluviales y a una mayor densidad de tráfico. Por ello, hay una necesidad urgente de resolver el problema de drenaje, considerando transversalmente todos aquellos aspectos que inciden y/o se ven afectados con la generación y acumulación constante del riesgo por inundaciones súbitas, relacionados especialmente con la planificación urbana, la infraestructura para la movilidad, la recuperación y la generación de espacios públicos y de convivencia ciudadana, el respeto por la estructura ecológica principal de la ciudad, el manejo de desechos sólidos y la educación ciudadana, entre otros, y con la participación de todas las entidades y actores clave relacionados.

Si bien en los últimos años se realizaron una serie de estudios con el objetivo de conocer y mejorar la situación de drenaje, las recomendaciones arrojadas no han sido implementadas debido a los altos costos de las soluciones identificadas, estimados según la Gerencia de Drenaje Urbano en más de COL\$720.000 millones, a la falta de una planificación territorial que orientara las decisiones

para el desarrollo urbano y a la no designación de una entidad que asuma el liderazgo para el diseño y ejecución de las obras, entre otras razones. El último estudio del que se tiene referencia es de hace 15 años, siendo necesario actualizar el diagnóstico y el análisis correspondiente. Actualmente, la Alcaldía cuenta con el apoyo del Banco Mundial (cuenca oriental) y la Corporación Andina de Fomento (cuenca occidental) para la elaboración de los planes estratégicos y de los términos de referencia para la formulación de los respectivos Planes Maestros de Drenaje Pluvial de las cuencas mencionadas. Dichos estudios deben ser complementados, aumentando su alcance geográfico para incluir en la identificación de alternativas a otros municipios pertenecientes al Área Metropolitana y, adicionalmente, profundizar en los aspectos de arreglo institucional, normatividad urbanística y esquemas de financiamiento que permitan garantizar la gobernabilidad y la sostenibilidad de las inversiones en el largo plazo. Una vez dichos estudios se encuentren desarrollados, se deberá avanzar en la ingeniería de detalle de las soluciones priorizadas y, posteriormente, en la ejecución de las obras pertinentes garantizando su articulación con las intervenciones urbanas y de mitigación de riesgo priorizadas para la ciudad.

Acciones Clave:

Para contribuir al análisis y definición de la problemática del drenaje pluvial en la ciudad de Barranquilla se proponen las siguientes acciones:

- 1. Desarrollar y/o complementar los estudios técnicos, económicos, financieros, normativos e institucionales** para la adecuada definición de las soluciones a la problemática de los arroyos e identificar los actores institucionales relevantes y sus respectivas responsabilidades frente al financiamiento de las inversiones requeridas y el posterior mantenimiento y operación sostenibles de las mismas. Estos estudios complementarían los que actualmente desarrolla la ciudad y, considerando la escala regional de la problemática, deberían aprovecharse para el análisis de la problemática a escala metropolitana, incluyendo aquellos municipios que concurren territorialmente en las cuencas aportantes de drenajes superficiales a la ciudad (Soledad, Galapa, Puerto Colombia y Malambo) y que, en consecuencia, afectarán o se verán afectados por las soluciones que se propongan para Barranquilla.
- 2. Desarrollar la ingeniería de detalle (Planes Maestros) de las soluciones de infraestructura** requeridas en las cuencas prioritarias, definidas en función del nivel de criticidad de riesgo y de mayor impacto transversal para los aspectos de movilidad y de articulación con los planes de recuperación y/o generación de espacio público, de acuerdo con la disponibilidad financiera de recursos, definir las fuentes de financiamiento de las acciones a ejecutar y, de ser el caso, adoptar la normativa y arreglos institucionales requeridos.
- 3. Ejecutar las obras priorizadas y aquellas asociadas con la redefinición de espacios públicos asociados a la gestión del drenaje urbano.** En el futuro inmediato, asociado con la solución a limitaciones de movilidad en ejes viales estratégicos, el Distrito deberá intervenir los arroyos de la Calle 84 – entre Carreras 52 y 72 – y, con recursos de valorización, de La María – entre Calle 53 y Vía 40, integrando intervenciones de movilidad, drenaje pluvial y espacio y equipamiento urbanos.



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas											
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual	
				1	2	3	4	5	10					
Drenaje Pluvial	1. Desarrollar/complementar estudios de diagnóstico y pre inversión	Desarrollar estudios complementarios para la definición de soluciones a la problemática de arroyos e identificar actores institucionales relevantes y sus responsabilidades frente al financiamiento de las inversiones y su posterior mantenimiento y operación sostenibles	Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias	F							Pre-inversión: \$1.800 millones	Distrito cuenta con infraestructura de drenaje de aguas lluvias	Secretaría de Infraestructura Gerencia Proyecto Drenajes Pluviales Foro Hídrico	-
		Desarrollar planes estratégicos y Términos de Referencia para la formulación de Planes Maestros.	Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias	F							Pre-inversión: \$2.025 millones	Distrito cuenta con infraestructura de drenaje de aguas lluvias	Secretaría de Infraestructura Gerencia Proyecto Drenajes Pluviales Foro Hídrico	Banco Mundial \$1.305.000.000 CAF \$540.000.000
	2. Formular Planes Maestros	Desarrollar ingeniería de detalle de las soluciones de infraestructura para las cuencas prioritarias, de acuerdo con la disponibilidad de recursos, definición de fuentes de financiamiento, adopción de normativa y arreglos institucionales requeridos.	Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias		E						Inversión: \$90.000 millones	Distrito cuenta con infraestructura de drenaje de aguas lluvias	Secretaría de Infraestructura Gerencia Proyecto Drenajes Pluviales Foro Hídrico	-

Convenciones
F FORMULACIÓN **E** EJECUCIÓN



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas												
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual		
				1	2	3	4	5	10						
Drenaje Pluvial Urbano	3. Ejecutar las obras prioritizadas	Implementar las obras prioritizadas por la administración.	Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias					E				Inversión: \$810.000 millones	Distrito cuenta con infraestructura de drenaje de aguas lluvias	Secretaría de Infraestructura Gerencia Proyecto Drenajes Pluviales Foro Hídrico	-
TOTAL												Pre-inversión: \$3.825 millones Inversión preidentificada: \$900.000 millones			



MEDIO AMBIENTE Y ATENCIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Situación Actual:

Barranquilla presenta varios desafíos con respecto a su sostenibilidad ambiental y respuesta al cambio climático, entre los que se encuentra la atención a la vulnerabilidad ante desastres naturales, el mejoramiento de la calidad del aire y reducción de niveles de ruido y la mitigación y adaptación al cambio climático.

En cuanto a la vulnerabilidad ante desastres naturales, como se ha mencionado en el análisis del área de Drenaje Pluvial, Barranquilla al no contar con un sistema adecuado de drenaje pluvial, presenta constantemente afectaciones por inundaciones de las vías a consecuencia de los arroyos desbordados por la ocurrencia de lluvias. También se presentan procesos erosivos, inestabilidad de los suelos, y riesgos de eventuales huracanes. A pesar de estos riesgos potenciales, la ciudad no cuenta con sistemas efectivos de alerta temprana. Los anteriores aspectos se ven agudizados por un alto número de viviendas construidas en áreas de asentamientos en zonas vulnerables y condiciones de marginalidad (29.000 unidades según cifras oficiales), que incrementan los niveles de riesgo y vulnerabilidad frente a los eventos extremos del clima. Estos asentamientos, además, ejercen una importante presión sobre los recursos naturales con sus consecuentes efectos sobre la eliminación de la cobertura vegetal lo cual, a su vez, incrementa los deslizamientos. Así por ejemplo, la medición del porcentaje de viviendas afectadas por desastres naturales (inundación, deslizamiento, avalancha), indica que 3% de la población se vio afectada durante la emergencia ocasionada por los eventos extremos asociados al fenómeno La Niña (2010-2011).

En lo relacionado con la calidad del aire, Barranquilla no dispone de sistemas de monitoreo de calidad del aire, por ello no es posible evaluar su estado al respecto. En cuanto a la

percepción de la ciudadanía sobre la calidad del aire, 12% de los entrevistados en la encuesta aplicada en el filtro de opinión consideran mala o muy mala la calidad del aire de la ciudad e indican que la mayor fuente de contaminación es el parque automotor. Con respecto a la incidencia de la calidad del aire en la salud, la cifra presentada en la encuesta indica que 22% de los encuestados le atribuye a la mala calidad del aire los problemas de salud presentados durante los últimos 6 meses en un miembro de su familia. En cuanto al ruido, Barranquilla a pesar de contar con los equipos de medición, no ha actualizado sus mapas de ruido, impidiéndole establecer acciones concretas para su disminución y control.

Con respecto al cambio climático, la ciudad presenta importantes retos relacionados con la mitigación y la adaptación al cambio climático dado que no cuenta con planes y metas de mitigación, ni con un plan de adaptación distrital y/o estrategias de adaptación sectoriales. Por otra parte, es necesario trabajar en la identificación de amenazas, mapas de riesgo y de vulnerabilidad, así como continuar trabajando en la estructuración de sistemas de alerta temprana y planes de contingencia y gestión del riesgo. Debido a la creciente importancia que los temas de cambio climático y de gestión del riesgo han venido tomando en la agenda de desarrollo y en la planeación de recursos de los territorios, se hace necesario consolidar en el Distrito una institucionalidad para este sector, para que pueda responder a los crecientes desafíos en las áreas mencionadas y que impulse la inclusión de estos temas en el diseño de infraestructura resiliente, adaptación al cambio climático y en la reducción del riesgo ante desastres naturales. Aunque actualmente existe una Oficina Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres, dada la relevancia de los temas mencionados, se recomienda la creación de una Secretaría de Gestión del Riesgo y Adaptación al Cambio Climático.

Acciones Clave:

En respuesta a los principales desafíos de sostenibilidad ambiental y abordaje del cambio climático que enfrenta Barranquilla, se sugiere que la ciudad avance en las siguientes áreas prioritarias:

- 1. Formular un Plan de Acción al Cambio Climático** que incluya acciones enfocadas a la creación de mesas de trabajo interinstitucionales para la elaboración, actualización y revisión del inventario de gases de efecto invernadero GEI y a la priorización de proyectos con la colaboración del SNACC (Sistema Nacional de Adaptación al Cambio Climático). Este plan también deberá buscar la articulación entre el Plan de Adaptación con el de Manejo de Desastres Naturales y Gestión del Riesgo. Adicionalmente se deberán incluir esfuerzos para que los temas de mitigación y adaptación del cambio climático se incorporen dentro del Plan de Desarrollo y el POT de manera explícita.
- 2. Implantar un Sistema Integral de Monitoreo de Calidad de Aire** dentro del perímetro urbano que permita la puesta en marcha de la red de monitoreo de calidad del aire, acompañado de estaciones meteorológicas necesarias para el buen funcionamiento del sistema y la medición de la calidad del aire teniendo como base lo establecido en la normatividad vigente. Este sistema de monitoreo de calidad del aire le permitirá a la ciudad establecer la concentración de los principales contaminantes presentes en el aire y conocer su distribución espacial en la ciudad, lo que a su vez permitirá establecer las medidas necesarias para reducir la contaminación en el aire y prevenir enfermedades. Para garantizar y propender por una mejora en la calidad del aire, además de contar con una red de monitoreo, se debe continuar con los procesos de fortalecimiento institucional a las autoridades ambientales locales y regionales, en herramientas de comando y control, instrumentos económicos y en infraestructura de seguimiento y servicios para la gestión de la información y monitoreo.
- 3. Fortalecer la organización institucional para la gestión del riesgo** a través de la Oficina Distrital de Gestión del Riesgo de desastres y la creación de una futura instancia de gestión del riesgo y adaptación a nivel de Secretaría para que se desempeñe como órgano de coordinación, asesoría, planeación y seguimiento, de la gestión del riesgo en el Distrito. Adicionalmente la ciudad requiere avanzar en la formulación del Plan Integral para el Manejo de Riesgo, que contenga un mapa de riesgo a una escala adecuada que involucre toda la ciudad y estudios de vulnerabilidad ambiental, además de una evaluación zonificada de intervención de zonas de amenaza alta, para reubicación de las familias, y una propuesta de estabilización, restauración y recuperación de estas zonas como espacio público para la ciudad que permita aumentar los metros cuadrados de zona verde por habitante.
- 4. Finalmente, la ciudad deberá avanzar en el desarrollo de un programa dirigido a fortalecer las instituciones y la comunidad** sobre lo que representa la Gestión Integral de Riesgos, que incluya una actualización de normatividad local, una propuesta de capacitación de funcionarios responsables de la gestión de riesgos, la formulación de planes de gestión y la incorporación de la adaptación al cambio climático en dichos planes. Asimismo se recomienda avanzar en el desarrollo de sistemas de información para la gestión de riesgos y atención de emergencias y en la promoción de una cultura preventiva a través de instrumentos de comunicación, educación e información pública.



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
			Indicador ICES	Año									
				1	2	3	4	5	10				
Vulnerabilidad ante desastres	Revisar los Instrumentos de Planeación y Mapas de Riesgo	Elaborar los diagnósticos y mapas detallados de vulnerabilidad y riesgo.	Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometeorológicas) y análisis de vulnerabilidad	F						Pre-inversión: \$3.600 millones	Inclusión en el POT y en la toma de decisiones sobre uso del territorio, los diagnósticos y la información de vulnerabilidad y riesgo	Secretaría de Planeación Oficina de Gestión del Riesgo DAMAB	Estudio de vulnerabilidad y adaptación contratado por el BID y soporte con información resultante al POT. Estudios contratados por el BID en El Salado II.
		Ajustar/actualizar planes de contingencia y gestión del riesgo.	Existencia de planes de contingencia adecuados para desastres naturales	F						Pre-inversión: \$540.000.000	Planes formulados y mecanismos de actualización de los mismos en operación	Secretaría de Planeación Oficina de Gestión del Riesgo	-
		Desarrollar un plan de gestión de riesgo de desastres.	Existencia de plan efectivo de gestión del riesgo de desastres	F						Pre-inversión: \$360.000.000	Plan formulado	Oficina de Gestión del Riesgo	-
Calidad del aire y ruido	Monitoreo de calidad del aire y ruido	Actualizar mapas de ruido.	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre contaminación acústica	F						Por definir	Mapas actualizados	DAMAB	-

Convenciones

F FORMULACIÓN E EJECUCIÓN



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
			Indicador ICES	Año									
				1	2	3	4	5	10				
Calidad del aire y ruido	Monitoreo de la calidad del aire y ruido	Dotar a la ciudad de un sistema de monitoreo de calidad del aire.	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	F						Por definir	Existencia sistema de monitoreo calidad del aire para toda el área metropolitana y cumplimiento de normativa	Secretaría de Planeación DAMAB	Dotación parcial de la red de monitoreo por medio de cooperación a través del MADS
Residuos Sólidos	Estudios de disposición de residuos sólidos.	Complementar estudios de disposición de residuos sólidos.		F						Pre-inversión: \$270.000.000	Estudio sobre posibilidades alternativas de gestión integral de residuos sólidos y sobre la necesidad de una escombrera	Secretaría de Planeación DAMAB AAA	-
Cambio Climático	Formulación e Implementación de instrumentos de mitigación y adaptación al cambio climático	Implementar instrumentos de mitigación y adaptación al cambio climático y a eventos extremos de variabilidad climática	Existencia y monitoreo de inventario GEI Emisiones GEI / PIB	E						Por definir	Inventario de emisiones actualizado anualmente Implementación de indicadores de cambio climático	Secretaría de Planeación DAMAB	Cooperación técnica BID
		Formular Planes de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático e implementar intervenciones prioritarias	Existencia de planes de mitigación con metas de reducción sectoriales Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático y a la variabilidad climática	F						Pre-inversión: \$2.700 millones Inversión: \$180.000 millones	Planes desarrollados y proyectos implementados	Secretaría de Planeación DAMAB	-
TOTAL									Pre-inversión: \$7.470 millones Inversión preidentificada: \$180.000 millones				

COMPETITIVIDAD

Situación Actual:

Como se ha mencionado anteriormente, la posición estratégica y su tradición histórica hacen de Barranquilla una ciudad con una fuerte vocación comercial. En el marco de la entrada en vigencia de varios tratados de libre comercio de Colombia, Barranquilla es llamada a cobrar un importante papel en la internacionalización de la economía del país. Sin embargo según la Superintendencia de Transporte, actualmente la zona portuaria de Barranquilla ocupa sólo la sexta posición a nivel nacional en términos de tráfico movilizado y la ciudad contribuye sólo con el 1,9% de las exportaciones totales del país (6,5% si se consideran las no tradicionales). Estos datos indican que la ciudad no está aprovechando plenamente sus principales ventajas comparativas, situación que se refleja en un PIB per cápita y una productividad laboral por debajo del promedio nacional. Para atender estas condiciones, la ciudad deberá abordar varios frentes estratégicos que permitirán fomentar su competitividad, incluyendo la promoción del desarrollo

empresarial y la consolidación de clústers clave, como el de logística. Asimismo, debe ampliar el acceso y el uso de las tecnologías de información y comunicación (TIC) y desarrollar acciones en torno al fomento del empleo formal, aunque que Barranquilla presenta una de las tasas de desempleo más bajas del país (7,5%), a su vez, tiene una de las más altas tasas de empleo informal (58,9%).

Adicional a estos desafíos, la ciudad tiene el reto de consolidar su sistema educativo como herramienta de competitividad. Un elemento clave para el éxito en este sentido es la preparación de los docentes. Actualmente, de los cerca de 7.000 profesores dedicados a la educación básica en la ciudad de Barranquilla, sólo un porcentaje muy reducido de ellos tiene las habilidades informáticas básicas, por lo que se requiere una intervención que permita potenciar su conocimiento y dominio informático.

Acciones Clave:

Para enfrentar estos desafíos y competir exitosamente en los mercados internacionales, Barranquilla necesita dinamizar su economía. Con este objetivo, se han identificado cuatro áreas principales de intervención:

- Fortalecimiento de la promoción del desarrollo empresarial por parte del sector público.** En este sentido se considera relevante la creación de una instancia en la Alcaldía dedicada exclusivamente a la coordinación de este aspecto.
- Consolidación de clústeres estratégicos,** con foco en servicios de logística, dada su importancia para la ciudad.
- Promoción de la competitividad del sector productivo,** mediante iniciativas de fomento de la innovación, apoyo a la internacionalización de la pequeña y mediana empresa, promoción del emprendimiento de alto impacto y formación de capital humano con competencias requeridas por las empresas.
- Ampliación del uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC),** tanto para las necesidades actuales de participación en la eco-

nomía global como aquellas futuras de formación de capital humano. Dentro de estas acciones se propone el diseño e implementación de un plan de acción para la difusión de las TIC en las pequeñas y medianas empresas (PYME) y la implantación de un programa de educación con tecnología que facilite la adquisición de computadores portátiles y tabletas electrónicas para los docentes de educación básica. El programa deberá seguir una de las mejores prácticas actuales de inversión en tecnología asegurando que se invierta en capacitación un monto igual de recursos al que se invierte en hardware (un peso de gasto en capacitación por cada peso gastado en software). Para asegurar una efectiva participación de docentes en el aprendizaje con tecnologías, el programa deberá prever una corresponsabilidad de parte de los docentes en el costeo de los equipos. Asimismo se propone la creación de un centro de control operativo integral, que permita usar la conectividad de banda ancha para manejar de manera eficaz e innovadora los procesos ciudadanos.

- Promoción de programas de emprendimiento y formalización empresarial.** La ciudad deberá identificar sus programas estratégicos en esta área y fortalecerlos para reducir la informalidad.

DIMENSION DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA Y SOCIAL													
Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Indicador ICES	Objetivos y Metas						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				Año									
				1	2	3	4	5	10				
Competitividad	1. Fortalecer promoción del desarrollo empresarial	Crear instancia de coordinación para el desarrollo económico en la Alcaldía de Barranquilla.	PIB per cápita y mejora de la productividad	F						Por definir	Instancia de coordinación del desarrollo económico de la ciudad implantada	Gerencia de proyectos especiales	-
	2. Apoyar el Programa Barranquilla Ciudad de Clúster	Diseñar e implementar actividades de promoción del clúster de servicios de logística.	PIB per cápita y mejora de la productividad	F	E					Por definir	Barranquilla se posiciona como centro logístico del país	Gerencia de proyectos especiales	-



DIMENSION DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA Y SOCIAL

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas										
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				1	2	3	4	5	10				
Competitividad	3. Fomentar acciones de desarrollo del sector productivo	Apoyar programas de fomento de la innovación empresarial.	PIB per cápita y mejora de la productividad	F	E					Pre-inversión: 108.000.000 Inversión: Por definir según Pre-inversión	Aumento de la productividad	Gerencia de Proyectos Especiales en coordinación con Cámara de Comercio	-
		Desarrollar programa de emprendimiento de alto impacto.		F	E					Pre-inversión: 180.000.000 Inversión: Por definir según Pre-inversión	Aumento del número de empresas dinámicas	Gerencia de Proyectos Especiales en coordinación con Cámara de Comercio	-
		Implantar programa de apoyo a la Internacionalización de Pymes.	PIB per cápita	E						Por definir	Empresas locales compiten en nuevos mercados internacionales	Gerencia de Proyectos Especiales en coordinación con Cámara de Comercio	-
		Diseñar e implantar un piloto para identificar calificaciones y competencias laborales.	Mejora de la productividad	F	E					Pre-inversión: 150.000.000 Inversión: Por definir según Pre-inversión	Proveer al sector productivo de la ciudad con competencias y calificaciones pertinentes	Secretaría de Educación	-
	4. Difundir el uso de las TIC	Desarrollar diagnóstico y plan de acción de difusión de TIC en Pymes.	Mejora de la productividad y conectividad	F						Pre-inversión: \$300.000.000	Pymes de la ciudad tienen acceso y usan las TIC en sus procesos productivos	Secretaría de Proyectos Especiales	-
		Fomentar acciones prioritarias de apoyo a la difusión de TIC en Pymes.		E						Inversión: Por definir según Pre-inversión	Pymes de la ciudad tienen acceso y usan las TIC en sus procesos productivos	Secretaría de Proyectos Especiales	-



DIMENSION DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA Y SOCIAL

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas										
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				1	2	3	4	5	10				
Competitividad	4. Difundir el uso de las TIC	Diseñar e implementar un centro de control operativo integrado de la ciudad	Mejora de la productividad y conectividad	F	E					Pre-inversión: \$700.000.000	Barranquilla se vuelve en una ciudad inteligente	Secretaría de Planeación	-
		Implantar programa de distribución de tecnología educativa (Dimensionamiento, análisis, diseño e implementación del programa con los apropiamos incentivos para la participación efectiva de los docentes)		E						Inversión: \$5.400 millones	Se amplía el número de docentes capacitados y utilizando tecnologías educativas	Secretaría de Educación	-
	5. Promover la formalización empresarial	Apoyar programas de fomento al emprendimiento.	Empleo formal	F	E					Por definir	La ciudad reduce la informalidad	Gerencia de proyectos especiales en coordinación con Cámara de Comercio	-
		TOTAL									Pre-inversión: 1.438 millones Inversión preidentificada: \$5.400 millones		

Convenciones

F FORMULACIÓN E EJECUCIÓN

SEGURIDAD CIUDADANA

Situación Actual:

Gracias al conjunto de acciones focalizadas y sostenidas en materia de seguridad ciudadana, Barranquilla ha tenido mejoras importantes en este aspecto, como por ejemplo, la reducción de la tasa de homicidios que pasó de 35,5 en 2006 a 26,34 en 2012. Las acciones más relevantes incluyen la implementación del Plan de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes y del Programa Entornos Socio Urbanos Seguros (ESUS), el cual ha focalizado acciones policivas y de inversión social en 20 barrios priorizados.

La ciudad, mediante la Consejería de Seguridad, también ha avanzado en la conformación de un Observatorio del Delito como herramienta de recolección de información y de toma de decisiones. Los avances incluyen el establecimiento de los protocolos de procesamiento de datos por parte de las instancias involucradas clave como los son la propia Alcaldía, la

Policía y Medicina Legal. Asimismo, la Consejería de Seguridad ha avanzado en el desarrollo de la Cartografía del Pandillismo en la ciudad, que le permitirá a futuro continuar la focalización de esfuerzos en las áreas que más lo necesitan.

Sin embargo, según la Alcaldía, el índice de delincuencia juvenil se mantiene alto todavía; el 55,5% de las víctimas de homicidios se encuentra entre los 15-29 años de edad. Adicionalmente, la ciudad presenta grandes desafíos en lo que respecta a mecanismos ágiles y expeditos que le permitan a las autoridades sancionar de manera adecuada los principales delitos y contravenciones. Para esto, es necesario contar con instalaciones adecuadas que faciliten el acceso a los servicios de justicia (casas de justicia y comisarías de familia) y un cuerpo profesional que brinde de manera eficiente estos servicios.

Acciones Clave:

Para darle continuidad a las acciones de seguridad ciudadana en Barranquilla, es necesario que la ciudad avance principalmente en las siguientes áreas estratégicas:

- 1. Con el fin de abordar la problemática de la delincuencia juvenil,** se propone continuar con la implementación del Plan de Vigilancia por Cuadrantes.
- 2. Adicionalmente, se deberá llevar a cabo una priorización de las zonas** que requieren una atención rápida y eficiente, utilizando la Cartografía del Pandillismo de la ciudad. Una vez se identifiquen las áreas prioritarias de intervención se propone el desarrollo e implementación de un piloto de un programa denominado "Ceasefire", el cual busca dar una aproximación integral a la problemática de violencia, atendiendo cinco áreas estratégicas como lo son el trabajo con jóvenes vulnerables, la promoción de la educación pública, el fortalecimiento de líderes comunitarios, la movilización comunitaria y el trabajo en colaboración con las autoridades públicas.

3. Otra acción importante será avanzar en la descentralización de la atención al ciudadano, especialmente en lo que concierne a la prestación de servicios de justicia. Esto requiere realizar ciclos de formación a los operadores de justicia y poner a disposición de los ciudadanos centros de atención en diferentes sectores de la ciudad.

4. Adicionalmente se propone avanzar con la consolidación del Observatorio del Delito, especialmente en términos del desarrollo del componente tecnológico para almacenar y procesar información clave de violencia. Acompañando este proceso se propone capacitar al personal de la Consejería de Seguridad en el procesamiento, análisis y difusión de información.

DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL														
Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Indicador ICES	Objetivos y Metas										
				Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual	
				1	2	3	4	5	10					
Seguridad Ciudadana	1. Continuar los esfuerzos del Plan de Vigilancia por Cuadrantes	Proveer a la policía de equipos en el desarrollo de Plan por Cuadrantes.	Ciudadanos que se sienten seguros y reducción de delitos (por ej. Homicidios cada 100.000 habitantes)								Inversión: \$10.000 millones	Equipos de policía fortalecidos para la operación del Plan por Cuadrantes	Consejería de Seguridad	Alta Consejería de Seguridad Ciudadana
	2. Implementar el piloto de Ceasefire	Desarrollar estudio de factibilidad/ diagnóstico, priorizar 4 áreas y llevar a cabo el piloto de Ceasefire.	Ciudadanos que se sienten seguros y reducción de delitos (por ej. Homicidios cada 100.000 habitantes)	F	E						Pre-inversión: \$540.000.000 Inversión: \$900.000.000	Piloto de prevención de violencia implementado	Consejería de Seguridad	Estudio de factibilidad está financiado por el BID (Cooperación técnica de Seguridad Ciudadana Regional Aprobada)



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas										
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				1	2	3	4	5	10				
Seguridad Ciudadana	3. Fortalecer el Observatorio del Delito	Desarrollar componente tecnológico para almacenar y procesar información de violencia clave.	Reducción de delitos (por ej. Homicidios cada 100.000 habitantes)	F	E					Pre-inversión: \$100.000.000	Información clave para la toma de decisiones disponible	Consejería de Seguridad	-
		Desarrollar capacitaciones en procesamiento y análisis de información clave.	Reducción de delitos (por ej. Homicidios cada 100.000 habitantes)	F	E					Pre-inversión: \$100.000.000	Información clave para la toma de decisiones disponible	Consejería de Seguridad	-
	4. Fortalecer la prestación de servicios de justicia	Desarrollar ciclos de formación a operadores de justicia en violencia homicida.	Ciudadanos que se sienten seguros	F	E					Pre-inversión: \$200.000.000	Prestación eficiente de servicios de justicia de la ciudad	Consejería de Seguridad	-
		Desarrollar ciclos de formación a operadores de justicia en violencia interpersonal.	Ciudadanos que se sienten seguros	F	E					Pre-inversión: \$200.000.000	Prestación eficiente de servicios de justicia de la ciudad	Consejería de Seguridad	-
		Desarrollar acciones descentralizadas de atendimento al ciudadano (casas de justicia móviles).	Ciudadanos que se sienten seguros	F	E					Pre-inversión: \$200.000.000	Prestación eficiente de servicios de justicia de la ciudad	Consejería de Seguridad	-

Convenciones
F FORMULACIÓN **E** EJECUCIÓN



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas										
			Indicador ICES	Año						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				1	2	3	4	5	10				
Seguridad Ciudadana	4. Fortalecer la prestación de servicios de justicia	Mejorar y adecuar infraestructura de justicia.	Ciudadanos que se sienten seguros	F	E					Inversión: \$1.000 millones	Prestación eficiente de servicios de justicia de la ciudad	Consejería de Seguridad	-
TOTAL										Pre-inversión: \$1.340 millones Inversión preidentificada: \$11.900 millones			



GESTIÓN FISCAL

Situación Actual:

Barranquilla viene presentando avances importantes en materia de gestión fiscal. En el periodo 2008 – 2011, los ingresos crecieron en promedio un 18%, situación que le ha permitido aumentar la inversión, que en promedio creció 23%, manteniendo controlados los gastos de funcionamiento que en la misma temporalidad en promedio crecieron en el 1%.

En materia de acreencias según el Ministerio de Hacienda, Barranquilla se encuentra cumpliendo con lo establecido en el Acuerdo de Restructuración de Pasivos suscrito en el año 2002. El Acuerdo ha tenido dos modificaciones en los años 2004 y 2008, debido a la generación de gastos causados con posterioridad a la promoción del acuerdo.

A corte de 2011, algunas de las entidades descentralizadas registraban una situación de no autosostenibilidad fiscal y financiera, situación que requiere seguimiento pues podrían generar un pasivo importante para el municipio.

El Distrito de Barranquilla sigue perfilándose como una de las ciudades colombianas que ha tenido uno de los avances más significativos en su gestión fiscal. En el año 2012, incrementó los ingresos totales y corrientes en un 5% y en un 18% respectivamente, así mismo continuó con el proceso de pago y racionalización de los gastos, lo que permitió presentar un superávit fiscal de \$90.943 millones, y la disminución de la deuda pública en \$ 50.000 millones.

A futuro se recomienda darle continuidad a los principales avances y enfocar esfuerzos en acciones que permitan fortalecer la planificación financiera, gestión tributaria, valorización de pasivos contingentes, fortalecer el seguimiento financiero a las entidades descentralizadas y la implantación de un sistema integral de información financiera y de seguimiento a la gestión pública que permita tomar acciones correctivas y evitar escenarios deficitarios como el presentado al cierre de la vigencia 2011.

Acciones Clave:

Para contribuir a los avances en materia fiscal en Barranquilla, se proponen las siguientes acciones:

1. **Para que Barranquilla pueda continuar fortaleciendo su planeación financiera**, es preciso que la ciudad profundice en el desarrollo de una Metodología de Proyecciones de Gastos e Ingresos con un horizonte variable a 10 años. Esto permitirá visualizar cuáles serían los posibles efectos de políticas o eventos que pueden llegar a suceder por factores endógenos o exógenos a la administración y que pueden darse en el tiempo.

2. **En cuanto a la gestión tributaria**, se debe continuar con los programas de cultura de cobro y fiscalización mediante el fortalecimiento del equipo tributario de la Secretaría de Hacienda. Adicionalmente, se sugiere desarrollar una campaña de comunicación para socializar con la comunidad los resultados del aumento de la recaudación en años recientes. Igualmente se deberá avanzar en la actualización catastral, en la estructuración de soluciones tecnológicas para la recaudación y en el desarrollo de la carrera de recaudador para profesionalizarla. Asimismo se recomienda avanzar en la estimación del impacto tributario por efecto del TLC e identificar el mejor uso de los recursos generados para poder estructurar un plan de inversión de largo plazo y priorizar las intervenciones.

3. **También será importante que la ciudad mediante su Secretaría de Hacienda avance en la definición y valoración de los pasivos contingentes**, incluyendo las demandas laborales, civiles, las estimaciones de los costos fiscales de las exenciones tributarias y las asociaciones públicas privadas (APP). Para esta valoración es importante avanzar en la definición de una metodología de estimación de dichos pasivos y en su subsecuente implementación. Una vez valorados los pasivos contingentes, esta información podría ser objeto de un informe anexo del marco fiscal de mediano plazo.

4. **Adicionalmente, es importante realizar un seguimiento más continuo a sus entidades descentralizadas** y tener sistemas de información que permitan realizar este monitoreo de manera efectiva y regular a las mismas, así como presentar informes que contengan información confiable y veraz a los diferentes entes de control.

DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBERNABILIDAD													
Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Indicador ICES	Objetivos y Metas						Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
				Año									
				1	2	3	4	5	10				
Gestión Fiscal	1. Mejorar la presupuestación Plurianual	Fortalecer el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) como instrumento de planeación.	Existencia de presupuesto plurianual	E						Pre-inversión: \$100.000.000	MFMP utilizando la planeación de escenarios, metas e indicadores financieros a 10 años.	Secretaría de Hacienda	-
	2. Mejorar la gestión fiscal tributaria	Avanzar con la conservación y actualización catastral.	Impuesto predial recaudado como porcentaje del impuesto predial facturado			E				Inversión: \$4.000 millones	Actualización catastral efectuada constantemente	Secretaría de Hacienda	-



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
			Indicador ICES	Año									
				1	2	3	4	5	10				
Gestión Fiscal	2. Mejorar la Gestión tributaria	Estimar el impacto tributario por efecto del TLC e identificar el mejor uso de los recursos generados.	Ingresos propios sobre ingresos totales	F						Pre-inversión: \$500.000.000	Planta de personal ajustada para desarrollar las funciones de fiscalización	Secretaría de Hacienda	-
		Desarrollar una campaña de comunicación para indicar los logros y las inversiones resultantes del aumento de recaudación.	Ingresos propios sobre ingresos totales		E					Inversión: \$1.000 millones	Mejora de recaudo y aumento de confianza del contribuyente	Secretaría de Hacienda	-
		Promover la profesionalización del recaudador.	Ingresos propios sobre ingresos totales		E					Pre-inversión: \$300.000.000	Personal capacitado	Secretaría de Hacienda	-
	3. Valorar los pasivos contingentes y riesgos fiscales	Determinar y aplicar metodología de valoración de pasivos contingentes y riesgos fiscales.		F	E					Pre-inversión: \$200.000.000 Inversión \$1.100 millones	Contingencias, riesgos fiscales valorados y procesos y procedimientos adoptados y aplicados	Secretaría de Hacienda en colaboración con Secretaría Jurídica	-
		Elaborar estudio sobre la viabilidad financiera de las entidades descentralizadas y que recomiende acciones a seguir, y establezca metodología para el seguimiento e identificación de eventos de riesgos que puedan ser asumidos por el Distrito		F	E					Pre Inversión: \$1.200 millones	Estudio elaborado, y plan de acción, procesos y procedimientos adoptados y aplicados	Secretaría de Hacienda	



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Línea Estratégica	Acciones Clave	Actividades Específicas	Objetivos y Metas							Valor Estimado (COL\$)	Resultado Esperado	Entidad Local Responsable	Apoyo Actual
			Indicador ICES	Año									
				1	2	3	4	5	10				
Gestión Fiscal	4. Implementar Sistema Integrado de Información Financiera	Desarrollar Sistema Integrado de Información y Financiera y de seguimiento sectorial a las metas del Plan de Desarrollo.	Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión municipal	F	E					Pre-inversión: \$1.500 millones Inversión: \$18.000 millones	Sistema Integrado de Información y Planeación Financiera Operando	Secretaría de Hacienda en colaboración con Asesor de Despacho TIC	-
TOTAL										Pre-inversión: \$3.800 millones Inversión pre-identificada: \$24.100 millones			

Convenciones



FORMULACIÓN



EJECUCIÓN

Acciones complementarias

Las acciones complementarias son aquellas actividades que desarrollará FINDETER como apoyo a la ejecución de este Plan de Acción. FINDETER a lo largo de los años se ha consolidado como un socio de la transformación y el desarrollo sostenible de las regiones y bajo el marco de esta Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas, pone a disposición de las ciudades colombianas participantes, asistencia técnica y recursos para financiar algunos de los proyectos que las ciudades puedan requerir para alcanzar una mayor sostenibilidad ambiental, urbana, socio-económica y fiscal. Adicionalmente, FINDETER ha realizado un conjunto de alianzas estratégicas con varias instituciones y organizaciones, las cuales permitirán coordinar esfuerzos técnicos y financieros para contribuir a la consolidación de Ciudades Sostenibles y Competitivas.



Dimensión de sostenibilidad ambiental: En esta dimensión, FINDETER trabaja con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS) en la mejora de la calidad del aire de las ciudades participantes, por medio del fortalecimiento de su capacidad de gestión y monitoreo. Adicionalmente, y en asocio con la firma REMASTER, se ofrece sin costo para las ciudades de la plataforma interesadas, la elaboración de estudios de ingeniería para el desarrollo de una tecnología dirigida a la construcción de parques sostenibles.

También se está desarrollando un proyecto de eficiencia energética a través de la sustitución de las luminarias de alumbrado público de vapor de sodio de alta presión por tecnología LED, generando beneficios como reducción de gastos de electricidad y la disminución de la emisión de gases efecto invernadero, entre otros impactos ambientales y sociales positivos.



Dimensión de sostenibilidad urbana: FINDETER ofrece apoyo técnico a los equipos de las administraciones públicas para la formulación de planes integrales en aquellas áreas que requieren mejoramiento integral o renovación. De igual manera, pone a disposición de las ciudades asistencia técnica en la elaboración y revisión de diferentes instrumentos de planificación, principalmente planes sectoriales.

Adicionalmente, FINDETER apoya al Gobierno Nacional en el marco de la Política Nacional de Vivienda. Dicho apoyo consiste en la provisión de educación financiera a las familias que recibirán vivienda nueva. Para ello, ha establecido una alianza con Finamérica y Asobancaria, quienes acompañarán la implementación de un esquema de educación sobre ahorro, crédito y manejo de recursos.

Dentro del aspecto urbano, uno de los sectores cruciales es el de transporte, en donde las ciudades colombianas presentan problemáticas comunes que son urgentes de resolver. Para esto, FINDETER está llevando a cabo un estudio sobre el estado actual de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Masivo. Este estudio ofrecerá elementos clave tanto a las administraciones locales como al Gobierno Nacional, para hacer una revisión de la política pública en la materia y planear de manera eficiente la movilidad de las ciudades.

Dimensión de sostenibilidad económica y social: FINDETER cuenta con varias alianzas estratégicas, entre ellas, el convenio firmado con la empresa de tecnología Microsoft desde 2012. Con esta empresa se está desarrollando un proceso de diagnóstico y capacitación dirigido a profesores de colegios públicos. A partir de este trabajo se busca promover la inclusión digital que fortalezca la calidad educativa de las ciudades colombianas.

En términos de competitividad, FINDETER cuenta con el Banco de Desarrollo Empresarial y Comercio Exterior de Colombia, Bancoldex, como un aliado estratégico. Esta entidad, adscrita al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, ha lanzado recientemente INNPULSA; una unidad dedicada a promover la innovación empresarial y el emprendimiento dinámico en Colombia. De esta forma, FINDETER buscará complementar varias acciones de la Plataforma, para fomentar la competitividad de las ciudades intermedias del país.

En términos de seguridad ciudadana, FINDETER tiene una alianza con la Alta Consejería para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana. De la mano con esta entidad se estará trabajando en la implementación de políticas integrales de prevención y atención a la violencia.

Dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernabilidad: FINDETER cuenta con el apoyo de la Dirección de Apoyo Fiscal (DAF) del Ministerio de Hacienda. Con dicha instancia se trabajará conjuntamente para asesorar en la planeación financiera, así como en la formulación de escenarios financieros con cálculo de capacidad de endeudamiento, ritmo de amortización de déficit acumulados y recuperación de las posibilidades de inversión, que permitan a las ciudades planear y ejecutar las inversiones necesarias para ser sostenibles y competitivas.



Fondo de Pre-inversión

Con el fin de apoyar la viabilidad de los proyectos priorizados dentro de la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas, FINDETER constituyó en Octubre 2012, un Fondo de Pre-inversión con un valor inicial de COL\$14 mil millones y con posibilidad de ampliarse en el corto plazo. Dicho fondo, pretende financiar las acciones priorizadas a nivel de pre-inversión de este Plan de Acción y de los planes de otras ciudades participantes en la iniciativa. Los sectores estratégicos a los cuales el Fondo dará prioridad incluyen ordenamiento territorial y vivienda, infraestructura básica (incluyendo agua y saneamiento), así como inversiones en educación e innovación. A través del fondo se logrará llevar los proyectos a las etapas de adjudicación.



Ejecución del Plan de Acción:

Coordinación institucional

Para garantizar una adecuada ejecución de este Plan de Acción, será fundamental un pleno involucramiento de las diferentes instancias de la Administración local. Por ello, en las matrices de acciones de este documento se han identificado las instancias responsables de liderar cada una de las actividades. Y dado que un gran número de acciones de este Plan son inter-sectoriales, se pretende fomentar la discusión y el trabajo conjunto entre las instancias involucradas, para así lograr mayor integralidad y complementariedad entre ellas.

El liderazgo principal de este Plan en la Administración local lo asumirá la Secretaría de Planeación, que se encargará de articular las diferentes acciones con las demás instancias participantes. También será la responsable de informar periódicamente dentro de la Administración, sobre los avances, desafíos y revisiones requeridos en este Plan.

Seguimiento y monitoreo ciudadano

El esquema de monitoreo de la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas juega un papel crucial en la iniciativa, puesto que se convierte en el instrumento mediante el cual la sociedad civil se apropia del Plan de Acción planteado, permitiendo su involucramiento de manera continua, transparente y efectiva en el seguimiento de la gestión de la ciudad en la implementación de las acciones prioritarias propuestas y en el logro de las metas planteadas.

En este contexto, en Colombia, el programa Cómo Vamos ha venido haciendo un seguimiento sistemático a los cambios en la calidad de vida de las principales ciudades y al cumplimiento de sus planes de desarrollo y se convierte ahora en un aliado estratégico de la Plataforma. Dicho programa, tiene el respaldo de la

Fundación Corona, el periódico nacional El Tiempo, e importantes organizaciones y empresas de cada ciudad y ofrece a esta iniciativa un mecanismo adecuado para hacer seguimiento al cumplimiento del Plan de Acción de Barranquilla.

El programa Cómo Vamos se viene desarrollando desde hace 15 años en Colombia, y hoy tiene presencia en 10 ciudades del país, entre ellas Barranquilla. Esta iniciativa contempla un conjunto de indicadores de seguimiento a la gestión pública y a sus efectos en la calidad de vida de los ciudadanos, en temas como educación, salud, servicios públicos, competitividad, ordenamiento territorial y gestión fiscal. Existen coincidencias significativas de los indicadores de Cómo Vamos con los indicadores contemplados en la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas. De esta forma, el diagnóstico de la metodología CSC se convierte en una línea base, con respecto a la que Cómo Vamos podrá evaluar nuestros avances.

FINDETER ha conseguido avanzar en una alianza estratégica con la iniciativa Cómo Vamos para hacer un seguimiento anual al desarrollo de las distintas acciones planteadas en este Plan y al impacto de estas en los indicadores relacionados, así como en la percepción de la ciudadanía frente a los cambios.

Dado que Cómo Vamos comunica continuamente sus resultados a la ciudadanía, promoviendo también debates en torno a éstos, la alianza permitirá dar una mayor trascendencia a la labor de la Alcaldía con apoyo de FINDETER, el BID y otros actores.

De esta manera, a través del seguimiento y monitoreo del Plan de Acción de la Plataforma Ciudades Sostenibles y Competitivas, se están generando herramientas para la toma de decisiones en el sector público y, a la vez mecanismos de participación ciudadana en el monitoreo de la gestión pública.

9

Cuadros Resumen de Pre-inversión e Inversión

La cifra total de inversión que se presenta es una estimación preliminar de los proyectos identificados en este Plan de Acción. Dicha cifra será ajustada una vez realizados los estudios de preinversión correspondientes.

US\$1= COL\$1.800

Valores de Pre-inversión e Inversión por Área Prioritaria

Dimensión	Área prioritaria	Valor de Pre-inversión COL\$ millones	Valor de Pre-inversión US\$ miles	Valor de Inversión en COL\$ millones	Valor de Inversión en US\$ miles
Sostenibilidad Urbana	Ordenamiento Territorial	6.960	3.867	783.280	435.156
	Transporte y Movilidad	2.620	1.456	284.240	157.911
Sostenibilidad Ambiental	Drenaje Pluvial	3.825	2.125	900.000	500.000
	Medio Ambiente y atención al Cambio Climático	7.470	4.150	180.000	100.000
Sostenibilidad Económica y Social	Competitividad	1.438	799	5.400	3.000
	Seguridad Ciudadana	1.340	744	11.900	6.611
Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad	Gestión Fiscal y Modernización	3.800	2.111	24.100	13.389
TOTAL		27.453	15.252	2.188.920	1.216.067

Valores de Potenciales Proyectos de Inversión

Los siguientes proyectos ejemplifican las acciones clave identificadas para la ciudad. La totalidad de los proyectos de inversión se presentan en el análisis de cada área prioritaria de este Plan de Acción.

Dimensión	Proyectos Específicos	Valor de Pre-inversión COL\$ millones	Valor de Pre-inversión US\$ miles	Valor Inversión COL\$ millones	Valor Inversión US\$ miles
Sostenibilidad Urbana	Revitalización Paseo de la Magdalena	1.440	800	360.000	200.000
	Recuperación Centro Histórico	1.200	667	180.000	100.000
	Mejoramiento integral del hábitat El Salado II	1.440	800	90.000	50.000
	Integración Transporte Público y articulación con modos de transporte no motorizado	300	166	200.000	111.111
Sostenibilidad Ambiental	Solución a la problemática de drenaje pluvial	3.825	2.125	360.000	200.000
Sostenibilidad Económica y Social	Prevención de violencia y trabajo con jóvenes vulnerables	540	300	900	500
TOTAL		8.745	4.858	1.190.900	661.611





CIUDADES SOSTENIBLES Y COMPETITIVAS



Material fotográfico: Alcaldía de Barranquilla
Banco de imágenes: Secretaría de Cultura, Patrimonio y Turismo
de Barranquilla

Contáctenos

REGIONAL CARIBE

Cobertura: Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira,
Magdalena, San Andrés y Providencia y Sucre
Carrera 52 # 76-167 Oficina 510 - Barranquilla
(5) 358 7970 – 358 5019
Fax 358 0425
regional.barranquilla@findeter.gov.co

DIRECCIÓN GENERAL

Calle 103 # 19-20
(1) 623 0311- 623 0388
Fax 623 0260
Bogotá D.C.

ZONA EJE CAFETERO

Cobertura: Caldas, Quindío y Risaralda
Avenida Circunvalar # 13-40 Uniplex 404 B - Pereira
(6) 335 8703 – 335 8701
regional.pereira@findeter.gov.co

ZONA NORORIENTAL

Cobertura: Arauca, Norte de Santander y Santander
Calle 35 #19- 41 Oficina 411 - Bucaramanga
(7) 630 2043 – 652 6569
Fax 652 3926
regional.bucaramanga@findeter.gov.co

OFICINA SATÉLITE MONTERÍA

Calle 31 # 4-47 Oficina 603
Edificio Los Ejecutivos
(4) 781 6480
Celular 321 2499199
findeter.monteria@findeter.gov.co

OFICINA SATÉLITE PASTO

Calle 18 # 28-84
Edificio Cámara de Comercio
(2) 731 1445
Celular 312 7662492
findeter.pasto@findeter.gov.co



APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES

www.findeter.gov.co

Línea de atención al cliente:
01 8000 11 6622

Síguenos en:

 @findeter

 www.facebook.com/findeter



MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**