Findeter 25 AÑOS

PLAN DE ACCIÓN 2032
MONTERÍA SOSTENIBLE
DE CARA AL RÍO SINÚ

Foto: Iván Potes Villamil

APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES

BID

ALCALDÍA DE MONTERÍA PROGRESO PARA TODOS

MINHACIENDA

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

EL RÍO SINÚ

Perro cazador

"En ese cerro y desde el lugar que llaman Piedras Blancas, se puede ver un trecho largo del río Sinú. Desde esa distancia el río semeja un chorro de miel de lo mansito que viene bajando. Al llegar a la Boca del Manso algo lo alborota. Nadie me quita de la cabeza de que, a partir de ahí, el río es como un perro.

Un perro chapolo, de esos orejones, raboseco, flaco y montañero que, luego de beberse las aguas del manso, hunde el hocico en la playa pedregosa, levanta la cabeza y ladra como si estuviera oliendo un rastro perdido... Y digo que es un perro, porque desde Piedras Blancas se ve que él no corre como deben correr los ríos, sino que parece que pensara antes de seguir su cauce."

Guillermo Valencia Salgado (Compae Goyo) (Salgado Valencia 2010) en (Garcés González 2010)

Padre-madre

"Por esa lágrima ensanchada y vertiginosa de Onomá, que al comienzo parecía un perro cazador, según cuenta la leyenda, en tiempos de abundancia, transitaban anchas balsas cargadas de plátanos, platanitos, quinientos, matacuras, bananos, cuatrofilos, felipitos y animales domésticos de toda índole. Cuando se instaló la Casa Americana[1], por el cuerpo del río circulaban tres mil toneladas anuales de vigas de caoba, ceiba veteada, carreto, cedro rojo, cedro blanco, roble, vara de indio y chichero que servían para construir los grandes salones de Londres y París. Y, más tarde, por sus aguas, lanchas de exiguo y mediano calado llevaban a los mercados de Cartagena y Barranquilla los productos de la tierra pródiga: aceite de corozo, carne salada, carne en tasajo, queso, frutales diversos y manteca de cerdo.

Este Sinú es un río base, un río padre-madre que fertiliza el suelo y le concede inspiración a la leyenda. Un río que, según el mito, surge del amor desgraciado entre dos jóvenes zenúes: Onomá, la princesa, y Cispatá, el príncipe, miembros de tribus contrarias, aunque unidos por las duras redes de los afectos (...)"

(Garcés González 2010)

"Remando hacia atrás, todo empezó cuando el conquistador español se sintió cansado. Los mosquitos, las serpientes, las lluvias, las desgracias físicas lo atacaban sin clemencia. A él y a sus hombres. El río, dormido, era una franja estrecha de agua. El conquistador miró a su alrededor, de nuevo se sintió agobiado, y decidió acampar. Además, estaba cumpliendo una orden. Lugar seguro no había. Optó por el menos peligroso. Descargó sus cachivaches de guerrero encima de unas piedras grises, corpulentas, que parecían solidificadas en el último periodo del cuaternario. Las tomó como almohadas. Desde su cama natural ordenó, con su voz gruesa de ibérico andaluz, que la tropa se esparciera por el lugar, circundándolo. Ya había tratado de engañar a los indígenas diciéndoles que el Papa les había adjudicado estas tierras a los peninsulares y los indígenas le habían contestado que el Papa debía estar loco para regalar lo que no era de él. Ya había comprobado la existencia del oro pero no había amainado su sed del dorado metal. Ya sus soldados habían sufrido la flecha, la culebra, las trampas, la selva que los engullía y les cambiaba el sentido del sol..."

"... Por la mañana sacó las cuentas de la cronología. Ese día iniciaba el quinto mes. Ordenó cortar los árboles más sólidos que había a su alrededor. Cortar, también, las palmeras que no lejos de allí estiraban sus lenguas ramificadas hasta la yerba incipiente. Hizo la primera enramada. Después, sus hombres, hicieron otras y otras. Luego, por ser lugar de caza, la nombraría Montería. Sitio de animales favoritos para el alimento y la digestión. Antes de partir hizo un rancho y lo llamó iglesia. Años más tarde el pueblito fue incendiado. Luego, fue saqueado o despilfarrado. Tenía a la sazón 1200 habitantes. Lustros después, con una plaza donde tanteaban las primeras corralejas en el villorrio se constituyeron dos barrios, La Ceiba y Chuchurubí, que devinieron en rivales para todo lo que tuviera repercusión social, desde una procesión hasta un baile cerrado o una pelotera con matarratón." (Garcés González 2010)

Según el Diccionario esencial de la lengua española (Real Academia Española 2012), Montería se refiere a "Caza de jabalíes, venados y otros animales de caza mayor" y al "Arte de cazar o conjunto de reglas y avisos que se dan para la caza". El nombre deriva, entonces, de la "faena de la cacería o de la montería, denominación adquirida por la abundante caza encontrada en la zona, sitio ideal para montear" (Observatorio del Caribe Colombiano 2000).

Xilografía utilizada en el Libro de la Montería, del Rey de Castilla Alfonso XI (1582).

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

NATURALEZA Y CIVILIZACIÓN

Ahora ubíquese usted en el siglo XXI e imagine su vida, su alma y sus ideas habiendo sido esculpidas, como por un cincel, por el rito diario de caminar de su casa a su trabajo y de regreso, cruzando el río Sinú (con su historia y su mitología) en un silencioso y colorido planchón.

Parte usted al amanecer y, entre hombres, mujeres, niños e hicoteas, mitad realidad y mitad fantasía, asciende por la calle hacia el río, bajo un aire fresco (quizá el único del día), la sombra de un caucho, ficus, bonga, palma, roble y ceiba, iluminada por la luz rosa, púrpura, naranja, violeta y azul que cubre todo el firmamento. Al llegar a la margen, encuentra usted que, mientras su vida cotidiana ocurre 'de lado a lado', perpendicular al río, hay otra vida, el 'torrente de la ciudad', que se mueve en la dirección misma del caudal del río y sobre sus aguas, de sur a norte. Allí, en la margen, el cruce entre estas dos vidas, la suya y la de la ciudad, toma lugar en un espacio lleno de seres humanos, animales y especies arbóreas de indescriptible intensidad. Gente que le acompaña en su trayecto, niños transitando al colegio, pregoneros, vendedores, iguanas de todos los tamaños, micos, ardillas, hormigas, zancudos, árboles y plantas tropicales, de esas en las que sueñan y que tanto desearían poseer en otras latitudes.

Desciende al borde del agua, asciende al planchón y paga su tiquete de COP 500. Toma puesto y, por unos minutos, observa cómo a su espacio y alma los invade un telón de verdes hojas, tejido en cientos de años, una algarabía de micos y pájaros, y un horizonte nublado por el misterioso acto del agua evaporándose. Al mismo tiempo es cortado por el juego silencioso y misterioso de sombras de otros planchones y viajeros, de las cuerdas que los halan y las argollas que los anclan al cable, paseándose de lado a lado, sólo con la fuerza de la corriente.

En el centro del río pregúntese si habrá visto, usted, una simbiosis como esa, la conjunción perfecta entre naturaleza y artificio, en alguna otra ciudad del mundo. Quizá sí, en las ciudades que Marco Polo le describía al Kublai Khan según nos cuenta Ítalo Calvino en su magistral Ciudades Invisibles (Calvino 1974). Y si le queda tiempo, pregúntese si cambiaría este breve trance visual, sonoro, onírico, que lo tendrá que haber sustraído por completo de su cotidianidad, por un trayecto cualquiera, en un vehículo cualquiera, en una ciudad cualquiera, aislado del tráfico y de la contaminación, por unos audífonos en los que escucha cualquier pieza de su agrado.

Pasado el trance, asciende usted a la otra margen y encuentra el mismo torrente urbano, que al igual que en el otro lado está debidamente demarcado y lo suficientemente lejos para no alterar ese maravilloso sistema margen-río-margen. Gracias a como se conserva y es utilizado por todos, se convierte en la columna vertebral de ese sitio que usted, su familia y sus conciudadanos habitan: su ciudad. Finalmente, toma usted la calle y, caminando o en el transporte colectivo, se dirige a su lugar de trabajo o estudio.

Ahora, imagine llevando a cabo ese entrecruzamiento maravilloso dos veces al día durante 30, 40 o más años de su vida y pregúntese que ser humano no será capaz de crear, el mejor balance posible entre naturaleza y civilización. ¡Qué alma y mente no surgirá de ese privilegio de cruzar el Sinú a diario y en silencio! ¡Qué pensamientos, imágenes, reflexiones, aspiraciones, emprendimientos y sueños no habrán sido y podrán seguir siendo capaces de gestar y acompañar semejante torrente! Y pregúntese de nuevo si habrá visto otra ciudad en la que la civilización, expresada en su mejor acepción por un espacio público como el de la ronda del río, y la naturaleza, el fluir natural del cauce, un margen generoso y una flora y fauna, tropical, es ofrecida como lo hace el Sinú en Montería.

Por último, imagine ese balance entre naturaleza y sociedad extendiéndose no sólo a lo largo del río y su ronda. Imagínelo cubriendo toda la extensión del territorio sobre el que la ciudad y su área de influencia se desenvuelve: el humedal, el meandro, el bosque, el cerro. Imagíneselo conectado por una red de caminos y senderos, por donde pasan todos los paseantes, los ciclistas, ninguna motocicleta, y usted con sus niños sale a caminar los domingos. Que en esa caminata puede recorrer en un día toda su ciudad, porque su tamaño, su escala, su dimensión sigue siendo suya, es decir, humana. Eso es Montería, una ciudad de escala humana, algo que no se puede perder. Óigase bien, ¡no se puede perder!

Esa es la Montería del río Sinú extendido, explayado, interconectado; la Montería que soñamos. Pero ¡ojo vivo!, no es la Montería soñada porque sea una utopía como lo es en muchas ciudades donde el río y su margen murieron por la miopía de las sociedades mismas que las habitan o que ya crecieron tanto que ahora son anónimas. No, es la Montería que soñamos, precisamente porque es posible.

PRESENTACIÓN

Desde el inicio del Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos, tuvimos clara la hoja de ruta para reducir las brechas de desigualdad que han afectado a nuestras generaciones desde hace décadas. Entendimos que con trabajo en equipo con la administración local y la comunidad, podíamos llevar a las regiones programas que introdujeran al territorio progreso, sostenibilidad, competitividad y calidad de vida.

Desde el Ministerio de Hacienda, nuestra prioridad ha sido la inversión social. Por eso desde el 2010 hasta la fecha hemos destinado el 70% del presupuesto general de la nación, sin deuda, para los sectores como educación, salud, primera infancia, entre otros.

En el presupuesto de este año, comprometimos la cifra más ambiciosa que haya tenido el país para garantizar la formación de todos los colombianos en educación (COP $29.4 billones), recursos que por primera vez en su historia sobrepasaron los asignados al sector defensa (COP $28.1 billones).

Pero la obtención de los recursos no es necesariamente lo que garantiza el verdadero desarrollo, se necesitan aliados que trabajen desde y para las ciudades. Esta es la razón por la cual la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) es el aliado estratégico para las regiones de Colombia, al igual que para el Gobierno Nacional y para el Ministerio de Hacienda.

Desde el año 2011, Findeter se transformó en un banco de desarrollo local con la misión de "apoyar el desarrollo sostenible del país, generando bienestar en las regiones". Es así como ha creado importantes programas con el fin de mejorar las condiciones de vida de los habitantes de las ciudades: "Ciudades Sostenibles y Competitivas", "Ciudades Emblemáticas" y "Diamante Caribe y Santanderes de Colombia".

El presente trabajo demuestra que entendimos que el territorio no es un pedazo de tierra, sino que, por el contrario, es un lugar que tuvo un pasado, que tiene un presente y que lucha por un futuro mejor.

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público.

El ejercicio de soñar, planear y construir mejores ciudades es una apuesta de futuro en la que trabajamos día a día en FINDETER, para que las generaciones venideras cuenten con ciudades sostenibles y competitivas en donde la gente viva feliz.

La plataforma Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC) es un programa que FINDETER, en asocio con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), viene implementando en Colombia con el objetivo de impulsar el desarrollo sostenible de las ciudades intermedias del país con una visión de largo plazo. Se inspira en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) que el BID ha desarrollado en más de 30 ciudades de América Latina y el Caribe. La iniciativa permitirá avanzar en la construcción de las urbes del futuro, en las cuales sus habitantes, el ambiente, la economía y las expectativas sociales confluyan con dinamismo para transformarse en lugares donde todos queramos vivir.

Este sueño colectivo, visto como "las ciudades sostenibles de nuestro país", es hoy posible gracias al activo liderazgo y trabajo de las administraciones locales, encabezadas por alcaldes visionarios y sus equipos de colaboradores así como al apoyo incondicional del Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. La suma de los esfuerzos, de los diferentes niveles de gobierno, ha sido un factor clave para el éxito de la plataforma CSC que ya se consolida como referente a nivel nacional e internacional.

Planificar, priorizar y ejecutar intervenciones inteligentes que le apunten a la sostenibilidad es el punto de partida para que las ciudades intermedias de Colombia se consoliden como gestoras del progreso regional, pues es desde lo local donde se inicia el cambio que nos permitirá construir un país en paz, en el que la educación y el desarrollo humano sean el motor para lograr la equidad.

Diez ciudades intermedias de Colombia tienen hoy la oportunidad de proyectar su desarrollo de manera ordenada y de empezar a trabajar en cómo se imaginan un futuro planificado de la mano de la iniciativa de Ciudades Sostenibles y Competitivas de FINDETER. Hoy nos sentimos muy orgullosos de entregar los Planes de Acción para las ciudades de Pasto y Montería, continuando así el trabajo iniciado en 2012 con Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira, cuyos planes de acción, entregados en el año 2013, se encuentran en proceso de implementación. Por su parte, con las ciudades de Cartagena y Valledupar nos encontramos adelantando los procesos de diagnóstico y priorización y con Armenia y Villavicencio en la fase de ingreso al programa desde finales del año 2014.

Hoy entregamos a Montería un Plan de Acción que pretende consolidarse como el mejor instrumento de planificación y gestión para preparar la ciudad en su aspiración de ser modelo de sostenibilidad ambiental y urbana. Una ciudad que podrá generar nuevas oportunidades a sus ciudadanos, a través de la puesta en marcha de diferentes proyectos e iniciativas que se destacarán por forjar ventajas comparativas, espacios de encuentro, altos niveles de seguridad y un Gobierno Municipal fuerte, eficaz y transparente, caracterizado además por el compromiso de sus ciudadanos en la toma de decisiones.

Lo anterior será posible a partir de cuatro ejes estratégicos: "El Río corredor de inclusión y activo productivo", "El Río articulador del ordenamiento urbano", "Montería resiliente, el camino al bienestar" y "Monterianos por Montería, hacia una hacienda moderna y transparente", que actuarán de manera articulada constituyendo el Plan de Acción "Montería sostenible de cara al Río Sinú" en la hoja de ruta que contiene las bases para proyectar, con visión de largo plazo, una ciudad amigable con el medio ambiente, competitiva y ordenada; más educada y conectada.

Este Plan de Acción es el fruto del trabajo y compromiso de distintas instituciones y organizaciones del municipio. En FINDETER, estamos convencidos de la importancia de estos procesos colaborativos como factor fundamental para el éxito del desarrollo en una ciudad. El diálogo entre el Gobierno Local, la academia y la sociedad civil es fundamental para lograr el compromiso y empoderar a todos los actores con la prosperidad de Montería.

Agradezco al señor Alcalde, Carlos Eduardo Correa Escaf, su confianza al apostar en este proyecto de ciudad, su voluntad política, liderazgo y valiosos aportes; también a quienes hicieron parte fundamental de este proceso para hacer este Plan de Acción posible.

Luis Fernando Arboleda González
Presidente FINDETER

Queridas monterianas y monterianos,

Cuando ustedes me eligieron alcalde, llegué al despacho con una idea clara que es, además, lo que considero es del deber de todo mandatario local: establecer cuáles eran los déficits que aquejaban al municipio de forma más urgente para actuar rápidamente, a la vez que comenzar a planear cómo se va a invertir el tiempo, los recursos y la confianza otorgada por ustedes como electores.

Después de trabajar en los temas prioritarios y que presentaban mayores rezagos históricos, logramos pasar del 50% al 85% en la cobertura en el servicio de alcantarillado y ya tenemos contratadas las obras para llegar al 100%. En cuanto a vivienda, después de 15 años en los cuales solamente se construyeron 800 viviendas de interés social, en una ciudad que para el año 1997 tenía ya un déficit cuantitativo de 35.000 viviendas, se ha logrado, con el apoyo del Gobierno Nacional a través del programa de vivienda gratis, la construcción de 5.000 unidades. Adicionalmente se ha brindado acompañamiento a los nuevos habitantes de estos conjuntos residenciales a través de programas de aprendizaje para la convivencia en comunidad y la protección de la vivienda propia.

De igual forma, le apostamos a la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público que hace parte del plan del Gobierno Nacional *Ciudades Amables*, con el cual se busca lograr un equilibrio entre el ordenamiento territorial, los usos del suelo y el sistema de transporte. Es así como se buscará mayor cobertura, reducir las emisiones de CO_2 y complementar el sistema con otros modos de transporte como la bicicleta y la caminata.

Estos esfuerzos concuerdan con la apuesta que hemos hecho de convertir a Montería en un paradigma en materia de sostenibilidad ambiental, como se plasma en el Plan Maestro de Adaptación al Cambio Climático "Montería Ciudad Verde 2019", y que ya ha sido reconocida a nivel nacional e internacional. Evidencia de esto es el premio recibido en el año 2014 por parte de la WWF (World Wildlife Fund) en el concurso "El desafío de las ciudades de la Hora del Planeta", en el cual participaron 160 ciudades de 14 países. Para orgullo de los monterianos, Montería fue elegida como la "Capital Nacional de la Hora del Planeta".

Asimismo, para dar cumplimiento al Plan de Desarrollo "Progreso para Todos", también se requería actuar en los temas de desarrollo económico, estructura ambiental y espacio público, salud, movilidad, educación, seguridad ciudadana, conectividad, entre otros sectores con los cuales nos comprometimos en nuestro programa de gobierno. Además, guiados por la visión de que cada peso que se invirtiera debía buscar mejoras en la calidad de vida de todos los habitantes de la ciudad, en especial, de nuestros conciudadanos más pobres y necesitados, apostando entonces por la competitividad de nuestra ciudad y su región, con el fin de cerrar brechas de inequidad, entendiendo que cada individuo que reciba agua potable, que no esté expuesto a enfermedades, que tenga un techo digno y áreas para el esparcimiento y la recreación, será un ciudadano más productivo que podrá dar rienda suelta a su imaginación y creatividad.

De esta manera, y para resaltar el valor que para nosotros tiene el Río Sinú, optamos por continuar extendiendo el maravilloso espacio público de la ronda derecha para completar el "Parque Ecoturístico Ronda Río Sinú". Esperamos, entonces, que al final de nuestro período se logre culminar la ronda en la margen derecha en su conexión con el nuevo Muelle Turístico, pasando por el Mercado Central hasta el puente de la 41 y hacia la zona sur, además de su extensión a la margen izquierda, consolidando este corredor como un espacio de desarrollo turístico y de recuperación ambiental para el disfrute de los monterianos y los visitantes. Esta obra, también permitirá que más del 50% de nosotros tenga acceso a distancia peatonal a un espacio público de calidad mundial, como ya nos han manifestado muchos viajeros y conocedores sobre este lugar. Cabe aclarar que no lo es por el cemento y ladrillos, sino por lo que nosotros hemos hecho de él como sociedad monteriana.

Pero esto se los menciono, porque el Plan de Acción que hoy les entrego, gracias a la labor de la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER) y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), nos ha permitido documentar, con mucho más rigor, los distintos temas de la ciudad (sociales, económicos, físicos, culturales, ambientales) y definir, con mayor precisión, los déficits actuales, al igual que su desempeño, en comparación con otras ciudades de similares características a partir de mediciones concretas, además del análisis juicioso de los retos que enfrenta el municipio a la luz de su vocación económica y productiva, permitiéndonos, así, entender la realidad de manera más clara y, por tanto, formular acciones que nos lleven a un mejor puerto en todo el sentido de la palabra.

Adicionalmente, el plan nos ofrece una perspectiva estructurada y sustentada respecto las acciones que deberíamos emprender en el mediano y largo plazo, teniendo en cuenta que vivimos en un escenario de recursos limitados para atender todas las necesidades. Lo anterior nos obliga a establecer prioridades, tomando como referencia los programas de nuestro Plan de Desarrollo, el Plan Maestro de Adaptación al Cambio Climático "Montería Ciudad Verde 2019" y el Plan de Ordenamiento Territorial que esperamos formular en este año que comienza y para el cual los estudios y análisis de base realizados para este Plan de Acción serán un insumo valiosísimo. En pocas palabras, este plan nos ha dado la ocasión, como ya lo expresara el Compae Goyo, de pensar antes de seguir el cauce.

Como alcalde, me alegra mucho que en el plan se reflejen y reiteren las mismas apreciaciones que con cierto carácter intuitivo teníamos al inicio de mi gobierno, las cuales nos condujeron a actuar de la forma en que hasta hoy lo hemos hecho. Pero mi mayor aspiración, como monteriano, es lograr que como sociedad veamos este plan, orientado a la equidad y la competitividad, no como la ruta a seguir por 4, 6 u 8 años, sino como la carta de navegación de cómo llegar, por el río Sinú en su acepción más amplia, a la Montería de nuestros nietos y bisnietos.

Me complace y honra presentarles, entonces, este Plan de Acción, el que espero hagan suyo.

Carlos Eduardo Correa Escaf
Alcalde de Montería

CONTENIDO

El río Sinú 3

Montería 4

Naturaleza y civilización 7

Presentación 9

Agradecimientos 16

Equipo de trabajo 18

Acerca de este plan 21

Resumen 22

34 Introducción

44 ¿Por qué Montería?

48 ¿Cómo analizamos a Montería? Metodología

58 ¿Cómo encontramos a Montería? Diagnóstico a partir de los indicadores y de las vivencias en Montería

124 Estudios Ambientales

142 ¿En qué temas concentrarnos? Definición de prioridades a partir de 'filtros

154 ¿Qué Tenemos Que Hacer? Plan de acción de Montería

164 El río: corredor de inclusión y activo productivo

176 El río articulador del ordenamiento urbano

200 Montería resiliente El camino al bienestar

210 Monterianos por Montería Hacia una hacienda moderna y transparente

216 Aproximación al impacto y costo del plan de acción

238 MONITOREO CIUDADANO MONTERÍA

AGRADECIMIENTOS

Este Plan de Acción, y lo que llevó a él, no hubiera sido posible sin el concurso, la voluntad y los generosos aportes de numerosas personas del Gobierno Nacional de Colombia, el Gobierno Municipal de Montería y respetados ciudadanos y ciudadanas motivados por el amor a su tierra. Se reconoce, especialmente, a las siguientes personas:

GOBIERNO MUNICIPAL DE MONTERÍA

Carlos Eduardo Correa Escaf
Alcalde Municipal
Andrés Martínez Stevenson
Secretario General
Carlos Domingo Montoya Baquero
Secretario de Planeación Municipal
Joaquín Esquivia Castellanos
Secretario de Infraestructura
José Julián Blanquicet Tordecilla
Secretario de Hacienda Municipal
José David Berardinelli Sotomayor
Secretario de Gobierno
Carlos Frasser Arrieta
Jefe Oficina Jurídica
Catalina Mariño Mendoza
Secretaria de Educación
Héctor Fabio Cordero Hoyos
Secretario de Tránsito
Marcela Lucía Valverde Ganem
Secretaria de Salud Municipal
Leonardo Andrade Hoyos
Tesorero General del Municipio
Mónica Haddad Sofán
Oficina Control Interno Alcaldía de Montería
María Lucía Franco Ensuncho
Oficina de Calidad - Sec. de Educación
Ernesto Antonio Valdés Polo
Oficina de Cultura Alcaldía de Montería
María Victoria Salleg Taboada
Gestora Social Municipal
Luisana Riveira Oñate
Jefe de Prensa
Katia Milena Polo Hernández
Secretaria Privada
Adolfo A. Lora Pineda
Asesor de Hacienda
Liliana Esther Bitar Castilla
Asesora Financiera del Alcalde
Alfredo Cabrales Rodríguez
Personero Municipal
Ana María Loaiza Méndez
Gerente Montería Ciudad Amable S.A.S
José David Díaz
Director Técnico Ciudades Amables
Nayibe Julio Simanca
Gerente Camu El Amparo

Agradecimiento especial:
Jhon Nel Rodríguez Sánchez
Contratista Secretaría de Planeación
Paola Ramos Romero
Contratista Secretaría de Planeación
Luis Eduardo Puche Morales
Ex-Contratista Secretaría de Planeación
Marcedia Padrón Acosta
Jefe de Presupuesto - Secretaria de Hacienda
Jonas Salgado
Jefe de Ingresos y Recaudos - Secretaria de Hacienda
Luis Martínez
Ex director oficina de Turismo

ENTIDADES PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS

Judith Buelvas Pérez
Gerente Proactiva
Luis Alberto Aranda Rheynell
Jefe de Alcantarillado en Proactiva Aguas de Montería S.A. E.S.P.
Eder Buelvas Cuello
Jefe Distrito Córdoba Electricaribe
Sandra Regino Chegne
Directora Servigenerales
Héctor Frasser Arrieta
Gerente Metrosinú

GREMIOS Y ASOCIACIONES PROFESIONALES

- CÁMARA DE COMERCIO MONTERÍA
  Félix Manzur Jattin, Presidente ejecutivo
- SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS
  Emiro Nel Valverde Espeleta
- SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS
  Regional Córdoba
  Luis Eduardo Puche Morales, Presidente

GOBERNACIÓN DE CÓRDOBA

Alejandro Lyons Muskus
Gobernador
Sandra Milena Ruíz Pérez
Secretaria General Departamental
Jaime Pareja
Secretario de Planeación Departamental
Robert Angulo Santos
Director Instituto Departamental de Deportes INDEPORTES
Jose Luis Verbel M
Director Instituto Colombiano
de Bienestar Familiar Regional Córdoba

- CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL
  DE LOS VALLES DEL SINÚ Y SAN JORGE - C.V.S
  José Fernando Tirado, Director General
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI
  Regional Córdoba
  Cecilia Cogollo, Directora
- CÁMARA COLOMBIANA DE LA CONSTRUCCIÓN
  CAMACOL, Seccional Córdoba
  Beatriz González Vieira, Directora

OTRAS ENTIDADES

- **Jorge Esquivia García**
  Contralor Municipal
- CAJA DE COMPENSACIÓN FAMILIAR
  DE CÓRDOBA, COMFACOR
  Luis Hoyos Cartagena, Director
- CERROMATOSO
  Ricardo Escobar, Presidente
  Carlos Rene Montoya, Gerente de Asuntos Públicos
- EMPRESA URRA S.A E.S.P
  Alfredo Solano Berrio, Presidente
- CURADORA URBANA PRIMERA
  CURADORA URBANA SEGUNDA
- ARAUJO Y SEGOVIA
  Víctor Raúl Oyola Daniels, Gerente
- DIÓCESIS DE MONTERÍA
  Ramón Alberto Rolón Guespa, Obispo

ACADEMIA:

Universidad Pontificia Bolivariana - Sede Montería
Universidad Cooperativa de Colombia - Sede Montería
Universidad del Sinú
Fundación Universitaria Luis Amigó

AGRADECIMIENTO ESPECIAL

Humberto Tavera Quiroz
Decano Escuela de Ingenierías y Arquitectura.
Universidad Pontificia Bolivariana, Sede Montería
Yhonattan Méndez Nobles
Director de Facultad de Ingeniería Ambiental.
Universidad Pontificia Bolivariana, Sede Montería
Ignacio Soto
Ex Director Universidad Cooperativa de Colombia,
Sede Montería
John William Pinedo
Jefe de Investigaciones (E) Universidad Cooperativa
de Colombia, Sede Montería
Víctor Negrete Barrera
Director Centro de Estudios Sociales y Políticos
Universidad del Sinú / Director Fundación del Sinú
Víctor Antonio Terán Reales
Director Fundación Universitaria Luis Amigó Sede Montería

MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Meridiano de Córdoba
William Antonio Salleg Taboada
Grupo Literario "El Túnel":
José Luis Garcés González, Director

Finalmente, se extiende un agradecimiento muy especial a los cientos de personas que acudieron y apoyaron el proceso en numerosos talleres, reuniones y presentaciones. También, se ofrecen las más sinceras disculpas por la posible omisión de cualquier persona que haya participado en el proceso y que no aparezca reconocida aquí, omisión que sería totalmente involuntaria.

EQUIPO DE TRABAJO

El presente Plan de Acción resume los resultados del esfuerzo y valiosos aportes de numerosas personas dentro y al servicio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER) que le dan vida a su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles y a su Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas, respectivamente. Son ellos:

Banco Interamericano de Desarrollo - BID

Ellis J. Juan
Coordinador General ICES
Rafael de la Cruz
Representante en Colombia
Ramiro López-Ghio
Coordinador Iniciativa ICES para Colombia
y Especialista de Desarrollo Fiscal y Municipal
Oswaldo Aharón Porras Vallejo
Consultor
Roland Krebs
Consultor

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro
Ana Lucía Villa
Directora General de Apoyo Fiscal

Financiera del Desarrollo S.A - FINDETER

Luis Fernando Arboleda González
Presidente
Helmuth Barros Peña
Secretario General
Ana Patricia Cañón Corrales
Vicepresidente Comercial
Rodolfo Zea Navarro
Vicepresidente Financiero
Ursula Sola de Hinestrosa
Gerente de Estructuración de Proyectos (e)
Luis Fernando Ulloa Vergara
Gerente de Sostenibilidad
María del Rosario Hidalgo Pérez
Directora Programa Ciudades Sostenibles
y Competitivas
Jessica Jacob Dávila
Directora de Responsabilidad Social y Ambiental
Lina María Chedraui Torres
Directora de Comunicaciones

DOCUMENTO DEL PLAN DE ACCIÓN

Coordinación:
Natalia López Aguilar,
Especialista de Ordenamiento Territorial

Edición
Arturo Samper
Consultor Internacional de Urbanismo de ERM Inc.
Alvaro Randazzo Córdoba
Consultor
Ana María Navia Peláez
Centro de Pensamiento Findeter:
Martha Isabel Bonilla Escobar
Directora
Andrés Londoño Botero
Sebastián López Cárdenas

Diagnóstico y textos de base equipo especialistas FINDETER:

Dimensión ambiental y cambio climático
Robinsson Rodríguez Vásquez
Medio Ambiente
Sergio Nauffal Monsalve
Agua y Saneamiento Básico

Dimensión Urbana
Natalia López Aguilar
Ordenamiento Territorial
Natalia Mora Rozo
Ordenamiento Territorial
Juan Manuel Robledo Restrepo
Movilidad y Transporte
Diana Galarza Molina
Movilidad y Transporte

Dimensión Económica y Social
Geraldine Avella Fuentes
Competitividad
María del Pilar Viana Giraldo
Educación
Bibiana Guerra De Los Ríos
Economía
Paulo Andrés Sánchez Gil
Industrias Creativas y Culturales

Dimensión Fiscal y Gobernabilidad
Norbey Garavito Cancelado

Temas Transversales
Carol Lorena Garay Acuña
Compilación diagnóstico, encuestas de opinión
Gloria Sofía Benítez Mora
Oficina Satélite Montería

Estudios de Base
Estudios de Huella Urbana, Vulnerabilidad y Riesgo y Huella Urbana. GeoAdaptive. Septiembre de 2014

Encuestas de opinión
Ipsos – Napoleón Franco. Noviembre de 2013

Otros estudios
"Barrio Mercado". Estrategia Urbana integral para la recuperación del Mercado Central y su zona de influencia.
Taller Urbano Bogotá – Viena. Septiembre de 2014

"Restauración del inmueble del Mercado Central de Montería" (2014 – 2015)
Dirección: Arquitecto Restaurador
Max Ojeda Gómez
Coordinación: Arquitecta Restauradora
Catia Hernández de Lavalle

Edición y Diseño Gráfico
Claudia Salamanca
Lina María Orozco

Fotografía
Archivo Alcaldía de Montería
Archivo Ciudad Amable
Iván Potes Villamil
Natalia López

Fecha de Publicación
Abril 17 de 2015

ACERCA DE ESTE PLAN

El presente documento sintetiza los principales aspectos de un ejercicio de análisis integral realizado en Montería por la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER) y su Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas, con el auspicio del Banco Interamericano de Desarrollo y su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles.

El documento, titulado, Montería sostenible de cara al Río Sinú, refleja el incalculable valor que, precisamente, el río representa tanto para el departamento de Córdoba como para su capital Montería, el cual puede y debe ser transformado en el principal bien público para beneficio de la sociedad, no sólo a lo largo de sus márgenes, sino a través de toda la extensión del espacio que Montería ocupa como ciudad.

Al aplicar la metodología para identificar los temas prioritarios, se puede obtener una radiografía actualizada del desempeño de la ciudad en la que se ha contado, también, con la generosa participación del equipo de gobierno, en cabeza del propio alcalde, comunidades, grupos de interés, gremios, académicos, periodistas, y tantos otros ciudadanos, con quienes se llegó a la definición de las acciones concretas que la ciudad debería realizar para dar un salto cualitativo a una situación de mayor sostenibilidad y equidad. Esta participación permitió a los especialistas de FINDETER y el BID documentar y conocer mucho mejor la situación de Montería, propiciando un proceso rico en ideas, aspiraciones y visiones de la ciudad deseada, en un verdadero y satisfactorio ejercicio de doble vía.

Para el desarrollo del plan, también se realizan estudios que complementan los instrumentos de planificación ambiental y territorial, los cuales sirven como herramienta para la toma de decisiones, teniendo en cuenta un escenario de recursos limitados, en el que se busca el mayor beneficio social de cada peso que se invierte desde lo público y lo privado. Entre estos estudios están: (i) Un inventario de las emisiones de gases de efecto invernadero y análisis de la calidad del aire del municipio; (ii) Una serie actualizada y detallada de mapas de riesgo y vulnerabilidad de la ciudad frente a los distintos fenómenos naturales a los que está expuesta, junto con la evaluación de lo que la ocurrencia de cada uno de esos significaría en pérdidas humanas y económicas; (iii) Un modelo de ocupación y uso general del suelo urbano que le permita maximizar el valioso suelo ya servido con infraestructura, a la vez que busque proteger el apreciable territorio agrícola que la rodea.

En adición, como se verá en las páginas siguientes, el esfuerzo de FINDETER y el BID comprende no sólo el aporte de los recursos financieros para la elaboración de dichos estudios. Sino también la destinación de recursos adicionales para 'iniciar el viaje' a esa ciudad ejemplo, sobre todo, en aquellas áreas identificadas en las que el impacto positivo para la ciudad y sus ciudadanos sería mayor.

Sin embargo, para que Montería se convierta en esa ciudad ejemplar y única, dependerá del esfuerzo y contribución de la ciudad, su gobierno, sus ciudadanos, sus organizaciones cívicas, sus empresarios y demás, en todas las áreas de su quehacer cotidiano. Igualmente importante será el respeto por los ecosistemas y zonas de riesgo y mayor fragilidad ambiental, procesos de urbanización y localización de actividades en el territorio, apropiación del espacio público, usos de modos de transporte sostenible, cultura de pago de impuestos, entre otras.

RESUMEN

En el contexto de la urbanización de las ciudades de Latinoamérica y el Caribe, en el cual se espera que para el 2020 la población urbana alcance el 89% y en el 2050 cerca del 95% (BID, 2013), ciudades como Montería ofrecen un escenario propicio para demostrar cómo hacer las cosas bien, evitando las acciones que han llevado a las grandes metrópolis a convertirse en entes demasiados complejos y difíciles de administrar. Montería emerge, en el país, como una ciudad con una actividad económica vibrante, donde la demanda de agua limpia aún puede ser suministrada por el territorio, con un tamaño de población y un balance entre lo urbano y lo rural que todavía hacen posible que su administración sea efectiva.

Para apoyar el desarrollo de ciudades, como Montería, en América Latina, el Banco Interamericano de Desarrollo creó en 2009 su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, más conocida como ICES. En el año 2012, en alianza con la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER), el BID dió inicio a la implementación de la iniciativa en Colombia, a través del Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), teniendo en cuenta que en el país hay por lo menos 24 ciudades con una población entre 200.000 y 800.000 habitantes, que es el rango poblacional al cual hace referencia el informe de HABITAT (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Habitat 2012) al citar que ya, hoy, más del 50% de la población urbana global se encuentra habitando ciudades pequeñas e intermedias.

Es así como, en ese mismo año, la iniciativa se comenzó a implementar en las ciudades de Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira; en el año 2013 ingresaron Montería y Pasto; en el 2014 Cartagena y Valledupar y para el año 2015, se inicia con Villavicencio y Armenia, ciudades que por su tamaño, desempeño económico y demografía se encuentran en condiciones para avanzar en este tipo de programas los cuales pretenden contribuir a la sostenibilidad económica, social, ambiental y urbana.

Sin querer suplantar los importantes instrumentos de planificación ya desarrollados para una ciudad y su área metropolitana o región de influencia, el esfuerzo de la plataforma CSC está orientado a responder una pregunta sencilla (pero compleja de resolver): ante el hecho de que los recursos son escasos para atender las múltiples problemáticas que acusa la ciudad, ¿Cuáles serían aquellos temas que más le convendría acometer, no sólo para solucionar la problemática inherente a cada uno, sino también para producir un efecto positivo en el medio ambiente, el desarrollo económico, la opinión pública y, sobretodo, en el resto de temas que influyen en el desarrollo de la ciudad y la región? Lo que se busca es realizar un ejercicio de selección 'inteligente' de temas y acciones que representen el mayor potencial de transformación positiva de la ciudad.

Para este efecto, se realiza una evaluación rápida de los temas más relevantes del quehacer urbano a partir de cuatro dimensiones de sostenibilidad: ambiental, urbana, económica y social, fiscal y gobernabilidad. La evaluación mide el desempeño de la ciudad en 24 temas que contienen 143 indicadores, entre los que se destacan el acceso y continuidad de los servicios públicos domiciliarios, vulnerabilidad ante desastres naturales, capacidad de adaptación al cambio climático, densidad urbana, provisión de vivienda, accesibilidad al espacio público, transporte y movilidad, competitividad, educación, empleo, seguridad ciudadana, conectividad, cultura, desempeño fiscal, transparencia y participación, entre otros.

Completada la evaluación, se priorizan los temas donde es más urgente actuar y, sobre los mismos, se definen las acciones que contribuirían a avanzar hacia una situación más sostenible, buscando reportar, al final, un indicador de desempeño mejor al que se encontró al inicio de ejercicio. En Montería, además, se identificaron proyectos concretos que integraran los distintos temas en los que se estableció que era prioritario actuar, trascendiendo la visión sectorial tradicional.

El diagnóstico rápido de indicadores permitió establecer que Montería tiene elementos en los cuales presenta buen desempeño en las cuatro dimensiones. Los resultados positivos se encontraron en su balance hídrico positivo y holgado, la calidad de su agua, la cobertura del servicio de energía, su capital natural, su nivel de compactación urbana (densidad), la reciente transformación de su espacio público a partir de la Ronda del Sinú, un sistema de transporte público colectivo en proceso de implementación, el uso de la bicicleta como modo de transporte no motorizado, su cobertura en educación primaria y su renovada capacidad fiscal y financiera (gracias a la intervención de la Ley 550). A juicio de la plataforma, se ha considerado de gran importancia cuidar y poner en valor estos elementos porque representan condiciones que atraen a quienes escogen la ciudad para hacer de ella su hogar y un destino de interés para el turismo y la inversión.

El diagnóstico también indicó que Montería podría mejorar en temas como la calidad del aire, la competitividad de su economía, la seguridad, la transparencia, además de reforzar su potencial en industrias creativas y culturales. Con acciones relativamente sencillas frente a estos temas, Montería podría alcanzar niveles óptimos de sostenibilidad y sumar estos elementos a su colección de valores positivos.

Dentro de los temas críticos, es decir aquellos donde es urgente actuar para no caer en una senda negativa, el diagnóstico arrojó aspectos como la desigualdad urbana y la movilidad, disposición y aprovechamiento de residuos sólidos, deficiencia en los sistemas de saneamiento y drenaje, alta sensibilidad a los fenómenos naturales, además de la muy pobre conectividad (elemento indispensable para la competitividad) y la informalidad en el empleo. Las anteriores condiciones representan un desperdicio de oportunidades significativas para la ciudad en materia económica. Como lo podrá apreciar el lector en este Plan de Acción, muchos de estos temas no requieren conocimientos especializados para ser solucionados, sin embargo, hace falta contar con una buena priorización y planificación para que su solución sea posible con el fin de alcanzar niveles óptimos.

Algunos de estos fenómenos, sobre todo los que tienen que ver con el territorio y su transformación, fueron analizados a profundidad en tres estudios realizados acerca de (i) Las emisiones de gases de efecto invernadero; (ii) Las amenazas naturales a las cuales está expuesta la ciudad y la consecuente vulnerabilidad por concepto de potencial pérdida de vidas humanas y estructuras; (iii) La evolución de la huella urbana de la ciudad a lo largo de un período extendido de tiempo (GeoAdaptive LLC 2014).

Estos estudios, a su vez, permitieron entender mejor algunos de los fenómenos identificados en el diagnóstico y se espera que contribuyan a que el proceso de planificación territorial de Montería esté basado en información más actualizada e instrumentos sofisticados como lo puede ser un sistema de información geográfica del territorio, un inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y unos mapas actualizados de los diferentes riesgos como inundaciones, deslizamientos, sismos, entre otros.

Algunas de las conclusiones más relevantes de estos estudios se presentan a continuación y se desarrollan, con mayor detalle, en el Capítulo 5 de este documento:

El estudio de crecimiento urbano, cuyo objeto final es

definir un escenario de crecimiento "inteligente"[ii], demostró que la ciudad presentó niveles de crecimiento urbano destacados durante el período 1985 a 2001, en sectores dentro o alrededor de la periferia del perímetro urbano, consumiendo principalmente suelos que originalmente correspondían a humedales. De acuerdo con esto, se estima que un escenario óptimo, para lograr condiciones de sostenibilidad a largo plazo, sería la consolidación urbana a partir de la densificación y el desarrollo compacto, respetando los límites de la ciudad.

Se propone, inicialmente, el desarrollo de operaciones urbanas de renovación, consolidación y densificación para 77 hectáreas identificadas que se ubican, principalmente, en el centro de la ciudad con el fin de aprovechar la infraestructura existente. En esta zona ya se han adelantado procesos de recuperación como en el Mercado Central y el Centro Administrativo. Igualmente, se sugiere la consolidación y densificación con intensidad alta, a lo largo de la vía a Cereté y otros sectores como el suroriental, la margen izquierda y los corredores de movilidad, con el fin de disminuir las áreas de densidades medias y bajas y de esta manera hacer más eficiente el suelo ya urbanizado.

En estrecha relación con el desarrollo y crecimiento urbano, los estudios de vulnerabilidad y riesgo arrojaron las siguientes conclusiones:

1. Se han desarrollado asentamientos y, posiblemente, se seguirán desarrollando si no se toma ninguna acción, en áreas inherentemente propensas a la inundación como es el caso de los humedales. Estos ecosistemas presentan ciclos naturales y se anegan en temporadas de lluvia intensa aún después de haberse rellenado o dragado, para procesos de urbanización. Esta práctica aumenta, innecesariamente, la exposición y la vulnerabilidad de las poblaciones e infraestructura en estas áreas, resultando afectado, para el evento extremo de inundación fluvial, el 3% de la población (10.166 habitantes) y, por inundación pluvial, el 42% de la población (141.173 habitantes).

2. En cuanto a la infraestructura crítica que se encuentra actualmente expuesta a amenazas naturales en Montería, se consideró la infraestructura vulnerable ante la inundación pluvial y fluvial (desbordamiento del río), a partir de períodos de retorno[iii] de 25, 50, 100 años y un evento extremo, para la fluvial. Así, se determinó que tres de las plantas de tratamiento (60% del total) están expuestas en los tres períodos de retorno considerados y en el evento extremo. Por otro lado, respecto a las infraestructuras de servicios de agua y saneamiento, aproximadamente un 10,5% está expuesto al evento extremo de inundación fluvial y un 13,7% adicional a la inundación pluvial. Los espacios públicos también presentan considerable afectación: un 15,6% de exposición a la inundación fluvial (evento extremo) y un 35,4% adicional a la inundación pluvial. La infraestructura crítica, tal como los centros educativos y las vías, también está expuesta a la inundación: aproximadamente, un 7,9% de las instalaciones educativas están expuestas al evento extremo y un 24,1% adicional a la inundación pluvial.

3. Con respecto a los deslizamientos, este fenómeno presenta una mínima afectación por tratarse de una pequeña porción de terreno, ocupada por El Cerro. Es así como se identificó que, de la infraestructura de la ciudad, solamente 0,3 km de la red de acueducto y 3,3 km de la red vial se encuentran expuestas. En cuanto a la población que podría resultar impactada por este tipo de eventos, corresponde al 0,7%, (porcentaje muy bajo comparado con el que se afecta por la inundación). De este modo, al restringir el crecimiento y, por ende, la exposición futura en esta área, se eliminaría el riesgo y mitigaría la susceptibilidad a los deslizamientos de las comunidades que rodean El Cerro.

Finalmente, a partir de los estudios de emisiones de gases efecto invernadero, se estableció que del total de emisiones del municipio, correspondiente a 943 mil toneladas CO_2, el mayor porcentaje se atribuye a actividades de agricultura, ganadería y cambio de uso de suelo (AFOLU, por su sigla en inglés) con un 53%, siendo la subcategoría de ganadería la de mayor participación. Por su parte, en la zona urbana, el total de emisiones es de 434 mil toneladas CO_2, donde la mayor participación corresponde a las fuentes móviles con un 48%, siendo el transporte, en vía, el sector más representativo.

En virtud del aumento del parque automotor en Montería, las concentraciones de material particulado son, actualmente, superiores a lo recomendado por la Organización Mundial de la Salud, por lo que los casos de infecciones respiratorias se han agudizado. Dentro de los estudios, se proponen alternativas de mitigación a través de medidas en las actividades de ganadería, transporte y manejo de residuos sólidos.

Como se mencionó anteriormente, una vez desarrollado el diagnóstico, se llevó a cabo una priorización de los

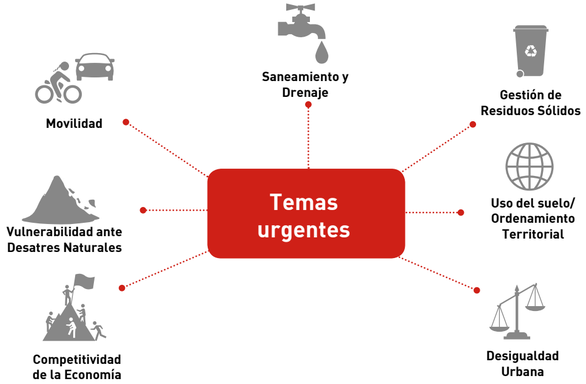
FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

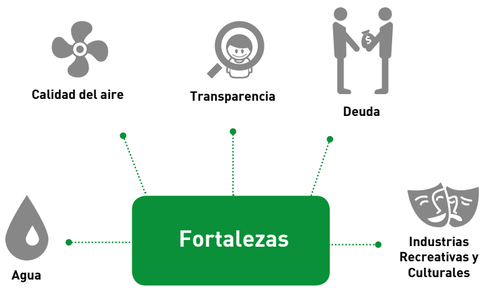
temas críticos. Ésta se realizó con base en tres herramientas: (i) La importancia que tiene cada uno de los temas contemplados a los ojos de la opinión pública, a partir de una encuesta ciudadana; (ii) Qué tan importante es el tema en relación con el cambio climático; (iii) El costo económico de no actuar en el tema, es decir, cuánto le cuesta la situación actual a la sociedad en su conjunto. Los resultados sirvieron de base para un taller realizado en Montería que contó con la asistencia de funcionarios y asesores de la administración municipal, especialistas del BID y FINDETER y otros actores relevantes, en el que se analizaron, verificaron y, finalmente, adoptaron los resultados de cada uno de estos análisis o 'filtros' y se consolidaron en la lista de temas prioritarios.

Vale la pena resaltar que FINDETER destinó recursos por valor de COP $ 781, millones (US 289 mil), para el desarrollo de los estudios ambientales antes mencionados (COP $ 756 millones) y la aplicación de la encuesta de opinión (COP $ 25 millones).

El resultado de este ejercicio, que es donde se encuentra uno de los principales aportes conceptuales de la plataforma CSC a la ciudad, indicó que los temas en los que sería más relevante actuar son, en orden de importancia: la movilidad y el transporte, el saneamiento y drenaje, la gestión de residuos sólidos, el uso del suelo, la desigualdad urbana, la competitividad económica y la vulnerabilidad ante desastres naturales. Un análisis detallado de la temática de la cultura y la economía creativa también se encontró prioritario como mecanismo para incentivar la competitividad de la ciudad.

Los resultados de la priorización de temas, después de realizar la ponderación del resultado del *benchmark* y los filtros aplicados, son los siguientes:





Adicionalmente, tras un proceso de reflexión, el equipo multidisciplinario, que intervino en la preparación de este plan, trazó una visión de Montería que busca recoger los elementos más relevantes para el futuro de la ciudad:

> **Montería será una ciudad que devuelve la importancia al Río Sinú para convertirlo en un corredor de inclusión social, articulador del territorio y eje de desarrollo turístico y recuperación ambiental, con capacidad de integrar y dar vitalidad a sus dos márgenes en un proceso de transformación productiva y formación de capital humano que hace énfasis en el potencial y la vocación de su territorio buscando mejores condiciones de competitividad.**

Dado que los recursos, para acometer todas las acciones que se identifican preliminarmente, son siempre escasos, dentro del mismo proceso de reflexión se concluyó que, para llegar a esa visión, el Plan de Acción debería ser estructurado alrededor de cuatro ejes o planes de acción específicos. Adicionalmente, este Plan de Acción se enmarca conceptualmente en el proyecto Diamante Caribe y Santanderes, liderado igualmente por FINDETER, el cual plantea una estrategia de competitividad regional que identifica los componentes de excelencia del territorio con base en su vocación productiva, potencial de intercambio de bienes y servicios, activos ambientales, capital humano y conectividad física.

Es así como la articulación de las estrategias toman como norte la apuesta de la ciudad para devolver al río Sinú su valor como eje de actividades que contribuye a fortalecer la productividad y competitividad. El río debe consolidarse como un elemento natural y paisajístico, ordenador histórico del territorio y una de las mayores fortalezas de la ciudad como componente diferenciador de la imagen monteriana. Por esto, los proyectos estratégicos, identificados, deben cumplir con las siguientes condiciones:

1 **Tener la capacidad de llevar a su máxima expresión las oportunidades económicas, territoriales y ambientales que proporciona el río Sinú,** determinando acciones tendientes a aprovechar el potencial ambiental y agrícola del territorio como una estrategia de integración metropolitana de generación de valor agregado, partiendo del hecho físico de la recuperación ambiental, paisajística y urbanística del río y su entorno inmediato. Además, debe generar oportunidades de localización de actividades y oferta de servicios alrededor del desarrollo económico, productivo, de investigación e innovación, así como acciones que promuevan la inclusión de la oferta turística de Montería en el contexto regional. Esto se desarrolla en el eje estratégico, *El río corredor de inclusión y activo productivo*, a través del cual se busca acercar a Montería para generar condiciones de competitividad.

Estas acciones se concretan en los siguientes proyectos: i) "Corredor Ecológico del Sinú": el cual se propone como un eje ambiental sobre el río que le da continuidad al parque de la Ronda existente, haciendo la conexión con Cereté. La principal acción sería la ejecución de las obras de espacio público para completar el "Parque Ecoturístico Ronda del Sinú", situado sobre la margen izquierda y el sector sur sobre la zona central de Montería, continuando con el diseño y construcción de un primer tramo de la conexión hacia Cereté. Este corredor incorpora la. la implementación del transporte fluvial que se desarrolla como proyecto en el eje estratégico, *El río articulador del ordenamiento urbano*; ii) Implementar el Parque Agroalimentario del Sinú y el San Jorge como una primera etapa del proyecto, "Córdoba Agrotec", propuesto en la Iniciativa Diamante, como una pieza urbana que concentra las actividades de agroindustria, logística, e innovación y desarrollo, tomando ventaja de su localización estratégica próxima a las universidades y al Aeropuerto Los Garzones; iii) "La agenda común de una Montería que atrae", proyecto que busca fortalecer la oferta turística regional a partir del potencial paisajístico y ambiental del río, la proximidad con playas de municipios cercanos y la atracción que puede generar la actividad agrícola y ganadera que se desarrolla en el departamento.

2 **Convertir al río en el protagonista de las intervenciones físicas en el territorio, a partir de propuestas que conduzcan a que sus componentes ambientales y urbanos permeen otros sectores de la ciudad.** Este proyecto comenzará desde el centro tradicional y trascendiendo hasta la margen izquierda a través de corredores verdes que se conecten con el sistema de movilidad, que al mismo tiempo permitan la integración con barrios que requieren acciones de mejoramiento integral, con efectos transformadores en lo social y espacial. Estas acciones se proponen en el eje estratégico, *El río articulador del ordenamiento urbano*, para que, a partir de intervenciones físicas, se logre no sólo una ciudad funcionalmente más eficiente, sino más incluyente socialmente y respetuosa de su entorno natural.

Las acciones físicas propuestas se materializan en los siguientes proyectos: i) Revitalización del centro tradicional, partiendo de la recuperación del espacio público y del patrimonio inmueble, así como el desarrollo de operaciones de renovación urbana; ii) Proyectos de infraestructura de espacio público y movilidad, que confluyen en el proyecto "Ecobulevar 21", corredor de transporte público colectivo y de modos no motorizados en el marco de un eje arborizado que se integra de manera perpendicu-

lar con el sistema ambiental del río y que, a su vez, supone la culminación de las obras para el Sistema Estratégico de Transporte Público y la formalización y puesta en marcha del sistema de transporte fluvial; iii) "Programas de Mejoramiento Integral de Barrios en la margen izquierda y la zona de Cantaclaro" que incluyen acciones de desarrollo humano a través del programa educativo con atención diferencial con un enfoque de derechos para los niños, niñas y jóvenes, así como programas culturales y deportivos.

3 **Propiciar que Montería sea una ciudad más resiliente, no sólo en lo ambiental sino también en la atención a su población.** Con esta medida, se busca extender la cobertura de saneamiento básico al 100% del área urbana, contar con suficiente capacidad de absorber y responder frente a condiciones de estrés ocasionadas por fenómenos naturales o antrópicos y generar condiciones para la mitigación y adaptación al cambio climático. Para esto, se ha diseñado un eje estratégico denominado Montería resiliente, el camino al bienestar.

Las acciones de este eje están enfocadas en tres frentes: i) Culminar las obras de infraestructura para el alcantarillado y así contar con una ciudad saneada al 100%; ii) Implementar acciones para la mitigación de los efectos del cambio climático a partir de la reducción de emisiones por las actividades que presentaron mayor participación, como son la ganadería y el transporte, además de recuperar la producción de biogás del relleno sanitario Loma Grande para aprovechamiento de energía producida por residuos; iii) Preparar a la ciudad frente a eventos de riesgo a partir de un sistema de alertas tempranas y sistema de información geográfica pertinente y actualizado. Todo esto, soportado en el fortalecimiento de los instrumentos de planificación ambiental a partir de la actualización o formulación de los Planes Maestros de Cambio Climático, Gestión del Riesgo, Alcantarillado y Drenaje Pluvial, Gestión Integral de Residuos Sólidos.

4 Promover una administración pública y para el público, un gobierno fuerte, con recursos, transparente y proactivo que logre una gestión fiscal eficiente, a partir de una mejora en los ingresos propios, en la calidad del gasto y en la implementación de un sistema de administración de contingentes. Para esto, se ha diseñado el eje estratégico Monterianos por Montería, hacia una hacienda moderna y transparente.

De manera concreta, para lograr mayor eficiencia en la gestión fiscal, se proponen acciones de mejoramiento continuo, organización institucional y la implementación de instrumentos de gestión de activos que permitan, entre otros, financiar el desarrollo urbano. Por su parte, en el logro de mayores condiciones de transparencia y comunicación con el ciudadano, se propone un programa de participación ciudadana en medios digitales, el desarrollo de una hackatón ciudadana para la innovación, un proyecto de Gobierno En Línea para el sector educativo y un sistema integrado de información financiera. Este último centralizará las operaciones entre dependencias y se consolidará como un canal de comunicación para la rendición de cuentas sobre las inversiones realizadas.

Cerrando este proceso, de acuerdo a la metodología aplicada, se definió, en términos generales, cuál sería el impacto y el costo de realizar las acciones arriba mencionadas. Por ejemplo:

- En el caso de "El río corredor de inclusión y activo productivo" se demuestra que, con la implementación de las medidas propuestas, significaría una mejora en la resiliencia urbana por reubicación de viviendas e infraestructuras localizadas en zonas de alto riesgo de inundación y socavamiento de orillas a lo largo del río, así como un incremento de espacio público, pasando de 7,5 a 12,27 hectáreas por cada 100 mil habitantes con la ejecución de las obras del Parque Ecoturístico del Sinú. Se estima que para el año 2025, Montería pasaría de tener un índice de desempleo de 8,8% a 7%. En términos de educación, se estima que la tasa de cobertura de educación superior pasaría del 60,8% al 75% y la de educación media del 45% al 60%. Por otra parte, se espera que el número de grupos de investigación y de profesionales altamente calificados (número de doctorados) pase de 17 a 25 y de 0 a 65, respectivamente. De igual forma, la ciudad pasaría a mejorar su desempeño en innovación, ciencia y tecnología tomando como punto de partida la implementación del proyecto del Parque Agroalimentario del Sinú.

- Con la implementación de proyectos integrales contemplados en el eje "El Río articulador del ordenamiento urbano" y, en particular, los programas de Mejoramiento Integral de Barrios y la implementación de estrategias de espacio público, se contribuiría a la resiliencia urbana por reubicación de viviendas e infraestructuras localizadas en zonas de alto riesgo; además de mejoras en la calidad de vida a partir de la reducción del déficit cualitativo de vivienda, la generación de espacio público y mejoras en la prestación de los servicios públicos domiciliarios. En temas de movilidad, uno de los identificados como críticos en la priorización, se espera poder contar con un 3,7% de vías exclusivas para el transporte colectivo, incrementar a 18% el uso de la bicicleta y a 17% el modo peatonal que actualmente se encuentran en el 12%. De igual forma, se busca reactivar el transporte fluvial, como un mecanismo para mejorar las condiciones de conectividad e incentivar tecnologías que sean bajas en emisiones.

- En el caso de "Montería Resiliente", para el 2032, se espera que la ciudad cuente con cobertura total de alcantarillado e incremente el tratamiento de sus aguas residuales, pasando de 51,6% a más del 70%. Así mismo, con las medidas de reducción de emisiones de GEI, se estima que se podría aumentar entre un 6% y un 7% el porcentaje estipulado como meta de reducción en el Plan Maestro de Cambio Climático para el año 2019, llegando para entonces a un 27%.

- A través de la implementación de mejoramiento continuo de la gestión fiscal propuesto en el eje, *Monterianos por Montería, hacia una hacienda moderna y transparente*, se espera pasar del 16,7% al 23% en la participación de los ingresos propios como porcentaje de ingresos totales, así como contar con una plataforma de información al ciudadano en donde se aumente la participación y la interacción, generando condiciones de transparencia y credibilidad.

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, implementar este Plan de Acción tendría un costo total aproximado de COP $1,63 billones (equivalentes a USD $606 millones), compuestos por COP $50.000 millones por concepto de estudios técnicos, de factibilidad, económicos y demás (pre-inversión) y COP $1,58 billones correspondientes a la implementación u operación, obras de infraestructura, equipamiento y demás necesarias para los distintos proyectos previstos (inversión).

Tabla 1

Costo aproximado, de los estudios de preinversión y obras o proyectos de inversión previstos en el Plan de Acción

LINEA ESTRATÉGICA	PREINVERSION		INVERSIÓN	
	COP (millones)	USD (miles)	COP (millones)	USD (miles)
El río corredor de inclusión y activo productivo	$ 18.150	$ 6.722	$ 486.500	$ 180.185
El río articulador del ordenamiento urbano	$ 23.585	$ 8.735	$ 709.130	$ 262.641
Montería resiliente: el camino al bienestar	$ 6.850	$ 2.537	$ 375.850	$ 139.204
Monterianos por Montería: hacia una hacienda moderna y transparente	$ 1.640	$ 607	$ 14.730	$ 5.456
SUBTOTAL	**$ 50.225**	**$ 18.602**	**$ 1.586.210**	**$ 587.485**
TOTAL COP	**$ 1.636.435**			
TOTAL USD	**$ 606.087**			

Fuente: FINDETER - CSC
Valor dólar: COP$2.700

Es importante dar a conocer que el esfuerzo realizado, a través del programa CSC, no se limita a responder el interrogante de dónde o en qué se deberían invertir los recursos limitados de los que la ciudad dispone para sacar el mejor provecho en términos de desarrollo integral. En efecto, el BID y FINDETER también han venido aportando recursos para poder iniciar el camino a esa sostenibilidad que suman aproximadamente COP $811 millones (USD $300.350), además de los aportes que, a través del apoyo y asistencia técnica, los respectivos equipos han brindado a lo largo del proceso, tanto en la investigación, elaboración de diagnósticos, aplicación de filtros, priorización de temas y redacción del Plan de Acción.

En adición a estos recursos, fruto del proceso de priorización, se están realizando diversas inversiones para promover proyectos transformadores en diferentes ámbitos y sectores de la ciudad:

- Elaboración de los diseños conceptuales para la recuperación del sector del mercado, por valor de COP $120 millones (USD $44 mil) aportados por el BID y con la participación de la Universidad Técnica de Viena.
- Restauración del edificio del Mercado Central por un total de COP $360 millones (USD $134 mil) financiados con recursos de la Unión Europea a través de la Agencia Francesa de Cooperación y contrapartida de la ciudad.
- Modernización del sistema semafórico como parte de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público, para lo que la ciudad ha destinado COP $120 millones, que se suman a los COP $486 millones aprox. (USD $180 mil) financiados por el BID a través del Fondo de Infraestructura.
- Mapeo de sector creativo y cultural por valor de COP $150 millones (USD $56 mil) financiados con recursos de la Unión Europea a través de la Agencia Francesa de Cooperación y contrapartida de la ciudad.
- Plataforma Educativa para la Gestión Unificada e Integrada, @Pegui, a través del convenio con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) por un valor total de COP $3.000 millones (USD $1,1 millones) de los cuales la ciudad se ha comprometido a aportar COP $1.000 millones.

> **El total de los aportes realizados, para una fase inicial de implementación del Plan de Acción, asciende a COP $4.200 millones (aprox. USD $1,57 millones).**

Por último, el plan presenta una serie de reflexiones finales entre las que se destacan:

- La apuesta de la ciudad para recuperar el río Sinú, en lo físico, para contar con un elemento diferenciador, en lo ambiental y urbano, apunta también a generar condiciones de identidad en la ciudadanía. Lo anterior con el fin de proyectar a Montería como pionera en la implementación de acciones que contribuyen a la mitigación de los efectos del cambio climático y a su sostenibilidad ambiental, económica y social.
- El potencial agrícola y agroindustrial, ambiental, cultural y turístico del municipio podría solventar la situación de pobreza e inequidad, generada por fenómenos de desplazamiento por la violencia. Esto se lograría convirtiendo a Montería en uno de los principales centros de acopio, transformación y distribución de la Costa Caribe así como también diversificando actividades que generen una oferta de servicios de valor agregado que trascienda la región.
- La ciudadanía ha venido eligiendo una serie positiva de administraciones que, junto con la intervención dentro del marco de la Ley 550, de intervención estatal en la economía del ente territorial, están conduciendo el municipio en el camino correcto. Lo anterior se refleja en un hecho concreto, las finanzas están siendo saneadas y están están permitiendo obtener e invertir grandes sumas de dinero en importantes obras y programas las cuales, individualmente y en su conjunto, van a significar su transformación estructural.

> **En conclusión, lo expresado lleva a pensar que la transición a una ciudad más sostenible está al alcance de las manos gracias al esfuerzo continuado de la sociedad local, sus dirigentes e instituciones. Sobre todo, si esto se hace aprovechando el potencial del Río Sinú que se presenta como columna vertebral de las actividades dentro de la ciudad y que, de manera metafórica, es la ruta por la cual debe navegar la ciudad para lograr las metas propuestas.**

Los recursos del Gobierno Nacional, canalizados a través de FINDETER, están asociados al programa **100 Mil viviendas gratis** mediante el cual se ejecutaron **4.924 unidades** en los proyectos La Gloria (1.600 viviendas), El Recuerdo (3.000 viviendas) y Finzenú (324 viviendas) por valor de **COP $209.000 millones;** el Programa **Agua para la Prosperidad** con la construcción del colector de Rancho Grande por valor de **COP $3.170 millones** y la extensión de redes de alcantarillado del barrio Villa Margarita y la Comuna 6 por valor de COP $4.500 millones; además de la construcción de infraestructura educativa (MegaColegio), en el marco del programa **Más y Mejores Espacios del Ministerio de Educación** en el proyecto de vivienda El Recuerdo, el cual cuenta con un presupuesto para ejecución de **COP $7.976 millones** y los **Parques Recreo Deportivo** en asocio con Coldeportes en los tres barrios de los proyectos de las 100 mil Viviendas, por valor total de **COP $2.467 millones.**

De igual forma, los desembolsos que ha realizado FINDETER dentro de los sectores financiables en los últimos cuatro años son:

Tabla 2
Sectores financiados con recursos FINDETER, período 2010-2014

SECTOR	COP (millones)
Infraestructura de educación	$22.460
Infraestructura de transporte	$7.699
Desarrollo de infraestructura urbana, construcción y vivienda	$9.911
Infraestructura de agua potable y saneamiento básico	$7.709
Infraestructura turística	$2.425
Infraestructura de salud	$2.307
Infraestructura para el desarrollo energético	$1.600
TOTAL	**$54.111**

Fuente:
Gerencia de Planeación FINDETER
Corte a Febrero 28 de 2015

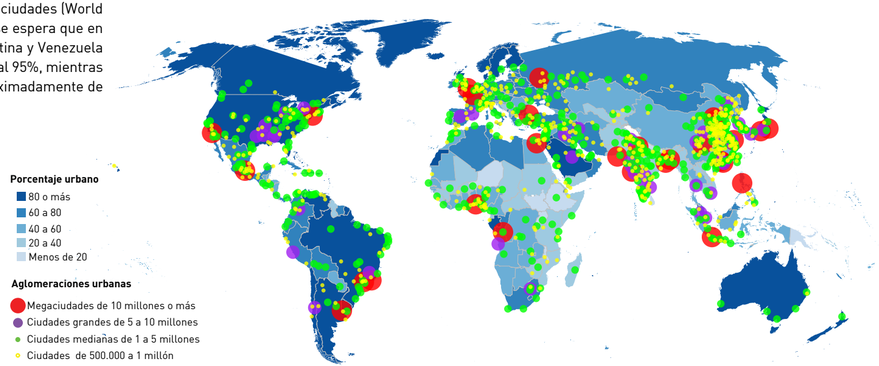
1 INTRODUCCIÓN

LA URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

América Latina 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 representar el 41% en 1950 a más del 81% en la actualidad. Se espera que para el año 2050 el 89% de la población habite en las ciudades (World Bank and Collins 2013). En Suramérica, se espera que en el año 2020 países como Uruguay, Argentina y Venezuela presenten un porcentaje urbano cercano al 95%, mientras que en Colombia se espera que sea aproximadamente de un 89% (CEPAL 2013).

Figura 1

Porcentaje de población y localización de aglomeraciones urbanas con al menos 500.000 habitantes - 2014



Fuente: World Urbanization Prospects (United Nations 2014)

Esta tendencia hacia la urbanización en América Latina no parece presentar signos de reversión a corto plazo, pues el 60% del Producto Regional Bruto es producido en los centros urbanos y seguirá creciendo con cada nuevo poblador que llegue a la ciudad. Es en virtud de la reducción de distancias entre demandantes y oferentes de bienes, servicios y conocimiento que ofrecen las ciudades (la 'economía de aglomeración' como la definen los expertos), que se crean las mejores condiciones para el desarrollo y difusión de inventos, innovaciones, conocimiento y bienes que están en el corazón del deseo humano de superación.

De hecho, Edward Glaeser dice que "existe una perfecta correlación entre la urbanización y la prosperidad a través de las naciones. En promedio, al crecer la porción urbana de la población de un país un 10%, el producto *per cápita* del país se incrementa un 30%. El ingreso per cápita es casi cuatro veces superior en aquellos países donde la mayoría de la población vive en ciudades que en aquellos países donde la mayoría de la población vive en áreas rurales" (Glaeser 2011).

Por su parte, el Fondo de las Naciones Unidas para la Población, en un estudio del impacto de la urbanización en la reducción de la pobreza, demuestra cómo en Bolivia, por ejemplo, 28% de la reducción en la pobreza del país de 1999 a 2005 vino de la urbanización, mientras que en Brasil lo hizo en un 17% en el período 1999 a 2004. En la China, el porcentaje de pobres rurales, viviendo en situación de extrema pobreza, descendió de 36% a 5% en los últimos 30 años, lo que se debió a la explosión de la urbanización en ese mismo período (Fondo de Población de la Naciones Unidas - UNFPA 2007).

Debido al papel que jugaron las grandes y mega urbes en los primeros 40 o 50 años del proceso de urbanización, muchas ciudades medianas o pequeñas pasaron desapercibidas. No obstante, hoy las tasas de crecimiento de las megaciudades están en descenso y, de hecho, más del 50% del crecimiento urbano está ocurriendo en ciudades intermedias como Montería, tanto que hoy albergan más del 50% de la población urbana mundial (ONU-Habitat 2007).

Sin embargo, a través del tiempo, la pobreza urbana también ha sido creciente en muchas ciudades del mundo en vía de desarrollo, de lo cual Montería no es ajena pues más de un 75% de su población está ubicada en los estratos 1 y 2, presentando uno de los niveles de desigualdad más marcados del país (DNP 2013) . Este tema, tan importante, fue elevado incluso a la categoría de Objetivo del Milenio en 2000 y se constituye en el principal obstáculo para materializar ese enorme potencial que representa la economía de la aglomeración en Montería y poder elevar la ciudad a la categoría de sostenible, competitiva y equitativa.

LA INICIATIVA DE CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Considerando las oportunidades y retos descritos anteriormente, con los que se ha abordado el fenómeno de pobreza urbana en un momento en el que no es tan 'masivo' y por lo tanto su manejo es menos costoso para la sociedad, el Banco Interamericano de Desarrollo puso en marcha su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES).

La ICES es una plataforma que busca darle apoyo a ciudades como Montería en su capacidad de avanzar en su sostenibilidad en las dimensiones ambiental, urbana, fiscal y de gobernabilidad. Para ello, se realiza una evaluación de la ciudad en esas dimensiones a través de un diagnóstico rápido de indicadores con el cual se identifican y priorizan los problemas que más pesan en términos económicos y ambientales, de opinión pública y a juicio de los especialistas. Posteriormente, se procede al diseño de acciones concretas, las cuales son definidas a nivel de perfil de proyecto, es decir, con una aproximación detallada de los costos de preinversión e inversión que se requerirían para su implementación, así como del impacto que traerían en relación con los indicadores que fueron evaluados al inicio del proceso.

Desde su creación en 2011, la ICES ha elaborado planes de acción, en su "Programa Regular", para las ciudades de Goiania, Puerto España, Montevideo, Trujillo, Santa Ana, Managua, Cochabamba, Mar del Plata, Barranquilla, Cuenca, Xalapa, Asunción y Xelajú.

A la par con este esfuerzo, el BID ha logrado que importantes organismos de distintos países se sumen a la iniciativa financiando la realización de planes de acción en otras de sus ciudades, lo que se ha denominado "Programa Adicional". Este es el caso de Brasil donde la Caixa Económica Federal ha iniciado planes en seis ciudades; o de México, que con el liderazgo del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) están siendo llevados a cabo planes en cuatro ciudades; o de Argentina donde, por intermedio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), se ha iniciado el proceso en cuatro ciudades. En Colombia, como se referencia en el apartado siguiente, la alianza del BID con FINDETER ha permitido que el programa se implemente en diez ciudades entre 2012 y 2015. Para 2016, el propósito del Banco es haber realizado un Plan de Acción para una ciudad emblemática de cada uno de los 16 países miembros de esta organización.

Pero el propósito no es sólo entrar y mirar una ciudad. Como plataforma, la ICES está integrando el esfuerzo realizado en todas estas ciudades por medio de dos foros abiertos de alcaldes de las ciudades de la región para compartir experiencias, intercambiar soluciones y promover la cooperación entre ellas mismas. El primero es la Red de Ciudades ICES, a la que se va uniendo cada ciudad que ingresa y a la que también se han unido ciudades de España y Estados Unidos. Y el segundo es Urbelac, una red creada con el apoyo de la Unión Europea para convocar ciudades de esa región. También, se está desarrollando una base de datos integrada de todas las ciudades que sirva para observar su desempeño en todos los temas y en relación con sus pares. Esta puede ser consultada en www.urbandashboard.org.

LA PLATAFORMA DE CIUDADES SOSTENIBLES Y COMPETITIVAS DE FINDETER

En Colombia fue la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER) la institución a la que el BID le propuso en 2012 aliarse para avanzar la iniciativa. Por cosas maravillosas de la geografía y la historia, nuestro país cuenta, por lo menos, con 24 ciudades poblaciones entre 200.000 y 800.000 habitantes que es el rango poblacional al cual hace referencia el informe de HABITAT (2012) este informe, indica que hoy, más el 50% de la población urbana global se encuentra habitando ciudades pequeñas e intermedias.

La limitada capacidad del Gobierno Nacional de generar recursos para distribuir en sus regiones y ciudades durante gran parte del siglo XX, sirvió de incentivo para que ese alto número de ciudades tuvieran que desarrollar sus propios mecanismos de financiación, como fue el caso de la contribución de valorización, que existe en Colombia desde 1928. Gracias a esto, en Colombia tenemos ciudades mucho más fuertes institucionalmente, sobre todo en lo que se refiere a la contribución que como ciudadanos debemos hacer al fisco municipal para que este, a su vez, pueda retribuirnos en la forma de servicios y bienes públicos de calidad.

En desarrollo de esa alianza con el BID y viendo el potencial del sistema urbano colombiano, FINDETER creó su Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), desde la cual ha venido aplicando la metodología ICES. A la fecha ya han sido elaborados planes de acción en Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira; se concluyeron los planes de Montería y el de Pasto; se están desarrollando planes en Valledupar y Cartagena y se han incluido, para 2015-16, las ciudades de Armenia y Villavicencio.

Al igual que la metodología ICES, la iniciativa CSC invierte recursos significativos en la preparación y elaboración del Plan de Acción, incluyendo los estudios ambientales e instrumentos de planificación que se reseñaron anteriormente en la sección titulada "Acerca de este plan" y que se describirán en otros apartados del documento. Sin embargo, FINDETER va más allá en el sentido de establecer, en conjunto con la ciudad y de acuerdo a su capacidad de endeudamiento, un programa plurianual de apoyo financiero para la ejecución de las acciones previstas en el plan.

Como banco de desarrollo, FINDETER provee créditos menos onerosos que los que provee la banca privada. Adicionalmente, la iniciativa CSC realiza un cruce detallado de todas las acciones y propuestas con un sinnúmero de fuentes de financiación de las cuales tiene conocimiento o que puede, incluso, apalancar, tales como las regalías, las asociaciones público privadas, la inversión privada y el trabajo y aportes de los propios municipios.

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

1

Debido a que el programa CSC aplica la misma metodología e indicadores de ICES, las ciudades colombianas están generando una base de datos que podrá entonces verse en el contexto de las demás ciudades latinoamericanas que el BID ha promovido.

Por estas y otras razones que se harán evidentes a través del documento, Montería está ingresando con este esfuerzo a una red a través de la cual se le facilitará su tránsito a ciudad sostenible y competitiva. Sin embargo, el esfuerzo no finaliza con la presentación de este documento. Como en otras ciudades, FINDETER y el BID seguirán acompañando a la administración local en sus esfuerzos por lograr mayor gobernabilidad y en la ejecución de proyectos ya iniciados, como es el caso de las inversiones en agua potable y saneamiento básico y mejoramiento del espacio público.

¿QUÉ ES UNA CIUDAD SOSTENIBLE?

Una ciudad sostenible es aquella que ofrece una alta calidad de vida a sus habitantes, sin comprometer los recursos y posibilidades de las futuras generaciones. Una ciudad con una infraestructura urbana a escala humana, que minimiza sus impactos sobre el medio natural y es capaz de adaptarse a los efectos del cambio climático; 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 definición, se entiende que dicha ciudad debe sobresalir en cuatro dimensiones: sostenibilidad ambiental y cambio climático; desarrollo urbano sostenible; sostenibilidad económica y social; sostenibilidad fiscal y gobernabilidad.

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

(i) Manejo y consumo sostenible de recursos naturales;
(ii) Mitigación de gases de efecto invernadero y otras formas de contaminación, junto con el uso de fuentes sostenibles de energía;
(iii) Reducción de su vulnerabilidad frente a los peligros naturales, así como su adaptación a los efectos del cambio climático.

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

(i) Planificación del crecimiento y la provisión de un hábitat adecuado para ciudadanos;
(ii) Promoción de un transporte urbano sostenible.

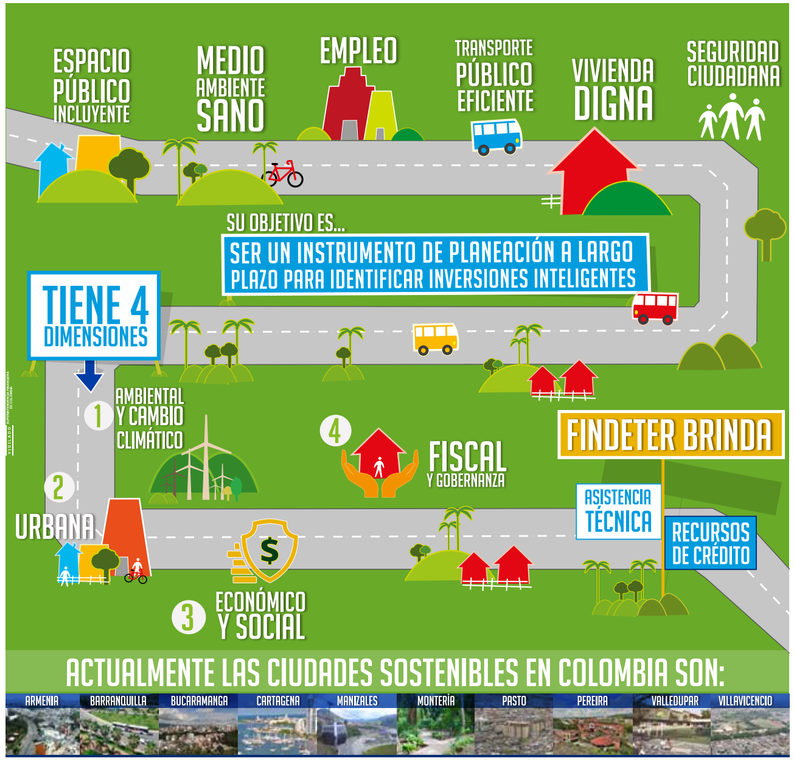
SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL

(i) Promoción de la competitividad y de un desarrollo económico local sostenible;
(ii) Suministro de servicios sociales de calidad y niveles recomendables de seguridad ciudadana;
(iii) Reconocimiento del potencial de las manifestaciones culturales presentes en el territorio y su incorporación como sector productivo.

SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBERNABILIDAD

(i) Aplicación de mecanismos de gobierno modernos, eficientes y que promuevan la participación ciudadana;
(ii) Generación de recursos propios para promover el desarrollo;
(iii) Manejo adecuado y transparente del gasto público;
(iv) Gestión eficiente de la deuda pública.

UNA CIUDAD SOSTENIBLE ES...



1

EL DESAFÍO DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LATINOAMÉRICA Y EN COLOMBIA

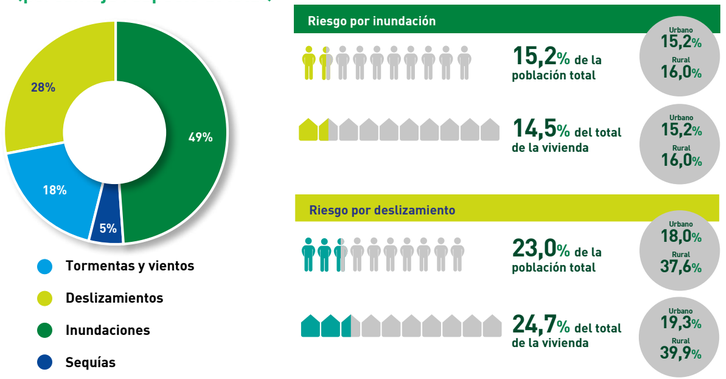
En Latinoamérica y el Caribe, los eventos climáticos extremos son cada vez más comunes, razón por la cual se acrecientan los niveles de riesgo a los que están expuestos miles de pobladores, especialmente los más pobres. La necesidad de realizar ajustes sociales, económicos y ecológicos, en respuesta a eventos climáticos actuales o esperados y sus impactos, es lo que hoy día es llamado adaptación.

Las ciudades contribuyen a este fenómeno de forma significativa, pues, en su conjunto son responsables de más del 75% del consumo de energía distribuida y la generación, entre el 75% y 80%, de los gases de efecto invernadero del planeta.

En Colombia se han registrado, entre 1970 y 2010, un total de 28.223 desastres relacionados con el clima, estando estos representados en inundaciones (49%), deslizamientos (28%), tormentas y vientos (18%) y sequías (5%) (CEPAL, DNP, BID 2014). Esto ha significado pérdidas para el país por COP $11,2 billones, correspondiente al 2% del PIB durante el fenómeno de La Niña 2010-2011. De estos desastres, un alto porcentaje afecta las zonas urbanas con las consecuentes implicaciones económicas para la población localizada en zonas de alto riesgo.

Gráfico 1

Caracterización de los desastres de origen climático en Colombia (porcentaje respecto al total)



Fuente: CEPAL, DNP, BID. «Impactos Económicos del Cambio Climático en Colombia.» 2014.

Sin embargo, las ciudades también ofrecen la mayor y mejor oportunidad para encontrarle solución al fenómeno: eliminar la quema de basuras; cambiar sus botaderos por rellenos sanitarios; tratar sus vertimientos; mejorar sus sistemas de transporte y actualizar sus parques automotores; limpiar sus ríos, cauces y zanjones; cambiar las fuentes de energía que se utilizan para cocinar, y muchas otras más.

Por esto, la plataforma CSC también ha llevado a cabo estudios para determinar el nivel de preparación de Montería frente al cambio climático, los temas más críticos y las acciones que habría que acometer para contribuir a la adaptación y mitigación de sus efectos. Lo anterior a partir de un uso más eficiente y responsable del suelo urbano y de los recursos naturales, además de medidas para desincentivar el uso del automóvil y el aprovechamiento de los residuos sólidos, entre otros.

2 POR QUÉ MONTERÍA?

En la decisión de la ICES y la plataforma CSC de realizar el ejercicio en Montería, jugó un papel muy importante la claridad en la visión y el espíritu de emprendimiento expresados por el Sr. Alcalde durante la ronda de postulaciones que tuvo lugar en 2012 en las que se definió que, además de Montería, las ciudades de Pasto, Valledupar y Cartagena fueran incluidas en el programa. El Alcalde presentó una caracterización muy completa de la geografía económica cordobesa y monteriana, resaltó los grandes valores y potenciales que ello representa, además de la identificación, con gran claridad, de los retos de la ciudad y de por qué sería muy útil llevar a cabo el ejercicio en Montería. Estos son algunos de los puntos:

- El destino de Montería y, en realidad, de todo el departamento de Córdoba ha estado ligado a diversos fenómenos o procesos geoeconómicos asociados al río Sinú y su posición relativamente 'tangencial', por el carácter local o regional de las actividades comerciales que por él se desarrollaban, frente a las de la gran cuenca del Bajo Cauca y Magdalena medio, por donde transitó el progreso y avances económicos del país. La ciudad de Montería experimentó un desarrollo menos intenso, pero no menos rico, en cuanto a la variedad de expresiones económicas y culturales de las diferentes etnias que habitaron toda la extensión de la sabana y hasta las costas. En el siglo XIX y temprano en el XX, la ciudad se vio enriquecida por las manifestaciones y procesos económicos de los migrantes de muchas latitudes (especialmente sirios y libaneses), sirviendo de terreno para la expansión de la colonización antioqueña hacia el norte.

- Con el advenimiento de las carreteras como principal medio de transporte, lo que antes viajaba por el Magdalena pasó a viajar por las carreteras de Santander, Norte de Santander y Cesar, por el oriente del país, y la carretera Medellín Cartagena, por el sur-occidente, lo que obviaba el paso por Montería al derivarse en Planeta Rica hacia el norte y conectar con Sincelejo, El Carmen y Turbaco, antes de llegar a La Heroica. Montería vivió, desde entonces, un cierto letargo y su condición se transformó a la de ciudad de paso para los viajeros hacia las costas del sur del Caribe, desde el Golfo de Morrosquillo hasta el Golfo de Urabá.

Estos fenómenos, que marcaron en gran medida el devenir de Montería, probablemente, seguirán caracterizándola en el futuro, pero no para que ella continúe por esa senda que es más consecuencia de procesos exógenos, sino

2

para que, como ya lo dijera el Compae Goyo, "la sociedad monteriana aproveche para pensar a dónde ir", pues tiene grandes potenciales, como los siguientes, que bien vale la pena aprovechar:

- Montería es un municipio con un capital natural majestuoso, con el río Sinú prácticamente limpio, los suelos son de la más alta calidad para la agricultura, tiene una cultura ganadera extensa, y está rodeada de ciénagas y costas maravillosas a pocos minutos de trayecto. Estos elementos representan un inmenso potencial para el desarrollo de actividades asociadas con la ecología, la captura de emisiones, la biodiversidad, y el desarrollo de rutas turísticas de toda índole.

- La planicie, de muy baja inclinación, las piscinas de oxidación y la presencia de muchos humedales, sobre todo en la margen izquierda, sumado a ese relativo 'letargo' que vivió Montería tras la construcción de infraestructura de transporte, han significado una expansión relativamente baja del territorio urbanizado. Este fenómeno es crucial pues es lo que ha permitido que hoy la ciudad sea en su mayoría un espacio compacto en el que se encuentran en relativa proximidad todos los usos necesarios para la vida en comunidad. El centro de Montería, a diferencia de muchos centros tradicionales, vive aún lleno de los usos tradicionales con los que muchas ciudades quisieran contar.

- La influencia de la población indígena, afrocolombiana y de los inmigrantes, que a lo largo de los años llegaron a Montería, produce gran variedad de manifestaciones desde el patrimonio construido en diferentes lenguajes arquitectónicos, como las expresiones artísticas relativas a la música, la danza, la literatura, la pintura y la tradición oral. De igual forma, las artesanías y las muestras gastronómicas son un activo del patrimonio intangible de la ciudad y la región, que amerita ser promovido debido a su gran variedad y calidad.

- El compromiso de Montería con el cambio climático es real, pues la ciudad cuenta con un Plan Maestro, en la materia, en el que se definen numerosas acciones de mitigación y adaptación. Pocas ciudades en Colombia y Latinoamérica cuentan con una herramienta como ésta.

- Montería viene ejecutando un programa ambicioso de recuperación de espacio público, aumento en la cobertura del servicio de alcantarillado, además de pavimentación de vías, construcción de puentes y equipamientos sociales.

- En Montería, el uso de la bicicleta es masivo y va en aumento, con un 12% de viajes obligados (al trabajo y al estudio), siendo la ciudad de Colombia que registra la mayor participación en este modo de transporte.

Finalmente, a nivel de los retos de Montería y su región, se resaltan:

- Montería, si bien es reconocida como centro subregional de la región Caribe, al igual que otras ciudades de esta zona del país, aún no cuenta con una política de generación de riqueza y se posiciona como una de las menos competitivas entre veintidós capitales del país, según los resultados del Indicador global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano (Observatorio del Caribe; Cámara de Comercio de Cartagena 2012).

- Durante la última década, Montería pasó de tener un índice de pobreza del 50,2% en el 2003 a un 34,8% en el 2013, lo que representa una disminución de 15,4 puntos porcentuales (p.p) (DANE 2013). A pesar de los esfuerzos por reducir la inequidad, no sólo es una de las ciudades con mayor porcentaje de personas que se consideran pobres, sino la ciudad con mayor desigualdad entre las trece principales ciudades del país.

- La ciudad es inmensamente diversa y rica en expresiones culturales, sin embargo esta multiculturalidad no se ve reflejada en el estímulo al emprendimiento creativo de sus habitantes que, por el contrario en las últimas décadas, han visto dispersar su patrimonio material e inmaterial y la extinción de los vestigios regionales de una cultura que contribuyó, de manera contundente, en el desarrollo cultural de la región Caribe.

- En materia de resiliencia, Montería tiene una alta exposición a las lluvias y, en la actualidad, no cuenta con un sistema de alcantarillado pluvial separado. Adicionalmente, como la superficie es tan plana, muchas de las inundaciones permanecen largo tiempo. Como a la fecha no está cubierto el 100% de la ciudad con alcantarillado sanitario, muchos canales de aguas lluvias existentes terminan siendo receptores de aguas residuales, afectando un alto número de viviendas.

- Si bien la ciudad cuenta con una cobertura del 100% en la recolección de residuos sólidos, el relleno sanitario de Loma Grande recibe residuos de muchos municipios de la región, por lo cual ha alcanzado, prácticamente, al tope de su capacidad. A esto se suma que, tan sólo, un 3% de los residuos son separados y clasificados para reciclado.

- Un gran adelanto para la ciudad representa la existencia del sistema de captura y quema de biogás en el relleno sanitario Loma Grande. Sin embargo, hoy día se encuentra fuera de servicio por los precios del mercado internacional de carbono, encontrándose de vital importancia la identificación de alternativas de viabilización para su puesta en funcionamiento.

- En Montería, el sistema de transporte público colectivo funciona de forma poco atractiva para los ciudadanos; es inseguro, de baja calidad, con falta de alternativas viables para la población menos favorecida y, además, con todos los modos motorizados compitiendo, de forma indiscriminada, por los escasos derechos de vía.

También, se aprecia un volumen muy alto de motocicletas, incluyendo además las que sirven como mototaxis y que, dicen los conocedores, vienen diariamente de poblaciones hasta dos horas de distancia. Con el Sistema Estratégico de Transporte Público Montería Amable se pretende reordenar la movilidad, brindando una opción viable y, sobretodo, accesible de transporte a los ciudadanos con el fin de lograr un equilibrio, entre los diferentes modos, que se incline por un modelo más sostenible basado en el transporte público colectivo.

Esta breve caracterización de Montería resume las principales razones por las que es pertinente adelantar el ejercicio de CSC de FINDETER, encontrando que la ciudad reúne todas las condiciones necesarias alcanzar el desarrollo. En las secciones que se presentan a continuación se explican estos temas en detalle.

3 ¿CÓMO ANALIZAMOS A MONTERÍA? METODOLOGÍA

Para contribuir a la construcción de una ciudad más sostenible, la plataforma CSC aplica la metodología de diagnóstico rápido establecida por ICES, orientada a la identificación de temas prioritarios donde la actuación pública y privada permita un salto cualitativo en pos de la sostenibilidad. Una vez identificados, se estudian y analizan posibles acciones que sería conveniente implementar. También, se realiza un ejercicio de identificación de fuentes de financiación de las acciones propuestas, incluyendo recursos de FINDETER.

Metodología aplicada en el Programa
de Ciudades Sostenibles y Competitivas

Ilustración 1
Fases de la Iniciativa

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

3

Como se aprecia en la gráfica anterior, al igual que en otras ciudades que participan en la plataforma CSC, el trabajo inicia con una etapa de preparación donde se lleva a cabo un proceso de recolección de información, conformación de equipos de trabajo, identificación de actores relevantes y contratación de insumos técnicos para luego adelantar las cinco fases que se describen a continuación:

IDENTIFICACIÓN DEL DESEMPEÑO DE LA CIUDAD A PARTIR DE INDICADORES

1 **Identificación del desempeño de la ciudad en 24 temas y 72 subtemas relacionados con el medio ambiente, el cambio climático, el desarrollo urbano, el desarrollo socioeconómico y el gobierno y finanzas públicas. Esto se efectúa a partir de la medición de 143 indicadores (cuantitativos y cualitativos) que son reconocidos internacionalmente respecto de su capacidad de reflejar el estado de las cosas.**

Una vez levantado el dato correspondiente a un indicador, el programa CSC, en conjunto con expertos locales, lo analiza a la luz de lo que se denomina 'valores de referencia' los cuales también se han desarrollado a partir de la experiencia de más de 50 años del BID y sus especialistas, que son ampliamente reconocidos como parámetros de "buenas prácticas" y sirven para establecer si, en el tema en cuestión, la ciudad se encuentra en buenas condiciones, las condiciones en las que podría mejorar con algún esfuerzo o en condiciones en las que es urgente actuar porque representan una amenaza real para su sostenibilidad.

DIMENSIONES DE SOSTENIBILIDAD DE LA PLATAFORMA CSC

DIMENSIÓN AMBIENTAL

8 temas - 21 subtemas

45 indicadores

- Aceso a agua
- Saneamiento y drenaje
- Gestión de residuos sólidos
- Acceso a energía
- Calidad de aire
- Mitigación del cambio climático
- Ruido
- Vulnerabilidad ante desastres naturales

DIMENSIÓN URBANA

2 temas - 12 subtemas - 24 indicadores

- Ordenamiento territorial / Uso del suelo
- Movilidad y transporte

DIMENSION ECONÓMICA Y SOCIAL

8 temas - 26 subtemas - 50 indicadores

- **Inequidad urbana**
- Competitividad de la economía
- Oferta de empleo formal
- Conectividad
- Oferta de educación
- Seguridad ciudadana
- Oferta de salud
- Industrias culturales y creativas

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNANZA

6 temas - 13 subtemas - 24 indicadores

- **Gestión pública participativa**
- Gestión pública moderna
- Transparencia
- Impuestos y autonomía financiera
- Manejo del gasto
- Gestión de Deuda pública

3

Dependiendo de la medición, los temas son clasificados en tres categorías conocidas como "semáforos":

a. **Categoría verde:** se refiere a temas donde el desempeño de la ciudad está en una buena situación.

b. **Categoría amarilla:** indica temas donde la ciudad podría mejorar con algo de esfuerzo.

c. **Categoría roja:** distingue temas frente a los cuales es urgente actuar porque reflejan una situación preocupante.

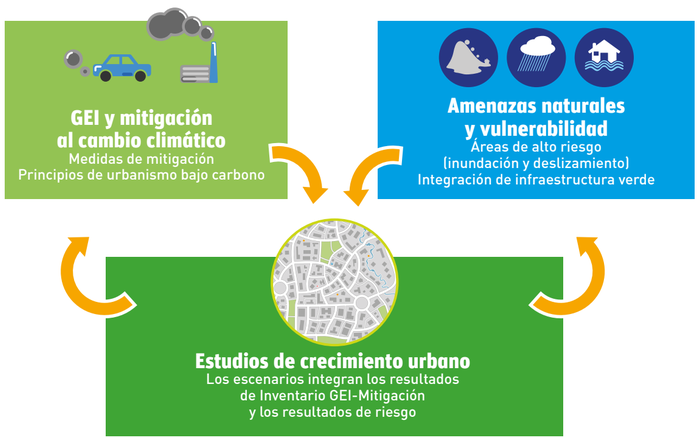
Adicionalmente, gracias a la base de datos que este esfuerzo ha permitido establecer y que se va robusteciendo con la información de cada ciudad, se puede apreciar el desempeño de Montería en contraste con el de otras ciudades similares. En este caso, desde la plataforma CSC se considera que las ciudades serían Salta en Argentina, Bucaramanga y Pasto en Colombia.

Es importante expresar que la recolección y análisis de los indicadores se hizo con el apoyo de la administración municipal, a partir de fuentes oficiales y secundarias puestas a disposición de FINDETER. En algunos casos fue necesario utilizar los datos nacionales o departamentales como referencia para proyectar los datos a nivel municipal. Una vez establecidos los resultados y comparados con el estándar de la metodología para ciudades emergentes en Latinoamérica, se realizó una validación de cada tema conjuntamente con el equipo municipal.

ESTUDIOS BÁSICOS

Se refiere a los estudios ambientales y de crecimiento urbano, conformados por: (i) Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero; (ii) Identificación de las amenazas naturales a las cuales está expuesta la ciudad y la consecuente vulnerabilidad por concepto de potencial pérdida de vidas humanas y estructuras; (iii) La evolución de la huella urbana de la ciudad a lo largo de un período extendido de tiempo.

La importancia de contar con estos estudios radica en la comprensión de las dinámicas territoriales como un sistema en donde, a partir de una ciudad que cuida sus activos ambientales y usa su territorio de manera eficiente, puede lograr condiciones de sostenibilidad y mejores niveles de calidad de vida para sus habitantes:



Estos estudios, a su vez, permiten entender mejor algunos de los fenómenos identificados en el diagnóstico y se espera que contribuyan a que el proceso de planificación territorial de Montería esté basado en información más actualizada e instrumentos sofisticados, como lo puede ser un sistema de información geográfica del territorio, un inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y unos mapas actualizados de los diferentes riesgos como inundaciones, deslizamientos, sismos, entre otros. Los principales hallazgos y recomendaciones de estos estudios se encuentran contenidos en el capítulo 5 de este documento.

PRIORIZACIÓN DE SECTORES Y TEMAS A PARTIR DE LA APLICACIÓN DE FILTROS

FILTRO DE OPINIÓN PÚBLICA

Aplicación de una encuesta de opinión ciudadana, elaborada por una empresa especializada, técnicamente muy robusta en temas relacionados con los indicadores del clima de opinión y el rumbo de las cosas en la ciudad, el desempeño de la administración municipal en el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, el nivel de satisfacción por la cobertura o calidad de la prestación de los servicios en contraste con los cargos que se deben pagar por los mismos.

Para aplicar el filtro de opinión pública se evaluaron todas las preguntas correspondientes a 23 de los 24 temas abordados en la metodología del programa. Se identificaron seis tipos de preguntas cuyas respuestas fueron clasificadas o 'semaforizadas' considerando su impacto positivo o negativo para la sostenibilidad de la ciudad. Teniendo en cuenta el grado de afectación, se suman los porcentajes que arroja cada color de manera que sea posible identificar el mayor porcentaje entre los tres colores y, de este modo, determinar el color final de la pregunta, otorgando una valoración de 1 para las preguntas de menor afectación (color verde), 2 (color amarillo) y 3 (color rojo) las que presentan un impacto negativo o de mayor importancia.

FICHA TÉCNICA

Tipo de la muestra: muestreo estratificado, multietápico. Marco de áreas cartográfico con la conglomeración de hogares en secciones cartográficas, a partir de la información del último censo de población y vivienda 2005 con sus correspondientes proyecciones al 2013.

Grupo objetivo: hombres y mujeres mayores de 18 años de edad, niveles socio económicos alto (estratos 6 y 5), medio (estrato 4 y 3) y bajo (estrato 2 y 1), residentes en Montería.

Tamaño de la muestra: 600 encuestas efectivas de 600 previstas.

No. de preguntas: 110

Técnica de recolección de datos: entrevista personal cara a cara en hogares con aplicación de un cuestionario estructurado.

Margen de error observado: 3,6% para el total de la muestra, con 95% de confianza.

Ponderación: por zonas, edad y sexo

3

FILTRO AMBIENTAL

Se trata de un análisis ambiental y de cambio climático por medio del cual se determina el impacto que tendría sobre esos sectores y temas evaluados en la metodología CSC, la ocurrencia de un desastre natural (inundaciones, remoción en masa, etc.), incluyendo el efecto que sobre estos fenómenos pudiera tener el cambio climático y la forma como se podría reducir la exposición a las amenazas naturales o una mejor adaptación a las mismas.

Los estudios básicos, que serán reseñados en el capítulo 5, permitieron profundizar en el estado de "salud territorial" de la ciudad. Con esta información en mano, el siguiente paso fue ensamblar un grupo focal, o focus group por su nombre inglés, con la tarea de establecer, a partir de la percepción de sus integrantes, la vulnerabilidad al cambio climático de las áreas priorizadas y el nivel de afectación que este produciría en las mismas. Asimismo, se priorizaron las áreas, que cuando se las atiende, pueden contribuir a la mitigación de gases efecto invernadero - GEI.

Más específicamente, el grupo focal se centra en los siguientes temas e interrogantes, de cuya respuesta depende la ponderación que se dé a cada uno de los temas (Banco Interamericano de Desarrollo (BID) 2014):

Tabla 3

Temas e interrogantes del filtro ambiental

	Adaptación al cambio climático	Mitigación de gases efecto invernadero
Pregunta relevante	¿Los efectos del cambio climático pueden empeorar el problema identificado?	¿El área problemática identificada es un área con alto potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?
Calificación	Si se trata de un tema que se verá afectado por el cambio climático y que requiere medidas de adaptación, el puntaje será así: **1-2:** Es poco probable que el cambio climático tenga impacto en el tema. **3:** El cambio climático podría tener un impacto en el tema seleccionado. **4-5:** Las investigaciones indican que el cambio climático probablemente impactará.	Para este aspecto, se asignará de la siguiente manera: **1-2:** El área identificada tiene poco impacto y potencial para reducir los gases de efecto invernadero. **3:** El área podría tener un impacto de reducción de emisiones, pero es altamente dependiente del tipo de solución que se identifique. **4-5:** El área en cuestión es un área prioritaria de reducción en el inventario de emisiones de la ciudad.

Durante el ejercicio, se solicitó a los expertos que calificaran el impacto de cada una de las áreas que resultaron como críticas en el diagnóstico preliminar utilizando estos criterios[xi] y, posteriormente, se analizaron sus respuestas con el fin de conocer cuáles son las áreas a los que ellos le dan mayor o menor importancia.

FILTRO ECONÓMICO

Este filtro se aplica con el fin de determinar, en términos cualitativos, la relación entre los temas críticos para la sostenibilidad y su impacto en el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), el empleo y la competitividad de la ciudad, por medio del uso de una matriz multicriterio. Este método es conocido como "decisión cualitativa de impacto económico".

El ejercicio se realizó con un grupo de especialistas locales, con un amplio conocimiento de las temáticas a evaluar, familiarizados con la realidad municipal y los factores que pueden contribuir a su desarrollo económico. Con base en su criterio es posible asignar el nivel de impacto que, consideran, tiene cada temática abordada en los sectores más representativos de la economía.

Tabla 4

Preguntas y escala de valores filtro económico

Preguntas	Escala	Explicación
¿Qué impacto positivo podría tener una intervención en el área de acción sobre el crecimiento del sector?	0	Impacto Nulo
	2	Impacto Mínimo
	3	Impacto Medio
Si no se interviene en el área de acción, ¿Habrá un efecto negativo en el sector?	4	Impacto Alto
	5	Gran Impacto

Para el ejercicio de priorización se realizó una ponderación del promedio de respuestas por el peso del sector en la economía, la participación del sector en el PIB o el empleo total y, para inscribir las temáticas en el semáforo, se realizó una curva que permitiera dividir el rango de los puntajes en los tres colores de forma equitativa para poder darle mayor prioridad a los temas de más alto puntaje. Para este ejercicio, se utilizó como principal insumo el Índice de Importancia Económica Municipal del DANE teniendo en cuenta que el PIB mide la productividad a nivel departamental más no municipal; también se utilizaron los puntajes para los sectores que mayor competitividad generan en la ciudad y el número de ocupados en los sectores más representativos del empleo en la ciudad.

3

IDENTIFICACIÓN DE TEMAS

Profundización del análisis de los temas priorizados en la fase anterior e identificación de soluciones técnicas concretas que deberían implementarse en el corto, mediano y largo plazo. Esto incluye la identificación de valores estimados de preinversión e inversión y fuentes de financiamiento, entre las que pueden estar la banca multilateral, fuentes locales, privadas, organismos multilaterales, agencias de cooperación y, por supuesto, FINDETER. Este es el Plan de Acción propiamente dicho.

TAREAS DE PRE-INVERSIÓN

La cuarta fase consiste en la realización de las tareas de pre-inversión derivadas del Plan de Acción. Esto se refiere al financiamiento de estudios y diseños en los sectores priorizados. Para este efecto, FINDETER constituyó un Fondo de Pre-inversión en 2012 y gestiona recursos de cooperación con entidades multilaterales y del Gobierno Nacional.

MONITOREO

La quinta fase contempla el diseño y la puesta en marcha de un mecanismo de monitoreo y seguimiento que 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 y adelanta el seguimiento a los temas identificados como prioritarios. De esta forma, se fortalece la cultura de participación ciudadana, se incentiva la transparencia y rendición de cuentas y se logra que los recursos públicos se orienten hacia los sectores y proyectos identificados como prioritarios. En Colombia, dadas las coincidencias de la plataforma de CSC con la labor que venía avanzando la iniciativa ciudadana, ¿Cómo Vamos?, se creó una alianza para que adelantara las labores de monitoreo.

¿Cómo Vamos? es una iniciativa privada que, se viene desarrollando desde hace 15 años en Colombia, cuenta con el respaldo de la Fundación Corona, el periódico nacional El Tiempo e importantes organizaciones y empresas de cada ciudad en donde tiene presencia (actualmente en 11 ciudades del país y en proceso de ampliación de cobertura a nuevas ciudades, entre las que se incluye Montería). La organización, que hoy en día es una red, 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, convirtiéndose ahora en un aliado estratégico de la plataforma.

A partir de este punto, el proceso avanza hacia la etapa de inversión en donde se ejecuta el Plan de Acción a través de diferentes mecanismos de financiación de las estrategias, programas y proyectos, los cuales, a su vez, son monitoreados en su ejecución para evaluar el impacto en las metas de la plataforma de CSC.

RELACIÓN DE ESTE ESFUERZO CON OTROS ANÁLISIS E INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

Es importante señalar que el propósito de este ejercicio no es suplantar los análisis ya realizados sobre Montería en el ámbito de otros procesos de planeación, como los de cambio climático, ordenamiento territorial, transporte y movilidad. Estos análisis son muy importantes y su implementación continúa siendo crítica para la sostenibilidad de la ciudad.

Lo que la plataforma CSC busca es analizar la situación como un agente externo que cuenta con el apoyo conceptual del BID, con el propósito de proponer una óptica que quizá podría contribuir a que Montería fuese más sostenible. Concretamente la plataforma CSC pretende contribuir en el análisis y la determinación de prioridades a juzgar no solo por la problemática inherente a cada uno de los sectores y temas que se analizan, sino también a la luz de las lentes de la de opinión pública, la vulnerabilidad frente a desastres y el costo de no actuar.

Para finalizar, es muy importante para FINDETER destacar la amplia participación del equipo de la Administración Local y de expertos en los distintos sectores cuya participación permitió priorizar los problemas. A continuación, se presentan los principales resultados de la aplicación de esta metodología en Montería.

4 ¿CÓMO ENCONTRAMOS A MONTERÍA?

DIAGNÓSTICO A PARTIR DE LOS INDICADORES Y DE LAS VIVENCIAS EN MONTERÍA

INTRODUCCIÓN

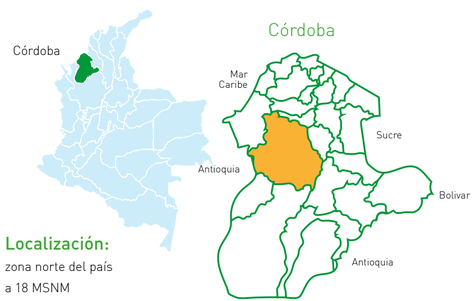
Como se explicó en el capítulo anterior, el primer ejercicio que realiza la plataforma CSC es el de establecer aquellos sectores y temas que resultan críticos para lograr un desempeño deseable de la ciudad en las cuatro dimensiones abordadas (ambiental y cambio climático, urbana, económica y social, fiscal y gobernabilidad), a partir del levantamiento de los indicadores y las aproximaciones con los grupos focales en temas ambientales y económicos y la aplicación de la encuesta de percepción.

Gracias a este ejercicio, que permitió contar con una visión cuantitativa y cualitativa, al levantamiento de información secundaria y consultas con diferentes dependencias de la administración municipal, academia, entidades, instituciones y actores privados que participaron en diferentes mesas de trabajo, se pudo contar con información suficiente y relevante para identificar los grandes valores y los grandes retos a los que se enfrenta la ciudad.

RESEÑA GENERAL DE MONTERÍA

Límites:

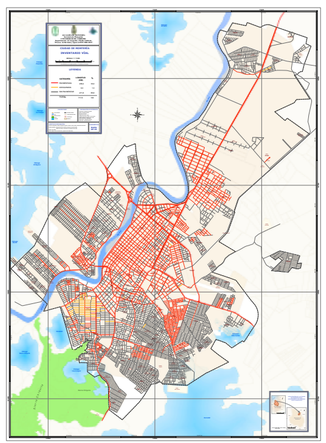
al norte con los municipios de Cereté, Puerto Escondido y San Pelayo; al este con San Carlos y Planeta Rica; al sur con Tierralta y Valencia; al oeste con el departamento de Antioquia y los municipios de Canalete y Los Córdobas. El municipio se encuentra dividido en 29 corregimientos, 168 veredas y 9 unidades espaciales de funcionamiento (UEF) y la cabecera municipal, la cual está a su vez, conformada por nueve (9) comunas y cinco (5) piezas urbanas con un total de 207 barrios.



Localización:

zona norte del país

a 18 MSNM



1774

Fecha de fundación; originalmente denominada San Jerónimo de Buenavista. Población: 160 familias, 854 pobladores (Nascimento 1916).

- Los **primeros barrios en ser fundados,** en donde se encuentra el centro administrativo y núcleo principal de hoy en día, corresponden a Chucurubí y La Ceiba.
- La **localización a orillas del río** dio lugar a un proceso de intercambio permanente con Cartagena y el comercio con poblaciones cercanas.
- **Durante el siglo XVIII,** Montería se convirtió en un centro económico y comercial, lo que condujo a una recuperación demográfica compuesta por mestizos, zambos, cimarrones y unos cuantos blancos.

Siglo XIX

Grandes compañías extranjeras empezaron a hacer su arribo al país con el fin de explotar los recursos naturales existentes (principalmente metales y maderas). Inicio de las grandes migraciones de sirios y libaneses.

Tabla 5 . **Población 1985 – 2014 y proyección 2020**

Año	1985		1993		2005		2014		2020	
	Total	Cabecera	Total	Cabecera	Total	Cabecera	Total	Cabecera	Total	Cabecera
Córdoba	1.056.197		1.214.907		1.467.906		1.683.782		1.838.371	
Montería	**249.406**	**179.190**	**304.420**	**222.104**	**379.094**	**286.631**	**434.950**	**335.835**	**471.664**	**367.679**

Siglo XX

A partir de entonces, el crecimiento urbano se da hacia el norte y el oriente y para el primer tercio se instalan importantes equipamientos como el mercado, el matadero y el recinto ferial, generando la primera aglomeración importante.

Tabla 6

Distribución área municipio de Montería

Área	Ha	Porcentaje
Suelo Urbano	4.,177	1,30%
Suelo de expansión	659	0,21%
Suelo Suburbano	3.003	0,94%
Suelo Rural	250.184	77,99%
Suelo Protegido	62.438	19,46%
Total municipio	**320.782**	**100%**

1938

64.192 habitantes (DANE, Cámara de Comercio de Montería 1983). Todas las actividades económicas que se desarrollaron hasta ese entonces tuvieron como eje principal el río Sinú. Sin embargo, este corredor fluvial fue perdiendo significancia con el advenimiento de las carreteras y con la sedimentación de la Bahía de Cispatá.

Años 80

Creación del barrio Cantaclaro, ubicado hacia la zona sur oriental de la ciudad. Para la misma época también, se inicia la construcción de programas de vivienda promovidos por las entidades del Gobierno Nacional en los cuales "se plantean nuevos y desacertados esquemas urbanos; se pierde, entonces, el concepto de manzana, se reduce el predio (...), no se interpreta el volumen edificado y los espacios libres (espacio público, de uso vehicular, peatonal, zonas verdes o vacíos urbanos) colapsándose el uso y la ocupación del suelo" (Observatorio del Caribe; Cámara de Comercio de Cartagena 2012).

Años 60

Proceso de expansión desordenado y poco planificado producto de las masivas migraciones del campo y otros municipios vecinos, que en el caso de Montería, significó la aparición de asentamientos irregulares en zonas de fragilidad ambiental no solo en las franjas del río sino también en los humedales y Sierra Chiquita.

1952

Creación del departamento de Córdoba. Se dió inicio a un período de construcción de nueva infraestructura, incluyendo proyectos como la vía al alto Sinú (Tierralta), el puente vehicular sobre el río Sinú, puertos, nuevos edificios de la administración municipal y departamental, así como el aeropuerto en el municipio de Cereté. Se intentó convertir el río en eje central de la ciudad.

Algunas características ocasionadas por las dinámicas de crecimiento en Montería:

- Alta concentración de población en la zona urbana
- Niveles altos de informalidad en los asentamientos y las actividades económicas
- Una alta oferta de mano de obra no calificada
- Alta demanda potencial pero no efectiva por la limitada capacidad de pago, de servicios de educación y salud

Los procesos descritos contribuyeron a una ruptura y división física de la ciudad en cuatro fragmentos:

- La ciudad central en la que se localizan las principales edificaciones de la Administración y equipamientos, con vías, infraestructura y cobertura de servicios urbanos básicos como los domiciliarios y de transporte público
- La ciudad de la margen izquierda
- La ciudad marginal que se ubica en la periferia, zona sur y sur oriental y algunos sectores de la margen izquierda que se desarrollan en condiciones precarias en su urbanismo, cobertura de servicios, equipamientos, vías, espacio público y alarmantes condiciones de pobreza
- La ciudad hacia la zona norte, en donde se localizan barrios de estratos altos y concentración de equipamientos educativos

4

DENSIDAD: de acuerdo con las proyecciones de población, al 2014, que corresponde a 335.835 habitantes y teniendo en cuenta el perímetro urbano de la ciudad de 41,77 Km^2 (4.177 Has), la densidad urbana es de 8.040 Habitantes /Km^2

DESPLAZAMIENTO FORZADO: en términos de población, una de las mayores presiones de desplazamiento, en el departamento de Córdoba, proviene de los efectos del conflicto armado y de las actividades ilegales asociadas al narcotráfico. Según información de la Agencia de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), suministrada por el Ministerio de Hacienda, en 2010 recibió 141.645 y expulsó 3.679 personas, siendo los municipios del sur del departamento (Montelíbano, Puerto Libertador y Tierralta) en los que se reporta mayor número de desplazados que se han asentado en la capital. Montería, entre 1997 y 2007 la ciudad recibió 26.782 desplazados, equivalente a 5.544 familias y en el año 2010, 42.943 personas (Consultoría para los Derechos Humanos y el Desplazamiento - CODHES 2012).

ECONOMÍA: la economía de Montería se basa principalmente en el sector primario, donde la agricultura (algodón, maíz, arroz, yuca y sorgo), la ganadería extensiva y la minería (ferro níquel, carbón, gas natural, oro) predominan. Sin embargo, en los últimos años el sector de los servicios ha adquirido notable participación.

COMPETITIVIDAD: según el Indicador Global de Competitividad (Observatorio del Caribe; Cámara de Comercio de Cartagena 2012), la ciudad de Montería presenta un bajo desempeño ya que ésta se ubica en el puesto 19 dentro de un ranking de 22 ciudades de modo que, con un puntaje de 30.03 sobre 100 puntos posibles, la capital del Sinú sólo supera a Valledupar, Sincelejo y Riohacha (cuyos puntajes son 19,75, 17,66 y 9,37 respectivamente) y por debajo de otras como Bucaramanga, Barranquilla y Pasto (con puntajes de 88,56, 72,85 y 39,37).

En el mismo estudio, se registró que la ciudad presentó fortalezas en factores como finanzas públicas y capital humano. Sin embargo, aún tiene debilidades en temas de infraestructura, fortaleza económica, finanzas privadas, internacionalización y ciencia y tecnología.

DESIGUALDAD: Montería cuenta con la quinta tasa de pobreza más alta del país (34,8%) después de Quibdó (49,9%), Riohacha (43,3%), Florencia y Sincelejo (37,2%) (DANE 2013).

No obstante, Montería es un municipio que ha adquirido, en los últimos años, una relevancia significativa a nivel nacional debido a su pujanza y a la participación de jóvenes profesionales, en las últimas administraciones, que creen en su ciudad y que, con ideas innovadoras, han sacado adelante un modelo de ciudad que comienza a ser reconocido a nivel regional, nacional e internacional. Hoy en día el municipio está catalogado como un centro subregional de segundo orden que cuenta con equipamientos urbanos y a la vez presta servicios de interés regional no tan especializados (Ministerio de Trabajo 2013).

Algunos instrumentos de planificación

Montería cuenta con diversos instrumentos de planificación, entre los que se encuentran aquellos exigidos por la Ley: el Plan de Desarrollo 2012-2015 "Progreso para Todos" (Alcaldía de Montería 2012), el Plan de Ordenamiento Territorial para el período 2002-2015 (Alcaldía de Montería 2010). Además, dando cumplimiento al compromiso adquirido en el año 2010 en la Cumbre de Cambio Climático donde se formuló el Plan Maestro denominado "Montería Ciudad Verde 2019" (Alcaldía de Montería 2011). Estos instrumentos se han considerado como los más relevantes para efectos de este análisis. Es de anotar que el municipio se encuentra intervenido en su gestión financiera por el Ministerio de Hacienda en el marco de la Ley 550. A continuación se presenta una breve reseña de estos instrumentos.

Plan de Desarrollo Municipal

El Plan de Desarrollo Municipal "Progreso para todos 2012-2015" fue adoptado por el Concejo Municipal mediante el Acuerdo 014 de 2012.

Este documento, que se constituye en la hoja de ruta para ejecutar proyectos y programas durante los cuatro años de vigencia de la Administración, define las necesidades y prioridades en el uso de los recursos públicos y, por el otro, además orienta las principales políticas públicas en materia económica, fiscal y social, reconociendo, dentro de esta última dimensión, que la ciudad ha vivido procesos de marginación y segregación asociados al conflicto armado. Adicionalmente, los proyectos planteados buscan

4

respetar los derechos de la población más vulnerable, especialmente de niños, niñas y adolescentes, así como de los más pobres que viven en condiciones indignas, brindándoles los servicios necesarios para mejorar su calidad de vida.

Plan de Ordenamiento Territorial

En cumplimiento de la Ley 388 de 1997 (Ley de Ordenamiento Territorial), el Municipio de Montería cuenta con el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante el Acuerdo No. 0018 de Octubre 31 de 2002 y modificado, parcialmente, mediante el Acuerdo No 029 de 2010. Como parte del proceso de revisión del POT la ciudad definió con precisión su sistema de áreas protegidas, delimitación de la clasificación del territorio (suelo urbano, rural, protegido, suburbano y de expansión) proponiendo, en este último, la incorporación de cerca de 650 hectáreas al suelo urbano, así como la incorporación de componentes de gestión del riesgo. De igual forma, se consolida la posición del municipio como un centro subregional de servicios que requiere fortalecer sus equipamientos y condiciones de conectividad.

Las líneas estratégicas del plan contenidas en el componente urbano del POT son:

1. **Buenas condiciones urbanísticas habitacionales** en el área urbana a partir de una distribución más equilibrada de los asentamientos humanos en el territorio.

2. **Uso y manejo integral del espacio público urbano,** considerándolo como un sistema en el cual se articulan los elementos naturales con los artificiales.

3. **Accesibilidad a los equipamientos en el área urbana,** mejorando y construyendo para garantizar la prestación de los diferentes servicios (salud, educativo, cultural, parques, servicios de transporte, seguridad ciudadana, abastecimiento de alimentos, entre otros).

4. **Conservación del patrimonio arquitectónico e histórico en el área urbana,** busca su preservación, valoración, conservación y recuperación como símbolo de identidad de la ciudad.

5. **Fortalecimiento en la prestación de los servicios públicos domiciliarios en el área urbana** a partir de la construcción, optimización, mantenimiento de los sistemas de acueducto y alcantarillado y servicios de energía, telefonía y gas.

6. **Promoción de un territorio urbano funcional,** que oriente la conexión entre barrios para alcanzar la funcionalidad del territorio urbano y con ello la integración comunitaria.

En la actualidad, el municipio se prepara para la actualización del POT, y cuenta con el documento "Proceso de Revisión y Ajuste el POT 2002-2015". Este incluye la actualización, modificación o ajuste de los contenidos y normas de acuerdo a la vigencia del plan, de manera que se asegure la construcción efectiva del modelo territorial adoptado por el municipio. El plan se encuentra dividido en cuatro secciones: Diagnóstico, Formulación, Programa de ejecución y Proyecto de acuerdo.

Plan Maestro de Cambio Climático, Montería, Ciudad Verde 2019

Montería cuenta con el Plan Maestro de Cambio Climático (PMCC) "Montería Ciudad verde 2019" adoptado mediante el Acuerdo 035 del 8 de diciembre de 2011.Esta herramienta define un marco de acción para actuar frente a las causas y efectos del cambio climático. El plan establece criterios de sostenibilidad en el desarrollo urbano y crecimiento económico del municipio, está compuesto por 15 retos y 26 acciones, a partir de las cuales se lograría reducir las emisiones de gases efecto invernadero para el 2019 en un 20%.

La orientación de las acciones contenidas en el Plan propende por la mitigación, la adaptación, la compensación y la sensibilización. Lo anterior, alrededor de los temas críticos de movilidad urbana, eficiencia energética y energías renovables, gestión de residuos, saneamiento básico y agua potable, construcción sostenible, responsabilidad ambiental, desarrollo agropecuario, vulnerabilidad, adaptación y resiliencia, cultura ciudadana, conservación de ecosistemas y reforestación y zonas verdes.

La Administración planea actualizar este Plan proyectándolo hasta el año 2032. También, pretende definir detalladamente las acciones a implementar.

Con base en esta información, los talleres y mesas de trabajo desarrollados con el equipo local y al aplicar los indicadores y filtros, se pudo desarrollar el diagnóstico que permitió entender el desempeño de la ciudad en cada una de las dimensiones, a continuación se presentan los resultados:

DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Los aspectos ambientales y su correcto manejo y desarrollo hacen que una ciudad pueda ser más competitiva. Es así como cuestiones relacionadas con la vulnerabilidad ante el cambio climático, el manejo y priorización de los servicios públicos (suministro de agua de calidad, alcantarillado y electricidad), la disposición y aprovechamiento de los residuos sólidos, entre otros, están directamente relacionados con el bienestar de la población, su salubridad e identidad con la ciudad.

Generar esquemas de crecimiento inteligente que permitan proporcionar a sus pobladores, de manera sustentable y económica, los servicios básicos y un entorno ambiental adecuado, de manera redundarán sin duda en un manejo óptimo de los recursos que conlleve a un crecimiento sustentable y equitativo.

La ciudad ha mostrado importantes avances a este respecto. Sin embargo, existen situaciones que representan grandes retos. De encontrar los caminos adecuados para su solución, llevarán a la ciudad a ser un referente nacional, por su compromiso con la mitigación de los efectos del cambio climático, que se refleja en la adhesión al Pacto Voluntario firmado por 138 países, en el marco de la Cumbre Climática Mundial de Alcaldes celebrado en Ciudad de México en el año 2010[xi]. Como resultado del compromiso adquirido, la ciudad formuló el Plan Maestro de Cambio Climático, Montería Ciudad Verde 2019.

Como se expresó al inicio de este capítulo, Montería, como cualquier otra ciudad, tiene grandes fortalezas, retos y temas urgentes en los que debería enfocar su acción. De acuerdo con el análisis de desempeño sustentado en los indicadores, se puede señalar que, a nivel de la dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático, estos son los aspectos mas relevantes que se encontraron en la ciudad:

Fortalezas

Dentro de los principales aspectos a resaltar se encuentra la existencia de un Plan Maestro de Cambio Climático que como se expresó anteriormente el cual contempla una serie de acciones dirigidas a la adaptación y mitigación. Sin embargo, se ha identificado la necesidad de actualizarlo y fortalecer su ejecución, lo cual revertirá sin duda en el bienestar de la comunidad.

A nivel de servicios públicos, que son los sistemas que más pueden incidir positiva o negativamente en el impacto ambiental de la ciudad, la gestión de Montería puede calificarse como buena en lo que tiene que ver con el agua potable y el aire, sobre todo en lo relativo a

4

cobertura y continuidad del servicio (del primero). Adicionalmente, la ciudad cuenta con unos activos importantes, en términos ambientales, como son el río Sinú y su extensa zona rural.

AGUA

La cobertura del servicio de acueducto en el área urbana de Montería, era de 98%, cifra que se mantiene hasta la fecha. La empresa PROACTIVA Aguas de Montería S.A E.S.P es la encargada de efectuar la operación del servicio en la cabecera municipal mediante una concesión, que le fue otorgada desde el año 2000, por un término de 20 años. Asimismo, la prestación del servicio de agua potable es eficiente; la calidad es buena, el Índice de Riesgo de Calidad de Agua Potable (IRCA) es del 0.10%, lo cual es positivo frente al valor ideal señalado por la plataforma CSC que es de 5% y la continuidad en el servicio es buena, pues este se presta durante las 24 horas del día de manera continua.

La calidad en la prestación del servicio es reconocida por los ciudadanos. En la encuesta de percepción ciudadana, el 99% manifiesta contar con el servicio en la vivienda que habita, el 92% considera que el agua que llega a su hogar es de buena calidad, el 99% expresa que el servicio llega a su hogar los siete días de la semana y el 98% manifiesta que el suministro es continuo las 24 horas.

Al comparar con otras ciudades de la iniciativa, Montería también muestra indicadores favorables. En términos de cobertura, está a la par con ciudades como Bucaramanga (99,88%) y Pasto (96%) y por encima de Salta (93,7%) . Así mismo, en el indicador de consumo de agua se ubica en una buena posición si se tiene en cuenta no solo los valores de la metodología, en donde el rango ideal está entre 80 y 140 L/persona/día, sino también los datos arrojados para ciudades como Bucaramanga (222,41 L/persona/día) y Salta (330 L/persona/día) que sobrepasan los límites recomendables, presentando una situación crítica.

No obstante, PROACTIVA, como empresa prestadora del servicio, podría adelantar acciones para disminuir el índice de agua no contabilizada (IANC) que corresponde al porcentaje de agua que se pierde del agua tratada que ingresa al sistema de distribución y que el proveedor de agua registra y factura. Este porcentaje comprende pérdidas reales de agua (p. ej., fugas en las tuberías) y pérdidas de facturación (p. ej., medidores de agua rotos, falta de medidores de agua y conexiones ilegales). El índice arrojó un valor de 32% para el año 2012, situación similar a la de ciudades como Pasto (38%) y Salta (40%). Si bien el resultado no es crítico, tiene oportunidad de mejora si se compara con Bucaramanga (28%).

Reducir la cantidad de agua no contabilizada a niveles aceptables es vital para la sostenibilidad financiera de la empresa ssuministradora de agua, lo cual puede realizarse por medio de acciones técnicas y administrativas apropiadas. Supervisar la cantidad de agua no registrada puede dar lugar a dichas medidas correctivas. Es conveniente reducir la cantidad de agua no contabilizada, no solo desde una perspectiva financiera sino también, en términos de beneficios económicos y ambientales.

Gráfico 2
Cobertura del servicio de acueducto

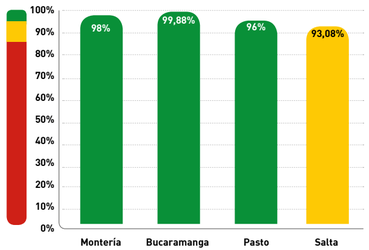


Gráfico 3
Consumo anual de agua per cápita

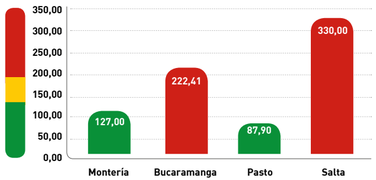
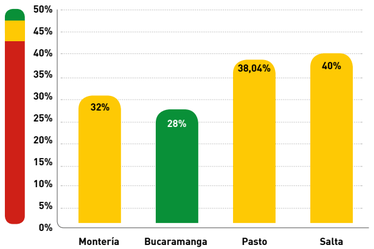


Gráfico 4
Agua no contabilizada



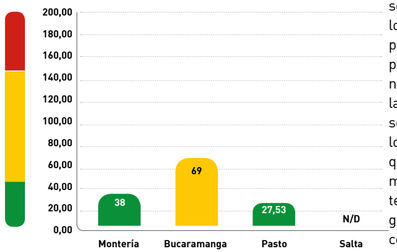
4

CALIDAD DEL AIRE

Montería registra niveles de concentración de "material particulado respirable" (PM_{10}), de 38 µg/m³ (Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge CVS). Esto es positivo si se toma como criterio de comparación internacional la guía de calidad de aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS) la cual establece como límite recomendable para PM_{10} un valor de 50 µg/m³ en 24 horas. Respecto a este indicador, la ciudad se encuentra en una mejor posición que Bucaramanga (69,4 µg/m³) y en condiciones muy similares a Pasto (27,53 µg/m³).

Gráfico 5

Concentración de contaminantes en el aire PM_{10} (µg/m³)



De igual forma, no se presentan problemas de contaminación del aire por partículas suspendidas totales (PST), dióxido de azufre (SO_2), dióxido de nitrógeno (NO_2), ni metales.

Si bien estos resultados son favorables, no son coherentes con los que manifestaron los monterianos en la en cuesta de opinión pública, pues el 43% de los encuestados expresaron que la calidad del aire en la ciudad no es ni buena ni mala. El 61% estima que la principal fuente de contaminación del aire son las fuentes móviles (tránsito de vehículos) y, aproximadamente, un 32% considera que la contaminación del aire se debe a la mala disposición de las basuras. Por su parte, el 41% de la población manifiesta que el gobierno de Montería está comprometido con el desarrollo y promoción de programas para controlar la contaminación.

Por último, en la ciudad existen regulaciones ambientales aprobadas a nivel nacional sin que se cuente con un monitoreo continuo. Dadas las características de la ciudad y el crecimiento que experimenta en la actualidad, es necesario robustecer el monitoreo con el fin de disponer de bases históricas que permitan orientar el desarrollo de la misma.

Retos

En materia ambiental existen algunos temas en los que la ciudad tiene importantes oportunidades de mejora que no necesitan sin grandes intervenciones u operaciones costosas. Algunas de estas son el ruido, mitigación del cambio climático y energía. Veamos cómo:

➜ RUIDO

Si bien a nivel nacional existen regulaciones con respecto al ruido, actualmente. Montería no cuenta con un programa de monitoreo periódico que permita hacer seguimiento constante a la evolución de este parámetro que, en años pasados, ha registrado niveles por encima de la normatividad vigente.

El crecimiento del parque automotor en los últimos años, tanto de vehículos de servicio público como de motos (mototaxis), se ha convertido en un factor determinante para el incremento del nivel sonoro, sumado a la economía informal, el comercio en general y talleres, entre otros, en espacios que no son aptos para estas actividades.

El análisis indicó que en el Municipio de Montería se presentan niveles mayores a 70 dB y que el 40% de los resultados están por encima de este valor en ambas jornadas (diurna y nocturnal), lo que conduce a afectaciones a la salud como la deficiencia auditiva.

Esto coincide con la percepción de la ciudadanía, pues el 31% de los monterianos consideran alto el nivel de ruido de la ciudad, sumado al 45% que lo califica ni alto ni bajo. De igual forma, el 24% asegura tener problemas de ruidos molestos todos los días de la semana.

Los principales factores que generan ruido en la ciudad, se deben a la congestión vehicular, en donde un 39 % de los encuestados reportaron afectación por esta causa el 64% por las fiestas, los vecinos y las peleas. Finalmente, cerca del 69% de la población estima que en Montería no se toman las medidas necesarias para controlar el ruido.

Una gestión efectiva en materia de ruido, que incluya campañas de comunicación masiva, un programa de multas y comparendos progresivos (pedagógicos a monetarios), el control a los altoparlantes en plazas y andenes, podría contribuir a mejorar el desempeño de la ciudad en este tema.

➜ MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Con unas emisiones por debajo de 3 toneladas anuales de CO_2 per cápita (GeoAdaptive LLC 2014), Montería se encuentra todavía con holgura dentro de la zona 'verde' que la plataforma CSC ha definido para este indicador (menos de 5 toneladas). Si bien esto es positivo, pues refleja una economía baja en carbono, no significa que Montería no esté contribuyendo al problema del cambio climático.

Asimismo, en lo que concierne con el inventario de gases efecto invernadero, en el marco de este esfuerzo, se actualizó el mismo y quedó establecido un mecanismo de actualización periódica (GeoAdaptive LLC 2014). Será reto de la alcaldía mantener el inventario actualizado.

➜ ENERGÍA

En Montería, el 99,5% de la población cuenta con acceso legal a energía eléctrica (DANE 2011), el 78% de la energía proviene de generación hidroeléctrica, la ciudad guarda similitud con Bucaramanga (99,85%), Pasto (95,50%) y Salta (98%).

El consumo anual de energía eléctrica per cápita se puede considerar dentro de un rango positivo, este oscila entre 900 y 1.000 kWh/persona/año, dado que en los valores de referencia propuestos para Colombia un valor inferior a 1500 kWh/persona/año, se considera bueno. Por su parte, el número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente (0,0130) y el promedio de éstas medido en horas (0,0120), es poco significativo, reflejando que la calidad de este servicio público es buena.

Los anteriores factores pueden explicar que cerca del 62% de los monterianos encuestados considere que el servicio de energía eléctrica en la ciudad es bueno y que el 94% exprese que éste se presta de manera continua.

El 78% de la generación de la energía en Montería proviene de fuentes renovables, un valor altamente significativo comparado con los de referencia, en donde ua cifra mayor 50% ya representa un valor muy bueno. Finalmente, no existe porcentaje de provisión de energía a través de fuentes renovables no convencionales como minihidros, calentadores solares o biomasa renovable.

A nivel de alumbrado público la situación no es tan positiva. Montería posee una cobertura del 83%, valor por debajo del promedio (90%) en otros municipios; cuenta con 41 luminarias por cada 1000 habitantes, encontrándose también por debajo del promedio de 55 en otros municipios.

En relación al gas domiciliario, se resalta positivamente, un 92,5% de cobertura (Ministerio de Minas y Energía 2011) encontrándose muy por encima de Pasto (0%) y a la par de Bucaramanga (96,3%) y Salta (80%).

Gráfico 6

Cobertura de energía eléctrica

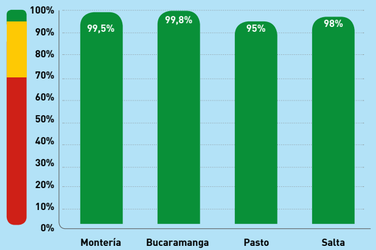
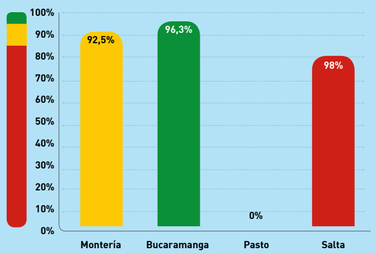


Gráfico 7

Acceso a gas por red domiciliaria



4

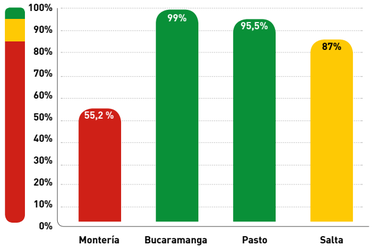
Temas urgentes

En los temas en los que Montería sí tiene que actuar porque su situación se acerca a ser crítica para la sostenibilidad, están los de saneamiento, drenaje, residuos sólidos y vulnerabilidad ante los desastres naturales. Veamos:

SANEAMIENTO

Hasta 2012, según el Plan de Desarrollo Municipal de Montería, el 55,20% de los hogares tenía acceso al servicio de saneamiento por alcantarillado, una cifra que, teniendo en cuenta el crecimiento poblacional de la ciudad en los últimos años, puede considerarse bastante baja. Si se mira a la luz de lo señalado por la plataforma CSC, donde el valor aceptable es superior al 85%, el panorama de la ciudad no es alentador. En efecto, Bucaramanga (99%), Pasto (95,5%) y Salta (87%) están por encima de Montería.

Gráfico 8
Cobertura del servicio de alcantarillado



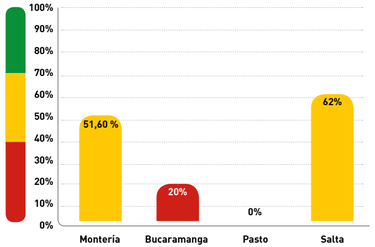
Lo anterior significa que, en 2102, alrededor del 45% de sus aguas negras fluían a cielo abierto a lo largo de canaletas que las llevaban a canales de agua pluvial, escorrentías u otros cauces naturales o artificiales cuando no se estancaban, creando pantanos altamente nocivos para la salud, especialmente la de los niños.

Según la Alcaldía, las obras de extensión de redes que se encuentran en ejecución, que incluye el interceptor Rancho Grande, por un valor total de COP $3.172 millones y la extensión de redes de alcantarillado sanitario en los barrios Villa Margarita Etapa III y Comuna 6 Sector 4, por un valor de COP $4.500 millones[xiv], han llegado a un incremento del 85% en la cobertura. Igualmente, la alcaldía ha indicado que se encuentran contratadas las obras que permitirán cubrir el 100% de la ciudad. Sin embargo, estas redes aún no han sido puestas en operación, esto quiere decir que los porcentajes y patrones de 2012 continúan vigentes.

Lo anterior explica que el 60% de la opinión pública califique el servicio de alcantarillado, entre regular y malo, lo que concuerda con la percepción que se tiene frente a la frecuencia en el rebosamiento de aguas negras que se encuentra cerca del 63% (entre poco frecuente y muy frecuente).

Lo positivo en Montería es que el cerca del 100% de ese aguas negras que viajan por la red, equivalentes al 51,6% del total, son recibidas en dos sistemas de lagunas facultativas (o de oxidación) que se encuentran ubicadas, una, en la zona nororiental y, otra, en la zona suroriental de la ciudad, donde son tratadas de forma acorde con la normatividad nacional vigente y aplicable (alcaldía, 2013). Los valores anteriores posicionan a Montería dentro del rango "amarillo" según los parámetros de referencia de la ICES y lo significativo es que, en este aspecto, supera ciudades como Bucaramanga (20%) y Pasto (0%) y está a la par con lo reportado por Salta (62%)[xv].

Gráfico 9
Tratamiento de aguas residuales



4

Dado el aumento en los volúmenes de aguas negras que significará la puesta en operación de las redes que están siendo construidas, Montería está trabajando ya en la puesta en operación de dos plantas de tratamiento (PTAR) en remplazo de las lagunas facultativas mencionadas anteriormente.

En adición a los factores anteriormente descritos, en Montería, se tiene lo siguiente:

- El servicio de saneamiento en la zona rural es prácticamente nulo.
- El 5% de las viviendas se han visto afectadas en los eventos de inundación más intensos de los últimos 5 años. Este porcentaje es superior al promedio latinoamericano en el que se considera ya un problema (3%).

Es por estos factores que, desde la plataforma CSC, se considera urgente actuar en esta materia para que la cobertura del servicio de alcantarillado se incremente y llegue a estándares cercanos al 100% y, de esta manera, reducir el número de viviendas que se ven afectadas durante los períodos de altas precipitaciones. Ello tendrá notables impactos en la salud pública, Mejorar el servicio de alcantarillados y elementos del espacio público que hoy están afectados por la molestia de los olores, los niveles de contaminación de suelos y cuerpos naturales de agua, entre otros. Todo ello tendría una repercusión notable en la productividad de los habitantes y, por ende, de la economía de la ciudad.

DRENAJE

Según el Plan Maestro de Alcantarillado Pluvial, el 80% del área de la ciudad cuenta con un sistema de drenaje de aguas lluvias. Sin embargo, éste se basa en la adecuación de los arroyos y caños naturales y, en algunos sectores, en la habilitación de canales construidos con fines de drenaje y/o de riego. Estos últimos tienen una limitada capacidad de uso por su localización altimétrica con respecto de áreas bajas que deben ser drenadas. Como se mencionó anteriormente, en muchos casos dichos canales también son utilizados para darle servicio a las aguas negras, lo que colma la capacidad para la cual fueron diseñados por lo que en época de lluvias contribuye a las grandes inundaciones que se experimentan en las zonas bajas.

GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS

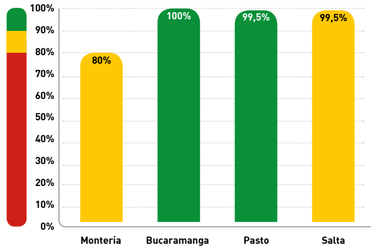
En Montería se destaca su cobertura del servicio de recolección y transporte de residuos sólidos, que asciende al 100% en la cabecera municipal. Esto se refleja en que el 88% de los monterianos perciba que la mayoría de personas de la ciudad cuentan con el servicio, así como con una buena calidad del mismo (81%).

Sin embargo, del total recolectado, 80% es dispuesto adecuadamente en el relleno sanitario "Loma Grande". Allí, además, quedan distribuidos de la siguiente manera: orgánicos (66,99%), plástico (12,75%), papel (5,21%), cartón (3,55%), vidrio (2,08%), metal (1,43%) y otros inorgánicos (7,99%). Esto quiere decir que, por lo menos, 33% de los residuos podrían ser reciclados, lo que podría aumentar significativamente la vida útil del relleno.

De acuerdo con los parámetros de referencia de la ICES, este desempeño coloca a Montería en límite exacto en el que pasa a convertirse en un aspecto crítico, ubicándose por debajo de ciudades como Bucaramanga (100%), Pasto (99,5%) y Salta (99,5%).

Gráfico 10

Residuos sólidos dispuestos en el relleno sanitario



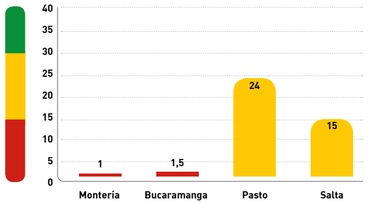
Causa preocupación, es que según los estudios especializados que se han llevado a cabo, el relleno de Loma Grande tiene una vida útil de un (1) año. Situación que se considera crítico teniendo en cuenta los valores de la metodología donde lo positivo es que éste tenga más de 30 años de utilidad. En este sentido, Montería no está muy lejos de Bucaramanga (que sin embargo no es excusa). Por otra parte, Pasto (24) y Salta (15)[xvi] se cuenta con un panorama mucho mejor en este sentido.

En adición a estos factores estructurales, en Montería se aprecia lo siguiente:

- Sólo un 3% de los residuos es separado y clasificado para ser reciclado, factor en el que si bien la ciudad supera a ciudades como Bucaramanga (que ciertamente está muy mal), aún está lejos de ubicarse en los rangos positivos en los que se encuentran ciudades como Santa Ana en el Salvador, con un 35%, o Goiania en Brasil, con un 50%.
- Un volumen significativo de sus residuos podría ser utilizado para la generación de compost. En Montería se está desaprovechando esta oportunidad.
- Igualmente, el gas generado por el relleno sanitario no se está recuperando ni utilizando en la generación de energía o calor. Lo más grave es que se cuenta con la planta para esto, y no se encuentra en uso.

Gráfico 11

Vida útil del relleno sanitario



Por estos factores, desde la plataforma CSC se considera que es de suma relevancia modernizar de forma integral el sistema de residuos sólidos de Montería.

En este sentido, vale la pena mencionar que el Plan Maestro de Cambio Climático (PMCC), Montería Ciudad Verde 2019, dentro de su reto de fortalecer la gestión integral de los residuos contempla:

- La dinamización de la ejecución del Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS), especialmente en programas de separación de residuos sólidos urbanos; recolección y transporte de residuos sólidos; recuperación, aprovechamiento y comercialización de los residuos y sensibilización, educación y participación ciudadana sobre manejo integral de residuos sólidos.
- La adopción e implementación del Comparendo Ambiental como instrumento de cultura ciudadana sobre el adecuado manejo de residuos sólidos.

Según dicho plan, la implementación de estas acciones podría contribuir a la captura y destrucción de 350 Gg de CO_2 eq durante la vigencia del PMCC (2019), como también la disminución de la generación per cápita de residuos en al menos un 10% y alrededor del 20% de reciclaje de los residuos sólidos generados en la ciudad.

VULNERABILIDAD ANTE DESASTRES NATURALES EN EL CONTEXTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Montería está expuesta a los fenómenos naturales de inundación, sequía, movimientos en masa, vendavales y sismos. Según cálculos de la alcaldía, el 20% de la infraestructura

4

pública es susceptible de ser impactada por uno o más de estos fenómenos. Por su parte, el porcentaje de viviendas en riesgo debido a construcción en áreas no permitidas es del 17,26%, indicador que se encuentra casi en el límite de los parámetros de referencia que lo llevaría a ser considerado crítico. Es de resaltar que el potencial desbordamiento del Río Sinú representa un riesgo de inundación en varias zonas vulnerables de Montería, en donde, periódicamente, dada la erosión y falta de compactación del terreno, se han visto agravadas las inundaciones y las obras de mitigación, realizadas, hasta el momento, no han brindado una solución definitiva. Asimismo, en años pasados se han presentado inundaciones incluso en algunas partes de la zona central de la ciudad.

Lo anterior coloca la ciudad y su población en niveles altos de vulnerabilidad que, además, pueden incrementarse si se toma en consideración el cambio climático, el cual puede exacerbar fenómenos como El Niño o La Niña y sus consabidas consecuencias. De acuerdo con estudios consultados por la plataforma CSC, se proyecta, para este siglo, que la ciudad experimente un aumento en la temperatura que la podría llevar a una transición de clima semihúmedo a árido. Asimismo, el confort térmico podría variar de caluroso a muy caluroso y las precipitaciones se podrían incrementar en 36% (Alcaldía de Montería 2011).

En años recientes estos fenómenos, y los efectos que suelen causar, han venido confrontando con mejores resultados debido a la adopción del Plan Municipal para la Gestión del Riesgo (PMGR) y la puesta en funcionamiento del Comité Local para la Prevención y Atención de Desastres (CLOPAD). El objetivo de estos instrumentos es contribuir a la reducción del riesgo asociado con fenómenos de origen natural y antrópico, como también lograr la capacidad de respuesta y recuperación en caso de desastre .

No obstante, la revisión de los indicadores del municipio mostró que la información e instrumentos de planeación y gestión, en los que se tiene que basar un buen programa de prevención y atención, están desactualizados. Tampoco se vió que hubiera información detallada y/o actualizada acerca de los asentamientos humanos, equipamientos y/o elementos de la infraestructura que estén expuestos a dichos fenómenos que, con el crecimiento poblacional y densificación natural del espacio construido, hacen que el volumen de gente expuesta a los fenómenos crezca constantemente. Esto hace difícil determinar los distintos grados de riesgo a los que está expuesta la población y, por ende, las políticas que la municipalidad debería estar implementando para prevenir, mitigar o adaptar las estructuras y comunidades a esos fenómenos. Al no conocerse la geografía de los riesgos y la vulnerabilidad, tampoco es posible establecer el efecto que pueda ejercer el cambio climático sobre los mismos.

Estas son probablemente las razones por las que un 57% de los monterianos siente que en el municipio no se toman las medidas necesarias para evitar y/o enfrentar los desastres naturales. Así mismo, un 40% coincide en que el evento con el cual se sienten más amenazados son las inundaciones, que cada vez ocurren con mayor frecuencia. Adicionalmente, el tema es crítico porque un 63% de los encuestados considera que las consecuencias de los cambios climáticos los afectan a ellos y a su núcleo familiar de forma importante. Es por esto que la plataforma CSC, como parte de su esfuerzo en Montería, realizó una serie de estudios ambientales que por su envergadura y detalle son reseñados en capítulo siguiente de este Plan de Acción.

DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

La sostenibilidad urbana tiene que ver con la forma en que las ciudades se integran al entorno económico nacional e internacional como resultado del ordenamiento y la planificación de sus dinámicas de crecimiento y del equilibrio que están en capacidad de lograr con la creación de oportunidades para el trabajo, la inversión, el estudio, el turismo y la convivencia en sociedad.

Es un territorio donde los distintos sistemas ambientales, espaciales y de actividades funcionan eficientemente; constituyendo un elemento de desarrollo y competitividad en donde se logran condiciones adecuadas de habitabilidad. Dichas condiciones deben incluir la provisión de soluciones de vivienda y servicios públicos accesibles y de calidad, infraestructura vial, entornos para la recreación, y oportunidades de vivir en un espacio público amable y seguro. Se debe entender la ciudad como el centro de intercambio de bienes, servicios y conocimiento generando lo que se denomina "economía de aglomeración".

Ahora bien, para generar condiciones de calidad de vida en la ciudad, es importante partir del concepto de ciudad compacta y densa que promueve la mezcla de usos con el fin de reducir tiempos de desplazamiento, consolidar una red de vías y caminos con el fin de conectar las actividades de manera eficiente, buscando generar un cambio en el uso de los modos de transporte, privilegiando el transporte público y modos no motorizados como la bicicleta y la caminata, con la intención de disminuir la congestión para mejorar los tiempo de viaje y, a la vez, reducir las emisiones de GEI.

Cuando una ciudad sobresale en estos temas refleja, una economía mas productiva, donde los costos de transporte, para los individuos, se reducen y las ganancias, en tiempo y dinero, se aumentan con lo cual los individuos y sus familias aumentan su poder adquisitivo, razón por la cual la economía progresa.

En relación con la sostenibilidad urbana, Montería ofrece grandes fortalezas, retos y temas urgentes en los que deberá enfocar su acción. De acuerdo con el análisis de desempeño, sustentado en los indicadores, se pueden señalar las siguientes:

Fortalezas

En términos de sostenibilidad urbana, la ciudad de Montería ha realizado grandes esfuerzos para lograr mejores condiciones para sus habitantes. Entre otros, se cuenta la ampliación y el mejoramiento del espacio público, la provisión de vivienda para la población más vulnerable, la implementación de la política Nacional de "Ciudades Amables" con el Sistema Estratégico de Transporte (SETP) y la promoción del uso de modos no motorizados de transporte. Además de estos significativos avances, se tiene lo siguiente:

UN CRECIMIENTO MODERADO DE LA HUELLA URBANA Y UNA DENSIDAD QUE GENERA CONDICIONES DE EFICIENCIA

De acuerdo con las mediciones realizadas por el estudio de huella urbana que se describe en el capítulo 5, en el período comprendido entre el año 2001 y 2012 el crecimiento de esta fue de 177 hectáreas, pasando de 2.414 hectáreas a 2.591, es decir, un aumento del 7% en el período, lo que representa un 0,65% anual.

4

Al ver esto en el contexto de los parámetros de referencia, la ciudad se encuentra en un buen nivel de desempeño y a la par que la ciudad de Salta. Cabe aclarar que para las ciudades de Bucaramanga y Pasto no se encuentran disponibles los resultados de estudios de huella urbana y este valor fue calculado con base en la ampliación del perímetro urbano, el cual no coincide necesariamente con el suelo urbano construido.

Por su parte, la densidad urbana, es decir, el número de personas que viven en el casco urbano de Montería por km^2 corresponde a 8.040 habitantes, cifra que según los parámetros de referencia propicia la eficiencia en los sistemas urbanos y uso de las infraestructuras existentes, aunque el nivel es relativamente bajo si se compara con las ciudades de Bucaramanga y Pasto.

Gráfico 12
Crecimiento anual de la huella urbana

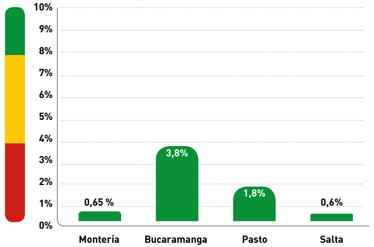


Gráfico 13
Personas que viven en el área urbanizada del municipio por km^2

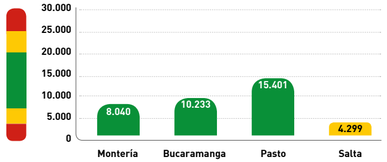
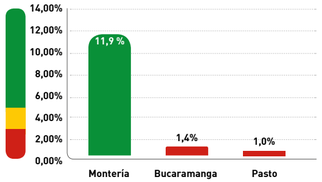


Gráfico 14
Distribución modal – uso de la bicicleta



POTENCIAL PARA LA GENERACIÓN DE UNA CULTURA ORIENTADA AL USO DE LA BICICLETA

La plataforma CSC analiza la distribución modal de la ciudad, que refleja los porcentajes de desplazamiento que se realizan en los diferentes modos de transporte, incluido el modo peatón. Su distribución refleja el uso que los habitantes dan al transporte público, transporte privado, transporte no motorizado, etc. Actualmente, según el Departamento Nacional de Planeación, en transporte no motorizado Montería registra que el 11,9% de la población utiliza la bicicleta. Sin duda, este indicador refleja el gran potencial que tiene Montería para generar una cultura orientada al uso de la bicicleta.

Este potencial también es reconocido por los ciudadanos quienes, en la encuesta de percepción ciudadana, el 11% manifestó utilizar la bicicleta como medio de transporte cifra que coincide con el indicador obtenido del estudio del DNP. Al comparar con otras ciudades de la iniciativa, Montería es sin duda la que se lleva mayor reconocimiento en comparación con Bucaramanga (1,4%) y Pasto (1%). Para la ciudad de Salta esta información no está disponible.

USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL

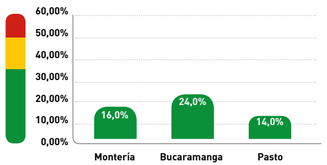
Por otro lado, la distribución modal reporta que el 16% de la población utiliza el vehículo particular para transportarse. Al aplicar la metodología de la plataforma CSC, este indicador es positivo para la ciudad. Así mismo, el indice de motorización para Montería es de 0,13 vehículos por cada habitante, lo cual ubica a la ciudad en verde.

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

4

Gráfico 15

Distribución modal Vehículo motor privado



Sin embargo, este dato podría no estar reflejando la realidad como se evidenció en las reuniones con la Administración Local y grupos de interés, en las que se manifestó que un porcentaje importante de los vehículos que, efectivamente, circulan en Montería no se encuentra registrado en la ciudad (no se cuenta con información estadística que permita identificar la cantidad de vehículos que efectivamente utilizan la malla vial de la ciudad para medir el impacto de la problemática).

Al comparar estos indicadores con algunas ciudades del programa ICES, se encuentra que Montería muestra resultados favorables, pues en términos de distribución modal del vehículo motor privado está en nivel medio con por el 16%, mientras que Bucaramanga tiene el 24% y Pasto el 14%. Aunque todos los indicadores son positivos, el número es elevado y cercano a los límites del parámetro de referencia por lo que puede estar acercándose a una situación de insostenibilidad.

De igual manera, el indicador de cantidad de automóviles per cápita se ubica en una buena posición en comparación con las demás ciudades donde Bucaramanga reporta 0,08, mientras Pasto registra 0,26, al igual que Salta.

Retos

En materia de sostenibilidad urbana, existen algunos temas en los que la ciudad tiene oportunidades de mejora sin llevar a cabo grandes intervenciones u operaciones costosas, como la planificación, espacio público, estado de la malla vial y sistema de transporte. Veamos:

→ UN PLAN DE USOS DEL SUELO QUE SE IMPLEMENTA PERO QUE DEBE SER ACTUALIZADO

Si bien la ciudad cuenta con un Plan de Ordenamiento Territorial que regula los usos y las intensidades de las actividades en el territorio, la necesidad de incorporar aspectos sobre gestión del riesgo y las dinámicas recientes en el crecimiento de la ciudad, tanto demográfico como económico, obliga a la ciudad a realizar la actualización de este instrumento de planificación y avance en la formulación de planes complementarios para un desarrollo más eficiente del territorio, en coherencia con la vocación de sus suelos y de sus actividades económicas.

Dado que, por ley, todas las ciudades de Colombia deben contar con un Plan de Ordenamiento Territorial, los indicadores planteados en la metodología, que hacen referencia a la existencia de un "plan de usos del suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación y está implementado activamente" y un "Plan maestro completo y legalmente vinculante creado o actualizado durante los últimos diez años", se unifican y registran en verde. Para el caso de la ciudad de Montería, el POT presentó una actualización en el año 2009 y, por cumplimento de las vigencias definidas en la ley, debe entrar en proceso de actualización.

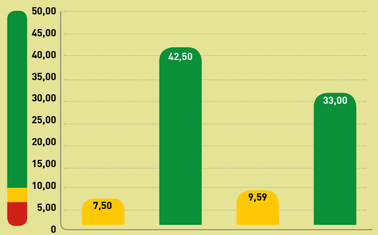
No obstante lo anterior, desde la plataforma CSC se considera que sigue siendo un reto la implementación integral del modelo de ordenamiento propuesto desde 2002 que aún se encuentra vigente en muchos aspectos tales como la consolidación de la estructura ecológica principal.

→ POCO ESPACIO PARA RECREACIÓN AL AIRE LIBRE

En la actualidad se registra en Montería un total de 7,5 hectáreas de espacio libre por cada 100.000 habitantes, ubicándose en un rango intermedio en relación con el parámetro de referencia, indicador que puede mejorarse a partir de las diferentes iniciativas para el acondicionamiento de los parques existentes y el incremento de espacio público en la ciudad, tanto en la margen derecha como en la izquierda.

Gráfico 16

Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes



El déficit de espacio público se presenta con mayor incidencia en las comunas 1, 4 y 6 localizadas en el sector sur de la margen izquierda y zona perimetral del sur de la margen derecha respectivamente; la zona norte y a lo largo de toda la ronda, a excepción de las zonas que ya se encuentran intervenidas con obras paisajísticas (Alcaldía de Montería 2010).

Adicionalmente, la presencia de vendedores informales en la zona central, la ocupación de la ronda del río con construcciones, la falta de mantenimiento de los parques y ausencia de mobiliario e iluminación, contribuyen a que el uso y disfrute del espacio público sea limitado, condición que a su vez incrementa la inseguridad. Si bien, la Ronda del Sinú es un proyecto que mejora la cantidad y calidad del espacio público, su dimensión es limitada. Podría articularse mejor con otros proyectos que se encuentran en curso como el mejoramiento del espacio público, derivado de la construcción de vías del Sistema Estratégico de Transporte y el Muelle Turístico y completar los tramos de la Ronda Sur y centro y la margen izquierda para consolidar el "Parque Ecoturístico Ronda del Sinú".

Esta situación se ve reflejada en la encuesta de percepción en la cual el 57,9% de la población manifiesta que el espacio público en la ciudad es insuficiente, presentándose en mayor proporción en los estratos bajos (58,85%) y medios (58,50%).

4

Gráfico 17

Disponibilidad de parques y zonas verdes según estratos socio-económicos

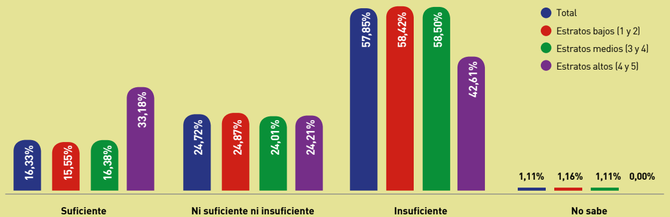
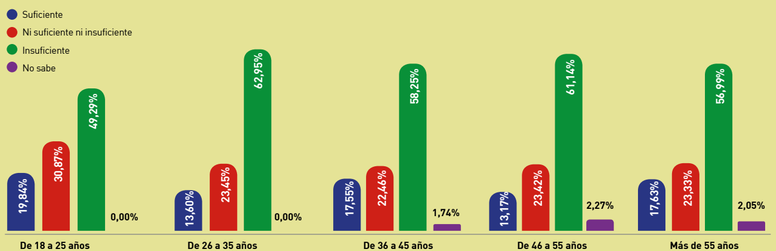


Gráfico 18

Disponibilidad de parques y zonas verdes según grupos de edad



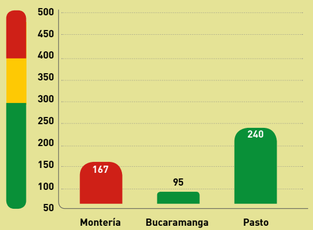
➜ EL ESTADO DE LA MALLA VIAL PUEDE AFECTAR LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD

Montería registra una malla vial de 718 km, de los cuales sólo el 34% está pavimentado. A pesar que el indicador de kilómetros de vías por cada 100.000 habitantes es de 167, apropiado para una ciudad compacta y con clasificación verde según la metodología de la plataforma CSC, el mal estado de la malla vial repercute directamente sobre las velocidades de viaje generando congestión, lo que incide en el tiempo que los ciudadanos le dedican al transporte.

No obstante, en comparación a otras ciudades de la iniciativa, Montería se encuentra en un nivel intermedio puesto que Bucaramanga registra un indicador de 95 km de vías por cada 100.000 habitantes, mientras que Pasto presenta 240.

Gráfico 19

Kilómetros de vías cada 100.000 habitantes



4

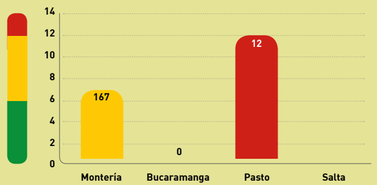
FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

→ SE NECESITA UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS SEGURO, ORDENADO, LIMPIO Y EFICIENTE

La flota de transporte público de Montería registra una edad de flota promedio de 7 años de antigüedad. Aunque este no es estado crítico y se clasifica en nivel 'amarillo' en relación con los parámetros de referencia, es importante considerar la renovación de la flota de tal manera que mejore en términos operacionales y mitiguen las externalidades negativas ambientales.

Gráfico 20

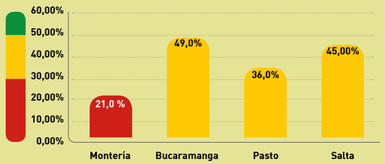
Antigüedad promedio de la flota del transporte público



Así mismo, la distribución modal arroja que sólo el 21% de los monterianos usa el transporte público, lo que se explica por el incremento que se ha dado en el uso de la motocicleta. En términos de accidentalidad, se registró 0,102 muertes por cada 1.000 habitantes, un indicador relativamente bajo que, también, puede estar relacionado con el incremento en el uso de motocicletas.

Gráfico 21

Distribución modal – transporte público (incluyendo taxi)



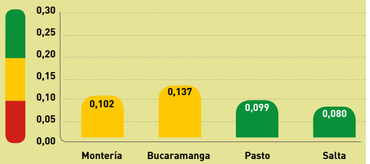
A nivel de eficiencia, la velocidad promedio de viaje de todos los vehículos motorizados de uso personal y vehículos del transporte público que utilizan las vías es de 17 km por hora, más cerca del rango crítico que del aceptable, por lo que se requiere de un sistema de administración del tránsito que mejore la situación.

Por otro lado, se determinó que el estudio realizado para generar el Plan Maestro de Movilidad no cuenta con la profundidad necesaria para ser una herramienta guía y para lograr una credibilidad a nivel de ciudad. Es por esto que el documento es considerado un instrumento de consulta y no como una política aprobada mediante Acto Administrativo legalmente vinculante.

Según la encuesta de percepción ciudadana, el 47% de la población considera que el servicio de transporte público tiene buena calidad, seguido por un 37% que manifiesta que la calidad no es ni buena ni mala, mientras que el 16% restante califica con mala calidad el servicio.

Gráfico 22

Víctimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes



Finalmente, Montería con 0,102 víctimas mortales por accidentes de tránsito por cada 1.000 habitantes se ubica en la zona amarilla, en mejores circunstancias que Bucaramanga (0.137), pero inferiores a Pasto y Salta.

4

Temas urgentes

Hay cuatro temas de esta dimensión donde el desempeño de Montería es bajo, por lo que es crítico diseñar e implementar acciones que permitan mejorarlo. Estas son:

EL TEMA DE VIVIENDA ES CRÍTICO Y DESAFORTUNADO

Dentro de los temas críticos en ordenamiento territorial se encuentran el déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda, fenómeno agudizado por el desplazamiento de población y la localización de asentamientos en zonas de alto riesgo por inundación y deslizamiento. De acuerdo con las mediciones oficiales (DANE 2005), el Municipio de Montería cuenta con un total de 81.062 viviendas y 84.530 hogares.

En relación con la media nacional que corresponde al 36,2%, el déficit convencional de vivienda, en la ciudad es alto con un 76,3%, que corresponde a 64.506 hogares. Del valor de la ciudad, el 14,06% (11.884) corresponde a déficit cuantitativo y el 62,3% (52,621) a déficit cualitativo.

En comparación con las ciudades que hacen parte la plataforma Ciudades Sostenibles y Competitivas, Montería es la que presenta el déficit convencional más alto, seguida de Barranquilla con un 27,44% y Pasto con 23,79%. La ciudad con el menor indicador es Manizales con 11,83%. En cuanto al déficit cuantitativo, la ciudad con mayor porcentaje es Bucaramanga con 17,77% y la que presenta menor porcentaje es Manizales con 6,42%, sin embargo, en cuanto a déficit cualitativo, Montería ocupa el primer lugar, seguida por Pasto con 12,64% y Barranquilla con 12,28%. La ciudad con menor porcentaje es Bucaramanga con 4,92%. Los principales aspectos que se consideran dentro del déficit cualitativo son el acceso a los servicios públicos domiciliarios y las condiciones estructurales de la vivienda.

Tabla 7

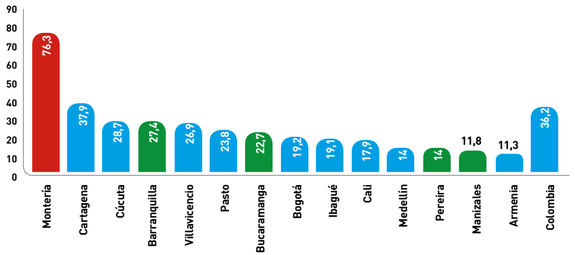
Viviendas, hogares, personas Municipio de Montería

Área	Viviendas Censo	Hogares General	Personas 2005	Proyección Población 2012
Cabecera	61.347	64.536	288.192	324.720
Resto	19.715	19.994	93.092	97.478
Total	**81.062**	**84.530**	**381.284**	**422.198**

Fuente:
Boletín general Censo 2005 (13-09-2010)
Actualización a 2013 según proyecciones Censo DANE

Gráfico 23

Déficit convencional de vivienda porcentaje de hogares (2005)



Fuente:
Censo DANE (2005)

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

4

Si bien existen proyectos específicos de vivienda, el municipio no cuenta actualmente con un plan estratégico que oriente las acciones para atender el grave déficit que afronta la ciudad, incluyendo planes de reasentamiento de barrios ubicados en zonas de alto riesgo, planes para mejoramiento integral, para la localización de nuevos proyectos de vivienda con la respectiva provisión de espacio público, equipamientos e infraestructura de servicios públicos domiciliarios, movilidad y transporte.

A partir de la implementación del programa del Gobierno Nacional de 100.000 viviendas, al Municipio de Montería le fueron asignados 4.924 subsidios con los cuales se espera beneficiar a 22.158 personas[xix]. Para tal fin, se incorporaron aproximadamente 85 Hectáreas al perímetro urbano en el sector de "El Recuerdo", alcanzando un área urbana total de 4.177 Hectáreas, en donde se están construyendo 3.000 viviendas. Para cumplir con el cupo de viviendas asignadas al municipio, fueron La Gloria con 1.600 unidades y Finzenú con 324. Por su parte, con la implementación del programa, "Vivienda para Ahorradores", se han asignado 3.704 cupos para la ciudad[xx].

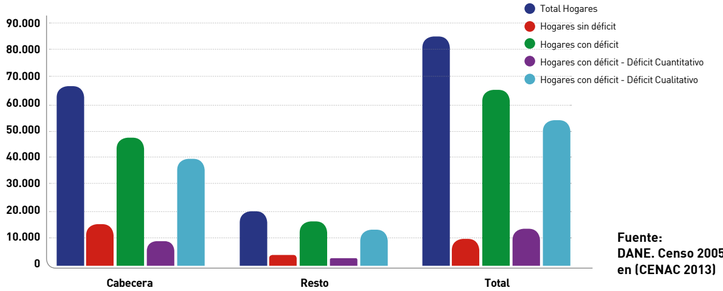
Cabe resaltar que, según la encuesta de opinión pública, la mayor parte de la población vive en vivienda propia pagada, con una participación del 57,1%, seguido de vivienda arrendada con un 22,8% y vivienda familiar un 16,6%.

Al consultar sobre el grado de satisfacción con la calidad de la vivienda, la mayor parte de los encuestados, 39,7%, indicaron que se encuentran muy satisfechos, el 38,8% algo satisfechos, el 4,9% algo insatisfechos y muy insatisfechos el 1,7%, siendo estas cifras mayores en los estratos altos (5 y 6) con un 7% y un 8,6% respectivamente.

Tabla 8
Déficit convencional de vivienda

UBICACIÓN	Cabecera		Resto		Total	
CARACTERÍSTICA	No	%	No	%	No	%
Total Hogares	64.536	100	19.994	100	84.530	100
Hogares sin déficit	16.364	25,4	3.660	18,3	20.024	23,7
Hogares con Déficit	48.172	74,6	16.344	81,7	64.506	76,3
Déficit Cuantitativo	8.641	13,4	3.245	16,2	11.884	14,1
Déficit Cualitativo	39.533	61,3	13.088	65,5	52.621	62,3

Gráfico 24
Déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda Montería (2005)



Fuente: DANE. Censo 2005 en (CENAC 2013)

Gráfico 25
Comparación déficit cualitativo de vivienda

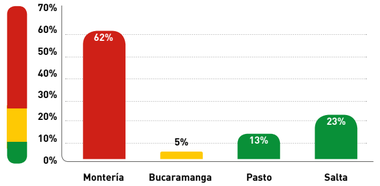
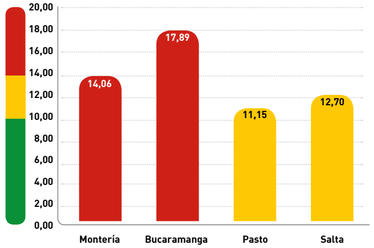


Gráfico 26
Déficit cuantitativo de vivienda

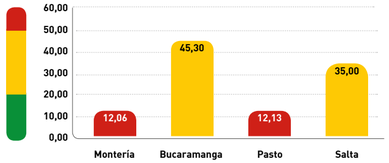


➜ POCO ESPACIO AL AIRE LIBRE

Si bien la ciudad ha avanzado notablemente en la creación de espacio público asociado a la estructura ecológica, el indicador de zonas verdes sigue siendo bajo para los estándares internacionales[xxi]. La ciudad alcanza, en este indicador, 12,06 Hectáreas por cada 100.000 habitantes, ubicándose en un rango similar a Pasto que presenta 12,13 Hectáreas por cada 100.000 habitantes, muy por debajo de Salta y Bucaramanga con 35 y 45,30 hectáreas por cada 100.000 habitantes respectivamente.

La ciudad se encuentra muy por debajo de la media nacional de 3,3 m^2 / habitante (DNP 2012), con 1,66 m^2 por habitante y presenta los niveles más bajos de las 6 ciudades que forman parte de la plataforma CSC.

Gráfico 27
Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 habitantes de la ciudad



4

➜ INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DESEQUILIBRADA: LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE "LUCHAN" POR UN MISMO DERECHO DE VÍA, ADEMÁS ES NECESARIA LA PONDERACIÓN POR UTILIZACIÓN DE MODOS

Uno de los fenómenos que más llama la atención en Montería es que mientras el 28% de los viajes por motivo de trabajo ocurren en bicicleta (CONPES, 2004), solo existen 2,8 km de ciclo - rutas construidas (sobre la ronda del Río Sinú, la Circunvalar, la Calle 29 y la salida hacia Cereté). Esto significa que Montería tiene apenas 0,96 km de vías o sendas para las bicicletas por cada 100.000 habitantes.

Su situación es mejor que Bucaramanga (0,18) y Pasto (0,42), pero esto no sirve de consuelo porque el hecho es que son niveles pésimos, aún en el contexto latinoamericano, donde hay ciudades hasta con 30 kilómetros o más de vías para bicicleta por cada 100.000 habitantes.

Así mismo, el 32,4% de los monterianos utiliza el modo peatonal para movilizarse, cifra superior al 15% señalado por la plataforma CSC. Esto es positivo por razones de salud física y ejercicio, pero también puede ser expresión de una baja cobertura y un alto costo en el transporte público que hace que el mismo se inaccesible para mucha gente. En efecto, el indicador de accesibilidad económica, calculado para el quintil de menos recursos de la ciudad, indica que, en promedio, en un hogar el costo de transportarse sería del 117% de los ingresos.

Por otro lado, al comparar los resultados de los indicadores de Montería con los de Bucaramanga, Pasto y Salta, se encuentra que para los kilómetros de vías dedicados en forma exclusiva al transporte público, ni en Montería ni en Pasto existen, mientras que Bucaramanga y Salta reportan 9.4 y 0.68, respectivamente, clasificando en el escalafón rojo de la metodología. Con respecto a los kilómetros de sendas para bicicleta por cada 100.000 habitantes, Montería sobresale frente a las demás ciudades, pero con el indicador crítico por lo que se califica en color rojo. En último lugar, la distribución modal pedestre de todas las ciudades se encuentra por arriba del valor establecido en la metodología (mayor a 15%), encontrándose Montería en el mismo nivel que Bucaramanga, mientras que Pasto tiene una situación más crítica.

Aunque los patrones de origen y destino siguen siendo muy similares hoy, el ingreso de mototaxis, el difícil acceso económico al transporte público, y los patrones de uso de la bicicleta y peatonales, han significado la transformación del panorama. Actualmente, se aprecia una falta de control generalizada sobre el servicio de transporte, una falta de claridad en el rol que cada una de las instituciones debe asumir frente al tema y una gran debilidad institucional de las entidades de control, como la policía de tránsito.

Gráfico 28
Kilómetros de sendas para bicicleta cada 100.000 habitantes

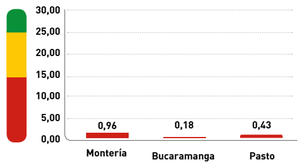
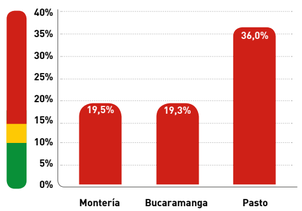


Gráfico 29
Distribución modal – peatonal



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA Y SOCIAL

La calidad de vida de la población urbana depende en gran medida de la dinámica económica y del grado en el cual esta última permite crear y sostener buenos niveles de empleo. Sin embargo, también depende del grado en el cual la acción estatal construya y/o garantice o mantenga la equidad, en particular, a través del fortalecimiento del capital humano en todas las etapas del ciclo de vida.

En ese sentido, la sostenibilidad económica y social de las ciudades tiene que ver con la existencia de condiciones adecuadas de educación, salud y seguridad que, acompañadas de altos niveles de productividad y empleo de calidad, generen bienestar social.

Por otro lado, de manera reciente, las industrias creativas y culturales se han convertido en un instrumento para potencializar el emprendimiento cultural de forma que genere y consolide una economía creativa en las ciudades y se constituya en una actividad productiva relevante que, a su vez, promueva la identidad local. Lo anterior permitirá que dentro del proceso de planeación, a largo plazo, se considere como una prioridad el fortalecimiento de las economías emergentes con base en la creatividad, la innovación y el talento humano.

En el caso de Montería se debe resaltar el buen desempeño que ha tenido en la reducción significativa de la tasa de pobreza, el incremento en la productividad por trabajador, la disminución de la tasa de desempleo y, en los mejores resultados de su sistema educativo, donde presenta una buena cobertura neta en primaria y cobertura bruta en educación superior.

Sin embargo, una vez realizado el diagnóstico rápido y la aplicación de los filtros, se encontró que la ciudad de Montería se encuentra en un proceso de crecimiento y desarrollo económico, por lo cual sus indicadores en esta dimensión no han alcanzado niveles estables o destacados en relación con los parámetros de referencia establecidos por la metodología. Por esto, todos los temas propios de esta dimensión se enmarcan en las categorías de retos o temas urgentes. Veamos:

4

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

Retos

Una vez realizada la evaluación de los indicadores en Montería, se encontró que los temas de educación, conectividad, salud, acceso a la cultura y seguridad son aquellos en los que la ciudad podría mejorar. A continuación se presenta un resumen de la situación en cada uno de estos.

➜ EDUCACIÓN

Según el informe de gestión de la Secretaría de Educación de Montería para el 2013, la ciudad aún presenta una tasa de analfabetismo alta (6,8%) que está por encima de la del país (5,9%) y de ciudades similares como Pasto (4%) Manizales (3,6%) y Bucaramanga (4,2%).

En educación preescolar, básica y media la ciudad ha realizado grandes esfuerzos por mejorar la calidad de la educación y ha creado las condiciones necesarias para garantizar un mayor acceso, pertinencia y calidad de la educación, especialmente en el sector oficial.

La cobertura bruta del sistema educativo de la ciudad alcanza el 116% mientras la neta es de 79%. Una cobertura bruta mayor del 100% significa que el sistema tiene capacidad para atender la población en edad escolar pero se deben mejorar los índices de extra edad que se presentan, especialmente, en primaria. En cuanto a cobertura neta, la ciudad debe mejorar, principalmente, en transición donde pasó de 97,5% en 2012 a 88% en 2013 y en media, al igual que la deserción escolar intra anual que, para el 2012, fue de 6,23%.

Gráfico 30

Cobertura neta por niveles educativos

Al comparar con Bucaramanga y Pasto, Montería presenta mayores coberturas en transición, primaria y secundaria que Pasto. Sin embargo, en educación media, al igual que Pasto, aún está lejos (44%) de alcanzar las metas de cobertura esperadas. No se pudo establecer comparación con Salta por cuanto ésta no registra indicadores de cobertura para los diferentes niveles, solamente cifras de matrícula.

En cuanto a calidad educativa, las estrategias de mejoramiento adelantadas en Montería, han permitido que los estudiantes de 3º presenten mejores resultados que los de 5º y 9º en las áreas de lenguaje y matemáticas, según las pruebas SABER, y presentan un mejor desempeño en matemáticas que en lenguaje como se observa en la gráfica.

Se resaltan avances significativos en el desarrollo de programas que fomentan la convivencia escolar, la formación de los docentes, Montería Bilingüe y con la promoción de las TIC en la educación para garantizar mayor acceso, uso y apropiación desde las instituciones educativas oficiales.

4

Gráfico 31

Comparativo cobertura neta por niveles educativos

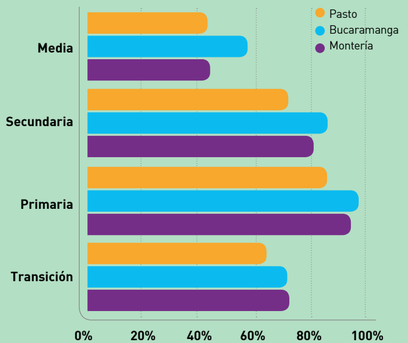
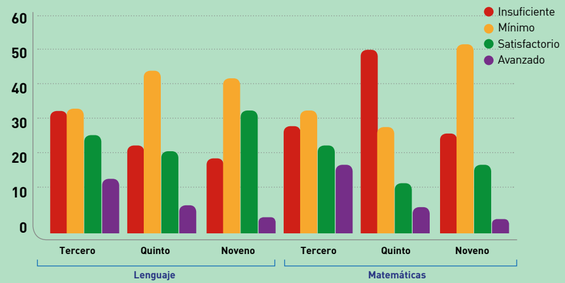


Gráfico 32

Resultados pruebas Saber 2012



Al comparar con las otras ciudades, los resultados en las pruebas SABER de Montería son preocupantes. En Lenguaje, sólo el 21% de los alumnos alcanzó un nivel satisfactorio, a diferencia de Bucaramanga (36%) y Pasto (38%). Vale la pena resaltar el buen desempeño de los estudiantes de Bucaramanga en Lenguaje en noveno; 72,6% de los alumnos está en nivel satisfactorio frente a los de Montería (16%) y Pasto (28%). En matemáticas, la situación es más crítica y en los dos grados, cerca del 80% de los estudiantes de Montería, no alcanza el nivel mínimo de desempeño, aunque es más grave en el grado quinto.

Para lograr una educación superior de calidad y pertinente, es necesario invertir en la educación básica y de esta manera se logrará una mayor participación en el mercado laboral. La tasa de cobertura bruta en educación superior en Montería es de 60,8%, más baja que en Bucaramanga (172%) y Pasto (76%). Sin embargo, se debe tener en cuenta que este dato incluye la educación técnica y tecnológica. Sólo 0,14 personas se matricularon para realizar un PhD y la ciudad cuenta con un número relativamente bajo de expertos y profesionales altamente calificados en las distintas áreas de conocimiento.

Contrario a lo que muestran los indicadores, según los resultados de la encuesta ciudadana, se observa que los monterianos tienen un buen concepto sobre la educación ofrecida en el municipio. El 83% considera que hay accesibilidad a cupos en el sector educativo y el 77% de los encuestados se siente satisfecho con la educación que reciben los hijos. Además, la mayoría opina que la calidad de los docentes, de los materiales educativos y de las instalaciones existentes es buena.

Gráfico 33

Comparativo pruebas Saber

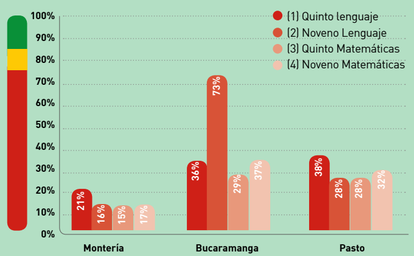
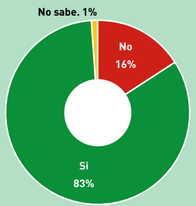


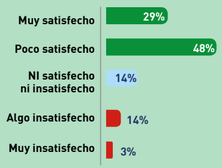
Gráfico 34

Percepción sobre la educación en Montería

¿Considera usted que cualquier persona en Montería, que quiera matricular a su hijo o hija en un colegio puede hacerlo?



¿Qué tan satisfecho (a) está usted en general con la educación que reciben los niños y jóvenes de este hogar que asisten a un establecimiento educativo?



4

➜ CONECTIVIDAD

Los tres indicadores del pilar de conectividad reflejan una situación crítica que afecta a toda la población de Montería en cuanto a conexión de banda ancha y TV por cable. Sólo 10 de cada 100 personas tienen acceso a banda ancha y el 34% de los hogares cuenta con un computador. Estas cifras son muy bajas si se tiene en cuenta que la conectividad es un factor de suma relevancia para los ciudadanos, debido a que afecta su educación, conocimiento y capacidad de innovación. Estos indicadores se ven reflejados en la percepción que tienen los ciudadanos en cuanto a estos temas ya que, el 61% de la población manifiesta no contar con banda ancha en su hogar y, del porcentaje de la población que cuenta con conexión a internet, el 1,4% manifiesta tener una muy buena velocidad de conexión. Por otra parte el 55,6% considera que están pagando un costo razonable por el servicio.

Como se mencionó anteriormente, Montería tiene un bajo porcentaje de hogares que cuentan con computador a diferencia de ciudades como Pasto, Bucaramanga y Salta, en las cuales el 56%, 41,3% y 56%, respectivamente, cuenta con este recurso. De forma similar, la suscripción por TV en Montería es relativamente baja pues de cada 100 monterianos, 65 cuentan con este servicio, ya sea por cable o satelital, mientras que ciudades como Bucaramanga y Pasto cuentan con 76,8 y 87 suscripciones, respectivamente.

Dado lo anterior, los indicadores de la ciudad ilustran una situación que podría mejorar sustancialmente. Por lo anterior, la ciudad ha sido incluida dentro de los programas que se vienen desarrollado a través del convenio realizado entre y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), suscrito a principios del año 2014 y cuyo objeto es "Aunar esfuerzos entre las partes para construir conjuntamente una estrategia para la promoción y masificación de las Tecnologías de la Información y la Comunicaciones (TIC) en (...) las Ciudades Sostenibles y Competitivas, (...) o en aquellas que sean de interés de las partes"..

Gráfico 35

Suscripciones a internet de Banda Ancha Fija/ 100 habitantes

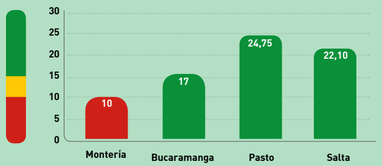
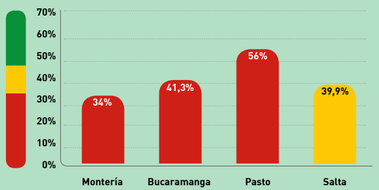


Gráfico 36

Porcentaje de hogares con computador



4

➜ SALUD

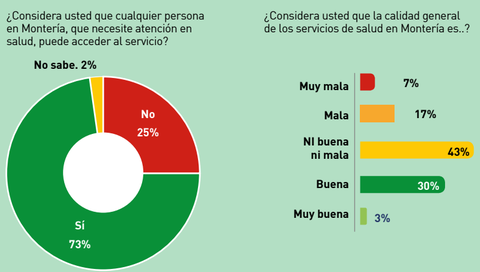
En la ciudad de Montería, el tema de la salud dista mucho de ser el ideal, pero tampoco puede considerarse que esté en situación crítica y la mayoría de sus indicadores muestra rango medio. La esperanza de vida promedio es de 73 años; las mujeres, con 76 años, tienen un mejor registro que los hombres, con 74 años. En cuanto a salud reproductiva femenina, la tasa de fecundidad adolescente es alta y corresponde a 61,8 nacidos por cada 1.000 mujeres. De igual forma, el 92,1% de las mujeres asiste a 4 o más controles prenatales, pero sería ideal lograr una cobertura completa para evitar muerte de las madres y los recién nacidos. Si bien estos valores no están lejos de ser los ideales en el sector, se requiere de políticas más efectivas para lograr un 100% de cobertura y de asistencia en todas las áreas.

En cuanto a la atención en salud, la ciudad presenta deficiencias tanto en calidad como en cobertura, especialmente en la población infantil. El 92,6% de los niños menores de 5 años, cuentan con un esquema de vacunación completa. La tasa de mortalidad para niños menores de 5 años es de 22 muertes por cada 1.000 nacidos, valor que se encuentra dentro del rango crítico. De igual manera, la tasa de mortalidad materna es de 115,4 muertes maternas por cada 100.000 nacidos vivos, cifra también considerada fuera del promedio (40) debido, principalmente a complicaciones durante el embarazo y el parto que un 6% de partos que no se realizan en instituciones o puntos de salud reconocidos.

Según la encuesta ciudadana, los servicios de salud Montería son buenos pues 73% de los encuestados piensa que cualquier ciudadano puede acceder a éstos y 73% considera que la calidad es neutra o buena.

Gráfico 37

Percepción sobre la educación en Montería



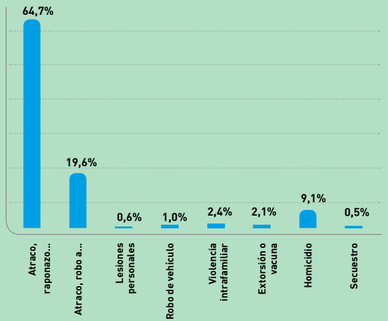
➜ SEGURIDAD

En materia de seguridad ciudadana, las principales problemáticas de Montería se relacionan con el porcentaje de mujeres que han sufrido violencia física por parte de una par eja o expareja, representando por el 28% (PROFAMILIA 2010). La cantidad de robos con violencia o amenaza de violencia, de 2.586 en Montería, se considera alarmante pues excede el valor de referencia de 700 (DANE 2013). La primera de estas situaciones se concentra principalmente en el centro de la ciudad y en el barrio Cantaclaro. La segunda tiene mayor ocurrencia en el centro y, según la encuesta de convivencia y seguridad ciudadana, los principales lugares en los cuales la población mayor de 15 años se siente insegura en Montería son la vía pública, plazas de mercado o calles comerciales en donde han sido víctimas, principalmente, de atraco o raponazo. Sin embargo, es importante resaltar que, en cuanto a la confianza ciudadana, se encuentra que el 65% de los monterianos se siente seguro o muy seguro, siendo este resultado importante pues genera confianza y credibilidad en las autoridades locales.

A pesar de la delicada situación mencionada, es importante resaltar el avance que ha tenido la ciudad en cuanto a la reducción del número de homicidios en los últimos años pasando de 26 casos en el 2012, a 19,19 por cada 100.000 habitantes en el 2013, por lo que Montería se encuentra en un rango intermedio similar al de ciudades como Pasto y Bucaramanga (con 21,02 y 18,47 casos respectivamente). A nivel de percepción ciudadana, la seguridad está en un nivel medio pues el 73,5% de la población manifiesta no haber sido víctima (o tener algún familiar víctima) de algún delito. Sin embargo, la cantidad de robos no violentos por cada 100.000 habitantes reportados, ascendió a 4.113 (DANE 2013), valor que se encuentra más cercano al valor crítico que al favorable.

Gráfico 38

Porcentaje de personas afectadas por tipo de delito en Montería



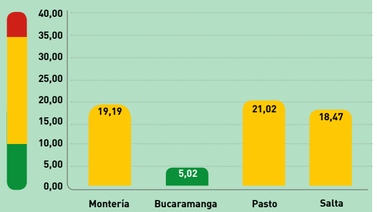
Fuente:
Resultados Encuesta de Opinión Pública Ipsos Napoleón Franco (2013)

Ahora bien, en cuanto a la violencia de género, el 28,6% de las monterianas entre 15 y 49 años ha sufrido, en alguna ocasión, una agresión por parte de su pareja (PROFAMILIA 2010), situación que se refleja en el 57,2% de la población que percibe que ésta ha aumentado durante los últimos doce meses según la encuesta de opinión.

De este modo, los resultados de los indicadores son muestra de que la seguridad en cuanto la cifra de homicidios ha disminuido pero los hurtos sí han aumentado. La percepción de los monterianos, la inseguridad ha aumentado por lo cual la seguridad representa un reto que debe ser abordado de manera simultánea a las áreas en las cuales la ciudad debe concentrarse.

Gráfico 39

Homicidios por cada 100.000 habitantes



4

Temas urgentes

En Montería se encontró que los temas de pobreza y desigualdad, empleo, competitividad de la economía y desaprovechamiento del potencial económico que puede representar las industrias creativas y culturales son los más urgentes. A continuación se presenta un resumen de la situación.

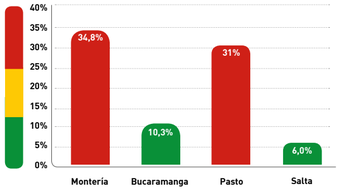
➜ POBREZA Y LA DESIGUALDAD

Durante la última década, el nivel de pobreza en Colombia ha disminuido en un 7% y en Montería aún más, pasando de tener un índice de pobreza del 50,2% en el 2003 a un 34,8% en el 2013, lo cual indica que ha presentado una reducción de 15,4 puntos porcentuales (p.p) (DANE 2013), siendo los sectores de la construcción y de tecnologías de la información y la comunicación, los que más han contribuido al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

A pesar de que esto es alentador, sumado al indicador de pobreza (DANE 2013), todavía un 6,5% vive por debajo de la línea de pobreza. Más aún, el 68% de la población encuestada asegura que sus ingresos sólo cubren los gastos mínimos y, además, un 53% afirma que no considera que en la ciudad se brinden condiciones u oportunidades para salir de estos niveles. La situación es aún más preocupante al compararla con Bucaramanga, que presenta una cifra de pobreza de 10,3% y Salta que cuenta sólo con un 6% de personas viviendo en la pobreza.

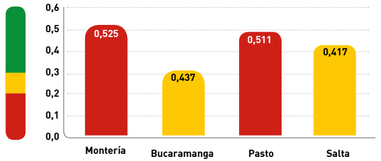
Montería no sólo es una de las ciudades con mayor porcentaje de personas que se consideran pobres, sino la ciudad con mayor desigualdad entre las trece ciudades principales, con un coeficiente de Gini de 0,525 (DANE 2014) que está muy por encima de lo considerado óptimo de acuerdo con la plataforma CSC, que es 0,35. Adicionalmente, según la encuesta de percepción realizada, un 47% de la ciudadanía manifestó que la brecha social había aumentado en los últimos doce meses.

Gráfico 40
Índice de pobreza



Cabe resaltar que en el último año las mayores reducciones en el país en términos de desigualdad las registraron las ciudades de Montería (2,9 puntos porcentuales) y Bogotá (2,6 puntos porcentuales) por lo cual esta puede representar una de las oportunidades de la ciudad en temas de desarrollo económico (DNP 2013). En este tema, la ciudad también se encuentra por encima de Bucaramanga y Salta, cuyos coeficientes de Gini son de 0,437 y 0,417 respectivamente. Pasto, de manera similar, presenta una cifra de 0,511.

Gráfico 41
Coeficiente de Gini

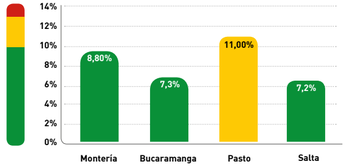


Un fenómeno preocupante en Montería es el importante porcentaje de hogares que se encuentran ubicados en asentamientos informales o áreas de riesgo no mitigable, pues representan un 17,26% del total de viviendas existentes en la ciudad. Esta cifra contrasta con las de Bucaramanga, de 1,3%, y Pasto, de 1,01%; sin embargo, en Salta también es alta, con un 13,7%.

➜ EMPLEO

En materia de desempleo, Montería ha venido disminuyendo la tasa notablemente pasando de un 15,6% en el 2009 a un 8,8% en la actualidad (DANE 2014), siendo ésta la cifra más baja de los últimos años.

Gráfico 42
Tasa de desempleo

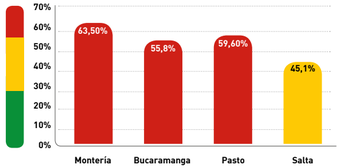


Cabe resaltar que esta cifra se encuentra por debajo del promedio nacional llegando, por primera vez, a un sólo dígito. A nivel regional, Montería es la tercera ciudad de la Costa Caribe con el más bajo desempleo después de Barranquilla y Cartagena que alcanzaron una cifra de 8,4% (DANE 2014). Es a través del sector de la construcción, de las obras que se están llevando a cabo en la ciudad y del acompañamiento del sector comercial y empresarial, que se ha logrado una importante reducción en la tasa de desempleo, generando mayores ingresos y una mejor calidad de vida para la población.

A pesar de esta tendencia, la encuesta de opinión realizada a la población de Montería indicó que el 52% de las personas cree que el nivel de desempleo en la ciudad es alto o muy alto y el 53,4% manifiesta no tener conocimiento acerca de programas que faciliten la búsqueda de empleo; adicionalmente, sólo el 22% de la muestra considera que la calidad de los empleos en Montería es buena, por lo que se debe seguir trabajando en este campo de manera que las empresas y empleadores garanticen empleos de calidad.

Al comparar la tasa de desempleo con Bucaramanga, Pasto y Salta, la cifra de desempleo de Montería se encuentra en el promedio. Estas cifras son son 7,3%, 11% y 7,2%. En general, en casi todas las ciudades de Colombia la cifra de desempleo se encuentra en un dígito, alcanzando la meta propuesta desde el Gobierno Nacional para la cual se ha venido trabajando en todos los niveles estatales.

Gráfico 43
Tasa de empleo informal



No obstante la tendencia a la baja de la tasa de desempleo, uno de los problemas que aqueja a Montería es la tasa de informalidad equivalente al 63,5% de la población económicamente (DANE 2014).

Montería es de las capitales del país más afectada superando a Bucaramanga que cuenta con un 55,8% de personas que laboran en el sector informal y a Pasto que cuenta con 59,6%. La ciudad de Salta, por su parte, tiene un 45,1% de personas económicamente activas ocupadas en el sector informal.

➜ COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA

Durante los últimos años, Montería ha centrado sus esfuerzos en fortalecer su capital humano, específicamente en cuanto el área de investigación y desarrollo (I+D), ciencia y tecnología. En este sentido, la ciudad, con 17

4

grupos de investigación (Ministerio de Educación 2012) está por encima de ciudades como Bucaramanga y Pasto (9,8 y 4,4 respectivamente) y del valor de referencia óptimo para las ciudades ICES que corresponde a 14.

No obstante esta fortaleza, la economía a nivel departamental presentó un crecimiento inferior al de la economía colombiana en su conjunto, expresado en una tasa de crecimiento que es menor al promedio nacional (3,3% vs. 4,3%) durante el año 2012 (Banco de la Repùblica 2013). Adicionalmente, la economía de Córdoba representa únicamente el 1,8% del PIB nacional, indicando que el departamento ha tenido una participación marginal y dentro de la economía del país. El PIB de la ciudad de Montería corresponde al 0,49% del PIB nacional y al 27,8% del PIB departamental con un PIB de USD $3.989 per cápita para el 2012 (DANE 2012).

Esta debilidad de la ciudad en cuanto a generación de PIB y su participación en el agregado nacional se ha visto afectada por la baja participación de los sectores que le generan una ventaja competitiva a la ciudad como lo son el agropecuario, la minería, el turismo y las industrias asociadas a la cultura y la creatividad.

Los sectores con mayor participación en el PIB municipal son: Servicios (21%), Comercio y Hoteles (14,2%), Construcción (8,24%) y el Agropecuario (6,2%) (DANE 2012). Lo anterior indica que la economía de Montería está sustentada en su posición de núcleo comercial de la región con una industria que no está generando valor agregado de gran magnitud. Esto explica en buena parte porque la ciudad es considerada como una de las menos competitivas de la región contando con marcadas debilidades en factores de infraestructura, fortaleza económica, internacionalización de la economía, ciencia y tecnología (Observatorio del Caribe Colombiano 2010). Según expertos sectoriales, una mejora en la competitividad y en la orientación productiva municipal traería consigo una reducción a la exposición de amenazas naturales, un mayor crecimiento económico y por lo tanto mejores condiciones de vida para las generaciones futuras de Montería.

A pesar del reducido número de industrias existentes en la ciudad y las dificultades para empezar un negocio, dado eltiempo que tarda el trámite para obtener una licencia de funcionamiento para iniciar un negocio (18 días), (World Bank 2014), Montería ha realizado un esfuerzo por incrementar el valor agregado en sus productos, fortaleciendo así el indicador de productividad laboral, que fue de COP $264.606 para el año 2013 (DANE 2013), lo cual es positivo en relación con los valores de referencia (de COP $207.000 que es el valor máximo del benchmark). Sin embargo, a pesar de las buenas condiciones productivas de la ciudad, mencionadas anteriormente, es clave que por un lado se reduzca de 18 a mínimo 10, los días que tarda el trámite para obtener una licencia de funcionamiento para iniciar un negocio (World Bank 2014), con el fin de promover y atraer una mayor inversión en la ciudad y, por otro, se incentiven las actividades de emprendimiento e innovación en la región. Esto último se hace evidente en la encuesta ciudadana donde el 27,8% de la ciudadanía manifiesta tener conocimiento sobre programas o entidades que faciliten y promuevan la creación de empresa en la ciudad.

Gráfico 44
Indicadores de competitividad

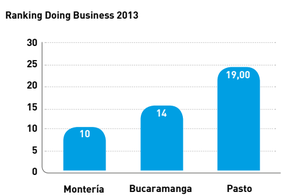
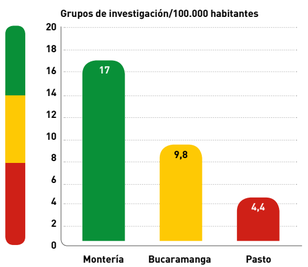


Gráfico 45
Indicadores de competitividad



➜ INDUSTRIAS CREATIVAS Y CULTURALES

Es un sector que se ha movido en la informalidad, e históricamente no ha tenido impulso ni respaldo desde la administración municipal. La ciudad aún no cuenta con un proyecto que gire en torno al estímulo de las industrias creativas y culturales.

Los aspectos más relevantes que se considera importante atender para fortalecer este tema se encuentran:

- **Fortalecer el emprendimiento creativo**

  De acuerdo con datos aportados por la Oficina de Cultura del municipio en el año 2014, el número de empresas culturales en la ciudad es 17, de ellas hay 15 trabajando activamente. Podría ser una cifra aún pequeña para desarrollar un proyecto de economía creativa robusto, además la cifra hace evidente que las organizaciones no han encontrado articulación efectiva para el desarrollo de proyectos comunes y despliegan esfuerzos individuales que redundan en la dispersión de la agenda cultural y creativa del municipio, por lo que solamente logran visibilidad y eficacia en las convocatorias, aquellas actividades que promueve la administración municipal o las que son apoyadas por ella. Sin embargo, esa inversión de recursos se mira aún como una responsabilidad y una deuda histórica del gobierno local y no como una oportunidad para crear una industria que permita generar empleo y elevar los estándares de calidad de vida, de acuerdo con lo que manifiestan los gestores culturales en los espacios generados por el Ministerio de Cultura, por ejemplo.

4

- **Fortalecer la institucionalidad y el marco político de la cultura Monteriana**

Por tratarse de un proceso en desarrollo, es necesario que se formule un plan de desarrollo cultural que contemple como una de sus prioridades la ampliación y fortalecimiento de la agenda cultural de la ciudad, de manera que se articule con el proyecto de Montería Ciudad Creativa.

No existe un plan municipal de cultura, a pesar de que existe un consejo municipal de cultura con representantes de cada sector de la cultura. Esta instancia no está ejerciendo liderazgo en esa materia para plantear y diseñar políticas públicas de cultura y refleja la deficiencia en la política pública actual. No se cuenta con un indicador de sostenibilidad de esta política, frente a lo cual la administración plantea la necesidad de realizar un levantamiento de información precisa, con indicadores y valores de referencia que sirvan de soporte e insumo en la formulación del proyecto Montería Creativa.

La ciudad aún no entra en la dinámica de otras ciudades que están planificando su desarrollo cultural y creativo utilizando como carta de navegación los planes decenales de cultura, de manera que las acciones culturales resultan de corto plazo. Aún falta definir cómo es la forma más apropiada para la formulación del plan decenal de cultura y el rol del consejo municipal de cultura. Es necesario también definir si se refrenda la permanencia de los actuales miembros de los sectores representados, o si por el contrario se lleva a cabo su recomposición democrática.

- **La apuesta por la democratización y apropiación de la cultura**

La problemática de casas de cultura se hace cada vez más visible, a medida que la ciudad crece en densidad poblacional, pues el déficit de formación en procesos culturales locales promovidos por la administración, es alto, soportado en un sistema muy frágil y definitivamente escaso. La operación de casas de la cultura es descentralizada en colegios de la ciudad, pero esa descentralización en este contexto es una debilidad en lugar de una virtud, porque no corresponde a una estrategia sino a un problema de déficit y ausencia de política cultural que aún no han logrado superar.

Las actividades culturales están concentradas en los colegios y la población vinculada a ellas es el 7% de la población escolar que es cercana a los 60.000 en básica primaria.

No existe medición sobre el número de jóvenes y adultos vinculados a los procesos de casas de cultura. La falta de equipamiento destinado a la acción cultural local, como parte de un programa municipal de casas de cultura, impide esta medición y limita la participación ciudadana en el desarrollo cultural de la ciudad.

Con excepción de un programa de danza, otro de teatro y otro de música que ofrecen las universidades de la ciudad, la oferta formativa en cultura del municipio depende de los programas nacionales como el Plan Nacional de Lectura y Bibliotecas, el Plan Nacional de Danza y el Plan Nacional de Música para la Convivencia. La administración municipal confía en que el desarrollo de un plan municipal de cultura contemplará esta debilidad como urgente para ser subsanada, ya que en una medición con indicadores para industrias creativas y culturales será un obstáculo importante en el objetivo de consolidar el territorio como creativo.

- **Recuperar el patrimonio inmaterial disperso**

A pesar de que la región de Córdoba fue lugar de asentamientos y culturas precolombinas de trascendencia universal, como la Cultura Zenú y la Emberá Katío, la ciudad no cuenta con un espacio ni un programa que recoja y proteja el patrimonio histórico ancestral. El patrimonio local se encuentra repartido por todo el país en colecciones públicas y privadas, bajo la salvaguarda, en algunas ciudades, del Banco de la República.

Se sabe, por los análisis y reflexiones realizados para este plan, que un sector económico robusto en estos temas de la creatividad y la cultura tendría un impacto muy positivo en los sectores de comercio, hotelería, turismo y servicios.

➜ UNA OPORTUNIDAD A LA CULTURA Y A LA CREATIVIDAD EMERGENTE

La ciudad de Montería es inmensamente diversa y rica en expresiones culturales. Los monterianos creen en la cultura de su ciudad, en la capacidad de generar ideas ligadas a su tradición y en la necesidad de dar más espacio y destinar más recursos a los temas culturales. Sin embargo esta multiculturalidad no se ve reflejada en el estímulo al emprendimiento creativo

4

de sus habitantes, que por el contrario en las últimas décadas han visto dispersar su patrimonio material e inmaterial, y la extinción de los vestigios regionales de una cultura que contribuyó de manera contundente en el desarrollo cultural de la región Caribe.

Es importante ahora responder de manera oportuna y con retroactividad al reconocimiento del potencial creativo de sus habitantes. Este, sin lugar a duda, será un reto importante para la ciudad, a partir del cual puedan establecer las conexiones entre las fuentes generadoras de crecimiento económico sustentado en el capital intelectual de una amplia clase creativa presente en la ciudad, y que ahora cuenta con las oportunidades que ofrece la incorporación de segmentos poblacionales de otras procedencias; con otros saberes que enriquecen el patrimonio cultural inmaterial de Montería.

La proyección de una Montería sostenible desde la perspectiva cultural debe considerar:

- La población de Montería tiene facilidad de acceso a los espacios culturales en general. El sistema educativo contribuye en buena medida a que la población escolar de la ciudad acceda a algunos servicios de la oferta cultural. El resto de la población tiene acceso restringido a los servicios culturales fundamentales, debido a que el municipio no cuenta con programas de bibliotecas públicas, ni de casa de cultura.

El acceso a bibliotecas se da a los niños, a través de las que operan en los colegios municipales, atendiendo de esta manera a una población superior a los 10.000 niños. Mientras que la información con la que cuenta el municipio sobre acceso de adultos a las bibliotecas se encuentra limitada a la población universitaria, que en los claustros atiende a una población cercana a 55.000 estudiantes en promedio asisten 3 veces en el semestre a las bibliotecas.

- Existe interés de la administración por planear estratégicamente la infraestructura de la economía creativa de la ciudad, articulando además de los equipamientos, estrategias que fortalezcan la movilidad y el acceso a la cultura relacionando los flujos entre oferta y consumo cultural e incrementando el acceso a información cultural por medio de plataformas digitales.

- La agenda cultural del municipio está compuesta por diez eventos de asistencia masiva. Cuatro de ellos son organizados por la administración municipal y seis por gestores y organizaciones culturales locales de iniciativa privada.

La agenda cultural de la ciudad contempla la realización y mantenimiento de 15 acciones o eventos, de acuerdo con lo previsto en el plan de desarrollo municipal.

- La inversión pública en temas de cultura y creatividad ha estado encaminada al patrocinio limitado de algunos eventos, y a la celebración de las fiestas de la ganadería que se realizan anualmente y representan el máximo ícono cultural y de amplia convocatoria con que cuenta el municipio.

Desde la llegada del alcalde Carlos Correa en el año 2012, la inversión pública en cultura se ha incrementado casi un 50%, con la intención de promover procesos que históricamente habían tenido poco respaldo a pesar de la gran aceptación de la ciudadanía como son: casa de cultura, bibliotecas públicas, fiestas del río, entre otros.

Adicionalmente, en el año 2008 (desde la creación de la estampilla pro-cultura) se inicia un proceso incremental en la inversión pública en cultura en el que se presenta inversiones crecientes que ascienden a 4.000 millones de pesos en cultura para el municipio.

- La asistencia a los eventos culturales de la ciudad es creciente, La población asistente por edades fue así: casi un 70% de las personas mayores de 12 años asistieron a espectáculos culturales en el último año, 25% de niños menores de 12 años, de acuerdo con la encuesta de percepción Montería Como Vamos, los cuales son avalados por la Oficina de Cultura del Municipio.

Claramente la agenda cultural privilegia a la población adulta y debe replantear y mejorar su oferta infantil. No existe una oferta amplia y suficiente para este segmento, ni desde la agenda pública ni desde la privada. Los procesos de formación de públicos son una inquietud permanente de la administración y de los gestores culturales de la ciudad, para lo cual aún no se han planteado alternativas viables, y se reconoce como asignatura pendiente.

En el último año (2013) la asistencia a eventos culturales privados fue de aproximadamente 18.000 personas, de acuerdo con la información entregada por la Oficina de Cultura del Municipio.

Las Fiestas del Río, de acuerdo con la información que tiene la Oficina de Cultura del municipio, han contado con un público creciente pasando de la primera a la segunda versión, es decir del 2013 al 2014 de 5.000 a 15.000 personas. Este evento en el año 2014 generó alrededor de 200 empleos directos, y más de 1.500 millones de pesos en ventas durante los quince días que duró. Se beneficiaron con su realización, además de los 15.000 espectadores a nivel de público, los sectores de artesanos, dulceros, cineastas, teatreros, danzantes, músicos, artistas plásticos y docentes, entre otros.

El amoblamiento cultural es deficitario de acuerdo con los estimados nacionales de distribución equitativa de las infraestructuras culturales, pero es suficiente el registrado como espacio público apto para el desarrollo de actividades culturales.

La ciudad no cuenta con teatros o auditorios adecuados para la presentación de espectáculos o muestras culturales y artísticas.

En cuanto al equipamiento público, la ciudad cuenta con cuatro parques (incluyendo el Parque Lineal de la avenida primera) en donde se desarrollan actividades culturales con acceso abierto al público, lo que es visto como una ventaja a la hora de democratizar la oferta.

Los parques públicos son visitados recurrentemente por los ciudadanos y se estima que en promedio cada parque es visitado por 7.500 personas mensualmente en temporada baja, cifra que se duplica en temporadas altas de junio y diciembre, de acuerdo con la información que suministra la Oficina de Cultura del Municipio.

Gráfico 46
Inversión pública en cultura

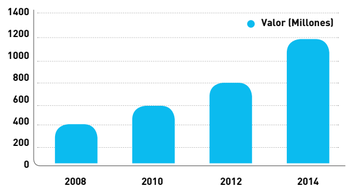
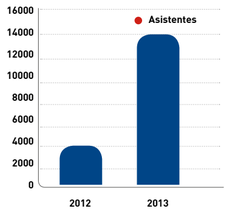


Gráfico 47
Asistentes fiestas del río



En cuanto a espacios cubiertos públicos y privados la ciudad cuenta con:

ESCENARIO	CAPACIDAD
Coliseo Happy Lora	8.000 personas
Centro de Convenciones	5.000 personas
7 salones en hoteles de la ciudad	150 personas cada uno
12 escenarios escolares con techo	1.000 personas cada uno
21 escenarios	**26.050 personas**

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Una ciudad sostenible no es sólo aquella que expresa una relación armónica o un balance entre el desarrollo económico y la naturaleza. Como todo aparato productivo, debe tener unas finanzas sólidas y sanas, así como una relación gobierno-ciudadano que sea positiva, continua y creciente. De lo contrario, ¿De dónde han de salir los recursos para financiar todas las acciones que, como las anteriores, deben ser acometidas – máxime en un contexto de autonomía municipal, que precisamente señala que los municipios son los dueños de su territorio?

Los recursos sólo podrán salir de una situación en la que los ciudadanos paguen sus obligaciones para vivir en comunidad. Es decir, los recursos para producir agua potable masivamente, pavimentar calles, tratar el agua servida para que no contamine o tratar la contaminación causada por agua que no fue tratada. Por supuesto, una situación en la que los contribuyentes paguen de forma equitativa, es decir, en concordancia con su situación socioeconómica.

Lo que es a veces difícil de entender, porque no salta a la vista y ocurre sobre largos períodos de tiempo, es que el hecho de no pagar lo que cuesta vivir en comunidad (al evadirlo, o al pagar un valor que no representa el costo real), genera un costo muy alto que la ciudadanía paga: el costo de oportunidad de no tener una ciudad más eficiente, eficaz y productiva. Por ejemplo, en una ciudad con un sistema de transporte efectivo y eficiente, un ciudadano común y corriente está obteniendo ´más transporte (calidad, tiempo, efectividad)´ por cada peso que invierte, lo que se traduce en una mayor productividad.

Al presentar los resultados de los indicadores de la Dimensión Fiscal y Gobernabilidad, con base en la metodología de la ICES, vale la pena señalar que en Colombia existe un marco normativo que regula los temas de gestión pública participativa, gestión pública moderna, transparencia, impuestos y autonomía financiera, gestión del gasto y deuda. En cada uno de estos temas, el Gobierno Nacional evalúa qué tanto las entidades territoriales han profundizado en la aplicación de dichos marcos normativos de manera que contribuyan al proceso descentralizador bajo criterios de sostenibilidad financiera, fiscal y administrativa midiendo la participación, la transparencia, la gestión, la eficiencia y la eficacia, entre otros. Adicionalmente, las entidades de control verifican la aplicación de las normas respectivas.

Fortalezas

Montería exhibe un desempeño positivo únicamente en el tema de deuda. Veamos:

DEUDA

En cuanto a los pasivos, en julio de 2004 el municipio de Montería suscribió, con sus acreedores, un acuerdo de restructuración de pasivos en el cual se reconocieron acreencias por más de COP $48.000 millones. Si bien el municipio venía cumpliendo los compromisos establecidos en el acuerdo e incluso prepagando las acreencias, en marzo de 2010 suscribió una modificación destinando rentas a la financiación del programa Ciudades Amables, e incorporando acreencias no reconocidas, inicialmente a entidades como el Fondo de Prestaciones Sociales del Magisterio y FINDETER. Dentro de los procesos de modificación, se ajustó el escenario financiero a la realidad fiscal y financiera de la alcaldía y se garantizó el pago

4

delas obligaciones causadas, tanto antes como con posterioridad a la promoción del acuerdo, estas ascienden a COP $31.440 millones y corresponden principalmente a la sanción moratoria generada por el no pago oportuno de las cesantías a obligaciones con el Fondo de Prestaciones Sociales del Magisterio y a la concesión Parques Nueva Montería. Igualmente, el plazo de ejecución del acuerdo fue prorrogado hasta la vigencia 2019.

De acuerdo con la información presentada por la fiducia encargada de administrar los recursos destinados a la financiación del acuerdo de restructuración de pasivos, durante la vigencia 2013 se cancelaron acreencias por COP $6.733 millones y contingencias por COP $301 millones. Durante la ejecución del mismo, a diciembre de 2013, el municipio había cancelado acreencias por COP $73.601 millones, de los cuales COP $19.051 millones correspondieron al pago de acreencias laborales y pensionales, COP $22.316 millones a obligaciones con entidades públicas y de seguridad social, COP $16.882 millones a entidades financieras, COP $2.321 millones a otros acreedores y COP $13.031 millones por créditos litigiosos y contingencias. A diciembre de 2013 el saldo de acreencias reconocidas en el acuerdo asciende a COP $25.518 millones .

En Montería, los resultados del indicador de pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios, al término del año 2013, muestran una ciudad con demandas que pueden ser falladas en su contra equivalentes al 15,9% de sus ingresos propios. En este indicador, la ciudad presentó mejores resultados que Bucaramanga y Pasto.

En cuanto a la deuda financiera, en 2013 el municipio tenía una deuda por COP $1.558 millones (intereses por COP $458 millones y amortizaciones por COP $1.100 millones), superior en 41% real frente a los registrados en la vigencia 2012. El municipio no realizó pagos de bonos pensionales ni aportes al fondo de contingencias de las entidades estatales.

Si se tiene en cuenta que el municipio no recibió desembolsos de créditos, el saldo de la deuda pública, a 31 de diciembre de 2013, fue de COP $4.308 millones, lo que le significó destinar el 2,16% de los ingresos propios al pago del servicio de la deuda, siendo el mejor resultado de las ciudades de referencia. El perfil de la deuda muestra que los períodos de amortización se concentran en los próximos tres años, en los cuales se proyecta cancelar el 78% del saldo, y el restante se amortiza en los siguientes dos años.

Gráfico 48
Pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios

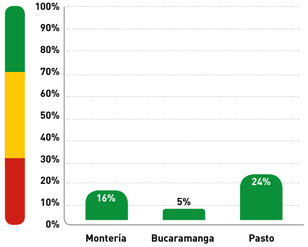
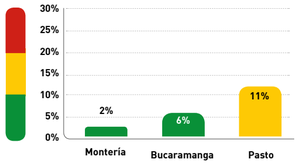
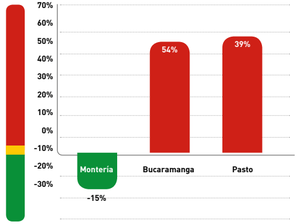


Gráfico 49
Coeficiente del servicio de la deuda



Montería, en los últimos cinco años, presenta un resultado negativo en el indicador de crecimiento de la deuda (-14,7%) debido a que en los últimos tres años no ha recibido desembolsos. En Bucaramanga, la tasa de crecimiento del saldo de la deuda se encuentra en el 53,6% por los desembolsos en la vigencia 2012 por COP $44 mil millones, mientras que Pasto este mismo indicador se ubicó en el 38,6%, colocando estas dos últimas ciudades en rojo de acuerdo con los parámetros de referencia de CSC.

Gráfico 50
Crecimiento anual del servicio a la deuda



FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

4

Retos

Montería podría mejorar en los siguientes temas relacionados con la transparencia y la gestión del gasto:

➜ TRANSPARENCIA

La Contraloría Municipal de Montería audita las cuentas en ejercicio del control posterior de las actividades, operaciones y procesos ejecutados por el municipio y de los resultados obtenidos por el mismo. El control que efectúa es selectivo y se realiza mediante un procedimiento técnico de una muestra representativa de recursos, cuentas, operaciones o actividades para obtener conclusiones sobre el universo respectivo en el desarrollo del control fiscal. La vigilancia de la gestión fiscal que adelanta la Contraloría es autónoma y se ejerce de manera independiente sobre cualquier otra forma de inspección y vigilancia administrativa.

En cuanto a las cuentas de las empresas municipales auditadas por un tercero, la Alcaldía señala que las empresas de servicios públicos están concesionadas y que sólo está vinculada la empresa Montería Ciudad Amable S.A.S., encargada de ser el ente gestor de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Montería. Esta entidad es auditada por la Contraloría Municipal de Montería y, en la medida en que ejecute recursos del presupuesto nacional, también es auditado por la Contraloría General de la República, en concordancia con el marco legal existente.

De los tres indicadores de este pilar, se destacan positivamente los porcentajes de cuentas que son auditadas y el porcentaje de empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros, ambos con un 100%. Las auditorías a las cuentas de la entidad territorial, así como las empresas descentralizadas son una competencia que la constitución asigno a las Contralorías.
En este sentido, las ciudades y sus empresas descentralizadas están cumpliendo con el indicador en punto máximo de los valores de referencia de la metodología.

Por otra parte, en el 2013, Montería obtuvo una calificación de 75,9 puntos sobre 100 en el Índice de Gobierno Abierto (IGA) , ubicándose en la posición 279 de 1.101. Esto significó un avance de 638 posiciones en el ranking nacional con relación a los resultados del año 2012. Pese a estos buenos resultados, la Administración Municipal sigue teniendo dificultades en el componente; 3 Diálogo de la Información, en el cual se evalúan aquellos canales y acciones de socialización, explicación, justificación y retroalimentación con los grupos de interés en aplicación de los principios de democracia participativa y democratización de la gestión pública como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 9
Índice de Gobierno Abierto - Variación 2012 - 2013

CONCEPTO	Resultados 2012		Resultados 2013		Resultados 2014	
	Puntos de 100 (A)	Posición nacional (B)	Puntos de 100 (C)	Posición nacional (D)	Calificación (A – C)	Posición nacional (B - D)
ÍNDICE DE GOBIERNO ABIERTO	**58,2**	**917**	**75,9**	**279**	**17,7**	**-638**
1. ORGANIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN	69,5	335	52,1	368	-17,4	33
1.1 Control Interno	82,5	322	80,2	208	-2,3	-114
1.2 Gestión Documental	50,0	470	10,0	656	-40,0	186
2. EXPOSICIÓN DE LA INFORMACIÓN	71,6	726	93,6	55	22,0	-671
2.1 Visibilidad de la Contratación	66,2	517	94,9	96	28,7	-421
2.2 Competencias Básicas Territoriales	92,9	267	97,6	111	4,7	-156
2.3 Sistema de Gestión Administrativa	39,8	1087	83,2	471	43,4	-616
3. DIÁLOGO DE LA INFORMACIÓN	39,1	1059	70,0	668	30,9	-391
3.1 Gobierno en Línea	86,9	726	83,4	529	-3,5	-197
3.2 Rendición de Cuentas (Audiencias Públicas)	0,0	982	100,0	9	100,0	-973
3.3 Atención al ciudadano	0,0	991	30,8	1065	30,8	74

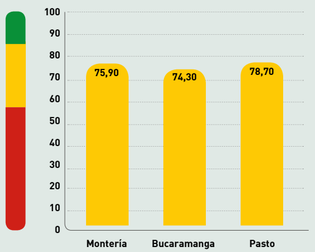
Fuente:
Procuraduría General de la Nación, Resultados Cumplimiento Normas Estratégicas Anticorrupción - Índice de Gobierno Abierto 2012 – 2013, 2013 - 2014

4

En términos de la metodología, la calificación del año 2013 ubicaría a Montería en un nivel medio (amarillo al encontrarse en el rango de 60,0 a 84,9) de incumplimiento de las normas estratégicas anticorrupción. Ahora, al comparar los resultados de la ciudad con otras ciudades del programa, Montería presenta resultados muy similares en el Índice de Gobierno Abierto.

Gráfico 51

Índice de transparencia

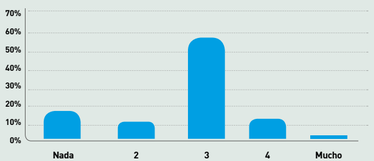


Fuente:
Procuraduría General de la Nación, resultados IGA 2013 2014

Al comparar los resultados del IGA y la encuesta de percepción ciudadana, frente a la pregunta ¿Qué tanto cree usted que la Administración de Montería ha sido transparente en sus actividades?, e interpretada, en una escala de 1 (nada transparente) a 5 (mucho transparente), siendo 3 (ni sí, ni no transparente), el 16% de los ciudadanos considera que no hay nada de transparencia, mientras que el 57% se encuentran en una posición media, y tan sólo el 1% considera que las actuaciones de la ciudad son transparentes. De forma agregada, los resultado de la calificación del 3 hasta el 5, indicaría que el 71% de las población encuesta considera que las acciones de gobierno son transparentes.

Gráfico 52

¿Qué tanto cree Usted que la Administración de Montería ha sido transparente en sus actividades?



Fuente:
Resultados encuesta de percepción Montería 2013, IPSOS Napoleón Franco.

➜ GESTIÓN DEL GASTO

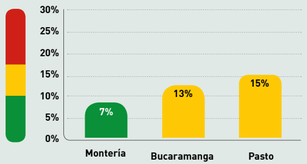
El gasto de funcionamiento corriente (gasto de funcionamiento sin intereses de deuda) representó el 6,7% del presupuesto total para 2013. Esta situación ubica a la ciudad en verde de acuerdo con los parámetros de referencia definidos en la plataforma CSC. Del total de los gastos de funcionamiento, las transferencias tuvieron la mayor participación con el 65,4%, destacándose el pago de las mesadas pensionales, con una participación del 57% de las transferencias; seguido por los gastos de personal con el 21,5%, y por último los gastos generales con el 13,1%.

El comportamiento de los gastos de funcionamiento fue el reflejo del incremento real del 19% en las transferencias, explicado principalmente por la mayor transferencia realizada a la Corporación Autónoma Regional CVS, debido al crecimiento en el recaudo de la sobretasa ambiental. Igual que en las últimas dos vigencias, el mayor componente estuvo representado por las transferencias corrientes realizadas, principalmente, para el pago de mesadas y cuotas partes pensionales a la CVS, bomberos, universidades públicas y a los órganos de control.

Al comparar con otras ciudades de la iniciativa, Montería presenta el mejor resultado, siendo éste 6,3 puntos menor que Bucaramanga y un 8,8 puntos inferior al de Pasto.

Gráfico 53

Gasto corriente como porcentaje del gasto total



Por otra parte, el presupuesto de Montería para el año 2013 fue estructurado en sectores, programas, subprogramas y proyectos, los cuales se alinean con el Capítulo II – Plan de inversiones por eje programático del Plan de Desarrollo 2012 – 2015. Sin embargo, en el presupuesto no se evidencia la presencia de indicadores y metas. Esto genera debilidades para establecer los resultados de los gastos efectuados, el seguimiento y la evaluación de las metas y objetivos del Plan de Desarrollo Municipal.

Así, en el año 2013, Montería comprometió gastos, sin incluir los recursos del SGR, por COP $492.859 millones; de éstos el 6,6% los destinó a funcionamiento de la administración central y los órganos de control (COP $127.479 millones), el 93,0% a inversión (COP $458.594 millones) y el 0,3% a honrar los compromisos de servicio de la deuda (COP $6.901 millones). Con relación a la vigencia 2012, el gasto creció el 16,6%, como consecuencia de la mayor inversión, acompañada por el incremento de los gastos de funcionamiento y, en menor, proporción por el aumento del servicio de la deuda (Ministerio de Hacienda 2013).

Tabla 10. **Gastos Totales – vigencias 2008 a 2013**

CONCEPTO	Vigencia					Variación					Porcentaje de participación promedio
	2009 (1)	2010 (1)	2011 (1)	2012 (1)	2013 (2)	2009 / 2010	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013	Promedio 2009 a 2013	
GASTOS TOTALES	261.950	289.371	307.307	422.570	492.859	10,5%	6,2%	37,5%	16,6%	17,7%	
FUNCIONAMIENTO	19.212	19.825	26.645	29.089	32.708	3,2%	34,4%	9,2%	12,4%	14,8%	7,3%
Gastos de personal	5.628	6.914	7.988	8.460	7.040	22,8%	15,5%	5,9%	-16,8%	6,9%	2,1%
Gastos generales	4.927	3.872	3.833	4.981	4.288	-21,4%	-1,0%	29,9%	-13,9%	-1,6%	1,3%
Transferencias pagadas (nómina y a entidades)	8.657	9.039	14.825	15.648	21.380	4,4%	64,0%	5,6%	36,6%	27,7%	3,9%
INVERSION	239.478	268.839	280.353	392.413	458.594	12,3%	4,3%	40,0%	16,9%	18,3%	92,3%
Inversión social	211.402	229.886	244.934	302.420	373.328	8,7%	6,5%	23,5%	23,4%	15,6%	77,4%
Formación de capital	28.077	38.953	35.418	89.993	85.266	38,7%	-9,1%	154,1%	-5,3%	44,6%	14,9%
SERVICIO DE DEUDA	3.259	707	309	1.068	1.558	-78,3%	-56,3%	245,4%	45,9%	39,2%	0,4%

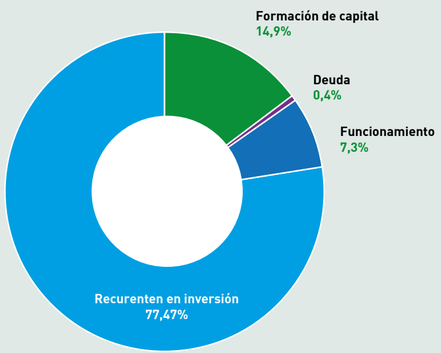
Valores: Millones de pesos a precios constantes
Fuente: (1) EJECUCIONES PRESUPUESTALES MUNICIPALES 2000-2012, Formato preparado por el GAFDT-DDTS-DNP. Millones de pesos constantes (VERSIÓN 04-SEPTIEMBRE-2013).
(2) CHIP. Categoría: FUT_GASTOS_FUNCIONAMIENTO, FUT_GASTOS_INVERSION, FUT_GASTOS_SERVICIO_DEUDA. Periodo: OCT - DIC 2013.

4

Para el periodo 2009 a 2013 (a precios constantes) el gasto total registró, en promedio, un crecimiento del 17,7%, los gastos de funcionamiento e inversión crecieron, en promedio, 14,8% y 18,3% respectivamente. En cambio, el gasto de servicio de la deuda decreció el 39,2%.

Gráfico 54

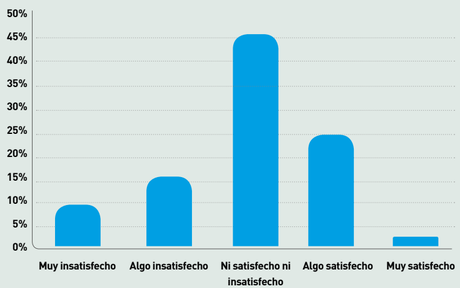
Participación promedio del gasto de los años 2008 a 2013



Fuente: (1) EJECUCIONES PRESUPUESTALES MUNICIPALES 2000-2012, Formato preparado por el GAFDT-DDTS-DNP. Millones de pesos constantes (VERSIÓN 04-SEPTIEMBRE-2013).
(2) CHIP. Categoría: FUT_GASTOS_FUNCIONAMIENTO, FUT_GASTOS_INVERSION, FUT_GASTOS_SERVICIO_DEUDA.
Periodo: OCT - DIC 2013.

Gráfico 55

Pensando en las obras y en las inversiones que se hacen en la ciudad, ¿qué tan satisfecho(a) se siente usted con la forma como la alcaldía invierte los recursos y dineros de Montería?



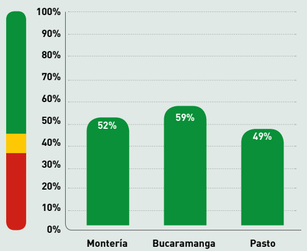
Fuente:
Resultados encuesta de percepción Montería 2013, IPSOS Napoleón Franco.

Como valor de medida de cumplimiento de las metas de la ciudad, frente los ejercicios de priorización y ejecución de las obras y en las inversiones que se hacen en la ciudad, el 3% de los ciudadanos manifestó estar muy satisfecho, el 25% algo satisfecho, y el 46% ni satisfecho ni insatisfecho. Hasta este punto se podría estar frente a una aceptación de los resultados de la gestión, que en términos agregados significaría que el 74% de los ciudadanos tienen algún grado de satisfacción, a diferencia del 17% que se considera algo satisfecho, y sólo el 9% no se considera satisfecho con las inversiones realizadas por la Alcaldía como se observa en el gráfico.

El gasto de capital, expresado como porcentaje del gasto total, es un indicador que busca determinar la capacidad que tiene la ciudad para atender las demandas de sus ciudadanos en servicios públicos e infraestructura. La participación del gasto de inversión de Montería en la formación de nuevos activos en el año 2013 fue del 52%.

Gráfico 56

Gasto de capital como porcentaje del gasto total

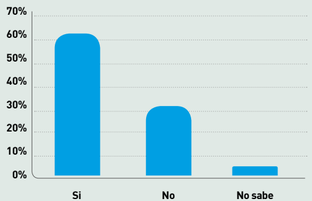


Fuente: Resultados aplicación metodología indicadores CSC

En términos de percepción de la población encuestada, y con relación a la pregunta ¿Considera usted que el pago de sus impuestos se ve reflejado en las obras y programas que se adelantan en Montería?, el 61% considera que sus impuestos se ven reflejados, el 38% no considera que sus impuestos se vean reflejados, y el 5% no sabe.

Gráfico 57

¿Considera usted que el pago de sus impuestos se ve reflejado en las obras y programas que se adelantan en Montería?



Fuente:
Resultados encuesta de percepción Montería 2013, IPSOS Napoleón Franco.

Finalmente, el comportamiento de los gastos de funcionamiento fue el reflejo del incremento real del 19% en las transferencias, explicado, principalmente, por la mayor transferencia realizada a la corporación autónoma regional CVS, dado el crecimiento en el recaudo de la sobretasa ambiental. Igual que en las últimas dos vigencias, el mayor componente estuvo representado por las transferencias corrientes (71%), realizadas principalmente para el pago de mesadas y cuotas partes pensionales, a la CVS, bomberos, universidades públicas y a los órganos de control. En el caso de los gastos de funcionamiento de la secretaría de educación, efectuados con los recursos autorizados (COP $2.296 millones), la mayor parte corresponden a gastos de personal (Informe sobre la viabilidad fiscal Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Montería 2013).

Por otro lado, se tiene que el crecimiento promedio de los últimos 5 años del gasto corriente es de 10,47%, y debería ser menor a 1.38%, siendo las transferencias de la Administración Central a las mesadas pensionales (38,5%) el mayor gastos de funcionamiento.

4

Temas urgentes

Por último, se encuentra que Montería debe concentrarse principalmente en los siguientes tres temas:

1. Gestión pública participativa
2. Gestión pública moderna
3. Ingresos municipales (impuestos a la propiedad, arbitrios, tasas por servicios) y autonomía financiera

➜ GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA

En Montería existen procesos de planificación participativa y sesiones de rendiciones de cuentas anuales, donde los ciudadanos se involucran de forma activa con sus opiniones apoyando la gestión municipal. Por ejemplo, para la elaboración del Plan de Desarrollo Montería 2012 – 2015 "Progreso para todos", se convocó la participación de la comunidad, sectores productivos, gremios, asociaciones, universidades, etc., proceso que se encuentra documentado y aprobado por el Concejo Municipal, según desarrollo de la Ley 152 de 1994 .

Al comparar con otras ciudades de la iniciativa, Montería se encuentra al mismo nivel de las ciudades colombianas de referencia.

Desde los resultados de los indicadores de CSC, y en cumplimiento de la normativa actual vigente, la Administración Municipal de Montería evidencia compromiso al dar continuidad a la implementación de los mecanismos de participación ciudadana.

Tabla 11

Resultado indicadores: existencia de proceso de planificación participativa - Sesiones públicas de rendición de cuentas por año

Subtema	Indicador	Unidad de medida	Montería	Bucaramanga	Pasto	Salta
Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública del gobierno	Existencia de proceso de planificación participativa	Sí/Sí calificado/ No	SI	SI	SI	ND
Rendición de cuentas a la ciudadanía	Sesiones públicas de rendición de cuentas por año	#	2	2	2	1

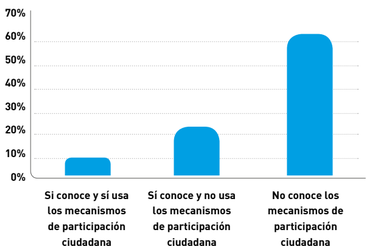
Sin embargo, los resultados de la encuesta de opinión pública indican que la participación de la ciudadanía es baja al momento de involucrarse en las decisiones que toma el gobierno, ya que en términos de uso y conocimiento de los mecanismo de participación el 9% manifestó conocerlos y usarlos, el 25% manifestó conocerlos pero no usarlos, y el 66% manifestó no conocerlos, esto es confirmado con las respuestas a la pregunta ¿Cree usted que las opiniones de los ciudadanos son tenidas en cuenta por la Administración de Montería a la hora de tomar decisiones?, a la que el 70% considera que no.

Por otro lado, la gestión pública participativa requiere de la participación activa de la ciudadanía en todos los temas relacionados con la acción y gestión municipal. Sin embargo, en Montería, no existe un presupuesto participativo donde la ciudadanía exprese sus necesidades y requerimientos por lo que, en ocasiones, estos no quedan plasmados en el plan de desarrollo o en las acciones que realiza el municipio.

Adicionalmente, con los resultados de la encuesta de opinión pública se observa que la participación de la ciudadanía en las decisiones que toma el gobierno es baja, ya que en términos de uso y conocimiento de los mecanismo de participación ciudadana el 9% manifestó conocerlos y usarlos, el 25% manifestó conocerlos pero no usarlos, y el 66% manifestó no los conocerlos. Al contrastarlo con el interrogante ¿Cree usted que las opiniones de los ciudadanos son tenidas en cuenta por la Administración de Montería a la hora de tomar decisiones?, el 70% respondió que no.

Gráfico 58

¿Cuál de estas opciones refleja mejor su posición frente a la posibilidad de participar de las decisiones que toma el gobierno en Montería?



Fuente:
Resultados encuesta de percepción Montería 2013, IPSOS Napoleón Franco.

De las ciudades de referencia, Montería es la única que no cuenta con mecanismo de participación de la ciudadanía en la designación de un porcentaje del presupuesto.

Tabla 12

Resultado indicador: existencia de presupuesto participativo

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Montería	Bucaramanga	Pasto	Salta
Existencia de presupuesto participativo	Participación de la sociedad civil en la programación presupuestaria municipal	Sí/No y % del presupuesto	NO	SI Inferior a 10%	SI Inferior a 10%	ND

Fuente: Resultados aplicación metodología indicadores ICSC

➜ GESTIÓN PÚBLICA MODERNA

En una democracia, los gobernantes y representantes electos están enteramente al servicio de los ciudadanos y tienen como principal hoja de ruta los instrumentos de gestión pública, como el plan de desarrollo, el presupuesto y el plan de inversiones. Adicionalmente, un paso fundamental para lograr una buena democracia local es la gestión participativa, pues fomenta una relación más directa y transparente entre el gobernante y el ciudadano.

En cualquier entidad o jurisdicción, uno de los indicadores de sostenibilidad fiscal es la existencia de un presupuesto plurianual. Es decir, el compromiso municipal de acometer recursos para garantizar la implementación de programas y proyectos que en casos, por su envergadura, no pueden ser ejecutados en una sola vigencia e incluso, a veces, traspasan los límites temporales de un gobierno. Este es, por ejemplo, el caso de un sistema de transporte masivo. En Montería encontramos que el presupuesto sólo abarca el período de un año, haciendo así muy complicada

la gestión de proyectos como el descrito. Si bien el establecimiento de presupuestos plurianuales es incipiente aún en Latinoamérica, en Colombia, en el año 2012, con la nueva Ley de Regalías se implementó con los recursos de del Sistema General de Regalías (bianual).

La ciudad no cuenta con presupuesto plurianual detallado, sensible a las modulaciones y que permita ser una herramienta indispensable en la toma de decisiones, instrumento clave para los procesos modernos de gestión pública de presupuesto municipal. Esto obedece a que en Colombia no existente fundamento legal para que una entidad territorial cuente con presupuestos plurianuales, pero si se cuenta con instrumentos que desarrollan la planeación financiera como el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el Plan Plurianual de Inversiones, las vigencias futuras, etc. A pesar de contar con estos instrumentos, presentan un limitado detalle que permita ver la trazabilidad en la ejecución del gasto frente a los avances de programas y proyectos. Adicionalmente, se identifican importantes oportunidades de mejora en el manejo de escenarios ante variaciones en los supuestos micro y macroeconómicos y anticipación de posibles contingencias, aspectos que podrían abordarse si se contara con un marco más detallado dentro de la planeación financiera que contribuya a la toma de decisiones.

Tabla 13

Existencia de un presupuesto plurianual

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Montería	Bucaramanga	Pasto	Salta
Existencia de un presupuesto plurianual	La ciudad cuenta con un presupuesto plurianual como instrumento de planeación, y toma de decisiones.	Sí/No y años	NO (1 Año)	NO	NO	ND

Por otro lado, en Montería existen sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión del municipio. Estos sistemas digitales asisten los procesos administrativos y financieros de la Alcaldía y, recientemente, se implementó el sistema de seguimiento a la ejecución del Plan de Desarrollo con el apoyo del DNP y el software di Monitoreo .

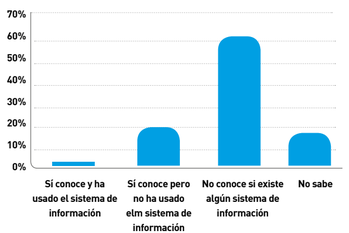
Para el reporte de la información, el municipio hace uso de las plataformas y sistemas suministrados por los órganos de supervisión y control del orden nacional. Cada área de gestión de la Administración Municipal prepara y genera sus informes, pero carece de un sistema de seguimiento a la ejecución de los proyectos y programas con la ejecución presupuestal, de tesorería y contable. Adicionalmente, el software financiero está desactualizado y no está articulado con el módulo de rentas. Por esto, el área jurídica está realizando gestiones para la adquisición de un sistema competitivo que le permita mayor operatividad y control en sus funciones. El sistema tampoco se encuentra integrado con los canales de comunicación con los ciudadanos.

Para la divulgación de información al público por medios electrónicos, el municipio cuenta con una página web (www.monteria-cordoba.gov.co). En ella se encuentran los módulos de trámites, servicios y enlaces de interés. Sin embargo, el enlace "Información Ciudadano" no incluye información al público sobre el cumplimiento de las metas y objetivos, ni de la oferta de servicios de la Administración Municipal.

En la encuesta ciudadana, frente a la pregunta ¿Sabe usted si existe algún sistema de información donde pueda consultar y hacer seguimiento al cumplimiento de las metas del municipio?, tan sólo el 1% de los ciudadanos manifestó conocer y hace uso de estos, el 20% lo conoce pero no consulta, y el 78% no conoce y no sabe si existe algún sistema de información.

Gráfico 59

¿Sabe usted si existe algún sistema de información donde pueda consultar y hacer seguimiento al cumplimiento de las metas del municipio?



Fuente:
Resultados encuesta de percepción Montería 2013, IPSOS Napoleón Franco.

Los resultados de Montería en este indicador son similares a los de las ciudades de Pasto y Bucaramanga, en donde existen este tipo de sistemas digitales que miden el progreso y los resultados de la gestión municipal.

Tabla 14

Resultados Indicador: Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión del municipio

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Montería	Bucaramanga	Pasto	Salta
Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad	Existen sistemas electrónicos instalados para hacer seguimiento del cumplimiento de los objetivos y las metas de la municipalidad	Sí electrónico/ Sí manual/ No	SI	SI	SI	ND

Finalmente, la remuneración del personal, basado en un sistema de indicadores de desempeño, no aplica para Colombia, y la instauración de incentivos de este tipo pasa por el levantamiento de restricciones de las normas legales nacionales de administración del servicio civil. La remuneración del personal se realiza según una tabla de escala salarial por categoría, que contempla la oficina de talento humano de cada administración. Sin embargo, en la ciudad de Montería existe un plan de estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño y un programa de bienestar laboral.

Los sistemas electrónicos de adquisiciones se encuentran en línea, abiertos al público, difunden públicamente las solicitudes de propuestas y los resultados de las licitaciones públicas, esto se realiza a través de la plataforma del SECOP (Sistema Electrónico para la Contratación Estatal). Según la evaluación de la Procuraduría General de la Republica, el componente de visibilidad de la contratación del IGA 2013 -2014 Montería ocupa la posición 96 de 1.101 municipios, con una calificación de 94,9 puntos de 100, indicando un uso adecuado de la plataforma del Portal Único de Contratación - SECOP, en cuanto a la publicación y actualización de los procesos contractuales.

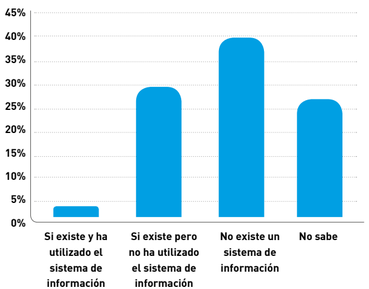
La percepción ciudadana frente al interrogante ¿En Montería, existe algún sistema de información mediante el cual usted puede consultar y hacer seguimiento a los procesos de contratación pública que se adelantan?, el 3% de los ciudadanos

4

manifestaron que sí existe y lo ha utilizado, el 29% conoce de la existencia pero no lo ha utilizado, mientras que el 41% manifestó que no existe un sistema de información, y 27% que no sabe, indicando el desconocimiento de los ciudadano en cómo participar y realizar seguimiento a los procesos de contratación de la ciudad.

Gráfico 60

En Montería, ¿existe algún sistema de información mediante el cual usted puede consultar y hacer seguimiento a los procesos de contratación pública que se adelantan?



Fuente:
Resultados encuesta de percepción Montería 2013, IPSOS Napoleón Franco.

Los resultados de las ciudades de Bucaramanga y Pasto, indican que, al igual que en Montería, los gobiernos municipales han implementado estos instrumentos normativos para la capacitación e incentivos de su personal, así como para los procesos de contratación.

Tabla 15

Resultado indicadores: existencia de Sistema de Estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño Existencia de sistemas electrónicos de adquisiciones

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Montería	Bucaramanga	Pasto	Salta
Existencia de Sistema de Estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe un Sistema de Estímulos al personal que abarque planes de incentivos y programas de bienestar	Sí/No	SI	SI	SI	ND
Existencia de sistemas electrónicos de adquisiciones	La municipalidad dispone de un sistema electrónico para realizar las adquisiciones y contrataciones	Sí/ Sí calificado/ No	SI	SI	SI	ND

➜ IMPUESTOS Y AUTONOMÍA FINANCIERA

Las entidades territoriales (ET), además de contar con recursos propios, cuentan con un sistema de transferencias nacionales para la financiación y el desarrollo de los programas de servicios sociales a su cargo y la inversión en infraestructura y servicios públicos.

La principal fuente de estas transferencias la constituye el Sistema General de Participaciones (SGP), las cuales le significaron a Montería, en el año 2013, el 68,22% de los ingresos totales. Además, éstas presentaron un aumento de 28% real como consecuencia de los mayores recursos recibidos por el SGP. De estos, los más representativos fueron los recursos destinados a financiar inversiones del sector educación (47,6%). Este comportamiento fue similar al de las transferencias realizadas por FOSYGA (26,4%), las cuales crecieron el 60,2% con relación al año 2012. En los cinco últimos años las transferencias de la Nación han participado en promedio con el 60,0%, de los ingresos totales. Por regalías y compensaciones el municipio en el periodo 2009 a 2012 recibió COP $13.283 millones, con una participación promedio sobre los ingresos totales del 0,8%.

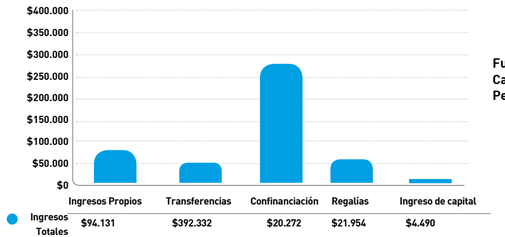
Con el cambio normativo de las regalías en el año 2012, y la entrada en vigencia el Sistema General de Regalías (SGR) para el año 2013, en Montería, las regalías se multiplicaron casi seis veces. De acuerdo con lo anterior, el Municipio contó con recursos del SGR por COP $22.219 millones, de los cuales COP $20.651 millones ingresaron como nuevas incorporaciones del primer año del bienio 2013-2014, y COP $1.568 millones como la disponibilidad inicial obtenida en el ejercicio de cierre de la vigencia 2012.

Estos nuevos recursos son una fuente adicional muy importante para la ciudad, ya que contribuyen a dinamizar la economía y están orientados a financiar proyectos de inversión al contar con mayor encadenamiento y mayor efecto multiplicador (recursos fondo de compensación regional, de ciencia y tecnología).

Los ingresos totales de las ciudades de Montería, Bucaramanga y Pasto se encuentran cercanos al medio billón de pesos (cada una) en el año 2013. Sin embargo, Montería es la que mayor dependencia presenta de las transferencias seguida por Pasto, a diferencia de Bucaramanga que supera en 30 puntos porcentuales a Montería.

Gráfico 61

Ingresos totales por fuente del año 2013

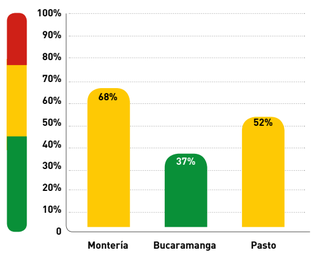


Fuente: Ingresos propios = CHIP.
Categoría: FUT INGRESOS.
Período: OCT - DIC 2013

Otras transferencias de menor impacto están compuestas por recursos de cofinanciación provenientes de otros niveles de gobierno (presupuesto nacional o departamental), de organismos de cooperación nacional e internacional, recursos con destinación específica para la financiación parcial o total de proyectos. En estos casos, se accede a los recursos previa la formulación y aprobación de proyectos en los órganos de cooperación. Por este rubro, Montería incorporo al presupuesto de la vigencia 2013 COP $20.272 millones, los cuales presentaron una participación del 3,5% sobre los ingresos totales. Crecieron con relación al año 2012 el 12,8%, lo que

Gráfico 62

Transferencias totales como porcentaje del ingreso total



4

es importante si se tiene en cuenta que en el periodo 2009 a 2011 por este concepto el municipio no recibió ingresos.

Por otro lado, los principales ingresos con los cuales cuenta una Administración Municipal se pueden clasificar en:

1. Los ingresos propios, los cuales son recaudados por la Administración Local por concepto de la prestación de servicios, tasas y arbitrios, arrendamiento o venta de bienes, multas, rentas de propiedad municipal, entre otros. Estos son muy importantes porque proporcionan una fuente segura y sostenible a largo plazo de autonomía financiera para poder establecer, mantener o ampliar los servicios públicos dentro del territorio.

2. Los ingresos de capital, conformados principalmente las transferencias recibidas del Gobierno Central o por otros agentes. Se caracteriza porque están condicionados a un uso por mandato específico y por lo tanto son más rígidos.

3. Los ingresos de fuentes financieras que son utilizados como medios de financiamiento como por ejemplo los préstamos, que se realizan para incrementar el patrimonio o bien invertir en la ciudad.

Para que un municipio logre su autonomía fiscal, que es la base de toda sostenibilidad, se requiere sea capaz de cubrir sus necesidades básicas con los ingresos propios y no dependa en gran medida de las transferencias gubernamentales o de un préstamo para llevar a cabo sus funciones y operación.

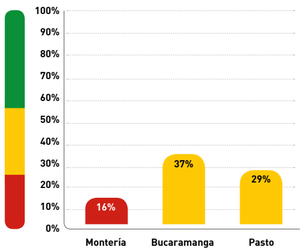
Es importante resaltar que la autonomía financiera no sólo se logra con una mejor gestión fiscal (aprovechando todo el potencial tributario). Es necesario, además, que la Administración Municipal desarrolle estrategias que incentiven la actividad económica y por esta vía mejoraría la base económica de la ciudad.

Lo ideal es que en cualquier entidad territorial la mayoría de sus ingresos sean propios. Es decir, que se generen a partir de los impuestos y servicios cobrados a sus ciudadanos. En el caso de Montería, sólo el 16,4% de los ingresos totales provienen de fuentes propias. Según la plataforma CSC, éstos deben ser de 54,8% mínimo. Los ingresos con mayor participación en los ingresos propios son el impuesto predial unificado, el impuesto de industria y comercio y la sobretasa a la gasolina los cuales han mantenido una tendencia de crecimiento, en promedio, del 12,1%, 16,3% y 4,5%, respectivamente para el periodo 2009 a 2013 y del 23,3%, 17,6% y 3,9%, entre los años 2012/2013.

Al comparar a Montería con Bucaramanga y Pasto la participación de los ingresos propios es la de menor eficiencia como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 63

Ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales



El impuesto predial logró recaudar, en los cinco últimos años, COP $ 87.435 millones, y se convirtió en el mayor ingreso propio del Municipio de Montería. Estos resultados se atribuyen a acciones como la actualización catastral, efectuada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) en la totalidad del territorio, (abarcó la zona urbana, la zona rural y los centros poblados de la jurisdicción), e implementada por el municipio en el año 2012. Lo anterior le significó, en términos de facturación de la vigencia del impuesto predial, un crecimiento del 142,6%, al pasar de un valor de facturado de COP $17.475 millones en 2012, a COP $42.402 millones en 2013, esto se traduce en un incremento del 142,6%

Las tarifas del impuesto predial se ajustaron y comenzaron a regir a partir del 1° de enero de 2013, dicha tarifa se estableció de forma diferencial progresiva, teniendo en cuenta la estratificación socioeconómica de la ciudad, e implementó, en el año 2012, un descuento del 25% por el pronto pago del impuesto predial, políticas que se mantienen.

Sin embargo, en términos de eficiencia en el recaudo, la Administración Municipal no ha desarrollado todo el potencial que trajo la actualización catastral. Por el contrario, se observó un descenso en la tasa de recuperación de cartera del 21,9%, al pasar de una tasa de recaudo del 67,3% en el 2012 a un 45,4% en el 2013. Esto es crítico según los parámetros de referencia de la ICES, y bajo si se compara con las principales ciudades del país. Por ejemplo, Bucaramanga, en el año 2011, recaudó el 80.8% del impuesto predial facturado, mientras que Pasto alcanzó 69,0% en el 2013.

La Administración Municipal autorizó, en 2010, un cobro de valorización por beneficio general, con el cual se pretendía recaudar COP $70 mil millones. Sin embargo, a 2013 ha logrado recaudar COP $17.420 millones. Esto se debe a que el Acuerdo fue demandado ante el Tribunal Administrativo de Córdoba con el argumento de que las facultades delegadas por el Concejo Municipal al Alcalde de Montería para establecer la suma a recaudar eran indelegables.

Tabla 16

Tasa de recaudo del impuesto predial

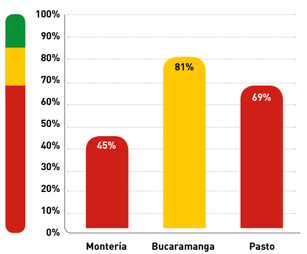
Concepto	Año 2012	Año 2013	Variación 2012 /2013
a. Facturación de la vigencia *	$ 17.475	$ 42.402	142,6%
b. Recaudo de la vigencia **	$ 11.765	$ 19.250	63,6%
c. Tasa de recaudo (b/a)	67,3%	45,4%	-21,9%
d. Dejado de recaudar (a-b)	$ 5.710	$ 23.152	$ 28.862

Fuente: *** CHIP. Categoría: INFORMACIÓN CONTABLE PÚBLICA.**
Formulario: CGN2005 001 SALDOS Y MOVIMIENTOS. Cuneta: 1.3.10.05 IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO.
**** CHIP. Categoría: FUT INGRESOS.**
Formulario: REPORTE DE INFORMACIÓN. Código: TI.A.1.3.1 IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO VIGENCIA ACTUAL
Valores: millones de pesos.
Cálculos: El autor

Gráfico 64

Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados

El gráfico que se muestra a continuación compara la eficiencia en el recaudo de Montería con otras ciudades del programa. Montería cuenta con un importante espacio para incrementar sus ingresos, con acciones encaminadas a mejorar su gestión de cobro y recuperación de cartera. Si Montería alcanzara niveles como lo de Bucaramanga incrementaría sus ingresos en COP $15.000 millones año aproximadamente.



Conclusión

De acuerdo con los resultados de este diagnóstico, se aprecia que Montería, tiene importantes y valiosas fortalezas en sus recursos naturales y en la forma en que ha venido administrando su deuda, los cuales son factores sine qua non para una verdadera sostenibilidad, motivo por el cual estos aspectos representan, como se verá en el Capítulo 7, los pilares sobre los cuales reposan las actuaciones propuestas ya que a partir de un territorio ordenado y respetuoso, tanto de sus valores como de sus amenazas ambientales y una administración sólida, con sus finanzas en orden, pueden soportar las actividades en el territorio y generar condiciones de equidad y prosperidad para los ciudadanos que allí habitan.

Es por esto que desde la plataforma CSC, inspirados en la metodología de la ICES, se realizan tres estudios básicos acerca del territorio, con el fin de poder contribuir a que se dibuje un escenario donde cada sistema o proceso, sea económico, social o cultural, pueda tener su propio espacio y el mismo no cause conflicto con los demás, sino todo lo contrario, articulándose con los demás, para así crear un territorio balanceado, capaz de sostener el crecimiento sin causar daño al medio.

En el capítulo siguiente se presenta el resumen de estos estudios.

5 ESTUDIOS AMBIENTALES

Con el fin de contar con información de soporte en la toma de decisiones para la planificación en Montería, se adelantaron estudios especializados en 3 temas específicos:

1. Gases de efecto invernadero.
2. Evaluación del riesgo y vulnerabilidad al cambio climático.
3. Huella urbana y escenarios de crecimiento.

MÓDULO 1: INVENTARIO DE GASES EFECTO INVERNADERO (GEI)

El objetivo principal de este estudio es estimar las emisiones de GEI generadas por actividades antropogénicas en el municipio de Montería teniendo como año base el 2012 comparándolas con las emisiones del 2009, que eran los últimos datos disponibles. Con la información base de GEI se proyectaron escenarios tendenciales e inteligentes para 2020 y 2030 y, finalmente, se evaluaron escenarios de mitigación con la introducción de algunas medidas, teniendo en cuenta los escenarios de huella urbana inteligente (módulo 3).

Ahora bien, si se considera solamente la cabecera municipal, los resultados son un poco diferentes tal como se puede observar a continuación. En este caso las fuentes móviles y los residuos representan la mayor fuente:

Gráfico 65

Emisiones de GEI (CO_2e) totales del municipio (línea base 2012)

AFOLU[xxviii]:	499.162 t	(53%)
Fuentes móviles	210.761 t	(22%)
Residuos	124.733 t	(13%)
Fuentes estacionarias	108.811 t	(12%)
Total	943.467 toneladas de CO_2e	

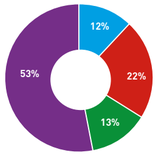
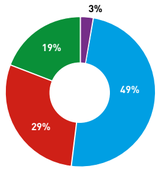


Gráfico 66

Emisiones de GEI (CO_2e) totales cabecera municipal (línea base 2012)

AFOLU:	15.028 t	(3%)
Fuentes móviles	210.761 t	(29%)
Residuos	124.733 t	(13%)
Fuentes estacionarias	83.683 t	(12%)
Total	434.211 toneladas de CO_2e	



FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

5

Asimismo, las emisiones per cápita calculadas para el municipio de Montería son de 2,23 t de CO_2e/habitante, un poco por encima de lo recomendado por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) equivalente a 2,0 t de CO_2 e/habitante.

Por otro lado, respecto a las emisiones per cápita nacionales, el promedio de emisiones de Montería se encuentra muy elevado. Según datos del Banco Mundial (2010), las emisiones per cápita promedio del país son de 1,6 t CO_2e / habitante. Esto refleja que para Montería, la calidad del aire es un asunto prioritario de atender.

Se efectuó la comparación entre las emisiones calculadas para 2009 y 2012, encontrándose lo descrito en la siguiente tabla. Se observa que, aunque las emisiones totales prácticamente se mantienen igual, proporcionalmente si se presentan algunos cambios en los principales emisores, tal como lo representan los residuos sólidos, la electricidad y gas natural, con aumentos superiores al 30 %.

Los resultados de la línea base se proyectaron a 2030 para todo el municipio, como también para la cabecera municipal, obteniéndose los resultados descritos en el gráfico siguiente.

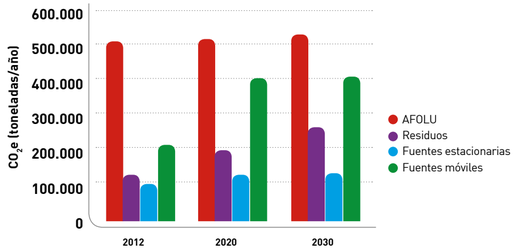
Tabla 17

Comparación del Inventario de Emisiones para GEI 2009 y 2012 (ton/año de CO_2e) y porcentaje de cambio 2009 – 2012). Municipio de Montería, Colombia

Subsector	2009 PROACTIVA	2012 CINPRO	Porcentaje de cambio
Electricidad	45,608	75,963	40%
Gas Natural (estacionario)	22,603	32,849	31%
Transporte Terrestre	166,066	171,130	3%
Tierra de cultivo	2,338	1,685	-39%
Ganado	549,493	497,422	-10%
Residuos sólidos	49,110	87,450	44%
Aguas residuales	27,909	36,627	24%
Total	**863,127**	**903,125**	**4%**

Gráfico 67

Escenario de la Línea base a 2030, emisiones en t/año de CO_2e para el municipio de Montería, Córdoba, Colombia



Con base en el análisis tendencial, se planteó un escenario de mitigación en el cual se proponen algunas medidas que impactarían positivamente las emisiones de GEI, las cuales se especifican a continuación.

Tabla 18

Medidas consideradas en el escenario de mitigación para el municipio de Montería, Córdoba Colombia y cabecera municipal

Sector afectado	Número de la Medida	Nombre de la Medida
Desechos - Disposición de residuos.	1	Reciclaje de papel y cartón en el relleno sanitario Loma Grande, la base de reducción de emisiones son las toneladas reducidas y aprovechadas de residuos municipales.
Desechos - Disposición de residuos.	2	Elaboración de composta a partir de los residuos orgánicos, la base de r educción de emisiones son las toneladas de residuos municipales orgánicos utilizados para la composta.
Fuentes Móviles. Transporte en la vía	3	Cambio de vehículos de diesel (50%) a GNC (introducción del 5% a partir del 2015 de los buses, busetas y microbuses dedicados al trasporte público de diesel a GNC, la base de reducción de emisiones son los galones de GNC utilizado y mayor rendimiento de combustible.
Fuentes Móviles. Transporte en la vía	4	Transporte no motorizado, ciclovías en el Municipio de Montería, la base de reducción de emisiones es la reducción de viajes de transporte motorizado.
AFOLU – Ganadería	5	Fermentación entérica: Siembra de alfalfa en los potreros en los que pasta el ganado, la base de la reducción de emisiones son las hectáreas cosechadas y las toneladas consumidas y producidas para la alimentación de los animales.
AFOLU – Ganadería	6	Manejo de estiércol y otros residuos. Aprovechamiento energético del manejo de estiércol vacuno, la base de reducción de emisiones son las toneladas de estiércol tratado.

5

A las medidas anteriormente especificadas se les efectuó un análisis de costo efectividad, el cual arrojó que la medida para desechos (reciclaje de papel y cartón en el relleno sanitario Loma Grande) es la más rentable, financieramente, con un beneficio neto de -112,27 USD$/t CO_2e, seguido de la medida para transporte on - road (Cambio de vehículos de diesel (50%) a GNC de los buses, busetas y microbuses dedicados al trasporte público de diesel a GNC) con -47,56 USD$/t CO_2e para ambas zonas de cobertura. Un beneficio neto negativo revela que la inversión que se realice es viable económicamente, con recuperación a corto o mediano plazo, así como menores costos de operación y mantenimiento con la nueva tecnología que sin ella.

Por otra parte, se analizaron los escenarios tendenciales e inteligentes considerando el desarrollo de la huella urbana. Se encontró que un desarrollo inteligente traería una disminución en las emisiones de GEI de alrededor del 6% en el municipio de Montería.

Ahora bien, la implementación de las medidas de mitigación permitiría llegar a una disminución en las emisiones en 2030 cercana al 15%, trayendo consigo unos beneficios económicos de alrededor USD $13 millones. Las medidas de mitigación están dirigidas a 3 sectores en particular:

1. Residuos sólidos (Temas: reciclaje y compostaje).
2. Fuentes Móviles (Temas: conversión a combustible alternativos y ciclorutas).
3. AFOLU (Temas: Control de fermentación entérica (metano) y manejo de estiércol).

Asimismo, en complemento a lo anterior se efectuó una evaluación de la calidad del aire de la ciudad y se comparó con estándares nacionales. Se encontró que la principal fuente de emisión corresponde al parque automotor de la ciudad, hacia el que se deberían encaminar los esfuerzos. Sin embargo, aunque se encontró que la ciudad en la actualidad cumple con los estándares nacionales, se estima conveniente fortalecer el monitoreo para continuar haciendo un seguimiento cercano y constante a este recurso.

MÓDULO 2: VULNERABILIDAD Y RIESGO FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

Los objetivos de estudios radican inicialmente en desarrollar una base de datos de Sistemas de Información Geográfica (SIG) relevante para la ciudad, que permita analizar las amenazas naturales, así como analizar, cuantificar y visualizar los impactos (exposición, vulnerabilidad y riesgo) que estas amenazas puedan tener sobre el desarrollo urbano actual (2013) y sobre los futuros escenarios de crecimiento urbano proyectados a 2030.

Adicionalmente, permitieron evaluar y comparar las condiciones futuras (mediante simulaciones) entre los dos escenarios de crecimiento (tendencial e inteligente), como también entre múltiples amenazas, determinando así el riesgo físico, humano y económico para los escenarios actual y futuro. Esto, a su vez, permitió establecer recomendaciones para la ciudad, tendientes a ayudar a las autoridades locales a guiar la ciudad hacia un futuro más sostenible.

Para evaluar el impacto de las amenazas se seleccionaron tres períodos de retorno - entendido como el tiempo esperado o tiempo medio entre sucesos - (25 años, 50 años y 100 años) y un evento extremo. Se evaluó la inundación fluvial, pluvial y la erosión en las riberas del río y deslizamientos (Ilustración 3 Identificación de áreas propensas para la erosión en los bancos del río Sinú), principalmente, estos últimos, en la zona de cerro "Sierra Chiquita".

Respecto al análisis de exposición, se evaluó la infraestructura crítica (servicios públicos, instalaciones educativas, instalaciones médicas y edificios municipales entre otros), así como los sistemas naturales, espacios abiertos y sistemas productivos (se destacan entre otros, propiedades comerciales e institucionales, suelos protegidos, espacios recreativos, sitios turísticos y culturales). La población y el valor de las propiedades y áreas residenciales, también, fueron consideradas en el análisis.

Los resultados indican, respecto a la inundación fluvial, que el 60% de las plantas de tratamiento (tres) están expuestas a los períodos de retorno de 25 años, 50 años y 100 años, así como al evento extremo. Con respecto a los servicios de agua y saneamiento, aproximadamente, un 10 % de la infraestructura está expuesta al evento extremo de inundación fluvial y un 14%, adicional, está expuesta a la inundación pluvial. Por otra parte, el 16 % de los espacios públicos están expuestos a la inundación fluvial (el evento extremo) y un 35% adicional a la inundación pluvial. Aproximadamente, el 8 % de las instalaciones educativas están expuestas al evento extremo, con un 24%, adicional, expuesto a la inundación pluvial. Un total de 10.166 personas (3,69% de la población de Montería) está expuesta al evento extremo; 7.213 personas están expuestas a la inundación proyectada para el período de retorno de 100 años y una población, adicional, de 141.173 personas a la inundación pluvial.

La exposición a la inundación fluvial más alta se da en el estrato 6, con aproximadamente 27,65% del estrato expuesto al evento extremo; el mayor número de habitantes expuesto al evento extremo ocurre en el estrato 1 (4.530 personas).

Ilustración 2
Inundaciones de génesis fluvial y pluvial en Montería

Ilustración 3
Identificación de áreas propensas para la erosión en los bancos del río Sinú

Ilustración 4
Mapa de susceptibilidad de deslizamientos.
(Escala de datos: 1:20000)

Ilustración 5
Mapa de infraestructura crítica
(Escala de los datos: 1:11000)

5

La siguiente tabla presenta un resumen del estimado económico y la exposición humana a la inundación fluvial y pluvial en Montería (2014).

Tabla 19

Resumen de exposición de bienes—población, área residencial, carreteras, alcantarillados y acueductos por inundación fluvial

	PERÍODO DE RETORNO DE 25 AÑOS	PERÍODO DE RETORNO DE 50 AÑOS	PERÍODO DE RETORNO DE 100 AÑOS	EVENTO EXTREMO	INUNDACIÓN PLUVIAL
Población expuesta	4.443 personas	5.459 personas	7.213 personas	10.166 personas	141.173 personas
Valor Expuesto | Residencial	COP $120.929.100.000	COP $152.142.600.000	COP $214.525.100.000	COP $317.091.000.000	COP $1.774.427.200.000
Valor Expuesto | Vías	COP $35.154.700.000	COP $37.458.200.000	COP $51.724.200.000	COP $83.842.400.000	COP $804.944.900.000
Valor Expuesto | Alcantarillado	COP $394.300.000	COP $451.800.000	COP $2.308.100.000	COP $5.478.500.000	COP $33.388.700.000
Valor Expuesto | Agua Potable	COP $1.343.800.000	COP $1.536.000.000	COP $2.242.400.000	COP $3.790.500.000	COP $25.972.000.000

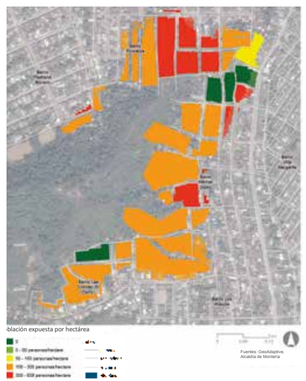
Dentro de los resultados en deslizamientos en el cerro, se destaca que las áreas que son más susceptibles se ubican a lo largo de las áreas de alta acumulación de flujo y pendientes altas. Las áreas que son menos susceptibles se ubican a lo largo de la cumbre de la colina (abarcando el pico), las áreas al norte, sureste y suroeste. Estas zonas se caracterizan por una vegetación densa, una baja acumulación de flujos y una pendiente baja, factores que reducen la probabilidad de deslizamientos. Asimismo, las áreas entre el camino principal y el límite administrativo reflejan una susceptibilidad moderada a los mismos.

Con respecto a la infraestructura expuesta a deslizamientos, el porcentaje es bajo (de los dos tipos de infraestructura expuestos, menos del 1% está expuesto a la amenaza).

No obstante lo anterior, en términos de inversiones, aproximadamente, COP $4.300 millones (residencial) están expuestos directamente a la susceptibilidad alta y COP $5.700 millones (residencial) están expuestos a susceptibilidad muy alta, ante los deslizamientos. Unos COP $2.990 millones (residencial) adicionales están expuestos indirectamente a la susceptibilidad alta ante los deslizamientos. Aproximadamente 1.843 personas están expuestas a los deslizamientos, con un estimado de 339 y 281 personas expuestas a las áreas de susceptibilidad alta y muy alta, respectivamente (ver ilustración 6). Unas 331 personas adicionales están expuestas indirectamente a los deslizamientos. La exposición adicional está, en su mayoría, dentro de los niveles de susceptibilidad media y alta.

Ilustración 6

Población expuesta a susceptibilidad directa e indirecta a deslizamientos


Barrio Rodeo Alto
Barrio Los Colinas
Barrio Los Colinas
Barrio Los Colinas

5

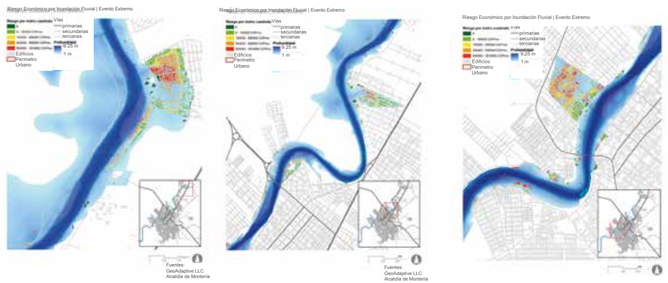
La exposición futura se calculó, tanto para el escenario tendencial (regulación no aplicada) como para el escenario de crecimiento inteligente, para el año 2030. Es de anotar que el escenario de crecimiento inteligente considera políticas más sostenibles y una huella urbana más compacta; adicionalmente, no permite desarrollo en áreas identificadas de amenaza. Cerca de 13.500 personas están expuestas al evento extremo de inundación, así como, aproximadamente, 12.600 personas están expuestas a la inundación pluvial bajo el escenario de crecimiento tendencial 2030. Esto representa 3.500 personas más que la población expuesta actualmente al evento extremo. Por otra parte, dado que en el escenario de crecimiento inteligente no se permite la ocupación con asentamientos o construcciones en zonas identificadas de alto riesgo, ningún crecimiento adicional o población estarían expuestos, lo cual disminuye la exposición total de la población de 3,7%, en el 2013, a 2,4%, para el 2030.

En lo que respecta a infraestructura en la exposición futura, cerca de COP $4.700 millones adicionales en bienes de infraestructura están expuestos al evento extremo de inundación fluvial para el 2030, incluyendo infraestructura de red vial, alcantarillado y agua potable. Así como unos COP $818 millones adicionales en bienes residenciales.

Montería se encuentra rodeada por el río Sinú y humedales. Debido a esto, históricamente, ha sido y sigue siendo propensa a inundaciones. Sin embargo, sus condiciones urbanas determinan su vulnerabilidad y las pérdidas potenciales debido a las inundaciones. Se calcularon las pérdidas económicas basadas en las pérdidas residenciales estimadas. El riesgo se estimó para las inundaciones de 25 años, 50 años, y 100 años y para el evento extremo (aproximadamente 500 años)

Ilustración 7

Riesgo económico residencial a inundación fluvial (evento extremo)



El evento extremo resulta en una pérdida máxima estimada (residencial) de aproximadamente COP $78.000 millones. Comparativamente, los períodos de retorno de 25, 50 y 100 años resultan en pérdidas estimadas (residenciales) de aproximadamente COP $20.000 millones, COP $25.000 millones y COP $42.000 millones, respectivamente.

Aunque el evento extremo es el menos probable, resulta en la mayor cantidad de daño, estimado en un promedio anual de, aproximadamente, COP $3.300 millones lo que representa pérdidas potenciales de 0,67% del valor total estimado (residencial) en riesgo ante el evento extremo; 0,36% en riesgo ante el período de retorno de 100 años; 0,22% en riesgo ante el período de retorno de 50 años y 0,17% en riesgo ante el período de retorno de 25 años.

Para el crecimiento tendencial (2030), un total de COP $79.000 millones (residencial) está en riesgo ante el evento extremo. Unos COP $21.000 millones están en riesgo ante el período de retorno de 25 años, COP $26.000 millones del período de retorno de 50 años y, aproximadamente, COP $42.000 millones están en riesgo ante el período de retorno de 100 años. Esto resulta en una pérdida promedio anual estimada de, aproximadamente, COP $3.400 millones (residencial), mostrando un incremento en el riesgo anual de, aproximadamente, COP $2.300 millones. Para el escenario de crecimiento inteligente, en donde se asume la adopción de políticas proactivas para restringir el desarrollo en áreas afectadas por las amenazas, el riesgo es de COP $0.

RIESGO POR DESLIZAMIENTO

IMPACTO ECONÓMICO DIRECTO DE SUSCEPTIBILIDAD A DESLIZAMIENTOS

El impacto económico calculado que podrían traer los deslizamientos, por susceptibilidad directa al municipio, está alrededor de los COP $13.000 millones. Por susceptibilidad indirecta, está cifra sube a COP $13.500 millones.

En la siguiente tabla, se resume el riesgo para todas las amenazas calculadas para cada horizonte temporal. El escenario de crecimiento inteligente (2030) no incurre riesgos adicionales, mientras que el escenario tendencial (2030) resulta en riesgos adicionales por las amenazas naturales.

Tabla 22

Resumen del riesgo.

AMENAZA	PERÍODO DE RETORNO O NIVEL DE SUSCEPTIBILIDAD	PÉRDIDA MÁXIMA		
		TOTAL PARA 2013	CAMBIO BAJO ESCENARIO DE CRECIMIENTO TENDENCIAL 2030	CAMBIO BAJO ESCENARIO DE CRECIMIENTO INTELIGENTE 2030
Área	Viviendas Censo	Hogares General	Personas 2005	Proyección Población 2012
Inundación Fluvial	25 años	COP $19.951.000.000	+ COP $625.300.000	+ COP $0
	50 años	COP $25.488.300.000	+ COP $690.800.000	+ COP $0
	100 años	COP $41.791.900.000	+ COP $840.100.000	+ COP $0
	Evento Extremo	COP $78.038.500.000	+ COP $1.228.400.000	+ COP $0
Inundación Pluvial (profundidad de 0 25m)	No aplica	COP $6.794.100.000	+ COP $157.600.000	+ COP $0
Deslizamientos (Impacto directo)	Muy Bajo	COP $0	+ COP $0	+ COP $0
	Bajo	COP $652.100.000	+ COP $673.800.000	+ COP $0
	Medio	COP$2.753.400.000	+ COP $1.105.000.000	+ COP $0
	Alto	COP $3.891.300.000	+ COP $1.186.100.000	+ COP $0
	Muy Alto	COP $5.737.000.000	+ COP $817.700.000	+ COP $0

5

VIVIENDA

- Las casas en estratos 1 y 6 tienen un riesgo más alto en relación al porcentaje total de los edificios en cada estrato.
- El riesgo alto del estrato 1 puede conducir a la necesidad de reubicar a familias que se pueden quedar sin hogar después de un desastre natural.
- El alto riesgo en el estrato 6 se puede evitar a través de las medidas de adaptación.

Tabla 23

Viviendas afectadas por la inundación fluvial - evento extremo

ESTRATO	% AFECTADO POR EL TOTAL DE CADA ESTRATO
1	1.37%
2	0.78%
3	0.32%
4	0.03%
5	0.12%
6	2.11%
Total	**0.67%**

AGRICULTURA Y ÁREAS PROTEGIDAS

- 246,61 hectáreas de suelo agrícola/pastizal están expuestas a la inundación fluvial por evento extremo y 379,79 hectáreas están expuestas a la inundación pluvial. Esto representa menos del 2% del suelo agrícola/pastizal dentro del área de estudio.
- Entre 1985 y 2011, aproximadamente 51% de los humedales de la ciudad fueron convertidos a suelo urbanizado y suelo agrícola/pastizal.
- 40,94 hectáreas del suelo designado como humedal protegido por el POT están desarrollados y son susceptibles a la inundación pluvial.
- Se estima que 33,97 hectáreas adicionales de humedales protegidas podrían ser desarrollados en los próximos 16 años (bajo la simulación del escenario tendencial de crecimiento para el 2030). Esto es casi el doble de la cantidad de desarrollo en los humedales en los próximos 16 años.

EDUCACIÓN

- 7,95% de los equipamientos educativos son expuestos a la inundación fluvial por un evento extremo. 24,09% de los equipamientos adicionales (aproximadamente 77 instalaciones) son expuestos a las inundaciones pluviales.
- Una escuela propuesta (cerca de Carrera 4 y Calle 0) está expuesta a la inundación por un evento extremo.
- Los equipamientos educativos son generalmente equipados para servir como refugios de emergencia, por lo tanto, la exposición podría generar problemas adicionales.

SALUD

- Muy poca infraestructura de salud está expuesta a la inundación fluvial (menos del 1%). Aproximadamente 20 (7,35%) de los centros de salud están expuestos a las inundaciones pluviales. Uno de los centros de salud (cerca de Calle 0 y Carrera 10) propuesto está en riesgo a las inundaciones.
- El encharcamiento puede conducir a enfermedades transmitidas por mosquitos y el crecimiento de moho que puede disminuir la salud pública. Áreas que carecen de cobertura de alcantarillado pueden ser particularmente vulnerables a los riesgos de salud después de las inundaciones.

ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO

- Aproximadamente 13,68% de los servicios de acueducto y alcantarillado están expuestos a la inundación pluvial, 10,49% de estas infraestructuras está expuesta a la inundación fluvial por el evento extremo. Menos del 0,1% de los servicios está expuesto a los deslizamientos.
- Exposición de instalaciones de acueducto y alcantarillado podría dar lugar a amenazas de salud pública o de interrupciones en los servicios básicos.
- Asimismo, las estaciones de servicio e instalaciones similares podrían lixiviar materiales peligrosos o productos químicos durante una inundación, poniendo en peligro la calidad del agua de la ciudad.

RED VIAL

- Se estima que 307,51 km de vías están expuestos a la inundación pluvial y un adicional 32,03 km están expuestos a la inundación fluvial por eventos extremos.
- 3,26 km de vías adicionales están expuestos a los deslizamientos.
- Esto representa aproximadamente COP $897.000 millones de infraestructura expuesta.
- Las vías obstruidas por las inundaciones podrían inhibir los servicios de respuesta de emergencia y podrían disminuir aún más el acceso a los servicios para algunas comunidades.

ECONOMÍA

- 12,27 hectáreas de propiedades comerciales están expuestos a las inundaciones pluviales con un adicional de 4,85 hectáreas expuestas a la inundación fluvial por evento extremo. Esto podría significar interrupciones en los negocios y la pérdida de ingresos para estas empresas, durante el período de inundación y recuperación.
- El riesgo económico estimado anualmente para Montería, teniendo en cuenta la inundación fluvial, es aproximadamente COP $3.290 millones.

MUNICIPAL Y CULTURAL

- Un centro cultural, cinco edificios arquitectónicos y 15 edificios municipales están expuestos a la inundación pluvial.
- Cuatro edificios municipales y cinco edificios arquitectónicos, adicionales, están expuestos a la inundación fluvial por eventos extremos (incluyendo Estación Mocarí y el Centro de Convenciones, entre otros).

5

MÓDULO 3: HUELLA URBANA HISTÓRICA Y ESCENARIOS FUTUROS

El estudio del crecimiento urbano en Montería tiene por objeto desarrollar una base de datos relevante para la ciudad que permita analizar el estado actual de los sistemas urbanos. Asimismo, busca analizar, cuantificar y visualizar la huella urbana histórica de la ciudad y cuantificar los cambios en el uso del suelo. Así mismo analiza si las dinámicas socio-demográficas, espaciales y económicas actuales continuaran en el tiempo (escenario tendencial) versus lo que serían esos patrones si se aplicaran criterios de ocupación y uso más eficientes, sobre todo en la transformación de suelo rural a urbanizado (escenario inteligente).

EVOLUCIÓN DE LA HUELLA URBANA

La huella urbana de Montería se ha ido expandiendo generando nuevos patrones de desarrollo y la necesidad de servicios sociales e infraestructura como puede observarse en la siguiente ilustración y tablas.

Tabla 24

Crecimiento porcentual de la huella urbana entre 1985 y 2012

Crecimiento entre 1985 y 2001 (el más significativo)	43%
Crecimiento entre 2001 y 2012	7%

Ilustración 8

Cambio de la huella urbana de la ciudad de Montería: 1985, 2001 y 2012

Entre 1998 y 2009 la ciudad recibió una migración forzada por causa de la violencia que incrementó la población en 5,28%, para ese período.

Tabla 25

Crecimiento de la huella urbana por categoría de intensidad de desarrollo (1985, 2001 y 2012).

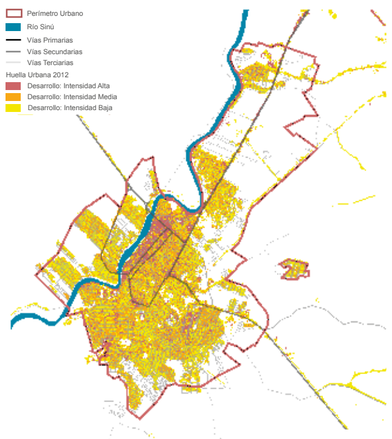
HUELLA URBANA	ÁREA URBANIZADA	INTENSIDAD ALTA	INTENSIDAD MEDIA	INTENSIDAD AJA
1985	1.689 ha	219 ha | 0,4%	356 ha | 0,6%	1114 ha | 0,6%
2001	2.413 ha	337 ha | 0,6%	719 ha | 1,3%	1358 ha | 1,4%
2012	2.591 ha	328 ha | 2%	772 ha | 2,5%	1491 ha | 2,7%

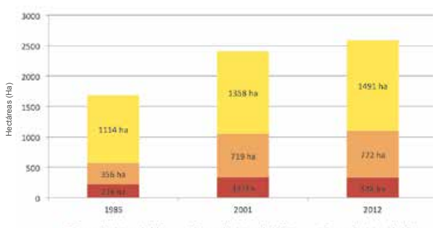
Para analizar la densidad de población, se establecen tres categorías con los siguientes rangos de valores:

- Densidad baja = 1-100 habitantes/ha
- Densidad media = 101-250 habitantes/ha
- Densidad alta = más de 250 habitantes/ha

Ilustración 9

Cambio de la distribución de la intensidad de desarrollo de huella urbana de Montería durante los períodos del análisis





5

PATRONES DE URBANIZACIÓN

Tabla 26
Patrones de urbanización

Densidad	**Una tendencia de densidad baja refleja que la mancha urbana sigue aumentando hacia la periferia**
Evolución usos del suelo	**Pérdida de la cobertura de humedales.** Esta conversión a suelos agrícolas y pastizales o de cobertura urbana, tiene impactos negativos para la población en tres ámbitos: 1. Pérdida de biodiversidad, hábitat y conectividad de las redes ecológicas. 2. Aumento de las inundaciones. 3. Disminución de la calidad del agua.

DIAGNÓSTICO

Tabla 27
Consideraciones generales para el diagnóstico

Sistemas naturales	**7,63 hectáreas de espacio libre por cada 100.000 habitantes, rango intermedio en el benchmark, por debajo del estándar mínimo**
Restricciones de uso del suelo	Los humedales, el cerro Sierra Chiquita, arroyos y el río Sinú, fueron identificadas como áreas no aptas para el desarrollo futuro.
Intensidad y Densidad del crecimiento futuro	75% población vive en áreas clasificadas como de alta densidad,

ESCENARIOS DE CRECIMIENTO URBANO

Los cambios en la evolución de la huella urbana se han dado por su desarrollo de baja densidad, la migración, los asentamientos informales, entre otros.

Se definieron los dos escenarios de crecimiento a futuro, tendencial e inteligente, que sirven como herramienta de análisis, para identificar los retos, determinar el impacto de cada uno y proporcionar un medio de comparación de los costos de inversión (Ilustraciones 10 y 11)

Tabla 28
Comparación de escenarios tendencial e inteligente

	Escenario de crecimiento tendencial	Escenario de crecimiento Inteligente
Huella urbana	**-Crecimiento urbano difuso y extenso** -Muy poca renovación urbana -Crecimiento hacia la periferia	**-Densificación y desarrollo compacto** -Respeta los límites de la ciudad -Sostenibilidad a largo plazo. -Fomenta la renovación
Densidad Residencial	Alta= 27% Media=32% Baja=41%	Alta= 23% Media=43% Baja=34%
Áreas renovación	**1 Ha**	**77 Ha**
DEMANDA TOTAL	1.083 ha | 42,5% (2012-2030)	666 ha | 25,97% (2012-2030)
infraestructura Costo TOTAL	**COP $1.2 Billones**	**COP $771 MM**

Ilustración 10
Escenario tendencial, versión "regulación no aplicada" (2030)

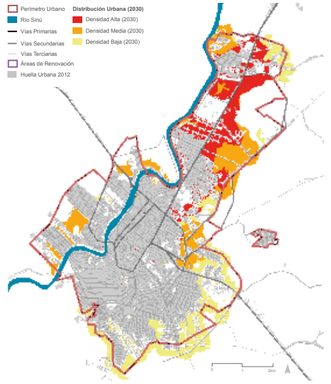
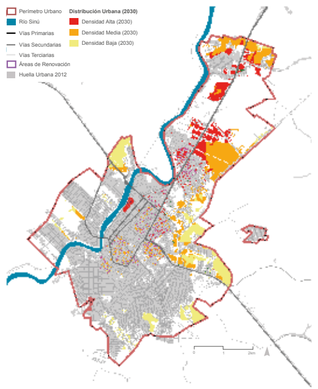


Ilustración 11
Escenario de Crecimiento Inteligente (2030)



5

Tabla 29
Comparación de costos escenarios tendencial e inteligente

	Escenario de crecimiento tendencial		Escenario de crecimiento Inteligente	
Provisión infraestructura	ÁREA (HA) 1.083 ha	RED VIAL (KM) 366,37 km	ÁREA (HA) 666 ha	RED VIAL (KM) 221,12 km
	COP $959 MM		COP $578 MM	
Alcantarillado	RENOVACIÓN 0,96 km	RED NUEVA 299,67 km	RENOVACIÓN 119,42 km	RED NUEVA 163,52 km
	COP $246 MM		COP $162 MM	
Acueducto	EXTENSIÓN (KM) 209,26 km		EXTENSIÓN (KM) 112,21 km	
	COP $33 MM		COP $20 MM	
TOTAL	**COP $1.2 Billones**		**COP $771 MM**	

DESAFÍOS

- Acceso a infraestructura básica.
- Carácter del desarrollo residencial, densificar.
- Exposición a amenazas.
- Espacios abiertos y áreas verdes.

RECOMENDACIONES

1. Promover un desarrollo balanceado y equitativo dentro de los límites de la ciudad .
2. Incorporar políticas de planificación para una comunidad y una ciudad más resiliente, a partir de la promoción del crecimiento dentro del perímetro urbano, evitar desarrollos en zonas de riesgo y crear e intensificar la capacidad institucional.
3. Crear un plan estratégico para incorporar desarrollos sostenibles en la ciudad que eviten los asentamientos informales y en zonas de riesgo.
4. Recuperar la identidad de la ciudad como un asentamiento fluvial con una fuerte historia agrícola y ganadera.
5. Incentivar el transporte multimodal para mejorar la movilidad.

INTERVENCIÓN A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO

- Introducir políticas directas al POT hacia un futuro más sostenible y equitativo que evalúen las áreas de renovación urbana y la densificación entre otros.
- Proveer incentivos que fomenten y estimulen renovación y densificación urbana y que eviten la gentrificación...
- Plan Maestro de Alcantarillado Pluvial.
- Plan Estratégico de Espacios Públicos.
- Plan Estratégico de Transporte Multimodal.

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

6 ¿EN QUÉ TEMAS CONCENTRARNOS?

DEFINICIÓN DE PRIORIDADES A PARTIR DE 'FILTROS'

INTRODUCCIÓN

Recordará el lector, del Capítulo 3, que el propósito de la plataforma CSC para una ciudad es contribuir a identificar los sectores y temas que más la afectan y de allí definir cuáles serían las acciones que mejor contribuirán para que la ciudad, como un todo, alcance a una situación de mayor sostenibilidad.

Como es el caso, en la mayor parte de las ciudades, son numerosos los temas críticos que se deben atender y escasos los recursos con los que se cuenta normalmente para resolverlos. Por esto es necesario priorizar o identificar aquellos sectores y temas que requieren ser tratados por medio de acciones concretas en el corto plazo y que sus intervenciones presentan un impacto cruzado positivo. En esta medida es fundamental preguntarse ¿qué sectores y qué intervenciones podrían desencadenar más y mejores procesos positivos que condujeran la ciudad a una mayor sostenibilidad?

Dar respuesta a este interrogante es uno de los principales aportes que la plataforma CSC le puede hacer a Montería el cual, como se expresó anteriormente, no desvirtúa los distintos y muy importantes estudios y planes que ya se han desarrollado para el municipio.

Para este efecto, una vez identificados los temas críticos para Montería en el Capítulo 4 y realizados los estudios ambientales y territoriales resumidos en el Capítulo 5, procede dicha priorización, la cual es materia del presente capítulo, en el cual se realiza la aplicación de los filtros, cuya metodología se explicó en el Capítulo 3.

A continuación se presentan lo retos sobre los cuales habría que enfocarse.

RESULTADO DEL DIAGNÓSTICO DE INDICADORES

En el Capítulo 4 se hizo referencia a las fortalezas, aspectos por mejorar y retos que tiene Montería en las diferentes dimensiones de sostenibilidad. Se encontró que tiene importantes y valiosas fortalezas en sus recursos naturales y en la forma en que ha venido administrando su deuda, los cuales son factores sine qua non para una verdadera sostenibilidad, razón por lo que hay que protegerlos. Hay retos ambientales, económicos, sociales y de gobierno que por su naturaleza y situación podrían, con esfuerzo, significar una mejora importante para la ciudad como, por ejemplo, controlar el ruido, implementar las medidas de mitigación del cambio climático exhibidas en el plan desarrollado por la ciudad para el efecto o avanzar en las áreas de transparencia y gestión del gasto.

En las siguientes ilustraciones se resume el resultado del diagnóstico de indicadores en cada dimensión:

Ilustración 12. **Temas urgentes diagnóstico indicadores**

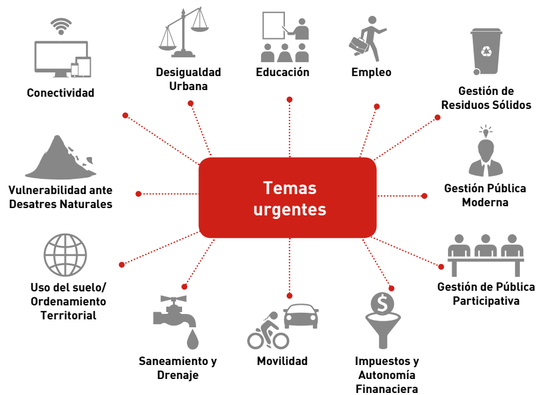


Ilustración 13. **Retos diagnóstico indicadores**

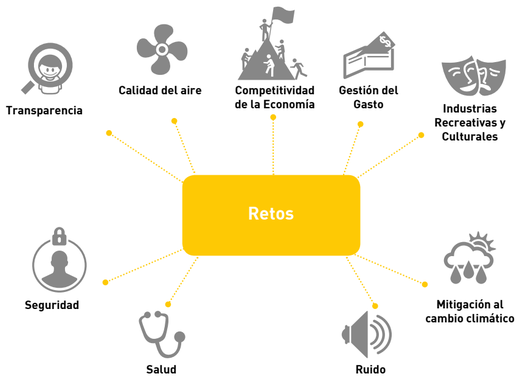
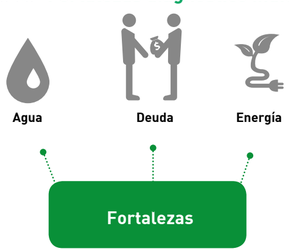


Ilustración 14. **Fortalezas diagnóstico indicadores**



6

¿QUÉ PIENSAN LOS MONTERIANOS? FILTRO DE OPINIÓN PÚBLICA

La opinión pública considera como elementos positivos, la energía, la educación, la salud y los impuestos, la autonomía financiera. Aparte de éstos se encuentran la calidad de vida y la gestión municipal. Los servicios públicos resultaron bien calificados tanto en cobertura como por calidad. Adicionalmente, los servicios de salud y educación también presentaron resultados buenos y los ciudadanos se sienten satisfechos con estos temas, especialmente respecto al acceso a los mismos.

Las dimensiones calificadas en medio o con semáforo amarillo son, principalmente, la de sostenibilidad ambiental y cambio climático y la de sostenibilidad urbana. Respecto a la primera dimensión, los monterianos sienten que los temas de calidad de aire y mitigación de riesgos no son temas muy urgentes, aunque deben ser incorporados en la agenda municipal. En cuanto a la segunda dimensión, los temas que más preocupan tienen que ver con los usos del suelo, la movilidad y el transporte.

Finalmente, los temas en los que la percepción de la opinión pública es negativa tienen que ver, en la dimensión de sostenibilidad ambiental, con el ruido y la vulnerabilidad ante desastres; en la de sostenibilidad económica y social, con la inequidad, la competitividad, el empleo y la seguridad; en la de sostenibilidad fiscal y gobernabilidad, con la gestión pública participativa y la gestión pública moderna.

En materia de inequidad urbana, competitividad, empleo y seguridad, la percepción ciudadana es desfavorable y los monterianos sienten gran preocupación ante una posible pérdida del empleo y, con ello, una disminución de sus ingresos. Respecto a la seguridad ciudadana, los encuestados afirman que la modalidad de violencia más frecuente son los hurtos y raponazos, así como una tendencia creciente de la violencia contra la mujer. Por otro lado, los monterianos, desconocen por completo o conocen pero no hacen uso de los distintos sistemas y mecanismos existentes para hacerle seguimiento a las decisiones, metas y contratos del Gobierno Municipal; además, se percibe un claro distanciamiento entre las autoridades y los ciudadanos, el cual se refleja en que la mayoría de los encuestados manifieste que sus opiniones no son tenidas en cuenta por la administración de Montería a la hora de tomar decisiones.

Es importante anotar que el tema de la deuda no aparece clasificado dentro de ningún color ya que, en la encuesta, no hubo preguntas relacionadas con el mismo por la dificultad que conlleva y el escaso conocimiento que tiene la opinión pública al respecto.

Ilustración 15. **Temas urgentes filtro de opinión pública**

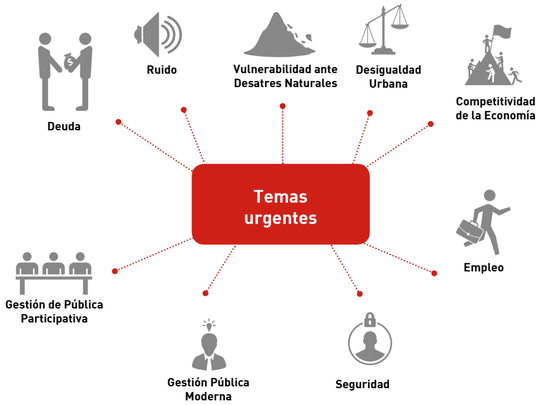
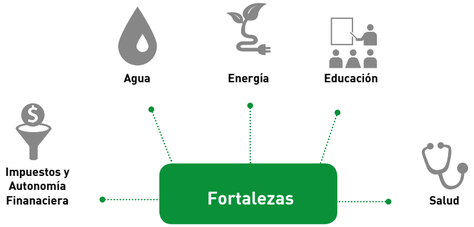


Ilustración 16. **Retos filtro de opinión pública**

Ilustración 17. **Fortalezas filtro de opinión pública**



6

FILTRO AMBIENTAL

Una vez realizadas las preguntas relevantes sobre la adaptación al cambio climático y el potencial de reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero, se solicitó a los expertos que identificaran las tres áreas que consideraran como prioritarias, resultando las siguientes[xxix]:

- Área 1: Ordenamiento del territorio.
- Área 2: Vulnerabilidad ante desastres.
- Área 3: Mitigación al cambio climático.

Al final, después de realizar la respectiva puntuación, los temas quedaron clasificados de la siguiente manera:

Ilustración 18. **Temas urgentes filtro ambiental**

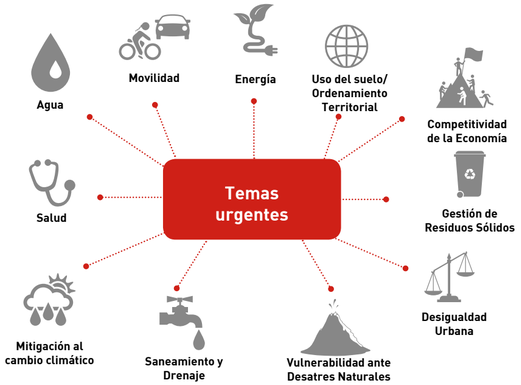


Ilustración 19. **Retos filtro ambiental**

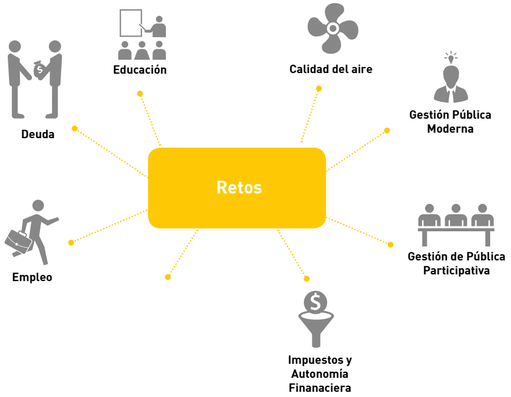
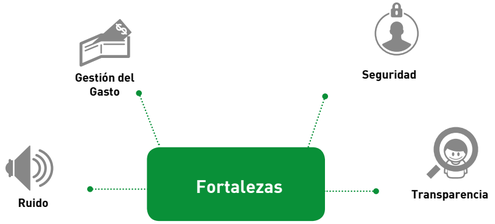


Ilustración 20. **Fortalezas filtro ambiental**



6

¿QUÉ TEMAS CONTRIBUIRÍAN MÁS CON LA ECONOMÍA DE MONTERÍA? FILTRO DE IMPACTO ECONÓMICO

Los resultados de la aplicación del filtro económico, según la relación entre los temas críticos para la sostenibilidad y su impacto en el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), el empleo y la competitividad de la ciudad se sintetizan en las siguientes ilustraciones:

Ilustración 21. **Temas urgentes filtro económico**

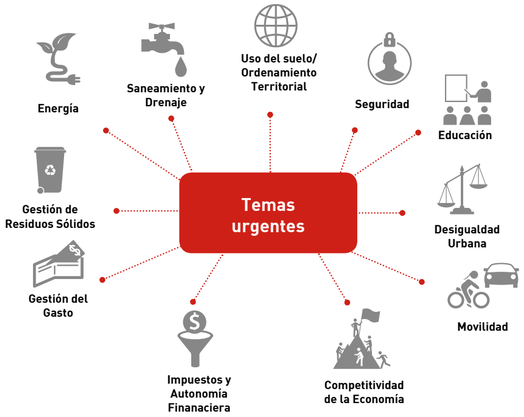
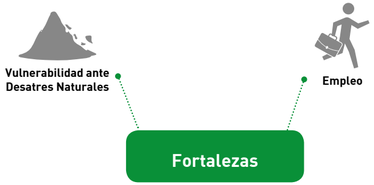


Ilustración 22. **Retos filtro económico**

Ilustración 23. **Fortalezas filtro económico**



6

CONCLUSIÓN: AREAS PRIORITARIAS DE ACTUACIÓN

Como podrá apreciarlo el lector, dependiendo de cada óptica, es diferente el resultado en términos de los temas que resultan prioritarios. Los resultados arrojados en el proceso de diagnóstico indican doce temas que merecen igual atención (saneamiento y drenaje, gestión de residuos sólidos, vulnerabilidad ante desastres naturales, usos del suelo y ordenamiento territorial, desigualdad urbana, movilidad, empleo, conectividad, educación, gestión pública participativa, gestión pública moderna e impuestos y autonomía financiera). Desde la perspectiva de la opinión pública, los temas más importantes a atacar son los de ruido, vulnerabilidad ante desastres, desigualdad urbana, competitividad, empleo, seguridad, gestión pública participativa y gestión pública moderna.

En el filtro ambiental vuelven a surgir doce temas de igual importancia: saneamiento y drenaje, gestión de residuos sólidos, vulnerabilidad ante desastres naturales, usos del suelo y ordenamiento territorial, movilidad y transporte, desigualdad urbana, empleo, conectividad, educación, gestión pública participativa, gestión pública moderna e impuestos y autonomía financiera, que no necesariamente coinciden con los temas que desde el filtro económico se consideran los de mayor impacto correspondientes a saneamiento y drenaje, gestión de residuos sólidos, energía, usos del suelo y ordenamiento territorial, desigualdad urbana, movilidad y transporte, competitividad, educación, seguridad, impuestos y autonomía financiera y gestión del gasto.

La última etapa dentro del proceso de priorización de la metodología de CSC, es la unificación de los resultados del proceso de aplicación de filtros a partir de la asignación de una escala de valores. Es importante resaltar que estos filtros cuentan con el mismo peso porcentual a la hora de determinar el color y valor final de cada uno de los temas. Así, una vez se tiene la semaforización final en cada componente, se hace uso de la siguiente escala: Verde (1), Amarillo (2) y Rojo (5), de forma que los temas que mayor atención requieren en determinada ciudad son calificados con un valor de 5 puntos y los que requieren una menor atención, un valor de 1.

A continuación se presenta la tabla de priorización después de aplicar todos los parámetros propuestos, por la metodología, para la evaluación del desempeño de la ciudad:

Tabla 30

Priorización de temas según ponderación de resultados aplicación de indicadores y filtros

Tema	Parámetro de Referencia	Filtro Ambiental	Filtro de Opinión	Filtro Económico	RESULTADO FINAL
Movilidad/ Transporte	5	5	5	5	20
Saneamiento y Drenaje	5	5	2	5	17
Gestión de Residuos Sólidos	5	5	2	5	17
Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	5	5	2	5	17
Desigualdad Urbana	5	5	2	5	17
Competitividad de la Economía	2	5	5	5	17
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	5	5	5	1	16
Gestión Pública Participativa	5	2	5	2	14
Gestión Pública Moderna	5	2	5	2	14
Empleo	5	2	5	1	13
Educación	5	2	1	5	13
Seguridad	2	1	5	5	13
Impuestos y Autonomía Financiera	5	2	1	5	13
Energía	1	5	1	5	12
Mitigación del Cambio Climático	2	5	2	2	11
Conectividad	5	2	2	2	11
Ruido	2	1	5	2	10
Salud	2	5	1	2	10
Gestión del Gasto	2	1	2	5	10
Agua	1	5	1	2	9
Calidad de Aire	2	2	2	2	8
Transparencia	2	1	2	2	7
Deuda *	1	2		2	5
Economía creativa y emprendimiento**			2	5	7

Nota:

* El tema de deuda no se encuentra incluido en la encuesta de opinión

** El tema de industrias creativas y culturales no fue evaluado en el filtro ambiental y, por el momento, el parámetro de referencia no está consolidado por lo cual, haciendo un análisis a partir de los otros filtros y de conversaciones con la ciudad, se ha estipulado que este tema es prioritario en la ciudad.

Una vez realizados los análisis y estudios propuestos por la metodología y contando con valores desde lo cuantitativo y lo cualitativo, cabe preguntarse: ¿Qué hacer frente a las prioridades antes mencionadas? ¿Qué haría el lector si tuviera que decidir en qué invertir recursos generalmente escasos con los que la Administración Municipal dispone? ¿En cuál de los temas priorizados es recomendable actuar para resolver no sólo aquello que es relativo al tema mismo, sino que tendría la mayor capacidad de incidir positivamente sobre los demás temas?

En la sección que sigue se propone una forma de aproximarse a responder a estas complejas preguntas, lo que a la vez se constituye en la base conceptual del Plan de Acción que, desde la metodología de CSC, se propone para Montería.

7 ¿QUÉ TENEMOS QUE HACER?

PLAN DE ACCIÓN DE MONTERÍA

Actualmente, el modelo de ocupación y desarrollo de actividades de Montería se caracteriza por ser un centro dinámico de intercambio de bienes y servicios. Presenta un núcleo de comercio tradicional por un lado y por el otro nuevas instituciones jalonando su crecimiento urbano especialmente en las áreas de la educación, comercio, sector inmobiliario y construcción de infraestructura pública - obras especialmente relacionadas con vías exclusivas, paraderos y equipamientos básicos del Sistema Estratégico de Transporte, redes de alcantarillado, puentes y pavimentación de vías-. Montería es una ciudad en movimiento en donde en los mismos barrios se ofrece comercio al detal y actividades económicas tradicionales o artesanales.

El gran dinamismo de la Ciudad ha generado oportunidades laborales para la población que habita en los corregimientos y municipios próximos. Estos constituyen una gran población flotante que viaja diariamente -algunos por motivos de estudio y otros por trabajo en actividades del sector formal o informal- . En general esta gran actividad económica se ha traducido en condiciones de inequidad socio-espacial que se reflejan en las estadísticas presentadas en del diagnóstico para la ciudad. Entre las actividades del empleo no formal más comunes se encuentran las asociadas al transporte el moto-taxismo y los lavadores de vehículos. También es importante la población vinculada laboralmente a la minería artesanal, cuya explotación se realiza en proximidades del río, específicamente en la ronda sur.

Otra característica del modelo de ocupación del territorio de la Ciudad es la tendencia localizar las nuevas urbanizaciones hacia el norte y el occidente - dada la disponibilidad de suelo suburbano y rural, cuyo desarrollo en algunos casos representa un menor costo frente a las opciones de re-desarrollar o renovar zonas de la ciudad-. , sin tener en cuenta que la expansión desmesurada tiene repercusiones en el mediano y largo plazo en la calidad de vida de sus habitantes: desplazarse cada vez tomará más tiempo, llevar el transporte público, la infraestructura vial y de servicios y los equipamientos sociales resultará costoso y el uso del vehículo privado se incrementará por resultar el medio más cómodo para cubrir grandes distancias.

El río Sinú es el elemento que define y da identidad al territorio, pero también ha desempeñado un rol divisorio entre dos sectores de la ciudad. En la margen izquierda se localiza aproximadamente el 14% de la población (un total de 48.155 habitantes – POT, 2009) predominantemente en los estratos 1 y 2, mientras que en la margen derecha se ubica la población de mayores ingresos con más oferta de servicios y otras actividades económicas.

A través de los distintos proyectos que se proponen en este Plan de Acción se busca tender un puente entre las dos orillas del río Sinú como lógica de integración y convertirlo en un corredor de inclusión socioeconómica y de productividad. No solamente como una vía simbólica para el cierre de brechas sino como un mecanismo tangible de transformación para aprovechar el inmenso potencial de generación de riqueza material que este elemento representa para la ciudad y su región.

El desarrollo del potencial del río Sinú es una de las prioridades del programa Diamante Caribe y Santanderes, liderado por FINDETER, el cual se ha conformado como una iniciativa que promueve la transformación regional mediante la construcción de territorios inteligentes soportada en los componentes de excelencia y las vocaciones productivas propias.

Ilustración 24.
Diamante Caribe y Santanderes

El Proyecto Diamante Caribe y Santanderes es una iniciativa liderada por FINDETER, en la cual participan las gobernaciones de los departamentos que conforman este espacio territorial. Se configura como una una operación piloto a nivel mundial para acelerar la competitividad de este territorio y convertirlo en un motor económico del desarrollo de Colombia, integrando propuestas estratégicas de intervención física e impulso a las nuevas tecnologías digitales al servicio de la población.

El gran ámbito territorial que se ha denominado Diamante Caribe y Santanderes integra los sistemas urbanos litorales del Atlántico y su conexión, a través del río Magdalena con el Departamento de Santander. Está conformado específicamente por los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena, Norte de Santander, Santander y Sucre y vincula también a San Andrés y Antioquia, este último en la zona del Urabá. El proyecto busca fortalecer cada núcleo a partir de sus propias potencialidades, creando así una estructura policéntrica que en conjunto es más compleja, diversa, innovadora y sostenible que cada elemento por separado.

El Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas y el proyecto Diamante Caribe y Santanderes representan iniciativas complementarias, que tienen como fin último promover el desarrollo integral de las ciudades y regiones colombianas. El primero se centra en dinamizar el desarrollo de las ciudades mediante la atención de los déficits más urgentes, mientras el segundo tiene como objetivo potenciar la competitividad de la región mediante la identificación de sus principales ventajas comparativas y competitivas.

7

CÓRDOBA Y MONTERÍA EN EL DIAMANTE

Córdoba se posiciona en el Diamante Caribe y Santanderes como centralidad estratégica, y un punto fundamental de conexión de este territorio con Antioquia y el resto del país. Asimismo, es el departamento del Diamante en el que el sector agropecuario representa el mayor aporte a la producción total, al ser uno de los principales centros ganaderos y de producción de arroz, yuca y ñame. Es un espacio caracterizado por la abundancia de suelos con alto potencial agrario en un entorno con gran disponibilidad de recursos hídricos.

Este potencial fue identificado en el Foro Ciudad que se realizó en Montería durante el mes de abril del año 2014. Los Foros Ciudad son espacios de construcción colectiva que hacen parte de la metodología del proyecto Diamante, en los cuales mediante la aplicación de encuestas dirigidas a actores relevantes de la ciudad, se hace un diagnóstico basado en la percepción de los participantes y se desarrolla una matriz de excelencia - prioridad, en donde se identifican aquellos elementos de Montería que, desde la perspectiva de los ciudadanos, actores relevantes y colectivos participantes, merecen la máxima calificación por su relevancia y su carácter específico vinculado a la identidad de la ciudad. Entre otros se destacan:

- El emplazamiento de la ciudad y la calidad ambiental de su entorno.
- Las riberas del río Sinú, los espacios urbanos y zonas verdes desarrollados en su entorno,
- El potencial agrario y la excelencia de las producciones agrícolas y ganaderas que se desarrollan en el entorno de la ciudad, los cuales se señalan como el elemento productivo más importante.
- La existencia del eje Montería-Cereté como ámbito de expansión urbana y de conexión con el aeropuerto, se considera un activo importante para articular un ámbito metropolitano.
- Las áreas residenciales de mayor nivel, los programas de vivienda social, los centros comerciales y servicios urbanos como el acueducto o la recogida de basuras se valoran como elementos valiosos en la ciudad.

La valoración de las actividades económicas actuales es en general baja. Hacia el futuro, las actividades educativas y el desarrollo de una agroindustria asociada a los espacios agrarios del departamento reciben las puntuaciones más altas. El turismo, las actividades relacionadas con el sector de la salud y las artísticas y culturales también tienen un respaldo muy elevado.

Teniendo en cuenta lo anterior, la apuesta para la región se enmarca en el concepto de **AGRÓPOLIS**, el cual se conforma como "un proyecto que gira en torno a la industria agroalimentaria, abarcando desde la formación universitaria y técnica hasta el desarrollo de actividades y procesos vinculados a la agricultura, la transformación y la distribución. En este contexto se propone el diseño de un ámbito urbano innovador con énfasis en los espacios públicos de relación así como en las zonas de investigación, productivas, logísticas, residenciales y de ocio. Se hace especial hincapié en el paisaje como vía para integrar la fusión de usos y la coherencia formal". (Fundación Metrópoli 2009)

El proyecto de Agrópolis busca entonces sacar el máximo partido del paisaje, de la fertilidad del suelo, de las tradiciones y el conocimiento local en materia agroindustrial. De manera concreta, para Montería se pretende impulsar un importante cluster agroalimentario, mediante la consolidación de sectores como educación, investigación, incubación, producción agrícola y ganadera, campos de investigación, gestión de recursos, industria agroalimentaria, logística, sistemas de almacenamiento especializado, servicios, residencia, equipamientos, espacios comerciales, oportunidades para el ocio y el turismo, etc; aprovechando igualmente las ventajas de localización de algunos equipamientos como las universidades y el aeropuerto.

7

Proyecto Ciudad - Montería

El Proyecto Ciudad propone la articulación de un gran proyecto metropolitano para definir un modelo de crecimiento sostenible, que pretende desarrollar iniciativas de renovación urbana en Montería e impulsar los clusters productivos estratégicos de la agroindustria y la economía del conocimiento para el desarrollo socioeconómico de la ciudad, en el marco de Montería como Agrópolis.

La integración metropolitana de Montería y Cereté permitirá abordar de forma integrada muchos de los retos más importantes del área urbana en materia de movilidad, gestión ambiental, crecimiento urbano, espacios para actividades económicas, etc. La articulación del área de conexión de ambas ciudades, con criterios de configuración de un espacio urbano denso y con gran intensidad urbana, permitirá orientar el desarrollo de Montería a lo largo de un eje lineal con capacidad para acoger sistemas de transporte colectivo eficaces y nuevos ámbitos de centralidad metropolitana.

Específicamente el Diamante busca materializar su visión de la región por medio de los siguientes proyectos específicos para Córdoba – Montería.

➜ PROYECTOS DE ARTICULACIÓN METROPOLITANA E INSERCIÓN EN EL DIAMANTE

- **Corredor Ecológico del Sinú:** Es un gran parque fluvial metropolitano de 11 km. de extensión que conectaría el actual parque de la Ronda del Sinú con el municipio de Cereté, a través del Caño Bugre. Se busca generar un espacio de alto valor ecológico y paisajístico de protección de las riberas fluviales y de las zonas con mayor riesgo de inundación con posibilidades de acoger actividades de ocio y contacto con la naturaleza.

- **Circunvalares Metropolitanas:** Proyecto de ampliación de infraestructura para la conectividad eficiente de Montería en su papel como centralidad regional en el noroeste de la región Caribe que busca reducir los problemas de congestión en las vías de carácter local y metropolitano. Se trata de tres proyectos viales: Variante Metropolitana: 18,5 km, Variante Norte: 4,8 km y Ronda Sur: 13,2 km.

- **Ecobulevar 21:** El punto de partida es la vía Montería – Cereté como eje central de articulación metropolitana, convirtiendo este corredor en una gran avenida de 15,6 km que acoja futuros desarrollos urbanos con criterios de movilidad sostenible, creación de espacio público, intensidad y mezcla de usos que resulte en un espacio atractivo para la imagen urbana.

- **Ecociudad del Sinú:** Es una propuesta para aumentar de manera significativa la oferta de vivienda en un área de 660 Has en la zona urbana comprendida entre el Corredor Ecológico del Sinú y el Ecobulevar 21, mediante un modelo que combine sostenibilidad, orientación al transporte colectivo y calidad urbana.

- **Córdoba Agrotec:** Corresponde a una pieza urbana localizada en el eje Montería-Cereté entre el Ecobulevar 21 y la Variante Metropolitana, en una superficie aproximada de 1870 Has. que pretende impulsar un importante cluster agroalimentario como medio para consolidar una de las principales fortalezas para el desarrollo del territorio a partir de la creación de espacios para agroindustrias, espacios logísticos y actividades auxiliares para el desarrollo del sector agropecuario del Departamento de Córdoba.

- **Ecoaldeas de Cereté:** Es una propuesta para ordenar este espacio singular, evitando los problemas derivados de su transformación espontánea, y definiendo una nueva estructura y nuevas funciones para este ámbito. Tiene como objetivos el control de la urbanización difusa, una mejora ambiental y urbanística de los asentamientos y el desarrollo de nuevos usos vinculados al ámbito rural. Se localiza en los asentamientos rurales en el entorno de Cereté y a lo largo del eje Montería-Cereté y cuenta con una superficie de1100 Has.

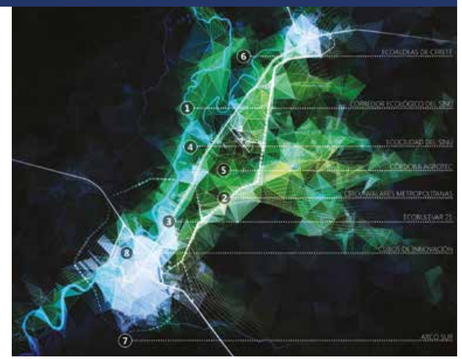
➜ PROGRAMAS DE REGENERACIÓN URBANA

- **Arco Sur:** Iniciativa orientada a mejorar las condiciones urbanísticas y socioeconómicas de los ámbitos urbanos marginales (específicamente de las comunas 3, 4 y 6 en una extensión de 590 Has) a través del espacio público, la educación y la articulación de proyectos comunitarios.

- **Cubos de Innovación:** Son edificaciones pensadas para servir como activadores urbanos en puntos de excelencia y de mayor visibilidad de la ciudad sobre la Ronda del Sinú, con una función como referente de la imagen urbana y de acogida de servicios avanzados en una fusión entre Arquitectura, Arte y Tecnología.

Cabe mencionar que los proyectos propuestos corresponden a un ejercicio conceptual que parte de la identificación de los componentes de excelencia de este territorio. El desarrollo de los mismos responderá a la validación por parte de los actores relevantes en un foro participativo y a las posibilidades de estructuración de los mismos bajo un esquema financiero que resulte rentable para el municipio. A su vez, las propuestas de integración territorial (Montería – Cereté) requieren de la voluntad de las partes para que los proyectos puedan ser ejecutados en su totalidad.

Ilustración 25
Proyectos Ciudad- Montería



Este Plan de Acción se presenta, como una iniciativa de articulación y como un aporte temprano en el marco de los proyectos de gran envergadura y desarrollo de largo plazo del Diamante Caribe y Santanderes. Se proponen acciones que se convertirán en génesis de los macro proyectos, cuya ejecución se proyecta en el mediano plazo y se enmarcan en el contexto urbano de Montería.

Es así como algunos proyectos propuestos en el Diamante Caribe que generan un marco general y conceptual -bajo una visión regional – se presentan en este Plan como acciones específicas: el Corredor Ecológico del Sinú manifiesta la relación de la ciudad con su elemento ambiental - estructurante representado en el río; Córdoba Agrotec materializa la apuesta productiva de la región y Ecobulevar 21 se constituye en articulador metropolitano a partir de la conectividad (ambiental y funcional) con condiciones de calidad. Estos tres proyectos, sumados al propósito de incluir a Montería en la oferta turística regional, representan los aspectos fundamentales a trabajar para la ciudad: su ambiente, su economía, su desarrollo urbano y su conectividad. Iniciativa intención

7

LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

Este plan de acción se construye a partir del análisis de la información recopilada en el diagnóstico y su priorización , y con múltiples aportes realizados por la Administración Municipal, los grupos focales -participantes de los diferentes talleres y aplicación de filtros-, y actores relevantes -que diligenciaron los formularios del Diamante en el Foro Ciudad-. Estos insumos son articulados para definir la Visión de Montería como Ciudad Sostenible y como centro urbano del Diamante Caribe y Santanderes. Posteriormente se determinaron unos ejes estratégicos de actuación, sobre los cuales deberían enfocarse los esfuerzos de la Administración Municipal para mejorar la competitividad de la ciudad.

VISIÓN

La Visión de La ciudad de Montería se construye a partir del análisis de los planes e instrumentos realizados previamente para el ordenamiento del territorio como son el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo, el Plan Maestro de Cambio Climático y posteriormente se articula con las propuestas conceptuales planteadas en el Proyecto Diamante Caribe y Santanderes. La visión para Montería en el marco del Plan de Acción es:

Montería será una ciudad que devuelve la importancia al Río Sinú para convertirlo en un corredor de inclusión social, articulador del territorio y eje de desarrollo turístico y recuperación ambiental, con capacidad de integrar y dar vitalidad a sus dos márgenes en un proceso de transformación productiva y formación de capital humano que hace énfasis en el potencial y la vocación de su territorio buscando mejores condiciones de competitividad.

De esta manera surge el título del presente Plan de Acción:

Montería Sostenible de cara al río Sinú.

EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

Dado que devolver al río su valor como elemento natural y paisajístico es el elemento clave a considerar en este plan, en en este proceso de planeación se toma conciencia del rol del río como ordenador del territorio y como componente diferenciador y de identidad de la región, entonces se determinan las siguientes condiciones para los proyectos estratégicos:

1 **Maximizar las oportunidades económicas, territoriales y ambientales que proporciona el río Sinú, determinando acciones tendientes a aprovechar el potencial ambiental y agrícola del territorio como una estrategia de integración metropolitana de generación de valor agregado, partiendo del hecho físico de la recuperación ambiental, paisajística y urbanística del río y su entorno inmediato.** Lo anterior, generando oportunidades de localización de actividades y oferta de servicios alrededor del desarrollo económico, productivo, de investigación e innovación. Estos proyectos deben también promover la articulación de la oferta turística de Montería en el contexto regional como parte del Eje Estratégico: **El río corredor de inclusión y activo productivo.**

2 **Convertir al río en el protagonista de las intervenciones físicas en el territorio, a partir de propuestas que transformen simultáneamente diferentes sectores de la ciudad al introducir elementos ambientales al ordenamiento urbano.** Los proyectos estratégicos deberán iniciar desde el centro tradicional y extender su influencia hasta la margen izquierda a través de corredores verdes conectados con el sistema de movilidad. Estos proyectos integran barrios en los que se proponen programas de fortalecimiento del tejido social y espacial. Estas acciones se proponen como parte del Eje Estratégico: **El río articulador del ordenamiento urbano,** en cual se busca que -a partir de intervenciones físicas - lograr no sólo una ciudad funcionalmente más eficiente, sino más incluyente en lo social y ambiental.

3 **Propiciar que Montería sea una ciudad más resiliente, no sólo en lo ambiental sino también en la oferta de servicios básicos a su población.** Con esta condición se busca alcanzar la cobertura total de saneamiento, optimizar la capacidad de respuesta frente a condiciones de estrés por fenómenos naturales o antrópicos, a la vez que mejorar las condiciones para la mitigación y adaptación al cambio climático. Para esto se ha diseñado un Eje Estratégico denominado **Montería resiliente, el camino al bienestar.**

4 **Promover una administración pública volcada a trabajar para el público; con un gobierno fuerte, con recursos, transparente y proactivo.** Los proyectos estratégicos deben realizarse con el propósito de una gestión fiscal eficiente a partir de una mejora tanto en los ingresos propios, como en la calidad del gasto y en la implementación de un sistema de administración de pasivos contingentes. Para esto se ha diseñado el eje estratégico Monterianos por **Montería: hacia una hacienda moderna y transparente.**

7

Gráfico 68
Esquema Ejes Estratégicos Plan de Acción

EL RIO CORREDOR DE INCLUSIÓN Y ACTIVO PRODUCTIVO

El corredor ecológico del Sinú

Córdoba Agrotec

Inserción en la oferta turística regional

EL RÍO ARTICULADOR DEL ORDENAMIENTO URBANO

Un centro vivo, ampliado e integrado por el Río Sinú

El Río entra en la ciudad

Cerrando brechas desde las dos orillas

MONTERÍA RESILIENTE EL CAMINO AL BIENESTAR

Instrumentos de Planeación
Acciones de adaptación
Acciones de Gestión del Riesgo
Saneamiento

MONTERIANOS POR MONTERIA: HACIA UNA HACIENDA MODERNA Y TRANSPARENTE

Gestión Fiscal Eficiente

Conectividad / Transparencia

La implementación de este Plan de Acción tendría un costo total aproximado de COP $1,61 billones (equivalentes a USD $597 millones), compuestos por COP $50.000 millones por concepto de estudios técnicos, de factibilidad, económicos y demás (pre-inversión) y COP $1,56 billones correspondientes a la implementación u operación, obras de infraestructura, equipamiento y demás necesarias para los distintos proyectos previstos (inversión).

En los siguientes cuatro capítulos se detallan los programas, proyectos y acciones -que de manera concertada con la ciudad y los actores relevantes que participaron en el proceso-, se identificaron como los más significativos a emprender. Adicionalmente se describen una serie de acciones complementarias, que si bien no cuentan con un cálculo en los recursos que deberán ser destinados para su implementación o ejecución- , se consideran de gran importancia por los efectos positivos que podrían generar en el tiempo.

8 EL RÍO: CORREDOR DE INCLUSIÓN Y ACTIVO PRODUCTIVO

Busca aprovechar el potencial ambiental y agrícola del territorio como una estrategia de integración metropolitana de generación de valor agregado, partiendo del hecho físico de la recuperación ambiental, paisajística y urbanística del río y su entorno inmediato. Además, ests invenciones debe generar oportunidades de localización de actividades y oferta de servicios alrededor del desarrollo económico, productivo, de investigación e innovación, así como acciones que promuevan la inclusión de la oferta turística de Montería en el contexto regional.

El río Sinú es una de las fuentes de agua dulce más representativas de la costa Caribe, no sólo por su importancia ambiental sino también por su papel dinamizador de la economía y la cultura de los territorios que recorre. A lo largo de su trayecto pasa por ocho municipios, contribuyendo al desarrollo de actividades como la pesca, la agricultura, la ganadería y la generación de energía eléctrica, a través de la Hidroeléctrica de Urrá.

Este importante cuerpo de agua que atraviesa el municipio de Montería en su totalidad, que históricamente ha sido corredor de intercambio y de transporte, ha contribuidoa la consolidación de la ciudad como principal escenario de actividades entre los municipios próximos. Sin embargo, con el paso del tiempo, la preponderancia del río fue debilitándose debido, en gran medida, a la pérdida de importancia del transporte fluvial ocurrida posteriormente con la construcción de vías terrestres y a la ocupación de sus riberas por diversas actividades, que generaron un deterioro progresivo de su entorno, sumiéndolo poco a poco en el olvido como referente ambiental y de identidad de la ciudad.

Es así como este primer eje estratégico potencializa la capacidad transformadora del río y su zona circundante, como un mecanismo para generar procesos de integración metropolitana, partiendo de su recuperación y aprovechamiento ambiental, paisajístico y urbanístico. Lo anterior con el fin de generar, también, oportunidades de localización de actividades y oferta de servicios que potencien el desarrollo económico, productivo y de investigación e innovación; además de acciones que promuevan la inclusión de la oferta turística de Montería en el contexto regional, en concordancia con las propuestas que en esta escala propone el proyecto del Diamante Caribe y Santanderes.

PARQUE ECOTURÍSTICO RONDA DEL RÍO SINÚ

CORREDOR ECOLÓGICO DEL SINÚ

Dentro de los componentes de excelencia que resultaron priorizados en el proyecto del Diamante Caribe y Santanderes, el río Sinú. Este se destaca como eje de transporte, articulador terrestre, precursor del potencial agropecuario e incluso como atractivo turístico. Se identifica, entonces, que la protección y puesta en valor de este elemento es una estrategia fundamental para garantizar la sostenibilidad del territorio, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y posicionar a Montería como capital sostenible y comprometida con la mitigación de los efectos del cambio climático.

La Ronda del Sinú, ubicada entre las calles 20 y 41, forma la fachada fluvial de Montería y configura un espacio de excelencia urbana y ambiental consolidado como uno de los parques lineales más largos de América Latina. La ampliación de este espacio, a lo largo del curso del Sinú hacia el norte hasta Los Garzones, y su prolongación por el Caño Bugre hasta Cereté, en un total de 11 kilómetros, crearía un pasillo verde que se constituiría en el soporte ambiental del proceso de articulación metropolitana.

A partir de lo anterior se propone la configuración del Parque Sinú Bugre como un espacio de ocio y paisaje. Se define así una pieza verde de carácter lineal que aportará zonas libres ambientalmente valiosas, las cuales son escasas en la actualidad, y aumentaría la variedad y riqueza ecológica del territorio y su diversidad paisajística.

El diseño conceptual de este corredor ecológico propone:

- La recuperación ambiental de los cauces y sus riberas, la revegetación del entorno fluvial y la eliminación de elementos de degradación: vertederos y escombreras, accesos cortados, edificaciones deterioradas, etc.
- La diversificación de usos y actividades en función de la localización y las características físicas de cada tramo: áreas con un tratamiento más formal, geométrico y con carácter urbano, sendas para caminantes y ciclistas, zonas de descanso, ocio y deportes, agricultura urbana y áreas de educación ambiental, zonas con un tratamiento más natural, etc.
- El desarrollo del Transporte Azul del Sinú (transporte fluvial de pasajeros): enlace fluvial entre los principales puntos de afluencia del espacio metropolitano y su entorno, mediante embarcaciones ecológicas que dan acceso directo a puntos de interés localizados junto al río o conectan los puntos de embarque con sistemas de transporte colectivo terrestre.

Ilustración 26. **Corredor Ecológico del Sinú**

8

Para dar continuidad al proyecto del Parque Ronda del Sinú, iniciado en el año 2002, se encuentra en proceso una ampliación a través del proyecto que se ha denominado **"Parque Ecoturístico Ronda Río del Sinú"**, el cual tiene como objetivo que el río se constituya verdaderamente en un elemento articulador entre la vocación agrícola del municipio y el ecoturismo en la ciudad. Este parque busca generar equipamientos en los cuales el sector turístico pueda contar con espacios atractivos para los visitantes y que, a la vez, permitan fortalecer las capacidades de generación de valor agregado del territorio. La localización de este proyecto se encuentra en el sector sur, actual zona de extracción de arena, y la margen izquierda de la ciudad.

ESPACIO PÚBLICO PARA CUMPLIR LOS RETOS PLAN MAESTRO DE CAMBIO CLIMÁTICO (2010): el reto número 14 de este plan es la finalización de la ronda del Río Sinú, proyecto de recuperación de la ribera a través de cinco intervenciones, de las cuales hasta el momento se han ejecutado dos en el centro y en el norte de la ciudad. Las siguientes fases son el "Sur", "Margen izquierda" y el sector "Sucre". El área total intervenida supera los 110 mil m^2 y comprende la siembra de más de 550 árboles, los cuales capturarán 400 toneladas de CO_2 en el período 2012 a 2019.

Como parte de las intervenciones propuestas, se encuentran componentes tales como senderos ecológicos, ciclopaseos, plazoletas, miradores, muelle ecoturístico, mariposario, plazas de eventos y parques temáticos. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ha identificado este proyecto como uno de los de mayor potencial para el desarrollo de Montería con el fin de impulsar el turismo en la ciudad, habiendo aportado hasta el momento recursos para la construcción del muelle turístico sobre la calle 35 y para el diseño paisajístico y arquitectónico para los tramos mencionados.

Es así como este Plan de Acción recomienda iniciar las obras de espacio público y dotación de equipamientos, según lo propuesto en los diseños existentes, lo que requiere inicialmente una acción decidida de parte de la alcaldía para iniciar procesos de relocalización de comerciantes y habitantes quienes hoy en día ocupan la ronda. Esta intervención sería de incalculable impacto, pues pondría a la ciudad muy cerca de tener un sistema de circulación peatonal y de bicicleta que cubra toda la extensión de su territorio urbanizado.

➜ UNA MINERÍA INCLUYENTE Y AMIGABLE

La minería arenera en Córdoba es todavía una actividad de subsistencia y se constituye como la única fuente de ingresos económicos de una gran parte de la población. Las personas vinculadas con este tipo de minería carecen de seguridad social, tienen bajos niveles educativos y sus ingresos se encuentran generalmente por debajo del salario mensual mínimo legal vigente (POT Montería, en POMAC, 2006). (Acosta, 2013, pág. 34). A orillas del río Sinú, en la zona de Puerto Platanito (Comuna 3), hay una población que se dedica a extraer arena y piedra china de forma ilegal desde hace más de 60 años[xxx]. El volumen de arena producida abastece el mercado interno y el de algunos municipios vecinos. (Ministerio de Trabajo, 2013, pág. 67). **Se propone la regularización de esta actividad a partir de las siguientes acciones:**

Integración de areneros al sistema de transporte fluvial
Integrar operadores de canoas y lanchas areneras en las nuevas rutas del transporte fluvial y posibilidades que traería dicho sistema.

Reubicación y reconversión
Relocalizar de manera integral la actividad en áreas de menor restricción fuera del perímetro urbano y, mediante una adecuada dotación y capacitación, generar actividades para agregar valor al material. Igualmente, fomentar el acceso a los mercados local y regional, la organización solidaria y prácticas tecnológicas amigables con el ambiente, coherentes con la dinámica de los sistemas hídricos.

Impacto
La población beneficiada es de cerca de 300 familias, las cuales mejorarán sus condiciones económicas, contribuyendo además a la sostenibilidad económica, social y ambiental. A nivel de la ciudad, se espera generar un aumento del número de empleos formales y la reducción del índice de pobreza.

DIAMANTE CARIBE & SANTANDERES

PARQUE AGROALIMENTARIO DEL SINÚ

CÓRDOBA AGROTEC

Córdoba es el departamento del Diamante Caribe y Santanderes donde el sector agropecuario aporta el mayor porcentaje de la producción total, al ser uno de los principales centros ganaderos del país e importante centro de producción agrícola con alto potencial de desarrollo. En esta medida, Montería tiene igualmente un gran potencial para convertirse en una de las grandes capitales agropecuarias de Colombia.

Para lograr este propósito se requiere la activación del sector primario en el territorio a través de acciones de gestión, innovación y transformación. Se requiere impulsar el desarrollo de los equipamientos, servicios e iniciativas que fomenten las sinergias del sector agropecuario entre espacios urbanos y rurales para mejorar la productividad y así fortalecer su competitividad en los mercados internacionales.

El proyecto Agrotec propone un ámbito de integración metropolitana entre Montería y Cereté, en el espacio comprendido entre el Ecobulevar 21 y la Variante Metropolitana, el cual ocupa una superficie aproximada de 1.870 ha en terrenos con alto potencial agrícola y una localización estratégica por su conectividad a través de los sistemas de carreteras y el aeropuerto de Los Garzones y su proximidad con los centros de educación superior.

Esta zona se plantea como un espacio que integra producción, empresa y tecnología, así como la oferta de centros docentes y de investigación. Abarca, además, otros aspectos clave para la atracción de capital humano como son el ocio, la calidad ambiental y urbana, espacios residenciales y culturales etc. Debe concebirse como un espacio de excelencia ambiental y urbanística, multifuncional, dotado de buenas condiciones de accesibilidad, sistemas de transporte colectivo y una potente infraestructura telemática.

El proyecto Córdoba Agrotec propone acciones referentes a caracterización física, diseño conceptual y estructura urbana en los siguientes aspectos:

- Agriculturas metropolitanas.
- Campos de investigación y ensayo de actividades agropecuarias, cultivos y gestión de recursos.
- Centros de capacitación agraria orientados a la educación de agricultores y ganaderos con el objeto de mejorar la gestión de sus explotaciones.
- Parques empresariales y logísticos para el sector agroalimentario y actividades auxiliares.
- Ciudad aeroportuaria para actividades del complejo de servicios especializados de apoyo a empresas, sistemas logísticos avanzados, hoteles de negocios, equipamientos para actividades económicas, recintos feriales y de convenciones, comercio y ocio, residencia, etc.
- Mezcla de usos: residenciales, servicios, comercio, actividades de ocio, etc.

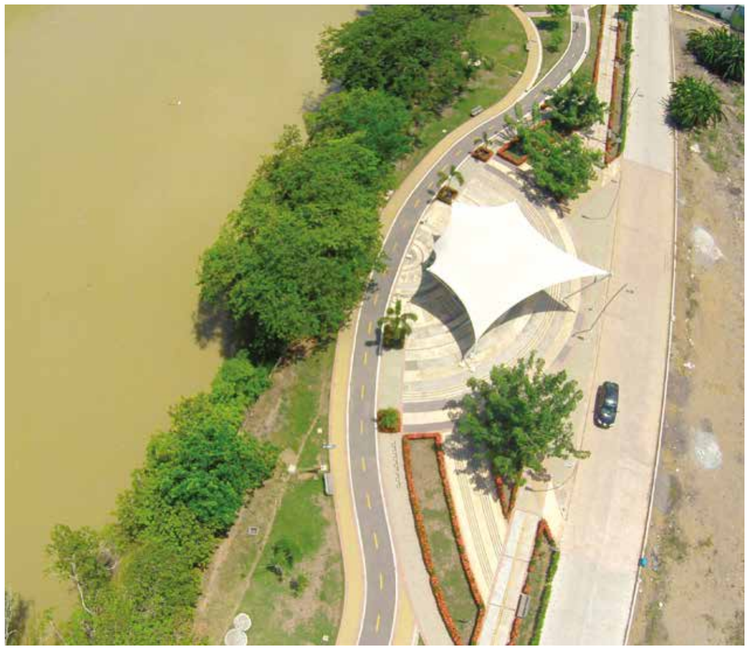
Ilustración 27. **Córdoba Agrotec**

8

El **Parque Agroalimentario del Sinú** se constituye en un primer componente de Córdoba Agrotec, en el que se propone la adecuación de espacios multipropósito para que las empresas y los sectores productivos puedan interactuar, generando conocimiento colectivo y fortaleciendo la capacidad industrial y empresarial del municipio. El parque tecnológico se plantea como articulador entre el río Sinú, el Parque Ecoturístico, el territorio agrícola y el sector de educación e investigación presente en los equipamientos localizados en el entorno.

Este espacio podrá fortalecer la logística de los sectores económicos de la ciudad, el desarrollo de centros de investigación e innovación, el fomento del emprendimiento y la atracción de empresas nacionales y extranjeras a la región, así como la transferencia de conocimiento a agricultores del departamento. Por tanto, el objetivo último es la generación de crecimiento económico sostenible en el mediano y largo plazo, contribuyendo tanto al desarrollo regional como al de sistemas regionales de innovación.

Para este fin, Montería debe avanzar en la construcción del Parque Agroalimentario del Sinú y San Jorge, el cual se encuentra en la fase de factibilidad para ser ubicado cerca al aeropuerto Los Garzones. Se propone que el municipio adelante la realización de los estudios de preinversión (operativo, financiero, legal, regulatorio, de impacto social y esquema organizacional) para evaluar la implementación de este proyecto.



PLAN MAESTRO DE EQUIPAMIENTOS DE ABASTECIMIENTO Y LOGÍSTICA METROPOLITANA

Actualmente, Montería cuenta con dos plazas localizadas en el casco urbano que han llegado a su máxima capacidad, están deterioradas físicamente y que carecen de zonas de descargue y cargue apropiadas para el tamaño de las operaciones que hoy se manejan allí. Estas plazas han generado problemas de movilidad, ruido, contaminación ambiental (malos olores), colapso del alcantarillado e invasión del espacio público, entre otros, en los sectores en donde están ubicadas.

De acuerdo con el programa "Infraestructura Institucional" contenido en el Plan de Desarrollo vigente, se estableció la construcción de una central de abastos denominada Supermercado Popular de Oriente, para la que se adquirió un predio contiguo a la terminal de transportes para su construcción. Esta central albergará 300 puestos de ventas con condiciones de funcionalidad, acceso, cargue, descargue y salubridad acordes con esta actividad.

Desde la plataforma CSC se recomienda complementar el proyecto del Supermercado Popular de Oriente con la formulación de un Plan Maestro de Equipamientos de Abastecimiento. Como parte de este se sugiere continuar identificando sitios potenciales para otros centros de abasto, a la vez que se piensa en un sistema de mercados satélites o móviles que atiendan diversos sectores de la ciudad y de la zona rural con oferta variada de productos.

Si bien, es necesario ubicar los mercados en sitios donde se cuente con un potencial económico real, también se debe buscar sitios donde exista un potencial de conexión con el sistema de espacio público y, especialmente, la red de ciclorutas. Los mercados también deben ser de alta calidad y concebidos desde la óptica cordobesa y monteriana. Esto permitirá que "descienda" sobre el lugar, no solo la actividad comercial, sino que surjan de allí expresiones culturales y dinámicas sociales propias de la cultura cordobesa, que pronto se convertirían en atractivo turístico además de comercial.

➜ MONTERÍA VISIÓN 2032: COMPRENDER Y DEFINIR LA VOCACIÓN PRODUCTIVA MONTERIANA EN LOS ENTORNOS REGIONAL Y URBANO

Con el fin de entender el presente y proyectar el futuro tanto de Montería como de la región, se propone poner en operación actividades e intervenciones necesarias para potencializar su economía y su desarrollo.

En este sentido, se propone que la ciudad adelante un estudio para entender y definir la vocación productiva monteriana y su potencial generador de empleo, especialmente para las jóvenes generaciones de la región. Este estudio deberá abarcar los sectores más relevantes y sus formas tradicionales de producción, a la vez que definir aquellos que, con apoyo, podrían surgir, sea porque ya se dan de forma incipiente, poco estructurada o sin criterio empresarial o porque, claramente, están latentes o, a juicio de buen emprendedor, podrían generar un nuevo sector y podrían, por lo tanto, ser atractivos. Adicionalmente, deberá articularse con las estrategias de oferta académica, desde la educación básica hasta la educación para el trabajo y el desarrollo humano, creando una cadena productiva que generen valor agregado.

De acuerdo con la estructura económica actual, se propone analizar los sectores de la ganadería, porcicultura y lácteos, la avicultura y la floricultura tropical, determinando por que algunos productos han venido en descenso y que podría Montería, como municipio, con sus herramientas jurídicas y fiscales, hacer para frenar el proceso para que, de allí, surgiera una agroindustria moderna y eficiente. A nivel de la ganadería y los lácteos, sería necesario definir qué acciones, incentivos o desincentivos podrían aplicarse para que surja una industria de derivados más amplia y variada, que genere nuevos empleos como en el caso de la del cuero y así, sucesivamente, con aquellos sectores que son propios de la región y que pueden ser desarrollados en conjunto con el sector turístico y de industrias creativas de la ciudad.

8

➜ UNA EDUCACIÓN HUMANIZANTE INSPIRADA EN LA VOCACIÓN MONTERIANA, CON VISIÓN REGIONAL

Desde hace varios años, Montería ha reconocido y orientando sus esfuerzos al desarrollo de su capital humano, transformando la forma de pensar de los ciudadanos con valores y reglas, que permitan una mejor convivencia para lograr una mayor competitividad y un crecimiento sostenible. Igualmente, se ha impulsado la oferta educativa del Estado para atender los temas de transformación productiva y competitividad, como por ejemplo, los programas de desarrollo económico incluyente que adelanta el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, el de "Fomento al Emprendimiento" del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y "Córdoba Emprende" de la Cámara de Comercio, entre otros.

En línea con la Visión Montería 2032, la propuesta educativa se orienta justamente a una educación incluyente que brinde más y mejores oportunidades a los niños y jóvenes para su desarrollo personal y social proyectado a la vida laboral, aportando al desarrollo económico de Montería y de la región.

Modelo educativo de calidad y pertinente con la vocación del territorio

La educación en Montería debe tener una verdadera transformación, desde la primera infancia hasta la educación superior, con énfasis en el desarrollo de competencias básicas, ciudadanas y laborales esenciales para desenvolverse en una sociedad, acorde con las exigencias de la vida productiva y social de la ciudad y la región. La educación debe contribuir a fortalecer a Montería y la región como un lugar de innumerables expresiones culturales y de un potencial turístico. Por tanto debe fortalecer competencias que promuevan todas estas manifestaciones culturales, reconociendo las industrias creativas como centros de aprendizaje y emprendimiento, posicionando el turismo como una vocación productiva que genera desarrollo y competitividad para la ciudad y la región.

Un desarrollo rural incluyente implica transformar la educación en el campo generando metodologías innovadoras que promuevan los procesos de resolución de conflictos, reconstrucción y reconciliación en todos los niveles educativos, con una oferta educativa orientada a la reconversión agrícola y agroindustrial sustentable. Para lograr lo anterior se propone:

- Definir una política pública para transformar el sistema educativo y reorganizar la oferta de educación superior en la ciudad con alcance regional.
- Diseñar los planes de estudio y orientaciones académicas para articular, por ciclos propedéuticos, la educación media y superior y la educación para el trabajo y el desarrollo humano, teniendo como insumo el estudio sobre la vocación productiva de la ciudad y la región.

Ilustración 28

Montería 2032 – Centro Educativo Regional

➜ LA APUESTA DE MONTERÍA POR LA EDUCACIÓN PARA LA CONVIVENCIA

Montería ha realizado una apuesta para construir una forma de ver y entender la educación y muestra de ello son los programas que adelanta, actualmente, para revitalizar la convivencia urbana apropiándose de la ciudad, reconociendo los contextos, respetando su ordenamiento y su cultura. "Montería Soy yo", "Montería Amable", "Ciudad amable, limpia y con progreso para todos", "Servicio Social Obligatorio", entre otros, buscan formar ciudadanos que convivan en paz y cuiden, respeten y protejan los bienes públicos y privados.

En el marco del programa de 100 mil viviendas gratis del Gobierno Nacional, la alcaldía, en alianza con las empresas prestadoras de servicios públicos y las universidades, ha implementado el programa "Escuela de la Convivencia", con el fin de brindar formación a la ciudadana para promover la convivencia en los nuevos sectores de vivienda de interés social. Desde el año 2013 FINDETER participa con el módulo "Educación Financiera", habiendo contado a la fecha con aproximadamente 1.300 participantes, quienes, en los diferentes talleres, han recibido conocimientos básicos sobre decisiones financieras acertadas, uso adecuado y eficiente de los servicios públicos (agua, luz, gas, teléfono, aseo) y ahorro a corto, mediano y largo plazo. Se propone avanzar en la consolidación e implementación de este programa, en el marco de la estrategia educativa del municipio.

Playas de Tolú Sucre
Marco Antonio Barbosa Garcés
Archivo FONTUR

8

LA AGENDA COMÚN DE UNA MONTERÍA QUE ATRAE – FORTALECIENDO LA OFERTA TURÍSTICA REGIONAL

En la actualidad Montería por sí sola no constituye un referente turístico en el contexto nacional. Hoy es solo el puerto aéreo de paso para las playas próximas y un centro de comercio e intercambio regional. Si bien, en el departamento de Córdoba existe una riqueza en activos naturales y en oferta cultural expresada en la diversidad de fiestas y ferias, la desinformación turística y la poca infraestructura adecuada para estas actividades han generado un bajo rendimiento de este sector en el municipio. Por lo tanto, la ciudad busca incluir dentro de sus apuestas productivas, una amplia oferta turística que permita no sólo fortalecer este sector sino también integrar las dos márgenes del río, concientizar a la comunidad de la importancia del cuidado de sus recursos naturales y convertir el río Sinú en un atractivo turístico de la ciudad.

La construcción de una agenda cultural de ferias, fiestas y eventos se podrá enriquecer a partir de los resultados que arroje el mapeo exhaustivo del sector creativo y cultural. Es factible que esta agenda única atraiga visitantes al estar nutrida por el folclor regional y al ser Montería, como capital de departamento, enclave de la oferta de servicios, que le permite articularse con municipios cercanos que albergan eventos con alto reconocimiento cultural y folclórico, como Puerto Escondido, San Pelayo, San Antero, entre otros, de manera que el visitante tenga en Montería una oferta de turismo cultural regional.

Un sistema de equipamientos y servicios con vocación cultural y turística se constituye en recurso de la oferta de servicios que debe tener dispuesta cualquier ciudad que aspire a ser destino de las preferencias de quienes disponen recursos para turismo. Cada elemento suma si se proyecta y se diseña con precisión y obedeciendo exclusivamente a los intereses de la mayoría que valora la recuperación del espacio público, porque es cambiarle la cara a lo que siempre estuvo a sus espaldas. Y es allí en donde comienza a tejerse un recorrido que comienza en el río y se posiciona en las preferencias de los ciudadanos como un referente favorable haciendo que los monterianos sean los primeros nuevos turistas, aspirando a que rápidamente el país y el mundo quiera saber qué es eso que hace que los monterianos quieran recorrer su ciudad, su río y su ronda.

Eso que menciona el texto introductorio "Naturaleza y Civilización", pasar de la ronda al río a través de un muelle adecuado y atractivo, y que cada pasajero quiera que el viaje no se acabe, porque a lo largo del cauce hay estaciones visuales que deleiten, es un propósito que está al alcance de la ciudad, porque ya se están dando los primeros pasos. El transporte fluvial de pasajeros que hasta ahora puede parecer una actividad de riesgo por sus condiciones de seguridad, debe seguir cualificando sus procesos de formalización y adecuación de embarcaciones para que los viajeros encuentren en ellas el vehículo seguro que permita el pleno disfrute del río y del paisaje. A través de ese eje del río, existe la posibilidad y la oportunidad de hacer que el muelle activo preste servicio de punto de partida de turismo náutico privado, lo que se prevé creciente, dada la demanda de botes privados anclados en su perímetro. Visto como una cadena de valor, puede generar réditos importantes y un impacto sin antecedentes en la economía de Montería. Esta vitalidad del río Sinú a su paso por Montería se convierte en complemento de la oferta que se dispone en la zona rural de la ciudad y que representa identidad agroindustrial, vocacional y turística, pero que se ha quedado corta porque no basta un paseo a una hacienda ganadera que se agota en apenas un día de turismo. Por tanto, que se organice esa oferta múltiple en torno a la cultura de la ciudad, su agenda y el río, consolida una actividad turística y cultural robusta y la consolida como sector productivo y generador de ingreso en cada uno de los sub sectores intervinientes en este gran encadenamiento. Resulta fundamental en este esfuerzo, establecer alianzas con municipios de la región que puedan movilizar visitantes hacia sus territorios a través del río, pues es este la ruta de camino hacia las playas más atractivas de la región.

POR EL SINÚ A BUEN PUERTO

El río Sinú es la acuapista de acceso a los lugares emblemáticos de la ciudad, y gran parte de la oferta turística debe pasar por él no solamente como ruta alternativa, sino como factor de diferenciación en términos de la integración del paisaje con los puntos referenciales. El Sinú como punto de partida y punto de enlace entre destinos próximos y las áreas de desarrollo agropecuario de la ciudad, tiene ahora un protagonismo que contribuye a que este tipo de oferta turística tenga un componente de exclusividad.

Buena parte de los equipamientos de los que está siendo dotada la ciudad, se convierten en estaciones de un circuito de navegabilidad que comienza en el centro de la ciudad, continúa en la Ronda del Río y la Plaza Cultural del Río y llega al propio río, para que una vez allí, el turista pueda elegir entre una amplia oferta de servicios asociados a la navegabilidad a través del Río Sinú. Un proyecto para la dotación y concesión a operadores turísticos a partir del diseño del producto turístico regional, es una oportunidad importante en la intención de impulso y desarrollo económico de este renglón económico.

Los paseos: los paseos en embarcaciones por el Río Sinú son de gran interés turístico, pues a través de él se puede llegar a la isla de Belén en donde el turista puede apreciar una gran variedad de aves, y también se puede ir hasta Puerto Escondido, playas que se encuentran a menos de una hora de recorrido.

Conectados con la región por el Sinú: hay destinos a los que también se puede llegar por el río Sinú, y que requieren de la dotación turística necesaria para hacer atractivo el recorrido fluvial por ejemplo a San Pelayo y a las zonas próximas en el departamento de Córdoba y Sucre, como Cereté, Tolú y Coveñas.

➜ ACTIVIDADES:

- Diseño del producto turístico regional: Partiendo del río Sinú como eje de la estrategia, es necesario dotar de alternativas la oferta planteada a lo largo de su recorrido como ruta de llegada a destinos próximos, de entre 30 minutos y 5 horas. Se propone desarrollar varias líneas de transporte fluvial - mediante embarcaciones pequeñas -para que exista competencia organizada alrededor de la oferta de destinos y tipos de embarcaciones. A partir de la premisa de que estos recorridos turísticos son factibles mediante embarca-

8

ciones pequeñas, pero que permiten diversos niveles de confort y por lo tanto rangos de precios al turista.

- Será necesario diseñar productos turísticos que potencialicen la oferta existente para que pueda ser explotada de la mejor manera a favor del turista.

- Dotación de los embarcaderos, ampliación y mejoramiento del muelle turístico existente: Hasta ahora, el punto abierto del muelle turístico tiene un alcance limitado, y ha sido pensado para estimular la navegabilidad en botes de lujo -para un segmento reducido de la población-, y para el embarque y desembarque de pasajeros.

  Una vez puesta en marcha la estrategia de promoción del producto turístico, se espera un incremento en la demanda por servicios. Las obras de infraestructura deberán responder a esa demanda creciente, en puntos como el muelle, los demás puntos de conexión, embarque y desembarque alterno a lo largo de las diferentes rutas que se tracen dentro del producto turístico sobre el cauce del río.

- Puntos de control de operación fluvial: De manera semejante a la forma de operación de las terminales de transporte terrestre, la funcionalidad del río como eje de movilidad en torno al turismo y a otros segmentos de la oferta de servicios de la ciudad, así como los desplazamientos entre sus dos orillas, requieren estricto control en la operación de los diferentes servicios. Dado que cada una de las líneas de operación (transporte público, transporte privado, rutas turísticas, etc.) contará con un operador diferente, es necesario pensar en un equipamiento destinado a ello.

LAS RUTAS DE LA GANADERÍA

Existen diversas actividades asociadas a la industria ganadera en la región, y hasta ahora no se han agrupado con el propósito de generar un atractivo turístico, a pesar de la existencia de referentes en otras regiones del país, como el eje cafetero.

No existe en la actividad económica de la ciudad y la región una plataforma temática más completa y encantadora que la riqueza ganadera y paisajística en conjunción. El conocimiento de las razas, los frigoríficos, las haciendas, las jornadas laborales con todos sus momentos, las subastas, las estancias en los reposos de las haciendas y la gastronomía asociada a todo ello; constituyen un capital turístico que no puede seguir pendiente en la agenda de competitividad de la ciudad.

La infraestructura de los hatos de la sabana monteriana no está acondicionada para recibir visitantes, pues nunca ha sido una alternativa comercial asociada al foco del negocio ganadero, por lo que resulta innovador establecer una apuesta turística alrededor de los hatos de la Región.

Este proyecto, deberá establecer, en primer lugar, el inventario de las haciendas potencialmente adaptables y que por sus características presentan mejor la oferta integral que se obtenga del diseño de las rutas. De igual forma, se requiere la adecuación de las infraestructuras a partir de un ejercicio concertado de adaptación entre los ganaderos de la ciudad, de manera que se genere un acuerdo en torno a la importancia de la sostenibilidad del turismo como renglón de productividad alternativo al negocio principal. Las haciendas ganaderas en este caso, deberán estar dotadas con suficiencia para albergar a los visitantes.

➜ ACTIVIDADES:

- Constituir la mesa técnica de la cadena productiva del sector de la ganadería.
- Desarrollar el Manual de Buenas Prácticas Turísticas: a partir de la constitución de la mesa técnica de la cadena productiva del turismo en el sector, debe contratarse la elaboración del Manual de Buenas Prácticas Turísticas[xxxi], como compendio de requisitos y criterios indispensables para construir un destino turístico sostenible y competitivo.
- Elaborar el inventario y diagnóstico (para realizar las adecuaciones correspondientes) de los inmuebles y su vocación en torno a la cadena turística.

PLAN MAESTRO PARA HABITAR LA CIUDAD DESDE LA CREATIVIDAD Y LA CULTURA (MAPEO DEL SECTOR CREATIVO Y CULTURAL)

Montería es sitio de numerosas expresiones culturales en las que rebosan la creatividad, la inventiva, el colorido y muchos productos y expresiones materiales e inmateriales de insuperable valor. La música, la gastronomía y la artesanía podrían expandirse y generar mayor actividad económica, consolidándose como industrias creativas y culturales del municipio, de forma que los desarrollos empresariales y sus encadenamientos productivos puedan potencializarse a partir del reconocimiento detallado del sector, se aceleren aquellos de comprobado potencial y se consoliden a nivel local e internacional las de rápido crecimiento. Se propone realizar un mapeo en profundidad del sector creativo y cultural de la ciudad, que sea abordado y asumido como plan maestro de potenciación de la economía creativa y emergente de la ciudad. Al obtener información precisa de oferta y demanda de productos y servicios generados desde la capacidad creativa de los habitantes de la ciudad, los actores podrán optimizar su desarrollo productivo, y se generará mayor viabilidad estratégica a los emprendimientos creativos y culturales. Con esta información se benefician los emprendedores creativos de la ciudad.

En este sentido, con base en el mapeo del sector creativo y cultural, la ciudad podría avanzar en la consolidación del portafolio cultural y conformar una agenda de eventos que resulte atractiva para habitantes y visitantes

➜ AGENCIA DE DESARROLLO ECONÓMICO PARA MONTERÍA

Como resultado de la identificación de la vocación productiva de territorio, del mapeo del sector creativo y cultural y con base en la visión de la ciudad de Montería como destino turístico y de inversión, se requiere planificar y gestionar los aspectos que favorezcan el desarrollo socioeconómico del municipio, fomentando la inversión privada para así lograr mayores niveles de crecimiento económico y generación de empleo.

Para tal fin se ha identificado la necesidad de contar con una Agencia de Desarrollo Económico para Montería, que se encargue de planificar y gestionar los aspectos mencionados y que, a su vez, se articule con los esfuerzos que desde el Gobierno Nacional y Departamental se orientan al resurgimiento de las zonas rurales en el escenario de paz que se está gestando en el país. Esta agencia tendrá el mandato de diseñar y aplicar todos los instrumentos posibles que permitan atraer inversiones al municipio, realizar el seguimiento del uso de los recursos públicos mediante el análisis de impacto, eficiencia y productividad de los programas y proyectos financiados por los mismos y hacer las recomendaciones que contribuyan al incremento de la calidad y eficiencia en la asignación del gasto público. Entre estos se encuentran:

- Identificar y estructurar alianzas público privadas para inversiones en el municipio.
- Fortalecer las capacidades de la alcaldía para la estructuración de proyectos de inversión que le permitan acceder a los fondos de inversión del Sistema General de Regalías y ejecutar oportuna y eficientemente los nuevos recursos que recibirá la ciudad producto de la mayor recaudación tributaria.
- Constituir una oficina conjunta de asuntos rurales y de productividad regional que permita alinear la alcaldía y la gobernación para lograr un desarrollo agrario integral que retenga a los emigrantes del campo.

9 EL RÍO ARTICULADOR DEL ORDENAMIENTO URBANO

El río debe consolidarse como protagonista de las intervenciones físicas en el territorio, a partir de propuestas que conduzcan a que sus componentes ambientales y urbanos permeen otros sectores de la ciudad. El centro tradicional debe ser el punto de partida y trascender hasta la margen izquierda a través de corredores verdes que se conecten con el sistema de movilidad, los cuales deben permitir, al mismo tiempo, la integración de zonas que requieren acciones de mejoramiento integral con efectos transformadores en lo social y espacial. De esta forma, se logrará conformar una ciudad no sólo más eficiente funcionalmente, sino más incluyente socialmente y respetuosa de su entorno natural.

Ahora bien, es clara la influencia del río Sinú en la ciudad y su capacidad transformadora. El proceso de desarrollo urbano comenzó sobre la margen derecha del río, al ser eje de comunicación, principalmente, con Cartagena y con otros asentamientos ribereños de la región, así como facilitador de intercambio de productos y proveedor de alimentos, lo que llevó a que algunas de las construcciones más importantes se asentaran sobre la Avenida Primera. Posteriormente, el crecimiento demográfico en la ciudad, generó una expansión progresiva del perímetro urbano, y su infraestructura como son los puertos, construcciones que atendían las labores hacia el río y planchones tradicionales utilizados como medio de transporte para conectar las márgenes.

Sin embargo, con el paso de los años la importancia del río se fue perdiendo y se revirtió y sufriendo una dramática transformación al convertirse en el traspatio de la ciudad y en un elemento divisorio, al tiempo que las riberas urbanizadas no sólo comenzaron a darle la espalda sino que sus aguas servidas y residuos sólidos comenzaron a ser vertidas al mismo. Además, debido al crecimiento de la huella urbana, el río pasó de ser el límite de la ciudad a estar inmerso en ella, convirtiéndose en un componente divisorio y de exclusión social.

Se aspira, entonces, a volcar nuevamente la ciudad hacia el río, dándole un frente amable y aprovechando el potencial que este ofrece como red ambiental, de movilidad y de tejido urbano y, a su vez, incorporar los elementos ambientales y paisajísticos del mismo hacia otras zonas de la ciudad. Lo anterior con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas, a partir de las condiciones de habitabilidad y movilidad y la reducción de la vulnerabilidad de los habitantes y las infraestructuras.

Ilustración 30
Esquema localización proyectos en el centro de Montería

Fuente: Secretaría de Planeación (2014)

➜ CONEXIÓN ENTRE LAS DOS ORILLAS

La actual administración de Montería se encuentra en proceso de diseño de un paso peatonal sobre el Río Sinú a la altura de la Calle 32, uniendo el centro tradicional con el próximo Centro Integrado de Servicio al Ciudadano en la margen izquierda. Este paso permitirá una mejor experiencia peatonal y ciclística entre las dos orillas. El paso peatonal no solo integrará dos puntos fundamentales de la nueva ciudad ribereña como lo son el CIC, el puerto turístico y el Mercado Central, sino también la universidad de Córdoba. El fortalecimiento de las formas de transporte que se verán en el río, como los planchones transversales, la línea sur norte de transporte público y las rutas turísticas, consolidarán, sin duda, una Montería mucho más funcional e integrada en relación con el río. También se mejorará los tiempos y distancias de los viajes que tienen como origen o destino el centro de la ciudad, permitiendo no solo el disfrute del nuevo espacio sino una mayor productividad de quienes lo utilizan.

EL CENTRO VIVO

En el centro de Montería se encuentra contenida la memoria colectiva de la ciudad. Este lugar juega un papel importante por su historia, por los edificios importantes que alberga como las sedes de la administración departamental y municipal, construcciones religiosas, el Mercado Municipal y por su posición frente al río Sinú. Al retomar sus raíces, rescatar y potencializar el elemento hito y de consolidación urbana que representa el río, junto con el centro histórico contiguo y el sector de la margen izquierda en donde se localiza el nuevo Centro Integrado de Servicio al Ciudadano, se puede configurar la nueva imagen de una Montería unida en vez de dividida.

Para este efecto, se propone entender el sector central de Montería de manera integral, definiéndolo como el asentamiento inicial, el centro tradicional, y el nuevo núcleo de actividades sobre la margen izquierda, el cual acoge al río como elemento ordenador a partir de la recuperación de sus rondas de protección y su consolidación como eje de integración, movilidad y escenario de cultura.

De igual modo, el centro será ejemplo de un territorio bien planificado a partir del aprovechamiento de las infraestructuras existentes y optimización de los recursos mediante procesos de densificación, renovación urbana y mejoramiento de barrios que apunten a una ciudad densa y compacta con eficiencia en la prestación de sus servicios urbanos básicos para mejorar las condiciones de calidad de vida de sus habitantes.

9

PLAN INTEGRAL PARA LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO TRADICIONAL

Actualmente la ciudad cuenta con el Plan Centro (FONADE 2007), incorporado en la revisión del POT (2010), donde se plantea recuperar y poner en valor este sector de la ciudad a partir de procesos de renovación urbana y recuperación del espacio público. De igual forma, en los estudios de huella urbana descritos en el Capítulo 5, se identificó que, 77 ha de toda la ciudad corresponden a los tratamientos de renovación, consolidación y densificación, de las cuales, la mayoría están ubicadas en el centro de la ciudad.

Se propone como acción específica la actualización de dicho plan y la adopción como instrumento de planificación y gestión del suelo para el centro tradicional, en el cual se reglamente el potencial de desarrollo a partir de zonas de renovación y consolidación urbana, las construcciones susceptibles y potenciales de transformación y se propongan nuevos usos y densidades para reactivar y dinamizar los diferentes sectores económicos y áreas de actividad de este sector de la ciudad.

Ilustración 31
Alturas en el Plan Centro

Ilustración 32
Usos definidos en el Plan Centro

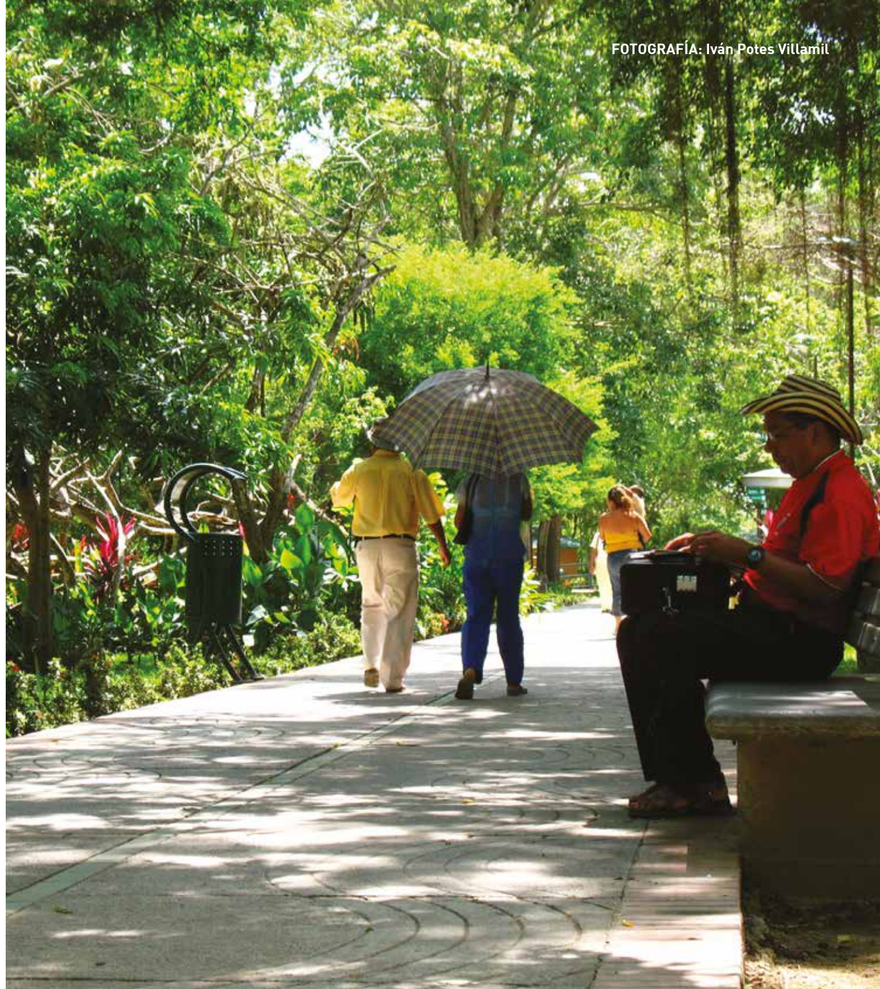
Fuente: Plan Centro de Montería (2007)

REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Una de las principales acciones que se requiere para renovar el centro histórico de la ciudad de Montería es la intervención sobre el espacio público, proceso que ha iniciado a partir de la continuación de las obras de la Ronda y la recuperación del Mercado Central.

La administración municipal ha realizado grandes esfuerzos para recuperar materialmente el espacio público, históricamente ocupado de manera ilegal por vendedores informales, proponiendo estrategias para su reubicación en otros sectores con mejores condiciones para la oferta de sus productos y de habitabilidad, como es el caso de la construcción del Muelle Turístico, la construcción del espacio público de la Ronda frente al Mercado Central, la construcción del Mercado Popular de Oriente, el Centro Artesanal y la restauración del Mercado Central que actualmente funciona más como bodega que como centro de intercambio.

De esta manera, articulando las iniciativas que se encuentran en curso además de las que se proponen en el mencionado Plan Centro, a través de este Plan de Acción se propone el diseño en detalle y construcción de diferentes corredores y zonas de permanencia para mejorar las condiciones actuales del espacio público.



FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

9

ESTRATEGIA URBANA INTEGRAL "BARRIO MERCADO"

Durante la fase de diagnóstico se detectó que la recuperación del sector circundante al Mercado de Montería, comprendido entre las calles 33 y 38 y las carreras 1ª y 4ª, es una intervención de gran importancia para la ciudad, por tratarse de una zona estratégica en un avanzado estado de deterioro por las actividades asociadas al abastecimiento de alimentos y la ocupación del espacio público por parte de vendedores informales.

Con recursos de cooperación del BID y la participación de un equipo multidisciplinario de profesionales del Instituto de Urbanismo de la Universidad Técnica de Viena y la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Nacional de Colombia (Taller Urbano Bogotá Viena), se desarrolló el proyecto "Barrio Mercado Montería, diseño de una estrategia urbana y diseño conceptual inicial para la rehabilitación del Mercado Central de Montería y su zona de influencia", propuesta con la que se pretende recuperar 44.583 m² de espacio público del sector.

Esta propuesta busca consolidar el sector del mercado como un ejemplo para toda la ciudad, brindando espacios de calidad para los habitantes y visitantes, mediante una mezcla de usos atractivos, que le den vida durante las 24 horas. Además, se dotaría a la ciudad de un espacio para gozar la naturaleza, el río y la ronda, con una oferta comercial atractiva y representativa de las regiones y escenario de actividades culturales y de eventos programados durante todo el año.

Los principales proyectos propuestos en esta estrategia urbana son:

PLAZA CULTURAL DEL RÍO

Configurar una plaza constituida por espacios diferenciados que complementen el diseño actual de la ronda que se encuentra en construcción a partir de mobiliario, acabados, iluminación y arborización, con el fin de consolidar un espacio de encuentro y desarrollo de actividades y una terraza mirador conformada por las escalinatas (muralla existente) que permitan su uso diurno y nocturno para el encuentro ciudadano y la contemplación del paisaje.

PLAZA DE MERCADO DE LOS CUATRO PATIOS

El edificio del Mercado Central como patrimonio arquitectónico se convierte en el hito del sector. Recuperando su espacialidad interna y la relación directa con el espacio público, se generará una mayor apropiación por parte de los habitantes de la ciudad.

Al recuperar los cuatro patios internos con vegetación se quiere dar la sensación que el río entra en el edificio y se generan condiciones de confort ambiental y espacial únicos.

TRATAMIENTO BORDES URBANOS

Se propone la adecuación de las fachadas como estrategia para mejorar la imagen urbana, la cohesión social y el fortalecimiento de la identidad del sector, como "la cara" de los espacios públicos. Este, igualmente, es un programa piloto que fortalecerá las actividades de recuperación del patrimonio olvidado, resaltando las edificaciones de valor cultural que se encuentran a lo largo de la Av. Primera y próximas al Mercado Central.

PASEO DEL PARQUE DE LOS LIBROS

El Paseo de los Libros se conforma como el piloto de los corredores ambientales que conectan, de manera transversal el río, la Ronda del Sinú y el Parque de Los Libros, más conocido como "Parque Montería Moderna" ubicado en el barrio del mismo nombre, el cual, al encontrarse a pocas cuadras del Mercado, se constituye en una oportunidad para conformar un bulevar cultural arborizado que introduzca el componente ambiental del río al interior del centro y que pueda albergar talleres artísticos y espacios lúdicos y de estímulo a la creatividad.

9

➜ INCLUSIÓN SOCIAL VENDEDORES INFORMALES

Recientemente, y con el fin de dar inicio a las obras de construcción de la ronda del Sinú, entre las calles 34 a la 41, se realizó un proceso de recuperación de cerca de 20.000 m² de espacio público que estaba siendo ocupado por un grupo, aproximados, de 1.000 vendedores. Esta actividad estaba generando tráfico, inseguridad y condiciones de insalubridad en el sector, además de la correspondiente informalidad de la economía que deriva en la falta de seguridad social para los vendedores e imposibilidad en el recaudo de impuestos, entre otros aspectos.

Del total de puestos desalojados, 300 serán reubicados en el nuevo Mercado Popular de Oriente, garantizando un espacio de 4 m² por cada vendedor en condiciones de protección, ventilación, salubridad y prestación de servicios públicos. Sin embargo, se considera necesario contar con un plan que garantice su regularización y vinculación al mercado formal, en condiciones similares a su actividad actual, a la vez que se les otorga capacitación en emprendimiento. Para ello se propone formular un plan de capacitación de vendedores informales localizados en espacio público. Esta actividad es complementaria a las actividades del proyecto "Barrio Mercado".

RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO OLVIDADO

Si bien, el centro tradicional de Montería no ha sido declarado en su conjunto como Bien de Interés Cultural, el sector concentra 121 inmuebles que revisten interés histórico y cultural, identificados de manera preliminar en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, de los cuales sólo el Mercado Central cuenta con una declaratoria como Bien de Interés Cultural del ámbito municipal. De igual forma, en el POT, se han definido tres sectores urbanos que ameritan contar con un instrumento de planificación y gestión que procure su protección y sostenibilidad en el tiempo, tanto por su potencial económico como por su condición de documento para transmitir componentes históricos y culturales a las futuras generaciones. Estos son: i) la Avenida Primera; ii) el Área Central; iii) la Carrera Segunda desde la Calle 22 a la 32.

Este patrimonio cultural debe, al mismo tiempo, articularse con las manifestaciones de patrimonio cultural inmaterial como la música, la gastronomía, la danza y otras artes escénicas, las cuales encuentran en el espacio público un escenario propicio para que se lleven a cabo y del cual los inmuebles patrimoniales se constituyen en el telón de fondo.

Por consiguiente, desde este Plan de Acción se propone elaborar el Plan Integral para la Recuperación del Centro Tradicional. Como parte de las intervenciones específicas se propone la restauración del edificio del Mercado Central, proceso que ya se encuentra avanzado a partir de la elaboración de los estudios y diseños arquitectónicos y técnicos. Así mismo, de este proceso de recuperación de, la ciudad deberá incluir en el plan diferentes instrumentos para garantizar la protección y mantenimiento de los inmuebles con valor patrimonial y del espacio público, a través del diseño e implementación de un sistema de incentivos, la reglamentación del cobro por el uso y aprovechamiento del espacio público ubicado en el centro tradicional.

9

➜ PROYECTO RESTAURACIÓN MERCADO CENTRAL

El proyecto para la restauración del inmueble patrimonial, de aproximadamente 5.000 m2 de construcción, pretende articular el inmueble a la estrategia de recuperación de espacio público, conservar la actividad de mercado en una escala local (al trasladar la función de mercado de abastos al nuevo Supermercado Popular de Oriente), a partir de una oferta de ventas y servicios gastronómicos que aprovechen la edificación y la localización de la misma, en la zona próxima al muelle turístico y a la ronda del río, principal espacio público de la ciudad.

Para materializar esta acción se ha contratado, con recursos de la Unión Europea, fondo LAIF a través de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y aportes del municipio, los estudios y diseños arquitectónicos y técnicos para la restauración del edificio del mercado central. Sin embargo, una vez se concluyan los estudios, se requiere emprender las obras para la recuperación física del inmueble y su incorporación a la dinámica social y económica de este sector de la ciudad.

Ilustración 33
Propuesta de zonificación

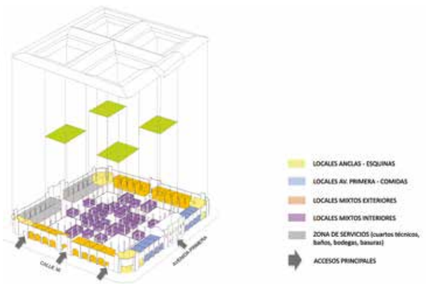


Ilustración 34
Antes y después fachada mercado

9

EL RÍO ENTRA EN LA CIUDAD

Dada la imponente presencia del río y el potencial que este genera, este Plan de Acción desarrolla una propuesta que se enmarca en recuperar, integrar y revitalizar el espacio público asociado a las márgenes del río, promoviendo la conexión entre ambos sectores de la ciudad, la recuperación y generación de zonas de permanencia para la integración social. Se busca que esta articulación se propicie a partir de tres aspectos fundamentales: i) La estructura ecológica principal; ii) El centro tradicional; iii) El sistema de movilidad.

Para contribuir a este importante fin se han concebido los "corredores urbanos de interconexión de espacio público", que consisten en un sistema de ramificaciones que integren el río como elementos principales de la estructura ecológica, su ronda y la ciudad, especialmente a lo largo de calles, canales o elementos similares que conecten puntos importantes del espacio público entre sí. Esto elevará notablemente la calidad ambiental de la ciudad, permitiendo la sostenibilidad de la biodiversidad de la zona, así como la creación de condiciones confortables para los propios ciudadanos.

➜ ECOBULEVAR 21

Este proyecto está planteado como una vía de carácter urbano, de 15,6 km de longitud, destinada a acoger los desplazamientos internos de la ciudad y a configurarse como un elemento central de alta calidad ambiental. Se propone su desarrollo sobre la vía Montería Cereté para permitir configurar este eje de articulación metropolitana como una gran avenida que acoja los futuros crecimientos de la ciudad con criterios de movilidad sostenible, creación de espacio público, atractivo de la imagen urbana e intensidad de usos.

Ilustración 34
Ecobulevar 21

El Ecobulevar cose los tejidos urbanos, generando permeabilidad y espacios de encuentro. Además, incorpora sistemas de transporte colectivo y contempla movilidad a pie y en bicicleta; proporciona soporte para la mezcla de usos y para una escena urbana rica y variada en la ciudad, integrando parques y espacios arbolados, que ayudan a dar coherencia al conjunto de la ciudad y amplían su imagen verde.

La longitud y la diversidad de oportunidades y contextos, que aparecen a lo largo del Ecobulevar 21, permite articular diferentes iniciativas estratégicas que, en torno a nodos de especial intensidad, aprovechen las distintas opciones de desarrollo que ofrece el territorio para la puesta en valor de sus importantes componentes de excelencia. De esta forma, surgen iniciativas metropolitanas que entran a Montería conectando el resto de la ciudad.

CORREDORES VERDES

Los corredores urbanos de interconexión son una estrategia para el desarrollo integral de la ciudad a partir del espacio público como un espacio vivo y al servicio de los ciudadanos. Utilizado como medio para lograr la integración del río con la ciudad, se compone de corredores perpendiculares que conectan las calles de la ciudad con el Ecobulevar 21, propiciando escenarios de encuentro o de recorrido con diferentes usos, así como la generación de áreas de oportunidad para la renovación urbana.

Para su consolidación se deberán identificar los parques o espacios más importantes que deben estar articulados a esta red como polos de atracción, incluyendo zonas de interés cultural permanentes. Se proponr implementar la continuidad y la integración del parque lineal de la ronda del río con el sistema de parques, con un paisaje homogéneo. Esta acción incluye un tratamiento ambiental, donde se recupere y se generen elementos naturales autóctonos que fortalezcan el activo natural existente a lo largo de los corredores verdes, además de ser el eje integrador de la estructura ecológica principal del municipio. Esto crea calidad ambiental tanto para la fauna del lugar como condiciones confortables para los propios ciudadanos y, espacios con sombra en el día o bien iluminados en la noche.

Uno de los principales objetivos de este proyecto es generar cohesión social a partir de la propia ciudad, de sus espacios y de los usos que se pueden propiciar en ella, transformando el espacio público con mobiliario urbano apropiado, de forma que también se mejore la seguridad

9

ciudadana, uno de los principales problemas identificados en los filtros de opinión pública y el económico.

Como intervención piloto se propone la construcción del Paseo del Parque de los Libros, resultado de la propuesta elaborada por el Taller Urbano Bogotá Viena para el "Barrio Mercado Montería", el cual va desde el río, pasa por la plaza de mercado y llega hasta el Parque de los Libros (Parque Montería Moderna), con una vocación peatonal y de recuperación de espacio público. Esta intervención piloto tiene el potencial para convertirse en referente, mediante la generación de lineamientos, para desarrollar los ejes de mayor importancia de la ciudad identificados en ambas márgenes, donde se incluyan, además, equipamientos culturales, deportivos, de educación o de salud.

MOVILIDAD EQUILIBRADA

Un territorio y una ciudad donde los distintos sistemas ambientales, espaciales y de infraestructura funcionan parcial, ineficiente o informalmente, constituye el principal obstáculo para su propio avance. En este contexto, uno de los sistemas que más incide en la formación y transformación de un territorio es el de movilidad, el cual juega un papel fundamental en la función económica del mercado ya que es el medio para suplir el intercambio de bienes y servicios.

Cabe recordar que, precisamente, el transporte y la movilidad fue uno de los temas que quedó como prioritario en los ejercicios de aplicación de la metodología CSC. Condiciones como la saturación en el centro de la ciudad y la generación de una nueva demanda, producto de la aparición de centros comerciales y complejos de vivienda de gran escala en el norte, generan presiones sobre los esquemas de movilidad, empezando con el transporte público colectivo.

IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Según la política nacional[xxxii], se define la participación de la Nación en el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)de pasajeros para Montería y su determinación como eje de importancia estratégica, lo que permitirá a la población del municipio contar con un servicio de transporte de calidad, oportuno, confiable y con costos acordes para tener un sistema eficiente. En esta medida, si bien el sistema ya cuenta con recursos de financiación propios y de la nación, es de gran importancia brindar un apoyo integral a la adopción del SETP para garantizar un sistema eficaz que contemple una cobertura que satisfaga las necesidades de los usuarios, mejorando directamente la accesibilidad del sistema.

El desarrollo del SETP comprende, entre otros, los siguientes componentes:

- La realización de las obras básicas de infraestructura para la implementación de un sistema de transporte estratégico, las cuales consisten en la construcción y adecuación de corredores y paraderos para la primera fase, los terminales y talleres.
- La instalación de una nueva red de semáforos que dé prioridad al peatón y al transporte público.
- La actualización del Plan Maestro de Movilidad que pretende dar mayor alcance al documento guía con el que se cuenta en el momento.

FORMALIZAR E IMPLEMENTAR NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y TURISTAS SOBRE EL RÍO SINÚ

Aprovechar el carácter del río Sinú como autopista natural y como un elemento clave del sistema de transporte del Departamento de Córdoba, en el nuevo marco metropolitano, supone el desarrollo de sistemas de transporte colectivo para comunicar diversos puntos del área urbana de forma sostenible.

Este componente se articula con la propuesta para implementar el "Transporte Azul del Sinú", planteada en el Diamante, concebida como un enlace fluvial entre los principales puntos de afluencia del espacio metropolitano y su entorno, mediante embarcaciones ecológicas que dan acceso directamente a puntos de interés localizados junto al río (parques, espacios de ocio o educativos, áreas comerciales y residenciales, equipamientos o centros de actividad productiva) o conectan los puntos de embarque con sistemas de transporte colectivo terrestre, facilitando la conexión entre ambos modos.

El transporte fluvial propone a su vez formalizar el servicio de planchones, cuya función principal es transportar la ciudadanía de orilla a orilla en varios puntos de la ciudad. Este no es solamente un modo de transporte altamente económico, ecológico y conveniente para las personas que viven o trabajan cerca del río, sino que, es un verdadero ícono de Montería.

9

Con la implementación del sistema de transporte fluvial de pasajeros integrado al SEPT, se busca mejorar los tiempos de viaje de los monterianos y aportar a la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, aprovechando el ahorro en costos de construcción y mantenimiento de infraestructura que aportaría el río al prestar este servicio. Según cálculos preliminares, para este sistema de transporte habría una demanda de 8.800 viajes diarios de los 77.000 viajes de transporte público que se hacen en la ciudad, es decir, más del 10%. De forma complementaria, se propone implementar e incentivar un programa de rutas turísticas acuáticas que saquen provecho de la oferta de la zona rural y que representa lo mejor de la identidad agraria cordobesa.

Al realizar estas acciones, Montería estaría logrando implementar un componente mucho más económico dentro del sistema y por tanto benéfico para el ciudadano más necesitado. Pero lo más importante es que estaría consolidando una versión moderna de ciudad del río, lo que sería un atractivo turístico de incalculable valor.

TRANSPORTE NO MOTORIZADO

Los modos de transporte no motorizado (peatonal y bicicleta) juegan un papel fundamental en la ciudad por diversas razones:

- Representan la solución más económica, con gran beneficio sobre todo, para la población de menores ingresos.
- Mantienen, cuando no mejoran, el estado de salud física de quienes los utilizan. Está demostrada la relación entre el uso de esos modos y la reducción de enfermedades cardiovasculares y la diabetes, lo que a su vez contribuye a que el individuo mantenga o eleve su autoestima, redundando en un trabajador más productivo y creativo y en la creación de un ciudadano más tolerante.
- La huella ecológica es prácticamente cero (sólo las emisiones humanas), lo cual contribuye a mitigar los efectos del cambio climático.

Si se tiene en cuenta que en la ciudad ya se realizan un gran número de viajes en bicicleta a pesar del déficit de infraestructura dedicada a este modo, se sugiere la construcción de una red bien diseñada, considerando el origen y destino de los viajes, conectada con las redes de transporte rápido de bus y de parques y paseos peatonales, protegida de las motocicletas y la intemperie (arborizada). Así se abriría una compuerta a un uso aún mayor de la bicicleta como medio de transporte a la vez que se desarrolla un potencial económico que puede llegar a significar varios puntos del PIB municipal.

Por su parte, se requiere que el sistema de movilidad y espacio público eleve al máximo el respeto al peatón con una red de andenes accesible, continua y bien conectada con los otros sistemas, que a su vez genere integración social, espacial, económica, cultural. De esta manera, este Plan de Acción propone el diseño y puesta en marcha de una Red de ciclorutas que complete la red existente y refuerce el uso de la bicicleta como modo de transporte eficiente y no contaminante. Asimismo, se plantea el programa "Un peatón que se respeta", el cual contempla las siguientes acciones:

- Peatonalizar algunas calles del centro, conectando los puntos clave de servicio del SETP, la Ronda del Río Sinú y los centros de comercio como, el Barrio Mercado.
- Extender las obras de mejoramiento de andenes amigables con el peatón a todos los sectores residenciales de la ciudad, comenzando por aquellos que utilizan más el SETP, de tal modo que garantice condiciones óptimas de caminata desde las viviendas hasta los paraderos, contemplando la accesibilidad a las personas en condición de discapacidad. Este programa ya se encuentra en proceso de implementación, habiendo invertido hasta la fecha aproximadamente COP $2.000 millones en estudios y diseños y COP $30.000 millones en ejecución, quedando por ejecutarse aproximadamente un 30% de los recursos inicialmente previstos (COP $42.000 millones).

➔ SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS

Con el fin de aprovechar la vocación que tiene la ciudad, una acción inmediata que podría adelantar la administración municipal es la promoción de un esquema de bicicletas públicas ligado a la red propuesta en el acápite anterior. La alcaldía podría marcar la pauta, al igual que en el caso del SETP, en el sentido de instalar un sistema de estacionamientos y casetas de control con puntos de pago electrónico en sitios estratégicos de la ciudad, para luego dar en concesión a un operador privado el servicio de arrendamiento y manutención de bicicletas.

9

GESTIÓN DEL TRÁFICO

La informalidad que se vive en Montería en relación con el transporte público, exacerbada por el mototaxismo y un incremento en las motocicletas que circulan en la ciudad, contribuye a una situación de tráfico y congestión que presenta especial incidencia en el centro.

Uno de los principales instrumentos para el control del tráfico, con resultados satisfactorios en las ciudades en donde se cuenta con los mismos, son los Centros de Control y Gestión de Tráfico. Para el caso de Montería, este iniciaría con el sistema para el control de la semaforización, el cual cuenta con recursos provenientes del Fondo de Infraestructura (InfraFund del BID) y una primera etapa para elaborar el diagnóstico de movilidad haciendo énfasis en su sistema semafórico, en general, financiado con recursos propios del municipio.

Para darle continuidad a esta iniciativa se espera poder conformar un Centro Integrado de Control para la ciudad. Con la implementación de esta primera fase se podrán gestionar todos los componentes de movilidad, generando en el ciudadano tranquilidad al transitar por una vía que se acomoda a sus necesidades y mitigando los inconvenientes que se encuentren, gracias a una rápida reacción producida por las facilidades brindadas a las instituciones de control y gestión.

➜ ACCIÓN COMPLEMENTARIA PLAN ESTRATÉGICO DE PARQUEADEROS

El vehículo particular debería ser el último elemento en la lista de prioridades dentro de la política de movilidad. Sin embargo, implementar medidas de gestión de la demanda puede contribuir a que los ciudadanos hagan un uso racional del vehículo generando una mayor eficiencia para la ciudad.

El centro de Montería se caracteriza por ser el mayor polo de atracción de la ciudad, debido a la alta concentración de actividades de servicio y comercio. Así mismo, es evidente la alta tasa de estacionamiento que hay en vía pública en esta zona, aún en lugares en donde está prohibido. Esta infracción crea conflicto en los flujos reduciendo la capacidad vial de los corredores y generando congestión vehicular.

Aunque el POT propone la desconcentración de estas actividades a través de la generación de otras centralidades, este seguirá siendo la zona de mayor atracción de viajes, por lo que la ciudad debe establecer medidas que garanticen la adecuada accesibilidad al centro, regulen el tráfico e incentiven el uso del transporte público, combinadas con políticas que propicien la conservación y creación de zonas de uso residencial en su zona central.

Para implementar medidas de gestión de la demanda se expidió el Decreto 2883 de 2013 de nivel nacional, que establece instrumentos y criterios para mitigar el impacto de la congestión y la contaminación urbana. Este decreto autoriza, a las autoridades municipales, el establecimiento de tasas por uso de áreas que sean vulnerables a dichas condiciones, lo que permite generar un plan integral de gestión de la demanda que articule las necesidades de estacionamientos que tiene la ciudad con la necesidad de disminución de la demanda vehicular de las zonas más congestionadas.

Se propone, entonces, la formulación de un Plan Estratégico de Parqueaderos que contemple:

- Implementar un programa de control de los estacionamientos en la ciudad, tanto en lugares públicos como estacionamientos en vía.
- Fomentar la construcción de estacionamientos públicos adicionales a los requeridos por la norma urbanística, por ejemplo, a través de bonos de densidad en edificaciones ubicadas zonas congestionadas. Dicha oferta de estacionamientos deberá estar orientada a las necesidades de cada zona y bajo una estrategia de gestión de la demanda adecuada.
- Explorar un programa de concesión de estacionamientos en espacios públicos que se acompañe de sistemas y mecanismos de control del estacionamiento en lugares prohibidos y control de las tarifas de los parqueaderos, dependiendo de su ubicación estratégica.

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Asociado a la construcción de una mejor ciudad, se requiere el establecimiento de una política que fortalezca el espacio público como un activo contingente de la sociedad, que conjugue la red vial y el sistema y los modelos de transporte para garantizar a sus habitantes un lugar que responda a sus tiempos y necesidades.

En la búsqueda de una ciudad sostenible y eficiente, el componente de Espacio Público del Plan Maestro, debe incorporar los elementos ordenadores ambientales (tomando como eje articulador el río Sinú) e incluir los parques existentes, para contar con un sistema complejo de espacio público que incluya las tres escalas: natural, rural y urbana.

Para lo anterior es prioritario avanzar en la formulación del Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público, el cual se enfoca en una ciudad sostenible y eficaz, que integre las potencialidades específicas. El plan pretende actualizar la caracterización de la movilidad con que cuenta la ciudad, cuantificar y cualificar los datos desde la información primaria de la demanda del transporte actual y futura. A partir de lo anterior formular una política enfocada a un desarrollo integrado del sistema de transporte, capaz de satisfacer de manera equilibrada la demanda de movilidad y paralelamente desarrollar un modelo territorial donde el espacio público sustentable favorezca la oferta ambiental y cultural.

Ahora bien, en relación al índice de espacio público en Montería, la generación de espacio público y áreas verdes, no sólo debe estar encaminada a aumentar su índice cuantitativo, sino que debe busca ante todo ser un espacio de calidad que garantice el acceso para todos sus ciudadanos y la cobertura en cuanto a su ubicación.

El espacio público generado por el Corredor Ecológico del Sinú y el Ecobulevar 21 será un componente de integración metropolitana en los cuales se busca priorizar los modos alternativos y activos como caminar y pedalear; promoviendo el uso del transporte público formal; haciendo eficiente el uso de los modos individuales motorizados (tanto autos como motocicletas) así como la distribución logística de cargas y mercancías y complementándose con actividades de recreación, juegos y áreas peatonales con fines lúdicos y eco-turísticos.

Conocida la situación, la Administración Municipal podrá implementar las acciones de control de tráfico que resulten identificadas en el Plan. Estas podrán incluir la extensión del día sin motocicleta, el día sin carro, el peaje urbano, u otras. También deberá trabajar en conjunto con la policía de tránsito para establecer el número de oficiales que se requieren para un control efectivo del mismo, y en conjunto con los colegios como parte de los programas de educación y cultura ciudadana.

➜ PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO Y ESPACIO PÚBLICO

Como parte de las iniciativas que se encuentran en curso, a través de recursos de cooperación de USAID, por valor de USD $180.000, se encuentra en estado de avance la formulación de Plan Maestro de Transporte no Motorizado y Espacio Público, cuyo objeto es elaborar un plan integral que promueva el desarrollo global entre las infraestructuras, equipamientos, servicios, mecanismos de promoción y participación ciudadana con miras a fomentar la transformación urbana, la integración de modos de transporte y generar una ciudad sostenible.

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

9

CERRANDO BRECHAS DESDE LAS DOS ORILLAS

La margen izquierda, tanto en su área urbana como rural, presenta la más baja cobertura en equipamientos e infraestructuras, lo que genera desequilibrios y disparidades entre ambas márgenes del territorio monteriano. Adicionalmente, este sector carece de comercio y servicios especializados, dependiendo en gran medida del centro de la ciudad (Secretaría de Planeación, Alcaldía de Montería, 2009, pág. 198) lo que pone de manifiesto la necesidad de crear nuevos centros que promuevan la inclusión y el acceso de toda la población a la oferta de servicios municipal.

Por causa de estos fenómenos, Montería ha sido vista como dos ciudades donde el río ha sido un muro divisorio que le ha dado la espalda a las poblaciones marginales que habitan a lado y lado. Sin embargo, en los últimos años, éste ha sido objeto de renovación y revitalización, volviendo a integrar y a comprender el río como elemento unificador y de estructuración de la ciudad.

Actualmente, la administración municipal ha emprendido importantes iniciativas, para dotar al sector de la margen izquierda con equipamientos y servicios, las cuales incluyen el Centro Integrado de Servicio al Ciudadano, en donde va a funcionar una sede administrativa de la alcaldía; el diseño del espacio público de la ronda como parte del Parque Ecoturístico Ronda del Sinú; así como la construcción del puente peatonal sobre la calle 32 el cual servirá como elemento conector entre la ronda del centro y la ronda de la margen izquierda. Si bien estas intervenciones representan los primeros pasos en el proceso de integración de las dos márgenes, resulta imprescindible emprender acciones que complementen la obra física y generen condiciones de bienestar para los habitantes de estos sectores.

Asimismo, es fundamental extender las iniciativas hacia zonas de la ciudad que históricamente han presentado rezagos y condiciones precarias de habitabilidad como es el caso del Barrio Cantaclaro. Por esto, este plan propone acciones para ambos sectores de la ciudad, como se describe a continuación:

ACCIONES DE INTERVENCIÓN FÍSICA / PROGRAMA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS (MIB)

➜ EL DORADO Y EL POBLADO (MARGEN IZQUIERDA)

Los barrios el Dorado y El Poblado se encuentran localizados en la Comuna 1, sobre la margen izquierda, y son considerados, en su conjunto, los más extensos y populosos de este sector de la ciudad, con una población aproximada de 12.450 habitantes (3.044 viviendas) distribuida en un área de 71.82 Ha. El barrio se constituye como una pieza continua y compacta, adherida a la vía, que del Sinú conduce a la región del Urabá.

El programa de Mejoramiento Integral de Barrios en este sector ha sido identificado como una de las estrategias que hacen parte de la política de Vivienda, Hábitat y Entorno que ha elaborado la ciudad con al acompañamiento de PNUD. Dentro de las condiciones de la zona cabe resaltar que el déficit de vivienda estimado es de 761 unidades, registra condiciones de déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público (1.04 m^2 por habitante). Por otro lado, existe una alta demanda por servicios educativos y se evidencia una necesidad urgente de generar condiciones para mitigar los riesgos por inundación, ya que estos barrios se encuentran en zona de amenaza alta.

Ilustración 36 y 37

Localización de los barrios El Dorado y El Poblado

9

➜ BARRIO CANTACLARO

El barrio Cantaclaro se encuentra ubicado en la Comuna 6, en la margen derecha del Río Sinú y sobre la carretera que comunica a Montería con Medellín. Este barrio ha sido reconocido por contar con ocupaciones informales y, en su momento, fue considerado uno de los asentamientos de invasión más grandes de Suramérica con 90,89 Ha (Pinedo López 2012). Está conformado por un alto número de población en condición de desplazamiento, desmovilizados, mujeres cabeza de familia y personas que viven en extrema pobreza, estimándose un total de 36.000 habitantes[xxxiii] albergados en 12.989 viviendas.

Se ha identificado que los problemas sociales de este sector de la ciudad pueden estar asociados a la falta de espacios libres para los habitantes y, en general, a la falta de infraestructura vial y de servicios públicos, transporte público, calidad de la vivienda y situación legal de la misma, equipamientos de baja calidad y deficiente alumbrado público que genera condiciones de inseguridad. Los problemas ambientales se relacionan con el impacto generado por las basuras y el vertimiento de aguas servidas hacia los canales, además de encontrarse en zona de alto riesgo por inundación.

Ilustración 38
Ubicación del Barrio Cantaclaro en Montería

Dadas la complejidad de sus características, en Cantaclaro, se han venido desarrollando programas de reconciliación y perdón, complementado por servicios sociales que contribuyen a generar nuevas oportunidades y una mejor convivencia ciudadana. Estas actividades se han complementado bajo el programa nacional de integración liderado por el Ministerio del Interior, que incluye la construcción del Centro de Integración Ciudadana (CIC). Por su parte, la alcaldía presentó, ante el Ministerio de Vivienda, en el año 2012 el proyecto de MIB para Cantaclaro, el cual se encuentra suspendido por falta de asignación de recursos. Este proyecto busca intervenir un área de aproximadamente 250 mil m^2, entre las Calles 15A a 23 y la Carrera 29 hasta la Carrera 37, cubriendo 65 manzanas, 1.710 lotes y beneficiando a una población de 7.852 personas.

Con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad de estos sectores de la ciudad, desde este Plan de Acción se propone:

- Concluir la formulación del Plan de Mejoramiento Integral de Barrios, en los cuales se prioricen las acciones a desarrollar en el corto, mediano y largo plazo.
- Realizar las obras de adecuación e incremento del espacio público barrial e infraestructura de servicios públicos domiciliarios.
- Dotar las zonas de equipamientos colectivos, principalmente educativos, que suplan las demandas específicas de cada sector.
- Articular el SETP para una mejor prestación del servicio.

ACCIONES DE DESARROLLO HUMANO

Como complemento a las acciones físicas identificadas para estos dos sectores de la ciudad, resulta fundamental generar condiciones para que los habitantes encuentren espacios de ocio, recreación y formación. Es así como se proponen acciones en cultura, educación y recreación, como se describe a continuación:

➜ EMPRENDE CULTURA, CULTURA PARA LA PROSPERIDAD

Se propone un acuerdo con el Ministerio de Cultura para desarrollar un proyecto específico de emprendimiento cultural y creativo, buscando brindar oportunidades de desarrollo humano y generación de ingresos a población en condiciones de vulneración de derechos[xxxiv].

Como parte del plan de recuperación e inclusión social de la población de Cantaclaro se pretende contar con la valoración de las expresiones simbólicas y culturales de estas poblaciones. En virtud de esto, se plantea aquí el desarrollo de un programa que permita la recuperación o puesta en valor a nivel de las comunidades, de sus tradiciones, celebraciones, encuentros sociales y órdenes legales en este nuevo espacio que los alberga. La diversidad cultural que se deriva de las múltiples procedencias de los desplazados, se convierte, en una oportunidad única de revertir el estigma de peligrosidad e inaccesibilidad de Cantaclaro, haciendo que converjan los talentos de sus pobladores y que permitan que, desde la cultura, se dé vida a un claustro o "nicho" creativo basado en las manifestaciones culturales y artísticas. Para esto, además de la dignificación, se debe invertir recursos en buscar la generación de valor de estas prácticas para la población de Cantaclaro en Montería.

Reconociendo las capacidades de coordinación entre entidades del Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias), se celebró el Convenio 535 de 2012. Este Programa busca beneficiar la población vulnerable (pobreza extrema, víctimas del conflicto y desplazados) en la generación de ingresos mediante apoyo a emprendimientos culturales por demanda, en el marco de la política de innovación social. La propuesta es desarrollar las siguientes actividades específicas en el marco del convenio:

- Realizar un proceso de identificación y preselección de emprendedores que, posteriormente, harán parte de una fase de formación y capacitación para el desarrollo humano y en emprendimiento cultural.
- Brindar acompañamiento para la puesta en marcha de los proyectos de emprendimiento cultural.

➜ CASA DE LA CULTURA: HACIA UNA INTELIGENCIA COLECTIVA QUE ACTIVA LA INNOVACIÓN SOCIAL

Los procesos de innovación social en comunidades vulnerables, en condiciones de pobreza y extrema pobreza, son los mejores detonantes de desarrollo económico y el estímulo al fortalecimiento de sus capacidades creativas para permitirles resignificar su función social y su utilidad en el entorno. Visibilizar sus talentos, la posibilidad de construir capacidades desde la tradición oral y transmisión de conocimientos ancestrales genera, además, cohesión social. Por lo tanto, una casa de cultura que recoja estas potencialidades y esa vocación, es uno de los proyectos contundentes en transformación social y cultural de esta franja territorial, para que además se integre de manera productiva a la dinámica de la ciudad.

Como acción complementaria a la construcción de la infraestructura física que se encuentra en proceso de avance por parte de la ciudad en la Margen Izquierda, se propone que este proyecto sea el piloto de un sistema de casas de cultura, que le dé continuidad a los procesos de formación artística y en artes y oficios relacionados con la industria ganadera y las actividades asociadas al río Sinú. De esta manera, se estimula un proceso de transmisión de conocimientos tradicionales y artes regionales que sirva de insumo para el proyecto de economía creativa de Montería.

9

➜ ATENCIÓN DIFERENCIAL CON UN ENFOQUE DE DERECHOS PARA LOS NIÑOS, NIÑAS Y JÓVENES

Uno de los pilares fundamentales de la política educativa del municipio es superar la exclusión social de la población en situación de desplazamiento y víctimas del conflicto armado, especialmente de los niños y jóvenes en edad escolar que se encuentran ubicados en Cantaclaro. Bajo un enfoque de derechos, se busca ofrecer oportunidades de acceso a una educación de calidad que permita alcanzar mejores condiciones para el desarrollo integral de los niños y jóvenes, involucrando las familias, como estrategia fundamental para mejorar la calidad de vida.

Actividades específicas:

- Cuantificar y caracterizar la población en edad escolar (0 a 24 años) y la atendida actualmente por el sistema educativo para ambos barrios.
- Implementar el modelo educativo integrado de "Ccírculos de aprendizaje" para los niños y jóvenes en situación de desplazamiento. Este programa logra crear ambientes afectivos y lúdicos de solidaridad, confianza y reconocimiento, vinculando en el proceso educativo de los niños, a jóvenes tutores y líderes comunitarios.
- Dotar los establecimientos educativos oficiales y otros espacios del barrio con recursos y materiales educativos, mejorando los ambientes de aprendizaje y promoviendo el uso de las TIC como estrategia de inclusión y equidad en el acceso al conocimiento.

➜ "MONTERÍA MUNICIPIO LECTOR, ESPACIOS DE LECTURA NO CONVENCIONALES"

Este proyecto, desarrollado en alianza con Fundalectura, busca la promoción de la cultura, en particular la escrita, a través de la generación de procesos sociales y culturales que trasciendan el ámbito escolar e involucren a toda la ciudadanía. Así, la creación de espacios de lectura no convencionales se consolida como una forma innovadora de acceso a bienes culturales que fomentan la participación de la sociedad civil y el sector productivo, posibilitando alianzas estratégicas para la movilización social a través de diferentes medios.

Estrategias:

- Conformación de un semillero de jóvenes de la ciudad, con el objeto de promover su inclusión en la dinámica cultural de Montería, ofreciéndoles herramientas que contribuyan a su apropiación como gestores sociales y culturales.
- Creación del programa "Planchón de la Lectura".
- Instalación puesto de lectura en el mercado campesino de la Avenida Primera.
- Creación del programa "Libro al Río".
- Instalación de 4 puntos de lectura en la ronda del río y otros espacios de la ciudad.
- Instalación de 4 centros de lectura para familias en barrios vulnerables de la ciudad.

El funcionamiento de estos nuevos espacios y programas estará articulado a fin de potenciar los hábitos de lectura y el aprovechamiento del tiempo libre en la ciudad. Se espera que, con este programa, se beneficien 80.000 niños, jóvenes y adultos cada año.

➜ ESCUELA DEPORTIVA

Se propone la creación, en Montería, de la Escuela Deportiva, la cual promueve, fundamentalmente, la formación de valores y talentos en los niños y jóvenes en situación de riesgo en la comunidad, ayudando a promover el productivo aprovechamiento del tiempo libre, logrando aumentar los indicadores de bienestar, crecimiento e inserción en la vida social para el mejoramiento de la convivencia y como herramienta para la protección escolar.

Específicamente, se propone lo siguiente:

- La construcción de equipamiento deportivo, en Cantaclaro, en convenio con Coldeportes.
- La inclusión de la escuela como parte de la política pública de deporte del municipio.
- Desarrollar una estrategia de acompañamiento y responsabilidad social empresarial con el sector productivo regional.

10 MONTERÍA RESILIENTE: EL CAMINO AL BIENESTAR

Montería debe ser una ciudad más resiliente, no sólo en lo ambiental sino también en la oferta de servicios básicos para su población. En esta medida se busca extender la cobertura de saneamiento básico al 100% del área urbana, contar con suficiente capacidad de absorber y responder frente a condiciones de estrés ocasionadas por fenómenos naturales o antrópicos y generar condiciones para la mitigación y adaptación al cambio climático.

➜¿QUÉ ES LA RESILENCIA?

La resiliencia se refiere a la capacidad de un sistema de absorber perturbaciones (para el caso de una ciudad éstas pueden ser económicas, sociales, políticas o físicas) sin que se altere negativamente su estructura y funcionalidad, logrando regresar a su estado original una vez la perturbación pasa.

Se ha observado que las comunidades o ecosistemas en los que hay un mayor número de interacciones entre sus partes, normalmente poseen mayores grados de resiliencia, dado que existe una mayor cantidad de mecanismos de control y regulación, en lo que se conoce como sistema autoregulado. Podría, entonces, argüirse que cuando los sistemas, que constituyen una ciudad, están más y mejor conectados y cuando exhiben un mayor número de interacciones, esta tendrá una mayor capacidad para absorber las perturbaciones. Para ello, se necesita, entonces, que cada elemento o subsistema esté completo y conectado en su interior y que sus conexiones no interfieran negativamente con los otros subsistemas.

Sin embargo, las más grandes perturbaciones a las cuales puede verse sometida una ciudad y que son mucho más difíciles de absorber por el sistema, son las que tienen que ver con las amenazas naturales a las que el territorio está expuesto. Éstas incluyen inundaciones, sismos o deslizamientos, fenómenos que se han visto agravados por el cambio climático, el cual ha alterado su ciclo natural de ocurrencia con manifestaciones y consecuencias cada vez más severas, que representan una amenaza latente en aquellos lugares donde hay gente asentada que podría perder la vida y/o bienes inmuebles o infraestructura pública o privada, construidas, que podrían perderse en el evento.

En el caso de Montería, es de público conocimiento que los fenómenos más recurrentes son las inundaciones pluviales y fluviales, las cuales han causado cuantiosas pérdidas, principalmente, materiales y, en algunas ocasiones, deslizamientos en la zona de El Cerro en donde se encuentran también asentamientos humanos.

A partir de esta reflexión, se han identificado algunas acciones que contribuirían para que la ciudad alcance niveles de mayor resiliencia en el tiempo:

- Mejorar las condiciones de prestación de los servicios de alcantarillado y drenaje pluvial, al ser estos los sistemas encargados de "absorber" o "dar trámite" a los fenómenos que más amenazan la ciudad. Se debe procurar completar las obras no culminadas, diseñar adecuadamente las que se requieren y buscar una eficiente conectividad y cobertura.
- Realizar un esfuerzo en la mitigación de los efectos del cambio climático al reducir la contribución de la ciudad en las emisiones de gases efecto invernadero, específicamente, en el sector de la ganadería y el sistema de transporte.
- Reducir la vulnerabilidad de la ciudad por exposición de personas, viviendas, infraestructuras o equipamientos, a partir del mejoramiento de la gestión del riesgo por diferentes fenómenos naturales (o antrópicos) ya sea a través de la realización de obras de mitigación o programas de reubicación frente a riesgo no mitigable.
- Fortalecer los planes de educación ambiental dentro de las estrategias para la adaptación al cambio climático.
- Avanzar en la actualización del relleno sanitario, en razón a la eminente llegada del final de su vida útil.

Se reitera aquí que estas acciones no son resultado sólo de una mirada técnica o de funcionalidad. Como se expresó, anteriormente, también provienen del hecho demostrado de que al completar los sistemas y que ellos se conecten e interactúen de forma más estrecha, se estará garantizando que los pobladores, infraestructura o bienes más vulnerables vean mejoradas sus condiciones y perspectivas de vida o duración. De igual forma, se crearán mayores vínculos entre la población, incrementando y haciendo más estrecho el tejido de interacción, lo que permitirá que más redes de apoyo y atención se pongan al servicio de una eventualidad, que se pierdan menos vidas y que los bienes que están expuestos duren más.

➜ EL COMPROMISO DE MONTERÍA CON EL CAMBIO CLIMATICO. PLAN MAESTRO DE CAMBIO CLIMÁTICO Y EL DESAFÍO DE LAS CIUDADES.

A partir de la anexión de Montería al Pacto Voluntario firmado por 138 países en el marco de la Cumbre Climática Mundial de Alcaldes, celebrado en Ciudad de México en el año 2010, la ciudad adquirió el compromiso de formular "El Plan Maestro de Cambio Climático Montería Ciudad Verde 2019". En este plan se definen acciones para reducir un 20% las emisiones de GEI, en relación con las mediciones realizadas en el año 2009.

Dando alcance a este compromiso la ciudad participó, en el 2013 y 2014, en el concurso "El desafío de las ciudades de la Hora del Planeta" promovido por la WWF (World Wildlife Fund), resultando reconocida en ambas ocasiones como la "Capital Nacional de la Hora del Planeta".

Por medio de la participación en "El reto de las ciudades", Montería busca demostrar, trasmitir y compartir la experiencia que posee la ciudad para enfrentar los problemas del cambio climático.

10

CIUDAD SANEADA

Según lo mencionado en el capítulo 4, ¿Cómo encontramos a Montería? Diagnóstico a partir de los indicadores, la ciudad ha realizado importantes esfuerzos para ampliar la cobertura de alcantarillado para el área urbana, pasando del 55% al 85% entre el año 2012 y el presente (para la zona rural del municipio el servicio sigue siendo prácticamente nulo). Adicionalmente, la ciudad no cuenta con un sistema de alcantarillado pluvial separado y el drenaje pluvial desde sus comienzos se ha apoyado en la adecuación de arroyos y caños naturales. El hecho de que el alcantarillado sea combinado hace que dichos canales reciban también aguas residuales, ocasionando, periódicamente, inundaciones por desbordamiento en época de lluvias.

Aunque la inundación fluvial genera más impactos económicos y humanos, debido a su profundidad y extensión, la inundación pluvial afecta una mayor cantidad de área, lo que genera un alto nivel de infraestructura y personas expuestas. Por ejemplo, el 35,43% de la infraestructura crítica (red vial, servicios de salud, educación y edificios municipales) es expuesta a la inundación pluvial, mientras que el 15,56% está expuesta a un evento extremo de inundación fluvial.

Con base en lo anterior, se identifica como prioritario actuar sobre los aspectos que se describen a continuación:

COBERTURA TOTAL DEL ALCANTARILLADO

Se resalta que en el año 2012 la cabecera municipal de Montería contaba con un cubrimiento del servicio de alcantarillado de 55% correspondiente a 32.650 suscriptores (Superintendencia Delegada AAA 2012). Actualmente, ha llegado a valores superiores al 85% y, con las obras que se tienen planificadas para el primer semestre del año 2015, se espera llegar a una cobertura del 95%. Sin embargo, no sólo por equidad sino también por el crecimiento poblacional de la ciudad en los últimos años (previendo los crecimientos futuros al densificar el suelo urbano) es imprescindible continuar con esta labor para alcanzar el 100% de cobertura.

Desde este Plan de Acción se propone gestionar los recursos para culminar las obras requeridas para tal fin. Adicionalmente, como se describirá más adelante, esto se encontrará apoyado con la formulación del respectivo Plan Maestro de Alcantarillado y Drenaje Pluvial, con lo cual se espera contar con un instrumento de política y planificación de proyectos y recursos para mejorar las condiciones de la ciudad en esa materia.

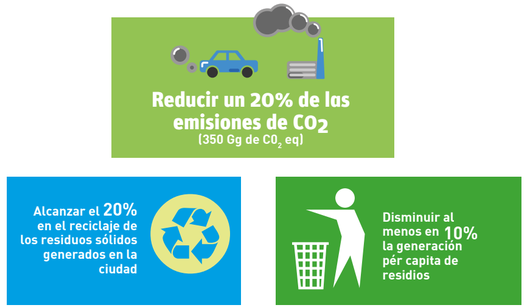
CIUDAD QUE SE ADAPTA AL CAMBIO CLIMÁTICO

El Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) define, como adaptación al cambio climático: "El Ajuste en los sistemas naturales o humanos como respuesta a estímulos climáticos actuales o esperados, o sus impactos, que reduce el daño causado y que potencia las oportunidades benéficas"

En los países en vía de desarrollo, el cambio climático se ha convertido en una amenaza nunca antes vista. Los problemas que conlleva este fenómeno afectan de mayor manera a quienes son más vulnerables, especialmente mujeres, niños y grupos marginados. Por esta razón, se hace prioritario adaptarse a los impactos adversos que este fenómeno trae consigo y buscar que las comunidades y la sociedad en general sean parte del proceso de fortalecimiento en pro de la resiliencia.

A este respecto, se resalta que Montería hoy día cuenta con el "Plan Maestro de Cambio Climático Montería Ciudad Verde 2019" (PMCC), el cual plantea 15 retos y 26 acciones que orientan a la ciudad en el camino de la adaptación. Sin embargo, su implementación ha sido un desafío para la ciudad y a la fecha se ha ejecutado de forma parcial y con resultados aislados al respecto.

RESULTADOS ESPERADOS A 2019:



Finalmente, los estudios ambientales realizados en el contexto de este Plan de Acción indican que, de aplicarse el modelo de crecimiento urbano "inteligente" propuesto que supone un desarrollo más controlado y genera una huella urbana compacta y densa, se lograría una disminución del 38% de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a lo que sería un crecimiento tendencial (que supone la continuación de los patrones históricos de ocupación, expansión y uso) al obtener mayor eficiencia en el uso del suelo urbano y la distribución de las actividades, el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, mayor cobertura y facilidades para el uso del transporte público y la promoción de modos no motorizados de transporte, entre otros.

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

10

¿Qué hacer para que Montería se adapte mejor al cambio climático?

REDUCCIÓN DE EMISIONES POR TRANSPORTE

De acuerdo con los resultados de los estudios ambientales, la principal fuente de emisión de GEI al interior del perímetro urbano corresponde a fuentes móviles con una participación del 48,5%, siendo el principal aporte el transporte en vía. Una de las acciones que contribuiría a disminuir esta cifra es la conversión del combustible, que utiliza la flota de servicio público de la ciudad, a gas natural condensado además de la promoción del transporte no motorizado.

Las acciones específicas que se recomiendan son:

- Realizar un estudio de viabilidad para la sustitución de vehículos de servicio público que funcionan con diesel a vehículos que funcionen con gas natural comprimido. Esta acción estaría enmarcada en el Plan Maestro de Movilidad que se propuso en la sección 8.3.1 de este plan.
- Determinar y dimensionar los beneficios ambientales por el desarrollo de los proyectos de movilidad planteados en el programa "Movilidad Equilibrada" descrito en el capítulo anterior, en relación con la red de ciclorutas, bicicletas públicas, peatonalización, transporte fluvial de pasajeros operado con energía solar y otros, los cuales pueden impactar de manera positiva la emisión de gases efecto invernadero y calidad del aire de la ciudad.

REDUCCIÓN DE EMISIONES POR GANADERÍA

Dada la vocación ganadera de la zona rural del municipio de Montería, las principales emisiones de gases efecto invernadero del total del municipio, al incluir esta zona, son originadas por esta actividad (en forma del gas metano) aportando cerca del 53%. Esto hace necesario proyectar acciones como la investigación y tecnificación de esta industria, el mejoramiento de los pastos, el cultivo de alfalfa para alimentación del ganado, tendientes a la disminución en la emisión de este gas.

Las acciones específicas que se recomiendan son:

- Promover y financiar una investigación científica sobre el control de la fermentación entérica y manejo de estiércol. Esta debe incluir, entre otros, el mejoramiento de pastos o cultivos vegetales que sirvan de alimento para el ganado y que mitiguen la generación de metano.
- Desarrollar un sello verde de la ciudad y región para la producción de carne baja en carbono, con base en el valor agregado que generaría esta práctica dentro de la tradición ganadera y las costumbres cordobesas y monterianas. Esto podría convertir a Montería en punto de referencia en nuestro país e internacionalmente, lo que podría impulsar la futura exportación hacia otros mercados, en concordancia con las acciones propuestas en el Capítulo 8, enfocado a la competitividad a través de la internacionalización de la economía.

RECUPERACIÓN DE BIOGÁS DEL RELLENO SANITARIO LOMA GRANDE

En la actualidad, el sistema de captura y quema de biogás se ubica en el relleno sanitario Loma Grande, el cual se encuentra fuera de funcionamiento. Por esto, se hace necesario elaborar un estudio de factibilidad para determinar la mejor alternativa para reactivar su operación, ya que se considera como una oportunidad contar con esta instalación que podría capturar el gas y convertirlo en energía directamente o venderlo en el mercado.

Al contar con esta información se deberá emprender la acción económicamente viable para su operación, lo cual comprendería adquisición de equipos e instrumentos, infraestructura, interconexiones etc.

ENERGÍAS RENOVABLES

Con base en los esfuerzos que ha venido realizando Montería en materia de desarrollo sostenible y siguiendo los lineamientos enmarcados en sus distintos planes que buscan contribuir a la mitigación del cambio climático, la ciudad es hoy referente y pionera nacional en el uso de fuentes alternativas de energía. El uso de la energía solar beneficia, especialmente, a la población más vulnerable de la ciudad, quienes ahora tienen acceso ilimitado a Internet, luz y otros servicios que presta esta novedosa fuente de energía en la Institución Educativa Martinica, la cual se ha convertido en el proyecto piloto que servirá de modelo para su implementación en otras edificaciones de carácter institucional.

Por otro lado, a través de la construcción de la primera planta de generación de energía solar, pionera en Colombia, las zonas más marginadas de Montería se benefician al contar con el servicio de luz las 24 horas. Existe también, un plan piloto en materia de movilidad materializado en el planchón La Estrella del Sinú (Calle 32), que cuenta con paneles de energía solar y que permite a turistas y locales disfrutar del servicio de Internet, televisión y música de forma gratuita.

El propósito es replicar el uso de esta fuente de energía para dar mayor cobertura a las zonas rurales y sectores más marginados de la ciudad a partir de la instalación de paneles solares en diferentes edificios institucionales tanto en la zona rural como urbana y la dotación de nuevas plantas de generación de energía.

➜ ACCION COMPLEMENTARIA FORTALECER LA GESTIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL

Las acciones a desarrollar en los diferentes frentes de la dimensión ambiental deberán estar acompañados, paralelamente, por un programa de educación dirigida a la comunidad con el fin de generar desde la niñez una cultura dirigida hacia el cuidado del ambiente en todos los frentes, incluyendo los programas de "Basura Cero", así como en el conocimiento de la vulnerabilidad y riesgo al cual se enfrentan y las formas de mitigarlo.

De igual forma, debe estar acompañado de un fortalecimiento administrativo que permita gestionar y hacer seguimiento a los programas ambientales, los cuales implican articulación con diferentes entidades.

Una adecuada gestión del riesgo contempla la respectiva educación ambiental; que la ciudad cuente con información pertinente y actualizada; que se pueda implementar un sistema de alertas tempranas que permita que la ciudad responda de manera eficiente ante cualquier eventualidad. Igualmente, se generará confianza en la administración, credibilidad y bienestar económico, dada la optimización de los recursos ya que se podrán prevenir posibles desastres futuros y mitigar eficientemente los riesgos ya identificados.

- Por consiguiente, se recomienda diseñar e implementar, como parte del proyecto de educación presentado en el programa "Montería, una ciudad que educa para la vida en comunidad", el plan de educación ambiental "construyendo comunidades resilientes", que se articule con los programas existentes en la ciudad, que fortalezca la gestión de las emergencias en la ciudad y que tendrá como objetivo principal incrementar la preparación de la ciudadanía para enfrentar los eventos de riesgo, además de generar un cambio en la mentalidad de los habitantes de la ciudad con el fin de que se incorpore en su cultura prácticas sostenibles y amigables con el ambiente como uso de la bicicleta, disposición adecuada de residuos, etc.
- Crear la Oficina de Gestión Ambiental del municipio. Ésta permitiría la articulación de acciones y entidades del municipio, nacionales e internacionales en pro de crear sinergias y establecer responsables para la ejecución de proyectos y sus componentes ambientales. Esta actividad se detalla en el programa "Administración Competitiva" en la línea estratégica "Monterianos por Montería".

10

ACCIONES DE GESTIÓN DEL RIESGO

Preparar a la ciudad frente a eventos de riesgo a partir de la implementación de un sistema de alertas tempranas y de un sistema de información geográfica pertinente y actualizado, son acciones que se identificaron como prioritarias como parte de este Plan de Acción. Estas acciones deberán ser articuladas con el Plan Integral de Gestión de Riesgo que se propone sea formulado e incluido dentro del Plan de Ordenamiento Territorial.

Así, se busca fortalecer el sistema de alertas tempranas frente a los principales riesgos, en particular, en lo relacionado con el monitoreo a la inundación pluvial y fluvial mediante la implementación de estaciones de monitoreo de caudales que permitan transmitir, igualmente, los registros de manera remota y en tiempo real, garantizando así la adecuada y oportuna reacción de la comunidad y de los organismos y entidades encargadas de atender estos incidentes.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN AMBIENTAL Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

PLAN MAESTRO DE ALCANTARILLADO Y DRENAJE PLUVIAL

Si bien dentro de los retos planteados, en el Plan Maestro de Cambio Climático (PMCC) Montería Ciudad Verde 2019, se establece la ejecución del Plan Maestro de Alcantarillado Pluvial con el fin de rehabilitar y optimizar hidráulica y ambientalmente el sistema de alcantarillado pluvial del municipio, cuya extensión supera los 45 km, éste no se ha adelantado al ritmo planeado.
Por su parte, el tratamiento de aguas residuales es efectuado sólo al 51,6 % de las aguas generadas (por la ausencia de un alcantarillado que recoja las demás). Adicionalmente, ante un creciente incremento poblacional y la expansión de la ciudad, es necesario redimensionar el sistema para atender la demanda futura.

Dado que, por parte de la administración municipal, se ha evaluado la posibilidad de eliminar las lagunas de oxidación de la ciudad, se requiere definir las alternativas para el tratamiento de las aguas residuales. El proyecto hace parte de la estrategia de generación de espacio público y plantea que los terrenos aledaños a estas lagunas se integren al sistema de espacio público de la ciudad, articulando también acciones de eficiencia fiscal, al generar las áreas de oportunidad de desarrollos urbanísticos y de transferencia de derechos de edificabilidad.

Para este efecto, se propone elaborar un plan maestro que, conjuntamente, abarque el alcantarillado y el drenaje pluvial en el cual se evalúen las intervenciones e inversiones a realizar en infraestructura de alcantarillado sanitario, tratamiento de aguas residuales y drenaje pluvial. Como resultado de este estudio, el cual contendría diseños en nivel básico, se pueden determinar las fases de desarrollo según priorización.

ACCIONES COMPLEMENTARIAS:

El presente Plan de Acción recomienda complementar el desarrollo de las siguientes acciones que no representan una alta inversión y que, en el corto plazo, pueden ayudar a mitigar los efectos de las amenazas frente a eventos de inundación pluvial:

- Realizar un estudio de viabilidad para la utilización de tecnologías de captura de aguas lluvias con el fin de minimizar los flujos que puedan causar inundación y que adicionalmente puedan ser fuente de agua para jardines y parques en períodos de sequía, como es el caso de lo SUDS (Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible). Este tipo de tecnología podría aplicarse a los proyectos piloto de espacio público y corredores verdes.
- Desarrollar un programa de limpieza, mantenimiento y acondicionamiento de drenajes, en el que se involucre a la comunidad en el adecuado manejo de residuos y se incremente la consciencia sobre el buen manejo de los drenajes y canales. Esta acción se deberá articular con los programas de educación ambiental propuestos en el proyecto "Una ciudad que educa para la vida en comunidad".

➜ PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS - PGIRS

De acuerdo con el diagnóstico realizado para la ciudad, en materia de residuos sólidos se cuenta con una cobertura del servicio de recolección y transporte casi del 100% en la cabecera municipal, donde cerca del 80% son dispuestos en el relleno sanitario de Loma Grande. Como este recibe residuos de los municipios aledaños, se estima que cuenta con una capacidad de recepción útil que no sobrepasará el año 2015.

De acuerdo con la distribución de los residuos generados se estima que, por lo menos, 33% podrían ser reciclados, mediante el establecimiento de un programa de gestión integral de residuos, que promueva el reciclaje, recuperación y separación en la fuente, aumentando, así, significativamente la vida útil del relleno

Por lo anterior, contar con un Plan de Gestión Integral de Residuos en la ciudad permitirá garantizar el buen manejo de los mismos y proporcionará bienestar y calidad de vida a sus habitantes. Este proyecto busca promover el aprovechamiento, reciclaje y separación en la fuente de los residuos, impactando directamente en la extensión de la vida útil del relleno sanitario y reduciendo la producción de gases de efecto invernadero.

Actividades específicas:

- Desarrollar un Plan de Gestión Integral de Residuos, que promueva la separación en la fuente, reciclaje y reutilización con el propósito de establecer un programa de "Basura Cero" para el municipio.
- Gestionar la aprobación para la ampliación del relleno sanitario o la destinación de nuevos terrenos para la disposición correcta de los residuos de la ciudad y municipios vecinos. De lo contrario, en un futuro muy cercano, se puede causar una emergencia sanitaria.

➜ ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE CAMBIO CLIMÁTICO- PMCC

Como una de las acciones prioritarias se ha identificado la necesidad de actualizar el PMCC. Esto se debe a que, hoy día, la ciudad está motivada a emprender nuevos proyectos de acuerdo con los resultados encontrados en los estudios ambientales y las estrategias o medidas que requieren estos para la mitigación de los gases de efecto invernadero.

Las acciones específicas que se recomiendan son:

- Actualizar el PMCC del municipio en el sentido de incorporar los resultados y recomendaciones de los estudios ambientales.
- Desarrollar un mecanismo para efectuar el seguimiento en la ejecución del PMCC para tomar las acciones correctivas de manera oportuna.

➜ PLAN MUNICIPAL DE GESTIÓN DEL RIESGO - PMGR

Aunque Montería cuenta con un PMGR, el principal reto de hoy es actualizarlo e implementarlo. La actualización debe incluir los resultados de los estudios ambientales descritos en el capítulo 5, los cuales han contribuido a identificar aquellas áreas en donde se deberá restringir el desarrollo o introducir cambios en el uso del suelo para reducir el riesgo en la ciudad.

Cabe recordar que los principales riesgos de desastre identificados en Montería están asociados a la inundación fluvial y pluvial y a los deslizamientos que se presentan en la zona del cerro, agravados por el cambio climático y por la localización de viviendas e infraestructura en zonas de riesgo no mitigable y en sectores que, en su momento, debieron haberse reservado para la protección de ecosistemas y amortiguación (ronda hidráulica en el caso del río) y zonas de humedales que han sido rellenadas o drenadas. Otro factor de riesgo corresponde a las actividades de extracción minera (arena) en las orillas del río, que ocasionan su socavamiento y la acumulación de materiales en lugares que originan otros problemas y provocan su desbordamiento.

Las anteriores consideraciones deberán ser tenidas en cuenta en la formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, según lo ordenado en Ley 1523 de 2012 y Decreto 1807 de 2014[xxxv]. En el proceso, se deberá contemplar el control al uso del suelo en zonas de amenaza y áreas protegidas, considerar la provisión de zonas de espacio público (como parte del Plan Maestro de Espacio Público) así como los programas de reubicación de poblaciones e infraestructura (equipamientos) en zonas de riesgo no mitigable.

10

Por lo expuesto, es necesario que Montería integre la reducción del riesgo al desarrollo local. Las acciones específicas que se recomiendan son:

- Actualizar el PMGR con base en los resultados de los estudios ambientales y establecer un sistema de monitoreo que permita efectuar el seguimiento en su ejecución.
- Recuperar y proteger las riberas del río Sinú y las micro cuencas, urbanas y suburbanas, con obras de adecuación como jarillones, franjas de protección, zonas de aislamiento, estabilización de orillas, entre otras. Esta acción deberá estar articulada con el proyecto de minería incluyente y amigable que se describe en el capítulo 8, "El Río Articulador del Ordenamiento Urbano". Dado que esta acción requiere la identificación detallada de la ubicación de estas zonas y el dimensionamiento de las obras a ejecutar, no se encuentran valorados monetariamente en este plan.
- Elaborar el diseño del sistema de alertas tempranas con el fin de determinar la localización de las estaciones y tecnologías requeridas con su respectiva implementación. Esta acción se articula con los programas de educación ambiental, específicamente, con el plan "Construyendo comunidades resilientes" descrito en el capítulo anterior.
- Implementar un programa de priorización de información, para la actualización de los datos y estudios en el Sistema de Información Geográfica, con el fin de contar con datos más precisos para estudios futuros, la planificación, la gestión de emergencias y la delimitación de las áreas de amenaza.

11 MONTERIANOS POR MONTERÍA: HACIA UNA HACIENDA MODERNA Y TRANSPARENTE

Este eje tiene como objetivo promover una administración pública para la gente, un gobierno fuerte, con recursos, transparente y proactivo que logre una gestión fiscal eficiente orientada a mejorar los ingresos propios, en la calidad del gasto y la implementación de un sistema de administración de contingentes.

En el caso de Montería, en virtud del proceso de filtros, se determinó que entre las prioridades a atender están la desigualdad urbana y la competitividad de su economía. Esto se traduce en la necesidad de construir una Montería más incluyente, con una economía próspera basada en su vocación y potencial productivo donde el eje de la ciudad sea su río. Para esto, se requiere una Montería que reconozca lo público como escenario de inclusión y respeto, promoviendo la cultura y la participación ciudadana para fomentar la identidad y el sentido de pertenencia hacia su territorio. Ninguno de estos objetivos puede cumplirse sin una hacienda municipal sostenible que esté acompañada de una buena gobernabilidad. Esto incluye eficiencia, no sólo en el recaudo de dinero sino en su destinación y uso, garantizando, a los ciudadanos, calidad en el gasto y transparencia.

Para lograr lo anterior, el Gobierno Municipal debe esforzarse por llevar a cabo procesos claros, ordenados y de cara a sus ciudadanos. Esto contribuirá a crear una ciudadanía más informada e interesada en participar, con roles más activos para contribuir en la toma de decisiones, fomentando la profundización de la gestión pública participativa y mejorando los procesos al interior de la administración, legitimando, la gobernabilidad y la función pública. De igual forma, al ser los ciudadanos quienes mejor conocen su territorio, el gasto público social puede ser más eficiente, ya que el dinero se invierte y se focaliza según las prioridades y necesidades que se reflejan desde la base social donde prevalece lo público.

Cuando las inversiones son asignadas de la forma expuesta, el ciudadano reconoce la importancia de ser sujeto, no sólo de derechos sino también de deberes, concientizándose sobre la necesidad de pagar impuestos y generando una cadena de valor que se difunde en el territorio. Los impactos de unas finanzas públicas locales sanas van más allá de lo meramente económico y fiscal, ya que generan una relación ciudadano territorio más fuerte y estable que lleva a la compactación de este último. Al reforzarse la institucionalidad, a través de los procesos mencionados, los ciudadanos se interesan por participar con voz y voto, logrando un círculo virtuoso que repercute en el resto de dimensiones de la ciudad.

11

➜ ACCIONES A DESARROLLAR PARA UNA HACIENDA MODERNA Y EFICIENTE

1. El establecimiento de una gestión fiscal eficiente, especialmente, en términos de mejorar los ingresos propios, llevar a cabo un gasto que sea "de calidad", mejorando el sistema de administración de contingentes.
2. La implementación de un programa agresivo que permita mejorar la transparencia de la gestión pública haciendo uso de las tecnologías de información y comunicaciones.
3. El diseño e implementación de una "institucionalidad competitiva" capaz de responder a los retos de sostenibilidad y resiliencia.
4. Un mayor aprovechamiento de las herramientas de financiación del desarrollo municipal previstas en la ley.

GESTIÓN FISCAL EFICIENTE

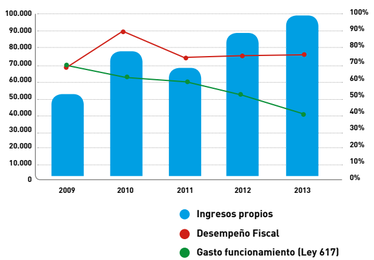
La situación financiera del Municipio de Montería ha venido mejorando durante los últimos cinco años. Los ingresos tributarios, de la sostenibilidad del gasto de funcionamiento, del crecimiento de la inversión pública, del esfuerzo fiscal y de la capacidad de generación de ahorros para el pago de las acreencias, en cumplimiento de las obligaciones derivadas del acuerdo de reestructuración de pasivos (Ley 550) son los aspectos que han mejorado en el municipio.

Por lo anterior el desempeño fiscal de Montería ha mejorado. De acuerdo con las mediciones, que anualmente realiza el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la calificación de Montería en el Indicador de Desempeño Fiscal pasó de 67,40 puntos (de máximo 100 posibles) en 2009 a 76,96 puntos en 2013. De igual forma, en el seguimiento anual al cumplimiento del indicador de límite máximo de gastos de funcionamiento sobre los ingresos corrientes de libre destinación (Ley 617 de 2000) que realiza la Contraloría General de la República, Montería pasó de 69,0% (de máximo 70%) en el 2009 a 40,6% en 2013.

Estos resultados son reflejo de la implementación de una serie de acciones, que le permiten a la administración municipal ajustar los instrumentos de gestión en hacienda pública, entre las que se destacan: el cobro por valorización realizado en 2010, la actualización catastral adelantada en el año 2012, la implementación del cobro de la participación en la plusvalía y la actualización del estatuto tributario, entre otras medidas. Sin embargo, en términos de eficiencia en el recaudo, la administración municipal no ha desarrollado todo el potencial de las medidas adoptadas observando un descenso en la

Gráfico 69

Ingresos propios y comportamiento de los indicadores desempeño fiscal y de gasto de funcionamiento



Fuente:
Ingresos propios = CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Periodo: OCT - DIC 2013.
Índice de desempeño fiscal – Departamento nacional de Planeación.
Gasto de funcionamiento – Certificado ley 617 de la Contraloría General de la Republica

tasa de recuperación de la facturación de impuesto predial (67,3% en el año 2012 y 45,4% en el año 2013), en el recaudo de la contribución por valorización y un incremento en la cartera, por cobrar de vigencias anteriores de registro, por un valor aproximado, en 2013, de COP $103.000 millones.

El recaudo de los ingresos podría aumentar si la administración logra mejoras en la gestión de la información, la promoción del pago voluntario o de los contribuyentes, se combate la evasión, se establece una medición del tamaño de la tributación con respecto a la actividad económica del municipio y si se reconoce que existe un espacio de ajuste en el ingresos del ICA, estrategias que serían aplicables a un impuesto como delineación urbana.

MEJORAR LOS INGRESOS PROPIOS

En Montería, es preciso consolidar la cultura tributaria que permita incrementar los ingresos propios mediante la valoración real de las distintas bases gravables, la reducción de la evasión y la concientización y difusión de información transparente sobre el recaudo y el destino de tributos municipales. Con ello se puede recuperar la confianza del contribuyente.

Concretamente, se propone lo siguiente:

- Diseño e implementación de una campaña continuada de concientización al contribuyente sobre el valor, beneficios e importancia de pagar los tributos.
- Mejorar la eficiencia en el cobro a través del fortalecimiento de los mecanismos de control, implantación y consolidación de sistemas de administración financiera.
- Reducir los niveles de evasión tributaria a través de la actualización y consolidación del sistema de registro de contribuyentes (sistema georeferenciado), la actualización y conservación permanente del catastro, el fortalecimiento de los procesos de fiscalización y cobro coactivo y persuasivo y la actualización de censos de establecimientos de comercio e industriales.
- Fortalecer la base de contribuyentes a través de la constitución y fortalecimiento de los convenios de cooperación con la DIAN y la Cámara de Comercio.
- Establecer instrumentos de gestión de activos para edificaciones y terrenos.

CALIDAD DEL GASTO

El gasto público se define como aquel que realizan los gobiernos a través de su funcionamiento e inversiones públicas. Su manejo representa un papel clave para dar cumplimiento a los objetivos de la política económica.

Mejorar la participación de los gastos de inversión en beneficio de la sociedad monteriana no se refiere exclusivamente el incremento del gasto, sino también a la calidad en la ejecución del mismo. Para el efecto, se propone las siguientes actividades específicas:

- Desarrollar e implementar un Presupuesto basado en Resultados (PbR), para lo cual se requiere un marco normativo municipal que regule los principios, conceptos, metodologías y procedimientos. Asimismo, se propone implementar un sistema de monitoreo y evaluación de los indicadores estratégicos y de gestión en los programas y sectores que otorgan subsidios.
- Establecer sistemas de información que permitan monitorear el impacto de las metas, objetivos (cuantitativo) y de las inversiones en la población (cualitativo).
- Actualizar la estratificación socioeconómica.
- Fortalecer la capacidad de estructurar proyectos de inversión pública a través de la implementación de un oficial de inversiones públicas.

SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE PASIVOS CONTINGENTES

Se requiere desarrollar e implementar un sistema que permita dimensionar, de una manera sencilla, la exposición fiscal y el déficit potencial (o pasivos contingentes) derivado de desastres naturales, garantías otorgadas para la construcción de infraestructura, garantías concedidas en operaciones de crédito público y procesos judiciales en contra del municipio. Para esto se propone:

- Realizar la identificación, valoración y mitigación de las obligaciones contingentes.
- Fortalecer el fondo de contingencias como mecanismo de mitigación fiscal ante la ocurrencia de eventos.
- Desarrollar e implementar un modelo de defensa jurídica del municipio.

CONECTIVIDAD PARA LA TRANSPARENCIA

Las tecnologías de la información y las comunicaciones -TIC´s son una herramienta muy valiosa para el ejercicio de la participación ciudadana en todas sus formas: el pago de obligaciones, la conducción de trámites en línea, las redes sociales donde una amplia audiencia puede estar al tanto de cualquier acción u omisión de los gobernantes, el comercio electrónico, entre otros. Esto genera la demanda por mejor gobierno y unos servicios más efectivos, rápidos y transparentes.

Para este año, se destinó una inversión con regalías, de cerca de COP $24.000 millones, para el sector TIC en Montería, que ha sido utilizada en proyectos relaciona-

dos con puntos Vive Digital, la instalación de fibra óptica, acceso y promoción de las TIC, los programas Hogares digitales y Gobierno en línea, entre otros. También se han suministrado tabletas dentro del programa "Computadores para educar". A la fecha, se ha ejecutado el 86% de estos recursos.

Desde la plataforma CSC se considera que, en Montería, se debería impulsar aún más la creación de espacios y mecanismos digitales que permitan la utilización al máximo de las oportunidades que ofrecen las tecnologías de información y comunicaciones.

En virtud de lo analizado en el marco de este plan, sería prioritario adelantar las siguientes acciones:

PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN MEDIOS DIGITALES

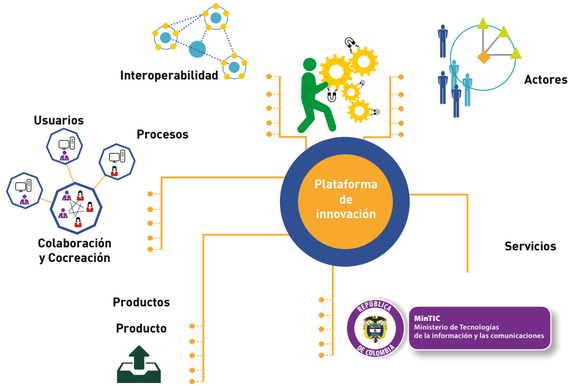
La primera acción que se propone realizar es la generación de una estrategia de comunicación masiva de todos los escenarios de participación ciudadana de los que dispone la ciudad y del suministro de toda la información de políticas, planes, programas, proyectos, así como propiciar escenarios de interlocución. Se debe aprovechar al máximo la plataforma web de la administración municipal, en los siguientes aspectos:

- Crear vínculos nuevos, todos los días, con información sobre los asuntos de las diversas dependencias.
- Desarrollar mecanismos y sitios de comunicación y seguimiento de procesos digitalmente, lo mismo que comunicaciones directas y abiertas del alcalde, concejales y funcionarios de la administración.
- Desarrollar aplicaciones para una comunicación rápida desde diversos dispositivos.

"*HACKATÓN*" CIUDADANA PARA LA INNOVACIÓN

Se propone implementar un programa de innovación en el desarrollo de soluciones y aplicaciones digitales que mejore las comunicaciones y el intercambio de información entre la ciudadanía, las organizaciones y la administración municipal. La acción concreta es la realización de un evento anual de expertos informáticos para retarlos a exhibir o desarrollar aplicaciones móviles que permitan, a la ciudadanía, solucionar diferentes problemas y necesidades del territorio en su relación con el estado de manera ágil, rápida y eficiente.

Ilustración 34
Articulación de elementos del Sistema Integral de Innovación Abierta y Participativa



SISTEMA INTEGRAL DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

Como se evidenció en el diagnóstico, Montería no cuenta con un sistema de gestión financiera y presupuestal que permita articular las diferentes dependencias de la administración, estandarizar los procesos y procedimientos y realizar seguimiento físico y presupuestal a los programas y obras que adelanta la alcaldía.

El desempeño financiero puede mejorar si se elevan las capacidades de administración financiera. Estas capacidades implican mejorar los procedimientos de planificación financiera de mediano plazo, la implementación y ejecución del presupuesto y la adopción de procedimientos e información compatibles con los estándares internacionales. Por esto, se sugiere implementar un Sistema Integral de Información Financiera que permita ordenar la gestión administrativa, simplifique los procesos en materia financiera e integre, eficientemente, la información generada en las diferentes secretarías de la alcaldía con las áreas de presupuesto, tesorería y contabilidad, generando registros únicos de operaciones.

➜ SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP)

La puesta en operación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) debe poner en marcha, simultáneamente, un sistema de información que contribuya a que la ciudadanía conozca mejor el sistema, las rutas, la forma de operar el sistema, el costo de las rutas, etc.

Específicamente, se sugiere a la administración municipal diseñar un sistema compatible con tecnologías móviles que integre la información de operación del sistema para permitir al ciudadano planear bien su viaje, acceder a la información que estén generando otros usuarios sobre demanda, que conecte directamente con el centro de gestión de flota para atender mejor dicha demanda y gestione la información que sea útil para brindar una mejor respuesta, de parte del sistema, a las necesidades de la ciudadanía. Para la implementación de este proyecto se recomienda trabajar con operadores privados que presenten experiencia en este tipo de tecnología.

FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

12 APROXIMACIÓN AL IMPACTO Y COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN

En los capítulos precedentes se han descrito de forma detallada las cuatro líneas estratégicas que a juicio de la plataforma CSC, y en común acuerdo con la ciudad, deberían ser implementados en Montería para dar respuesta a los temas que fueron establecidos como prioritarios en virtud del análisis multi-criterio y al ejercicio de visión realizados en ese contexto.

En las secciones que prosiguen se ofrece una aproximación al impacto que se cree que podría conllevar la implementación cada uno de ellos, tomando como base, cuando fue posible, la batería de indicadores utilizada en la fase de diagnóstico con el fin de estimar cuál sería el cambio respecto del estado de ese indicador con respecto a la fecha de análisis.

Adicionalmente, es conveniente ofrecer al lector, especialmente a la ciudadanía monteriana, una apreciación del monto de las inversiones que se requieren para implementar esas acciones, pues es lo que permite dar respuesta a la pregunta de ¿Cuánto costaría la ciudad que queremos?

La estimación de los montos incluye dos componentes: los estudios, diseños o planes que se requieren para adelantar las inversiones (pre-inversión) y la ejecución de las obras o la implementación de los programas en sí (inversión). Si bien el valor total puede resultar elevado, es importante que tanto la Administración Municipal como la ciudadanía tengan consciencia de esto, pues es una forma de planificar las inversiones que llevarían a Montería a mejores niveles de sostenibilidad y competitividad. Así mismo, se hace necesario dentro del proceso de planificación la identificación de las diferentes fuentes de recursos, de forma que se logre una estructuración financiera óptima de cada una de las inversiones identificadas. Lo anterior, por supuesto incluye la generación de una cultura de pago de impuestos por parte de los ciudadanos como retribución a los servicios y bienes que hoy reciben de parte de la ciudad.

IMPACTO Y COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN "EL RÍO CORREDOR DE INCLUSION Y ACTIVO PRODUCTIVO"

PARQUE ECOTURÍSTICO RONDA RÍO DEL SINÚ

Impacto

Las acciones propuestas para la ampliación del Parque Ecoturístico Ronda Río Sinú en dos de los sectores vulnerables de la ciudad, la zona sur y la margen izquierda del río, le darán al municipio no sólo un mayor atractivo turístico sino que también lo convertirán en referente testimonial de la vocación del territorio y generador de una mayor inclusión social.

Actualmente la ciudad presenta un indicador de desempleo de 8,5%, la cifra más baja del periodo 2001- 2014, alcanzando el objetivo del milenio a nivel nacional para el

2015. Se espera que las actividades de comercio y servicios que se tienen previstas para la implementación del Parque Ecoturístico contribuyan a disminuir aún más esta cifra y a mantenerla por debajo del objetivo ya alcanzado. Asimismo, este parque contribuirá a aumentar el número de espacios atractivos para los visitantes locales y extranjeros al contar con nuevas infraestructuras construidas y al aire libre, además del ya tradicional paseo peatonal y cicloruta, dando continuidad urbana, espacial y ecológica que identifica la Ronda del Río Sinú.

Con la construcción de este proyecto, se espera beneficiar a aproximadamente 60 mil habitantes que se encuentran localizados en las zonas de influencia del parque, en las comunas 2 (margen izquierda) y comuna 3 (zona sur margen derecha).

Inversión

Se estima que la inversión requerida para la construcción de este parque asciende a COP $75 mil millones, la cual se deberá realizar por fases de acuerdo con los resultados de los estudios y diseños elaborados recientemente por la Administración Municipal y según las áreas que se consideren prioritarias para la intervención.

Ahora bien, teniendo en cuenta que este parque constituye una fase inicial del proyecto Corredor Ecológico del Sinú propuesto como parte de la iniciativa Diamante Caribe y Santanderes, se ha estimado que para dar continuidad al mismo se requiere una cifra cercana a los COP $7.500 millones para la elaboración de estudios y diseños técnicos de detalle para un área aproximada de 40 Hectáreas. Por su parte, se estima que el valor de las obras ascendería a COP $200 mil millones (estos cálculos se basan en el valor de los estudios realizados para el Parque Ecoturístico).

PARQUE AGROALIMENTARIO DEL SINÚ

Impacto

El Parque Tecnológico del Sinú y San Jorge es un proyecto ´multipropósito´ que pretende fomentar la ciencia, la tecnología e innovación, así como el emprendimiento, la creación de nuevas empresas y el asentamiento de empresas locales, nacionales y extranjeras en Montería. Para el desarrollo de este proyecto se sugiere orientar el enfoque del parque hacia la vocación del municipio y del departamento, la cual se concentra en los sectores agropecuario, minero-energético y el turístico. Posteriormente, y de acuerdo con los resultados de estudios propuestos como la Visión Montería 2032, el alcance de las actividades a desarrollar en el parque puede ser ampliado o ajustado.

Con este proyecto se daría inicio al proyecto del Diamante Córdoba Agrotec, con lo cual se espera lograr consolidar las potencialidades de las actividades de economía primaria de la región, mediante el empleo de la investigación como herramienta para lograr la transformación productiva y social del departamento, así una mayor articulación entre las empresas pertenecientes a un mismo sector económico y la generación de aproximadamente 25 mil empleos directos y de calidad.

Aunque Córdoba presenta un total de 17 grupos de investigación por cada 100 mil habitantes, cifra que es significativa en la región, se espera que para el 2032 el Parque Agroalimentario incremente este número a más del doble, de forma que se fortalezca el sector de Ciencia y Tecnología a nivel departamental y municipal. Asimismo, se espera que el proyecto aporte a la reducción de la tasa de desempleo, manteniendo este indicador dentro del objetivo del milenio a nivel nacional (<8,5%) y que mejore las capacidades en ciencia y tecnología de la región, contribuyendo así a aumentar la participación del sector CT+I en el PIB nacional a 0,7% del total.

Inversión

El valor de los estudios de prefactibilidad se estima en COP $4.000 millones y se estima un tiempo aproximado de doce (12) meses para su desarrollo. La implementación, en una fase inicial podría costar COP $100.000 millones.

-LA AGENDA COMÚN DE UNA MONTERÍA QUE ATRAE-

Se espera convertir el río en corredor de movilidad para turismo y generar una oferta turística atractiva para que Montería se convierta en destino de interés, con base en la vocación productiva y en la promoción de las manifestaciones culturales propias.

➜ POR EL SINÚ A BUEN PUERTO

Impacto

Con la implementación de este proyecto se espera que el río se convierta en un corredor de movilidad para turismo y contemplación y que Montería deje de ser destino de paso para convertirse en un lugar atractivo para los visitantes. Esto a su vez implica una apuesta por mejorar la infraestructura hotelera y de servicios, con lo cual se espera que se generen nuevos puestos de trabajo y capacitación en la materia.

Inversión

El costo de esta actividad, en fase de preinversión, es de COP $2.500 millones. Se estima que una primera fase de implementación costaría COP $ 50.000 millones en infraestructura y dotación (muelles, vías de acceso, espacio público, mobiliario, etc.)

Para el inicio de este proceso se requiere el desarrollo de estudio que determine el alcance del proyecto, que incluya el diseño de productos turísticos con el objetivo de potenciar la oferta existente.

➜ LAS RUTAS DE LA GANADERÍA

Impacto

El proyecto de Rutas de la Ganadería busca posicionar las haciendas ganaderas como un destino turístico con énfasis en la vocación productiva del territorio.

Con la implementación de este proyecto se espera:

- Complementar la vocación ganadera de las haciendas con una nueva actividad de servicios turísticos.
- Fomentar la cultura ganadera.
- Integrar a los sectores pertenecientes a la cadena productiva del turismo.
- Promover las buenas prácticas de sostenibilidad turística a nivel social, cultural, económica y ambiental.
- Elevar la calidad y competitividad del destino turístico.

Estos resultados permitirán que la competitividad de la economía tenga en el sector turístico una de las oportunidades de elevar el PIB per cápita de la ciudad a cerca de US 7.500 y contribuya a continuar el descenso en la tasa de desempleo, que aunque se sitúa en un rango favorable, puede llevarse a un solo dígito y acercarlo al 6%. Adicionalmente, la vinculación del sector privado como actor fundamental de la construcción de la agenda de competitividad de Montería, resulta fundamental para potenciar a futuro las inversiones que se requieren para el desarrollo del sector turístico.

Inversión

Como parte de la fase de pre inversión se requiere desarrollar un inventario y diagnóstico de los inmuebles que harían parte del programa, para el cual se estima un valor inicial de COP $500 millones. Así mismo, se requiere la conformación de una mesa técnica y la elaboración de un manual de buenas prácticas turísticas, cuyo valor es de COP $500 millones.

En fase de inversión, se estima un valor de COP $1.500 millones que serán invertidos en la adecuación y mejoramiento de las haciendas. En este ejercicio se realizará la priorización de aproximadamente 25 haciendas que presentan la mayor aptitud por encontrarse próximas a la ribera del río y se puedan articular fácilmente al proyecto de navegabilidad, para destinar a cada una de ellas, como pilotos, COP $60 millones .

➜ PLAN MAESTRO PARA HABITAR LA CIUDAD DESDE LA CREATIVIDAD Y LA CULTURA (MAPEO DEL SECTOR CREATIVO Y CULTURAL)

Impacto

El proyecto generará una herramienta de diagnóstico al finalizar el mapeo, que servirá como hoja de ruta para la orientación de la política pública de estímulo, consolidación y fortalecimiento del proyecto de Montería Ciudad Creativa, con lo cual se generan beneficios a diferentes actores: a la Administración Municipal al servir como mecanismo de orientación en el desarrollo de propuestas concretas que lleven a la ciudad a convertirse en un territorio creativo, que permita el crecimiento de su economía, a través del desarrollo continuo, sostenido y sostenible de industrias creativas y culturales y a los emprendedores creativos de la ciudad ya que permite optimizar su desarrollo productivo, y se generará mayor viabilidad estratégica a los emprendimientos en esta materia.

Se espera entonces que la contribución de las actividades culturales al PIB de la ciudad pase de 1% a un 5% en los próximos 10 años, además elevar del 1,5% al 6% el porcentaje de personas empleadas en establecimientos dedicados a actividades culturales. Por otro lado, se estima que con esta herramienta se generen las condiciones para que existan planes de salvaguardia del patrimonio material e inmaterial de la ciudad, una vez este haya sido identificado y gestionado adecuadamente.

Inversión

Este estudio tendrá un costo de COP $150 millones por concepto de pre-inversión. Su realización se estima que duraría cuatro (4) meses.

Tabla 30. **Costo estimado eje estratégico RÍO CORREDOR DE INCLUSIÓN Y ACTIVO PRODUCTIVO**

LINEA	PROGRAMA	PROYECTO	SUBPROYECTO	VALOR		FINANCIACIÓN (posibles fuentes)	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)					Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
				Pre inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.		
EL RIO: CORREDOR DE INCLUSIÓN Y ACTIVO PRODUCTIVO	CORREDOR ECOLÓGICO DEL SINÚ	Parque Ecoturistico Ronda Río Sinú y primera fase corredor ecológico		$ 7,500	$ 275,000	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito/ APP						PIB Per Capita	X		3727 USD	7500 USD
												Tasa de desempleo	X		8.8%	<8,5%
												Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes	X		7.5	12.26
	CÓRDOBA AGROTEC	Parque Agroalimentario del Sinú		$ 4,500	$ 150,000	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito / SGR / APP						Número de grupos de investigación por cada 100 mil habitates	X		17	<17
												PIB Per Capita	X		3.727 USD	7.500 USD
		Plan Maestro de Logistica y Abastecimiento y Red de Mercados		$ 3,000	$ 60.000							Existencia de plataforma logística			NO	SI
												Tasa de desempleo	X		8.8%	<8,5%
	LA GENDA COMÚN DE UNA MONTERÍA QUE ATRAE. IFORTALECER LA OFERTA TURÍSTICA REGIONAL	Por el Sinú a buen puerto		$ 2,500	$ 50,000							Tasa de desempleo	X		8.8%	<8,5%
		Rutas de la ganadería	Mesa Técnica y manual de buenas prácticas	$ 500												
			Inventario y diagnóstico de inmuebles	$ 500	$ 1,500											
		PM para habitar la ciudad desde la creatividad y la cultura	Mapeo del sector creativo y cultural	$ 150		Recursos propios / Cooperación						% contribución de las actividades culturales, privadas y formales, al PIB municipal	X		1%	5%
												Tasa de desempleo	X		8.8%	<8,5%
	SUBTOTAL			$18.150	$486,500											
	TOTAL				**$ 504,000**											

12

IMPACTO Y COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN "EL RÍO ARTICULADOR DEL ORDENAMIENTO URBANO"

UN CENTRO VIVO, AMPLIADO E INTEGRADO POR EL RÍO SINÚ

Impacto

Por medio de este programa se busca que Montería vuelva su cara al centro y genere dinámicas a través de una ciudad integrada y para el servicio de su gente. Se concebirá más espacio público, teniendo en cuenta que hoy sólo se cuenta con 1,66 m^2 por habitante, esto corresponde a10,75 hectáreas por cada 100 mil habitantes, lo que se busca es incrementar este índice con el fin de pasar a por lo menos 12,47 hectáreas por cada 100 mil habitantes (con las estrategias conjuntas que se pretenden implementar), además de propiciar espacio de calidad y que responda a las condiciones de confort de la ciudad.

Se espera recuperar el 100% del espacio público de los monterianos, actualmente invadido por la informalidad, no sólo en su espacio construido, sino con el programa de inclusión social de vendedores informales, mejorando la economía de la ciudad. Según estudios del año 2013, la población de vendedores informales en el centro de la ciudad ascendía a 136, mientras que en el sector del mercado sur se contabilizaron 394.

Se pretende igualmente aprovechar el potencial de transformación de este sector de la ciudad, ya que es la oportunidad para habitar nuevamente el centro a través de la densificación y la inclusión de distintos usos que generen permanencia y actividad. De esta forma, se evitará que la huella urbana siga creciendo hacia la periferia y que por lo contrario su crecimiento sea compacto.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo total de COP $ 732.715 millones, de los cuales COP $23.850 millones corresponden a pre-inversión y los COP $709.130 millones restantes a inversión, distribuidos así:

- Se estima que la actualización del Plan Centro tendría un costo de COP $350 millones, y el diseño urbano y financiero para las zonas de renovación identificadas para proyectos de vivienda tendría un costo de COP $400 millones.
- La implementación, concretamente en proyectos de renovación urbana para generación de vivienda tendría un valor de COP$7.000 millones para los estudios previos que se requieren y COP $140.000 millones para la ejecución.
- Para la revitalización del espacio público se tienen previstos COP $450 millones para elaboración de estudios y diseños y COP $25.500 millones para la adecuación y construcción
- Las inversiones específicas del proyecto para la recuperación del patrimonio olvidado hacen parte del Plan Centro planteado. Sin embargo, en la ciudad hay una intervención previamente identificada, y es la del edificio del Mercado Central, cuyo valor es de COP $400 millones por concepto de pre-inversión(la cual ya se está ejecutando) y para las obras de este último se estima que se requerirían COP $12.000 millones de pesos y su ejecución tardaría entre diez (10) y doce (12) meses.

EL RÍO ENTRA EN LA CIUDAD

Las acciones propuestas harán que Montería adopte el Río Sinú como elemento estructurante y de identidad que se constituya en integrador tanto entre ambas márgenes como de diferentes zonas a lo largo del mismo. El espacio público, la movilidad y las actividades, como el sector turístico, tendrán esta red como escenario. El impacto de estas intervenciones es de carácter multi-dimensional y reconvierte la ciudad (y el río) al servicio del ciudadano aumentando las zonas verdes, las zonas de recreación, caminos peatonales y ciclorutas, e integrándolos con los lugares de interés público.

➜ CORREDORES VERDES

Impacto

Contar con una red de corredores verdes que articule el sistema ambiental con los sistemas de espacio público y de movilidad genera para la ciudad condiciones de confort urbano que impacta de manera directa en la calidad de vida de los habitantes. El fomento de modos no motorizados de transporte como el peatonal y la bicicleta contribuyen a la reducción de emisiones de GEI, además, la arborización propuesta se convierte en un mecanismo para su absorción.

Un beneficio asociado a esta estrategia para incrementar el espacio público es la recuperación de sectores urbanos, tanto en términos físicos como en la generación de nuevos usos y actividades asociados a comercio y servicios que dinamizan estas áreas y fomentan actividades de ocio y cultura que a su vez contribuyen a la identidad y la cohesión social.

Inversión

Ejecutar el piloto de los Corredores Verdes a partir del Paseo de los Libros tendría un costo total estimado de COP $104.300 millones. Llevar los diseños conceptuales a diseños técnicos costaría aproximadamente COP $300 millones y su construcción COP $3.500 millones. El tiempo estimado es de doce (12) meses.

En el presente Plan de Acción se hace un cálculo adicional para el diseño de otros corredores como parte de la implementación del Proyecto Ecobulevar 21, por lo que se estima que se requieren COP $5.500 millones adicionales para el diseño de detalle del corredor, además de COP $95.000 millones para la construcción.

➜ MOVILIDAD EQUILIBRADA

Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP

Impacto

La implementación del Sistema Integrado de Transporte Público – SETP, el cual se encuentra en proceso de estructuración legal y financiera para su operación y construcción de obras de infraestructura, contribuye a equilibrar el uso de los diferentes modos de transporte, de esta manera se espera que la ciudad pase de contar el 21% de la participación a un 30%. De igual forma, se espera que se pueda contar con un sistema integrado al articularse con la red de ciclorutas y red peatonal, lo cual contribuye a reducir las emisiones de GEI.

Como beneficios asociados, se espera que se reduzca el transporte informal y la accidentalidad por la operación de otros modos de transporte.

Inversión

Se estima que la inversión que se requiere asciende a COP $ 85.000 millones, con el fin de culminar las obras físicas para la operación del sistema.

Formalización e implementación de nuevos modos de transporte de pasajeros y turistas sobre el Río Sinú

Impacto

La formalización del servicio de planchones incorporaría al empleo formal a quienes ejercen actualmente dicha actividad, adicional a los nuevos empleos de calidad que se generarían. Así mismo, la implementación de un sistema de transporte fluvial de pasajeros por el Río Sinú tendrá impactos relevantes en la ciudad, ya que mejorará la conectividad y accesibilidad para todos los usuarios de transporte público aumentando su uso, tanto del margen izquierdo como del margen derecho, aprovechando el río como eje principal y reduciendo sus tiempos de viaje. Con la implementación de este programa se podrá aumentar la distribución modal pasando del 21% a mínimo el 30% en el uso del transporte público.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo de COP $700 millones por concepto de pre-inversión más COP $8.200 millones por concepto de inversión, para un total de COP $8.900 millones. Su implementación y/o realización se estima que duraría cinco (5) meses.

Transporte no motorizado

Impacto

Se espera que con la acción de diseñar e implementar un sistema de ciclorutas la participación de este modo pase de 12% a un 18%; también se puede prever que el modo peatonal pase de 19% a un 12%, ya que muchos de los viajes peatonales se harían en bicicleta.

Al ofrecer una infraestructura adecuada para los usuarios de bicicleta se mejora la calidad del viaje y se aumenta la sensación de seguridad. Con la implementación de la red, se pasaría de 0,96 kilómetros de cicloruta por cada 100.000 habitantes a por lo menos 15. Por otro lado, el sistema de bicicletas públicas reforzaría el uso de este modo brindando una alternativa para los ciudadanos y los turistas, fortaleciendo el gran potencial de la bicicleta y dirigiendo a la ciudad por el camino hacia la sostenibilidad.

Las obras de peatonalización dentro de este programa incluye el mejoramiento de la red de andenes y se articula con las obras de extensión del paseo peatonal de la Ronda del Sinú en la zona sur de la margen derecha, la construcción de 3,5 kilómetros de senderos en la margen izquierda y la construcción de un puente peatonal, como parte del Parque Ecoturístico del Sinú.

Por medio del plan de peatonalización, al priorizar de manera adecuada el modo peatón, se pretende contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero a través de la recuperación y mejora de la infraestructura del espacio público, contribuyendo así al cumplimiento de la meta del Plan Maestro de Cambio Climático de reducir las emisiones en un 20% al año 2019.

12

Inversión

El proyecto de red de ciclorutas tendrá un costo de COP $1.400 millones por concepto de pre-inversión más COP $50.000 millones por concepto de inversión, para un total de COP $51.400 millones. Su implementación y/o realización se estima que duraría veinticuatro (24) meses.

El programa "Un peatón que se respeta" tendrá un costo de COP $1.000 millones por concepto de pre-inversión más COP $45.000 por concepto de inversión, para un total de COP $46.000 millones. Su implementación y/o realización se estima que duraría treinta y seis (36) meses.

Gestión del tráfico

Impacto

Las acciones propuestas para fortalecer la gestión del tráfico, que parten de la construcción de un Centro Integrado de Gestión y Control del Tráfico, ayudarán a tener una reorganización de los flujos vehiculares aumentando la velocidad en los corredores principales y disminuyendo la congestión en las zonas con mayor atracción de viajes, también ayudan a la recuperación del espacio público limitando el uso de vehículos particulares, dando priorización al transporte público colectivo y a los modos alternativos. Si hoy en día la velocidad promedio es de 17 km/hora, se podría esperar que con una gestión de tráfico mejorada esta velocidad llegara a 20 km/hora.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo de COP $600 millones por concepto de pre-inversión, de los cuales la ciudad ha destinado COP $120 millones para una primera etapa de diagnóstico del sistema semafórico y COP $480 aportados a través de recursos de cooperación del Fondo de Infraestructura del BID para realizar los diseños requeridos para el sistema.

La inversión estimada es de COP $12.000 millones, la cual en una primera etapa sería de COP $8.300 para la gestión de la semaforización (incluye la construcción del edificio y la tecnología requerida), y los COP $3.700 restantes se destinarían a la tecnología requerida para completar el sistema.

El desarrollo de los estudios requeridos se estima en un plazo de ocho (8) meses y la construcción e implementación aproximadamente en doce (12) meses.

Plan Maestro de Movilidad

Impacto

El Plan Maestro de Movilidad en Montería tendrá un impacto importante sobre la toma de decisiones en la ciudad, gracias a que se podrá contar con un eje estructurante para dar continuidad, a través de diferentes administraciones, a las políticas en materia de transporte, esto a su vez generará convergencia en la estrategia de espacio público y movilidad para dar una orientación integrada a todas las acciones facilitando el control y ejecución de las estrategias que se verán reflejadas en una mejora continua de la movilidad a través del tiempo a partir de la ejecución del plan y por consiguiente la calidad de vida de los monterianos.

Las estrategias para incrementar el espacio público efectivo, tomando como eje estructurante el río y las propuestas para fomentar el transporte no motorizado, permitirían pasar de 10,75 a 12,47 hectáreas por cada 100 mil habitantes.

Gracias al fortalecimiento del transporte público colectivo de la ciudad se logrará una migración de los modos particulares al modo colectivo, con lo cual se disminuirán los tiempos de viaje al reducir la sobreoferta de vehículos particulares en las horas pico (periodo en que más se transportan los monterianos), esto a su vez desincentivará el transporte informal contribuyendo a una mejora en la seguridad vial y así mismo, un mayor control por parte de las autoridades del sistema de transporte de la ciudad.

Por otro lado, al aumentar la cobertura del sistema, con vehículos adecuados al transporte de pasajeros e infraestructura adaptada, se mejora la accesibilidad de los monterianos al sistema de transporte colectivo, permitiéndoles llegar desde sus orígenes hasta sus destinos de forma digna y con tiempos de viaje y distancias de caminata adecuados. En este sentido se aumentará el número de kilómetros de vías dedicados en forma exclusiva al transporte público pasando de 0 a 3,7 km por cada 100.000 habitantes y su vez el indicador de la antigüedad promedio de la flota del transporte público, pasando de 7 años a menos de 5 años.

Inversión

La formulación del plan maestro tendría un costo de COP $1.300 millones y se estima que su elaboración duraría entre diez (10) y doce (12) meses. Por su parte, las inversiones asociadas al espacio público tendrían un valor aproximado de COP $ 50.000 millones.

12

CERRANDO BRECHAS DESDE LAS DOS ORILLAS

➜ ACCIONES DE INTERVENCIÓN FÍSICA: MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS

Impacto

Teniendo en cuenta las problemáticas que enfrentan los barrios El Dorado/El Poblado y Cantaclaro en materia de seguridad, inequidad, pobreza, déficit habitacional y ausencia de oportunidades, se busca que a través de intervenciones físicas, complementadas por programas culturales, educativos y se mejore la calidad de vida de los habitantes y se les garantice el acceso a los bienes y servicios de la ciudad. En este sentido, se mejorarán las condiciones habitacionales y barriales de los habitantes de la zona, así como la tasa de empleo y la reducción de los hogares que actualmente están en riesgo por estar ubicados en zonas de amenaza por inundación.

El mejoramiento físico de los barrios implicaría procesos de recualificación de viviendas, mejorando el indicador de déficit cualitativo actual general, el cual se espera que pase del 62,3% al 25%.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo estimado de COP $4.000 millones por concepto de pre-inversión y se estima un valor de COP $180.000 millones para la implementación de una primera fase según la priorización que se realice en los estudios. La formulación del plan se desarrollaría en un tiempo aproximado de ocho (8) meses y la implementación se deberá desarrollar por etapas, dependiendo de la priorización.

➜ ACCIONES DE DESARROLLO HUMANO

A través de las acciones propuestas se espera generar mejores condiciones en la calidad de vida de los habitantes de las zonas más vulnerables de la ciudad.

Específicamente en temas de educación se espera que el desempeño en las áreas de lenguaje y matemáticas mejore al pasar de un porcentaje entre el 15% y el 21% a un nivel satisfactorio entre el 76% y el 82%.

Inversión

- El programa "Emprende cultura, cultura para la prosperidad" tendrá un costo de COP $135 millones por concepto de pre-inversión y COP $750 millones por concepto de inversión, para un total de COP $885 millones. Se estima que su realización durará doce (12) meses.
- El programa "Atención diferencial con un enfoque de derechos para los niños, niñas" y tendrá un costo de COP $1.200 millones por concepto de inversión. Su implementación se estima que duraría veinticuatro (24) meses.
- El programa "Montería municipio lector, espacios de lectura no convencionales" requiere para la elaboración del diagnóstico y cartografía cerca de COP $50 millones y para su implementación aproximadamente COP $750 millones para un total de COP $800 millones, en un tiempo estimado de doce (12) meses.
- La Escuela Deportiva tendrá un costo de COP $230 millones por concepto de inversión. Se estima que su realización dure doce (12) meses.

Tabla 31. **Costo estimado eje estratégico RÍO ARTICULADOR DEL ORDENAMIENTO URBANO**

Linea	PROGRAMA	PROYECTO	SUBPROYECTO	VALOR		FINANCIACIÓN (posibles fuentes)	TIEMPO	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)					Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
				Pre inversión	Inversión			A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.		
RÍO ARTICULADOR DEL ORDENAMIENTO URBANO	UN CENTRO VIVO, AMPLIADO E INTEGRADO POR EL RÍO SINÚ	Actualización Plan Centro		$ 7,750	$ 140,000	Recursos propios							Déficit de vivienda cuantitativo		X	14.6%	
													% viv. no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país		X	62.3%	25%
		Revitalización Espacio Público		$ 450	$ 25,500	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito/ APP							Espacios públicos de recreación x 100.000 hbts	X		10.75	12.47
		Recuperación del patrimonio olvidado	Restauración Mercado Central	$ 400	$ 12,000	Sobretasa IVA / SGR / Crédito	12 meses						N/A				
	EL RÍO ENTRA EN LA CIUDAD	Corredores Verdes	Piloto Paseo de Los Libros y otros de Ecobulevar 21	$ 5,800	$ 98,500	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito/ APP	12 meses						Espacios públicos de recreación x 100.000 hbts	X		7.5	12.26
		MOVILIDAD EQUILIBRADA	Sistema Integrado de Transporte Público		$ 85,000	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito							Modal split Transporte Público	X		21%	30%
			Transporte Fluvial	$ 700	$ 8,200	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito / APP							Modal split Transporte Público	X		21%	30%
													Empleo informal como % del empleo total	X		62.9%	55%
			Transporte no motorizado	$ 2,400	$ 95,000	Recursos Propios / Crédito							Km de ciclo-rutas por 100 mil hab	X		0.96	15
													Emisiones GEI per cápita (ton/año)	X		3	<3
			Gestión del tráfico	$ 600	$ 12,000	Recursos Propios / Cooperción int. / Crédito							Velocidad promedio	X		17	20
													Modal Split Vehiculo particular	X		16%	16%
			Plan Maestro de Movilidad y Espacio público	$ 1.300	$ 50.000	Recursos propios / Cooperación							número de kilómetros de vías dedicados en forma exclusiva al transporte público			0	3,7 km
													antigüedad promedio de la flota del transporte público			7	<5

Tabla 32. **Costo estimado eje estratégico RÍO ARTICULADOR DEL ORDENAMIENTO URBANO CONTINUACIÓN**

Linea	PROGRAMA	PROYECTO	SUBPROYECTO	VALOR		FINANCIACIÓN (posibles fuentes)	TIEMPO	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)					Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
				Pre inversión	Inversión			A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.		
	CERRANDO BRECHAS DESDE LAS DOS ORILLAS	Acciones de intervención física	Programa de mejoramiento integral de barrios - MIB (Formulacion proyecto y primera fase de implementación)	$ 4,000	$ 180,000	Presupuesto de la nación / Propios / Cooperación	8 meses						Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país		X	62.3%	25%
													Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes	X		10.75	12.47
													Áreas verdes por cada 100.000 habitantes	X		12.26	15
													Pobreza	X		34.80%	25%
		Acciones sociales	Emprende cultura, cultura para la prosperidad	$ 135	$ 750	Mincultura / Recursos propios	12 meses						% personas empleadas en establecimientos dedicados a actividades culturales respecto al total de la población ocupada	X		1.5%	5%
			Atención diferencial con un enfoque de derechos para los niños, niñas y jóvenes		$ 1,200		24 meses						% estudiantes 5to grado con un nivel satisfactorio en pruebas nacionales de lenguaje	X		21%	82%
													% estudiantes 9o grado con un nivel satisfactorio en pruebas nacionales de lenguaje	X		16%	76%
													% estudiantes 5to grado grado con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas de Matematicas	X		15%	76%
													% estudiantes 9o grado con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas de Matematicas	X		15%	76%
			"Montería municipio lector, espacios de lectura no convencionales"	$ 50	$ 750	Fundalectura / recursos propios / participación privada	12 meses						% estudiantes 5to grado nivel satisfactorio pruebas nacionales de lenguaje	X		21%	82%
													% estudiantes 9o grado nivel satisfactorio en pruebas nacionales de lenguaje	X		16%	76%
			Escuela Deportiva		$ 230	Findeter / Recursos propios / Privados	12 meses						NA				
	SUBTOTAL			$ 23,585	$ 709,130												
TOTAL				$ 732.715													

12

IMPACTO Y COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN "MONTERÍA RESILIENTE: EL CAMINO AL BIENESTAR"

Como se expresó anteriormente, se espera que para el 2032 Montería cuente con condiciones de resiliencia al poder responder de manera adecuada frente a condiciones de amenaza y riesgo y pueda mitigar eficientemente los efectos del cambio climático, esto en beneficio de la población y de las finanzas de la ciudad, siendo entonces la ciudad un territorio resiliente en lo ambiental, lo económico y lo social al gestionar adecuadamente el territorio.

CIUDAD SANEADA

➜ COBERTURA TOTAL DEL ALCANTARILLADO

Impacto

Con la ejecución de obras recientemente la ciudad pasó de una cobertura del 67% al 85%, sin embargo se aspira poder contar con una cobertura del 100% para evitar que las aguas negras se dispongan de manera superficial con lo cual se eliminan los malos olores y la posibilidad de contacto con la población, generando así unas mejoras ambientales y de salubridad en su entorno. Las obras que se pretende emprender resultarían en una cobertura del 95%, y a partir de la gestión de recursos que se emprendería por medio de este Plan de Acción se espera lograr la ejecución del 5% de las obras restantes para cumplir con la meta propuesta.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo por concepto de inversión de COP $25.000 millones, el tiempo estimado de ejecución es de un (1) año.

CIUDAD QUE SE ADAPTA AL CAMBIO CLIMÁTICO

➜ REDUCCIÓN DE EMISIONES GEI POR TRANSPORTE

Impacto

Adelantar acciones dirigidas a mitigar las emisiones de GEI originadas por el transporte impactaría la principal fuente de emisión de estos gases dentro del perímetro urbano. Más allá del aporte que tendría en los impactos globales, Montería podría convertirse en un ejemplo de crecimiento sostenible con la promoción e implementación de transporte que funcione con fuentes de energía más amigables con el ambiente o incluso alternativas no motorizadas como la bicicleta, que no solo contribuirían a la mitigación de emisiones GEI, sino también a la disminución de emisiones de gases contaminantes (criterio) los cuales afectan directamente la salud de los habitantes.

Esta estrategia se articula con las que se plantean en temas de movilidad, partiendo de la gestión del tráfico con la cual se espera aumentar la velocidad promedio de 17 km/hora a 20 km/hora, de igual forma incrementar las vías exclusivas para el transporte público (de 0 a 3,7 km), reducir la antigüedad de la flota (de 7 a 5 años), implementar el transporte fluvial (planchones y lanchas que utilicen energía solar) y aumentar las vías dedicadas a los modos peatonal (aumento del 12% al 18% en el uso y un incremento de aprox.7 kms en las vías) y bicicleta (aumento del 12% al 19% en el uso).

Inversión

Este proyecto tendrá un costo de COP $200 millones por concepto de pre-inversión. Su realización se estima que duraría seis (6) meses.

➜ REDUCCIÓN DE EMISIONES GEI POR GANADERÍA

Impacto

Dada la vocación del territorio, se identificó que la principal fuente de emisión de GEI del municipio (cabe aclarar no del perímetro urbano), es la actividad ganadera. Por esta razón, es importante lograr acciones tendientes a mitigar la emisión de GEI por esta actividad podría convertirse en una "marca registrada" de los productos cárnicos que se producen en la región, haciendo de ésta referente nacional e internacional y generando un impacto directo en la economía de la región y obviamente en las emisiones de GEI del municipio, contribuyendo así a la creación de un pilar de crecimiento sostenible.

Este proyecto tiene asociado un estudio de las alternativas que para el efecto se deberían contemplar y la articulación con acciones encaminadas a la producción y distribución de estos productos, de igual forma se hace necesario proyectar esta iniciativa a los centros de investigación con el fin de que esta práctica resulte atractiva en el sector educativo y científico.

Con la reducción de este componente, el cual se encuentra en la mayor participación en el sector AFOLU, con el 53%, se realizaría un aporte importante en el cumpli-

miento de la meta inicial de reducir en un 20% las emisiones de GEI en el municipio.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo de COP $300 millones por concepto de pre-inversión. Su realización se estima que duraría doce (12) meses.

➜ RECUPERACIÓN DE BIOGÁS DEL RELLENO SANITARIO LOMA GRANDE

Impacto

El restablecimiento del funcionamiento de la planta de biogás del relleno sanitario Loma Grande impactará directamente en la reducción de emisiones de GEI, lo cual indirectamente representa una mitigación a nivel global, e incluso podría convertirse en una fuente de ingresos para la sostenibilidad de la planta si se logra comercializar como combustible.

Inversión

Elaborar el estudio de prefactibilidad para determinar la mejor alternativa para el aprovechamiento del biogás tendrá un costo de COP $150 millones de pesos por concepto de pre-inversión y su elaboración se estima que duraría tres (3) meses.

➜ ENERGÍA RENOVABLE

Impacto

Con el uso de la energía solar, por cada institución educativa, se evita, al menos, la emisión de 400 kilos de CO_2 anualmente. De igual forma, alrededor de 120 niños se benefician de este proyecto al tener acceso ilimitado a los servicios de energía e Internet.

Por otro lado, con la planta de energía solar, se da cierto alivio económico a los más pobres al reducirse el costo del servicio de energía. Adicionalmente, se reduciría el consumo anual de energía eléctrica per cápita, que si bien es aceptable al encontrarse dentro del rango aceptado por la metodología ICES (4.062 kWh/persona/año), no está lejos de aumentar y pasar a convertirse en un reto.

A partir del uso de esta fuente de energía, se estaría superando el 0% del porcentaje de la provisión de energía proveniente de fuentes renovables no convencionales.

Inversión

El costo estimado de este proyecto es de COP $150 millones por concepto de pre-inversión y de COP $50.000 millones por concepto de inversión.

GESTIÓN DEL RIESGO

Impacto

Contar con un sistema de alertas tempranas y un eficiente sistema de información relacionado con los principales riesgos que enfrenta la ciudad, permitirá que Montería pueda detectar y pronosticar los eventos inminentes, realizar el respectivo monitoreo, difundir oportunamente la información y realizar las recomendaciones correspondientes en tiempo oportuno con el fin de tener capacidad de respuesta y de esta manera proteger la integridad física y los bienes, públicos y privados.

Así mismo el Sistema de Información Geográfica representa la posibilidad de delimitar de forma precisa las zonas de la ciudad que presentan restricciones para la ocupación y de esta manera articular el ordenamiento territorial con el ordenamiento ambiental.

En relación con los valores de referencia de los indicadores, la ciudad en este momento no cuenta con ninguno de estos sistemas, por lo tanto su diseño e implementación representaría un avance considerable en la gestión del riesgo.

Inversión

Para el diseño e implementación del Sistema de Alertas tempranas se destinarían COP$ 100 millones y COP$ 300 millones respectivamente, en un tiempo estimado de seis (6) meses para la primera etapa, es decir, el diseño.

Por su parte, el diseño de la plataforma y la puesta en operación del Sistema de Información Geográfica tendría un costo aproximado de COP$ 400 millones, a ser ejecutado en un tiempo estimado entre seis (6) y ocho (8) meses.

INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

➜ ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE CAMBIO CLIMÁTICO (PMCC)

Impacto

Contar con un Plan Maestro de Cambio Climático actualizado en la ciudad de Montería permitirá preparar la ciudad ante uno de los mayores desafíos de la humanidad. No solamente servirá para contribuir a la disminución de la emisión de gases GEI y los impactos que estos gases generan a nivel global, sino que también permitirá la identificación de acciones clave de adaptación a este fenómeno que harán de Montería una ciudad más resiliente y competitiva.

De manera inicial se espera que las reducciones en emisión de GEI sean de un 20% al año 2019, disminuir mínimo un 10% en la generación de residuos sólidos y alcanzar un 20% en reciclaje de los residuos sólidos generados en la ciudad, adicional a lo anterior, con la articulación de este plan con la provisión de espacio público se espera aumentar en aproximadamente siete (7) kilómetros (correspondientes a 15 hectáreas) el que se ha denominado "Parque Ecoturístico Ronda Río Sinú", con lo cual se espera pasar de 10,75 a 12,47 hectáreas por cada 100 mil habitantes.

Inversión

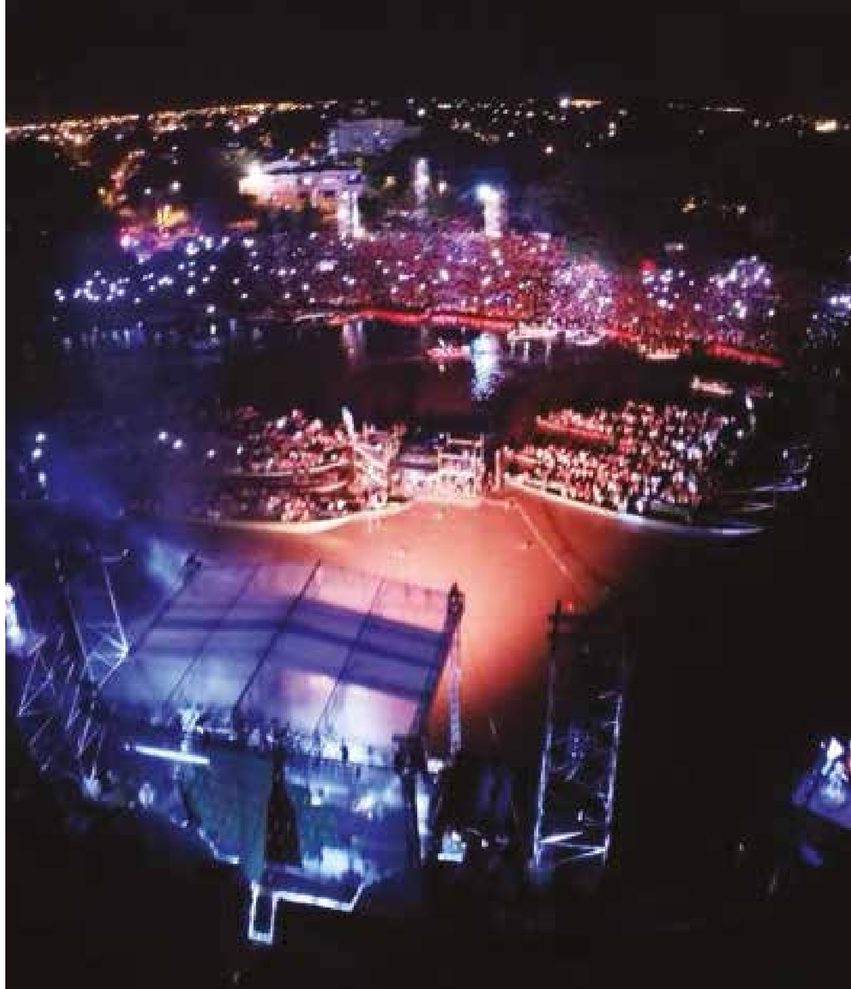
Se estima que la actualización del plan tendría un costo de COP $200 millones, a realizarse en aproximadamente seis (6) meses.

➜ ACTUALIZACIÓN PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN DEL RIESGO

Impacto

La implementación del Plan Municipal de Gestión del Riesgo involucrando los recientes resultados de los estudios ambientales se convierte en una de las principales herramientas de gestión y acción del municipio, dado que la identificación de las áreas en donde se deberá restringir el desarrollo o promover un cambio en el uso del suelo por concepto de la reducción del riesgo en la ciudad; un total del 51% de la población se considera "susceptible" a las amenazas naturales (Geoadaptive, 2014). Tomo 2. Pg. 70), esto sin contar las infraestructuras de servicios públicos y equipamientos sociales, que representan costos económicos en caso de pérdida o avería.

Adicionalmente se tiene en cuenta el riesgo por erosión o socavamiento de orillas que ocasionan algunas actividades, como es el caso de la extracción de arena, para lo cual el impacto al darle tratamiento integral también es de índole social, como se menciona en el proyecto del



12

Parque Ecoturístico Ronda del Sinú, en la acción complementaria "Una minería incluyente y amigable".

Una adecuada gestión del riesgo contempla la respectiva educación ambiental, que la ciudad cuente con información pertinente y actualizada y que se pueda implementar un sistema de alertas tempranas que permita que la ciudad responda de manera eficiente ante cualquier eventualidad. De igual forma se generará confianza en la administración, credibilidad y bienestar económico, dada la optimización de los recursos ya que se podrán prevenir posibles desastres futuros y mitigar eficientemente los riesgos ya identificados.

Inversión

En total se estima que la actualización del Plan de Gestión del Riesgo tendría un costo de COP $400 millones, este proceso se estima que tomaría un tiempo entre ocho (8) y doce (12) meses.

➜ PLAN MAESTRO DE ALCANTARILLADO Y DRENAJE PLUVIAL

Impacto

Al cumplir con el compromiso legalmente establecido mediante el su Plan de Saneamiento y manejo de Vertimientos, el tratamiento total de sus vertimientos impactará directamente la calidad de los cuerpos de agua que reciben estas aguas negras. Adicionalmente, permitirá concentrar los esfuerzos y recursos en una planta y no en tres lagunas de oxidación, lo que liberaría algunos terrenos que podrían ser utilizados por el municipio para otros usos.

Por su parte, un adecuado manejo del drenaje pluvial de la ciudad acompañando de la respectiva educación a la ciudadanía en la disposición de residuos, revertirá directamente en mejores condiciones de bienestar para los habitantes.

Llegar a una cobertura total en drenaje de aguas pluviales, evitará el rebosamiento encharcamientos e inundaciones que traen consigo problemas que afectan la salud y el ambiente. Estas situaciones impactan directamente el manejo de las finanzas públicas de la ciudad y la calidad de vida de los habitantes. Asimismo, contemplar el uso de tecnologías, que permitan capturar y aprovechar las aguas lluvias, traerá consigo un mayor control sobre los volúmenes de agua que van a los canales y drenajes, evitando inundaciones y permitiendo utilizar esta agua en riego de jardines y parques.

En la actualidad el costo aproximado por afectaciones por inundación pluvial es de COP $160 millones, con la implementación del Plan Maestro y las políticas de crecimiento inteligente, al restringir el desarrollo en zonas con afectación por este fenómeno, el riesgo y sus costos desaparecerían.

Inversión

El valor de la formulación del plan se estima en COP $5.000 millones, mientras que la ejecución de las obras requeridas, como son la planta de tratamiento de aguas residuales y colectores, tendría un costo de COP $300.000 millones.

➜ PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS

Impacto

Aunque en la actualidad el servicio de recolección de residuos en la ciudad tiene un cubrimiento del 100%, contar con un Plan de Gestión Integral de Residuos tendiente a un programa de "Casura Cero" permitirá garantizar el buen manejo de los mismos e impactará el bienestar y calidad de vida de sus habitantes, asimismo impactará positivamente la emisión de GEI y disminuirá la producción de lixiviados. Proveerá materia prima a otros procesos mediante el aprovechamiento, reciclaje y separación en la fuente de los residuos, lo que directamente aumentará la vida útil del relleno sanitario.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo de COP $500 millones para la formulación del plan y su elaboración se estima que duraría entre ocho (8) y doce (12) meses.

Tabla 33. **RESUMEN DE COSTOS PLAN DE ACCIÓN MONTERÍA RESILIENTE: EL CAMINO AL BIENESTAR**

PROGRAMA	PROYECTO	SUBPROYECTO	VALOR		FINANCIACIÓN (posibles fuentes)	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)					Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			PREINVERSIÓN $	INVERSIÓN $		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.		
CIUDAD SANEADA	Cobertura total de alcantarillado urbano			$ 25.000	Presupuesto de la nación / Propios / Crédito						Porcentaje de hogares con acceso a servicio de saneamiento por alcantarillado	X		85% *	100%
CIUDAD QUE SE ADAPTA AL CAMBIO CLIMÁTICO	Reducción de emisiones	Reducción emisiones por transporte	$ 200		Recursos propios / Cooperación						Emisiones GEI per cápita	X		3	←3
		Reducción emisiones por ganadería	$ 300		Recursos propios / Cooperación										
	Recuperación de Biogas del Relleno Loma Grande (diseño e implementación de estrategia)			$ 150	Recursos propios / Cooperación / APP						Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos que son utilizados como recurso energético y/o se controla la generación de gases de efecto invernadero	X		0%	
	Energía Renovable. (Campo Amable - Barrios subnormales)		$ 150	$50.000											
GESTIÓN DEL RIESGO	Sistema de alertas tempranas		$ 100	$ 300	Recursos propios						Existencia de sistemas de alerta temprana efectivos	X		Inexistencia del sistema de alerta temprana o existencia de solo un modo de notificación sin pruebas periódicas (simulacros)	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba al menos 1 vez al año
	Sistema de Información Geografica			$ 400	Recursos propios						Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10.000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometereológicas) y análisis de vulnerabilidad	X		NO	Existencia de mapas de riesgo a escala 1:10.000 que incluyen un análisis de las principales amenazas y de la vulnerabilidad basados tanto en información histórica como en cálculo probabilístico
INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	Actualización PM Cambio Climático		$ 200		Recursos propios / Cooperación						Existencia de planes de mitigación con metas de reducción sectoriales y sistema de monitoreo	X		Existe un plan pero no ha sido adoptado, no tiene metas cuantitativas o tiene monitoreo y cumplimiento limitado	Existe un plan de mitigación adoptado formalmente, con metas cuantitativas y un sistema de monitoreo y cumplimiento en funcionamiento
	Actualización Plan de Gestión del Riesgo		$ 400		Recursos propios / Cooperación						Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10.000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometereológicas) y análisis de vulnerabilidad	X		NO	Existencia de mapas de riesgo a escala 1:10.000 que incluyen un análisis de las principales amenazas y de la vulnerabilidad basados tanto en información histórica como en cálculo probabilístico
	Plan Maestro de Alcantarillado y drenaje pluvial		$ 5.000	$ 300.000	Recursos propios / Cooperación						Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales	X		51,60%	>70%
											Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias	X		80%	100%
	Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Basura Cero		$ 500		Recursos propios / Cooperación / APP						Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son compostados.	X		0%	5%
												X		3%	10%
SUBTOTAL			$ 6.850	$ 375.850											
TOTAL				**$ 382.700**											

12

IMPACTO Y COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN "MONTERIANOS POR MONTERÍA: HACIA UNA HACIENDA MODERNA Y TRANSPARENTE"

GESTIÓN FISCAL EFICIENTE

Impacto

Estimaciones preliminares del DNP (2012) señalan que los municipios y departamentos tienen un espacio fiscal de incremento de las rentas tributarias de más de 18%, con respecto al recaudo actual, cifra que evidencia espacio para mejorar y que requiere que las administraciones territoriales adelanten acciones de modernización de sus estructuras tributarias, propicien estímulos al desarrollo económico, mejoren las capacidades del capital humano empleado, modernicen sus sistemas de información tributaria, optimicen las bases gravables, redefinan las tarifas de los impuestos acorde con las bases gravables y mejoren los métodos de cobro de los impuestos, entre otros. Todo ello, elevará la eficiencia en la recaudo tributario y mejorará su posición fiscal. El recaudo adicional en materia de impuesto predial que podrían lograr los municipios mejorando sus capacidades institucionales podría alcanzar el 24%, con respecto al recaudo actual.

Los resultados del componente fiscal se concentraran en el aumento de participación de los ingresos propios en los ingresos totales. Una vez implementadas las acciones, se incrementarían en el primer año en un 20% los ingresos propios de Montería. Así mismo, la participación de los ingresos propios en los ingresos totales pasaría del 16% al 23%. Los resultados incluyen en este mismo periodo, un incremento del impuesto predial del 34%, del ICA en 20% y en mayores transferencias del SGP por el esfuerzo fiscal que se logra.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo total de COP $7.840 millones, de los cuales COP $ 1.340 millones correspondientes a estudios y COP $ 6.500 millones para implementación, estos distribuidos así:

- Para mejorar los ingresos propios se propone realizar tres diagnósticos para definir la estrategia para mejorar la cultura tributaria, la eficiencia en el cobro y reducir los niveles de evasión. Además de un estudio de impactos económicos, por un valor total de COP $1.000 millones. En cuanto a la inversión, se estima que la implementación de las campañas de promoción y divulgación tendría un costo de COP $ 4.000 millones.

- Para mejorar la calidad de gasto se requiere realizar el estudio para seguimiento a las metas del plan de sostenibilidad, desarrollar e implementar la metodología de presupuesto por resultados y la preinversión para elaborar la actualización para la estratificación, esto por un valor aproximado de COP $ 260 millones.

Por otra parte, para la actualización de la estratificación socioeconómica se ha estimado una inversión de COP $ 2.500 millones.

- Finalmente, el sistema de administración de pasivos requiere la elaboración de la metodología para la identificación de la valoración y propuestas de mitigación de los pasivos contingentes por un valor de COP $ 80 millones.

Se estima que el tiempo que duraría la realización de los estudios respectivos sería de máximo doce (12) meses mientras que la implementación, por tratarse de un proceso de mejoramiento, deberá tener continuidad en el tiempo, estimando cinco (5) años iniciales.

CONECTIVIDAD PARA LA TRANSPARENCIA

Impacto

La importancia de una relación estable y continua entre los ciudadanos y el Gobierno Municipal, radica en que una comunidad informada es capaz de participar más activamente en los distintos procesos que éste lleve a cabo. Se busca promover la conectividad a través de sistemas de planeación financiera y gobierno en línea para que los monterianos se sientan parte del municipio, sus finanzas y sus procesos, fomentando así la transparencia, valor que impacta de forma crucial en la eficiencia y el buen gobierno de la entidad territorial.

Igualmente, a partir de sistemas de innovación y tecnología se fomentaría un mayor acercamiento de la Administración a la comunidad y viceversa y se facilitan los trámites, seguimiento a los procesos e inversiones, además de la toma de decisiones en donde se cruza la prestación de servicios sociales con la ubicación de la población en el territorio.

A partir de la implementación de estos sistemas de información se estaría viendo mejorado de manera concreta el indicador correspondiente a existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad, ya que en la actualidad la ciudad no cuenta con este tipo de sistemas. De igual forma, la ciudad iniciaría un proceso para efectuar Sesiones públicas de rendición de cuentas de manera anual.

Inversión

Este proyecto tendrá un costo total de COP $8.530 millones, de los cuales se estima una preinversión de COP $300 millones más COP $8.230 por concepto de inversión. Se estima que el tiempo que duraría la realización de los estudios respectivos sería de máximo doce (12) meses. Los valores se distribuyen de la siguiente manera:

- Para el programa de participación ciudadana en medios digitales se estima una pre-inversión de COP $ 150 millones con el fin de diseñar las estrategias y contenidos web y COP $ 1.500 millones para su implementación.
- Para la implementación de los Ecosistema de innovación y hackatones ciudadanos, la inversión estimada es de COP $ 730 millones, correspondiente a la convocatoria, realización del evento y premios que se otorgan por los desarrollos tecnológicos.
- Para la implementación del Sistema Educativo Integrado y en línea se estima una inversión de COP $ 3.000 millones, destinados al desarrollar una plataforma tecnológica. .
- Para el Sistema Integrado de Información Financiera se ha estimado una preinversión de COP $ 150 millones para el diseño metodológico, estrategia y contenidos y COP $ 3.000 millones para su implementación.

12

Tabla 34. **RESUMEN DE COSTOS PLAN DE ACCIÓN MONTERIANOS POR MONTERÍA**

PROGRAMA	PROYECTOS	VALOR		FINANCIACIÓN (posibles fuentes)	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)					Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
		Pre inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.		
GESTIÓN FISCAL EFICIENTE	Mejorar los ingresos propios	$ 1.000	$ 4.000	Recursos propios						Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		16.70%	24,00%
	Calidad del gasto	$ 260	$ 2.500	Recursos propios						Gasto de capital como porcentaje del gasto total	X		94,48%	
	Sistema de administración de pasivos	$ 80		Recursos propios						Pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios	X		10%	
CONECTIVIDAD PARA LA TRANSPARENCIA	Programa de participación ciudadana en medios digitales.	$ 150	$ 1.500	Recursos propios / MinTIC						Sesiones públicas de rendición de cuentas por año	X		0	1
	Ecosistema de innovación y hackatones ciudadanos.		$ 730	Recursos propios / MinTIC						Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad		X	0	1
	Sistema educativo integrado y en línea.		$ 3.000	Recursos propios / MinTIC						Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad		X	0	1
	Sistema integrado de información financiera	$ 150	$ 3.000	Recursos propios						Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad		X	0	1
SUBTOTAL		$ 1.640	$ 14.730											
TOTAL			**$ 16.370**											

RESUMEN DE COSTOS

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, implementar este Plan de Acción tendría un costo total aproximado de COP $1,63 billones (equivalentes a USD 587 millones), compuestos por COP $50.000 millones por concepto de estudios técnicos, de factibilidad, económicos y demás (preinversión); y COP $1,58 billones correspondientes a la implementación u operación, obras de infraestructura, equipamiento y demás necesarias para los distintos proyectos previstos.

Tabla 35

LINEA ESTRATÉGICA	PREINVERSION		INVERSIÓN	
	COP (millones)	USD (miles)	COP (millones)	USD (miles)
El río corredor de inclusión y activo productivo	$ 18.150	$ 6.722	$ 486.500	$ 180.185
El río articulador del ordenamiento urbano	$ 23.585	$ 8.735	$ 709.130	$ 262.641
Montería resiliente: el camino al bienestar	$ 6.850	$ 2.537	$ 375.850	$ 139.204
Monterianos por Montería: hacia una hacienda moderna y transparente	$ 1.640	$ 607	$ 14.730	$ 5.456
SUBTOTAL	**$ 50.225**	**$ 18.602**	**$ 1.586.210**	**$ 587.485**
TOTAL COP	**$ 1.636.435**			
TOTAL USD	**$ 606.087**			

13 MONITOREO CIUDADANO MONTERÍA

El monitoreo ciudadano se convierte en el instrumento mediante el cual la sociedad civil se apropia del Plan de Acción y adelanta el seguimiento a los temas más relevantes de la ciudad, que coinciden con la priorización realizada en la aplicación de la metodología.

¿Cómo Vamos? es un programa de seguimiento y evaluación de la calidad de vida en las ciudades. Tiene como propósito contribuir a desarrollar gobiernos efectivos y transparentes al igual que ciudadanías más informadas, responsables y participativas.

A través de la participación de la ciudadanía se fortalece la confianza en el gobierno local, se incentiva la transparencia y rendición de cuentas y se logra que los recursos públicos se orienten hacia los sectores y proyectos identificados como prioritarios. En Colombia, dadas las coincidencias de la plataforma CSC con la labor que venía avanzando con la iniciativa ciudadana ¿Cómo Vamos?, se creó una alianza con FINDETER para que adelantara las labores de monitoreo en las ciudades que forman parte de la plataforma y la posibilidad de ampliar la cobertura de la red ¿Cómo Vamos?.

Para la ciudad de Montería se está culminando el proceso de conformación de este observatorio ciudadano con la participación de las universidades Pontificia Bolivariana sede Montería, del Sinú, de Córdoba, Cooperativa de Colombia seccional Montería y la Fundación Universitaria Luis Amigó, instituciones que han asumido un compromiso en la coordinación y asistencia técnica de forma rotativa, así como espacios de difusión en sus diferentes medios de comunicación, el Programa Desarrollo y Paz de Córdoba y Urabá (CORDUPAZ) apoyaría con el trabajo con comunidades y fortalecimiento de la participación ciudadana, la Cámara de Comercio de Montería con las instalaciones para adelantar reuniones y apoyo en la difusión y convocatoria y El Meridiano de Córdoba con la impresión de las diferentes publicaciones. FINDETER apoya la financiación parcial de la encuesta durante el primer año y se espera que, con la participación del sector privado, se pueda promover y asegurar la sostenibilidad financiera en el tiempo.

La Iniciativa ¿Cómo Vamos? tiene los siguientes objetivos y principios:

OBJETIVOS:

- Generar información confiable, imparcial y comparable mediante indicadores veraces y periódicos en torno a temas de ciudad, calidad de vida y percepción ciudadana.
- Facilitar el conocimiento e intercambio de planes de desarrollo y programas específicos de interés entre los gobiernos locales.
- Utilizar la información disponible con el fin de enriquecer, fortalecer y potenciar las iniciativas de la red y de cada ciudad.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre las ciudades que forman parte de CSC e ICES.

PRINCIPIOS:

Interés por lo público: incentiva el desarrollo de escenarios de rendición de cuentas y pone en conocimiento y consideración de la ciudadanía los resultados y procesos de la gestión del gobierno.
Calidad de la información: producción de información oportuna, pertinente y confiable que permita organizar debates públicos argumentados y de cuenta de la evolución de la calidad de vida en la ciudad.

- **Objetividad:** interpreta la ciudad desde una perspectiva técnica y busca desarrollar acciones que permitan prevenir problemas y construir desde posiciones objetivas.
- **Imparcialidad:** aporta a la ciudad y cumple sus objetivos distanciándose de intereses particulares de tipo partidista o económico.
- **Autonomía:** el programa se abstiene de recibir cualquier tipo de colaboración económica del estado, sin embargo, mantiene con éste una relación de colaboración y aprendizaje.
- **Participación:** promueve una ciudadanía informada, deliberativa, crítica y corresponsable frente a la ciudad; al mismo tiempo, abre espacios de expresión para diferentes actores en escenarios y ejercicios pedagógicos de control ciudadano que contribuyan a superar problemas y lograr objetivos de los gobiernos locales.
- **Alianzas y trabajo en red:** busca sumar esfuerzos y recursos, intercambiar conocimientos, trabajar en red, generar alianzas e impulsar aprendizajes institucionales que permitan aportar, de manera colectiva e integral, respuestas a las situaciones e interrogantes que sugiere continuamente la realidad de la ciudad.

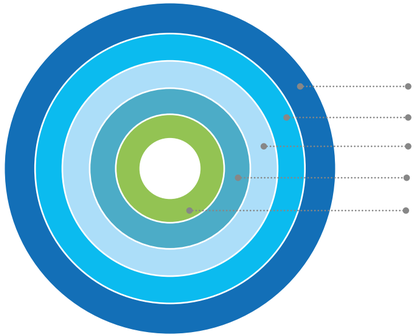
FOTOGRAFÍA: Iván Potes Villamil

- **Comunicación:** incorpora la comunicación como pilar estructural para que los debates, análisis y evaluaciones que realiza el programa tengan trascendencia y relevancia dentro de la ciudadanía, el gobierno y la opinión pública.

- **Compromiso:** facilita la reflexión y el desarrollo de la ciudad a partir del compromiso voluntario y permanente que adquieren sus socios en la conformación, mantenimiento y evolución del programa, desarrollando, de manera continua, espacios de aprendizaje y reflexión metodológica.

La metodología aplica 154 indicadores en 18 temas asociados a diferentes ámbitos con un enfoque en la calidad de vida que ofrece la ciudad a sus habitantes. Estos indicadores se encuentran en estrecha relación; en algunos casos se modificaron con el fin de adaptarse a la metodología del programa CSC.

Ilustración 35.



ANILLO	DIMENSIÓN (ÁREA)
Activos de las personas	Educación Salud Mercado laboral Pensiones Vida y Seguridad
Hábitat	Vivienda y servicios públicos Espacio público y densidad Medio Ambiente Movilidad
Cultura y responsabilidad ciudadana	Cultura Cultura ciudadana Responsabilidad y cultura ciudadana participación
Buen gobierno	Gestión pública Finanzas públicas Justicia
Desarrollo económico y competitividad	Entorno macroeconómico Dinámica empresarial

RED DE CIUDADES cómovamos

¿Cómo Vamos? inició en la ciudad de Bogotá en 1998 como una iniciativa privada de la cámara de comercio, la Fundación Corona y el periódico nacional El Tiempo para hacer seguimiento al plan de desarrollo. A partir del año 2005 se ha venido expandiendo hasta tener presencia en 11 ciudades del país (y en proceso de ampliación de la cobertura a nuevas ciudades) en las cuales se replica el esquema de participación inicial con los periódicos locales, universidades e importantes organizaciones y empresas. La organización, que hoy en día es una red y forma parte de la Red Latinoamericana por Ciudades y Territorios Justas, Democráticas y Sustentables, 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.

Este esquema se ha replicado en otras ciudades de la Iniciativa CES, permitiendo contar con un mecanismo imparcial y objetivo que genera mediciones estandarizadas para determinar el estado de avance de las acciones propuestas en las diferentes ciudades y su impacto sobre los principales problemas.

BIBLIOGRAFÍA

Acosta, Karina. «Banco de la República.» La economía de las aguas del río Sinú. octubre de 2013. http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/dtser_194.pdf (último acceso: 26 de agosto de 2014).

Alcaldía de Montería. Cartilla del Espacio Público. Editado por Daniel. Forero Molina, Efrain (Directores) Baptiste Liévano. Montería, 2011.

—. «Información suministrada por la administración municipal.» 2014.

—. «Plan de Desarrollo económico, social y de obras públicas "Progreso para todos 2012 - 2015".» 2012.

—. «Plan de Ordenamiento Territorial. Acuerdo 029 de 2010 "Por medio del cual se Revisa y Ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial de Montería 2002 – 2015".» 2010.

—. Plan Maestro de Cambio Climático - Montería Ciudad Verde 2019. 2011.

Banco de la Repùblica. «Informe de Coyuntura Econòmica Regional. Còrdoba.» Bogotà, 2013.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Guía metodológica-Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, Segunda Edición. 2014.

Banco Interamericano de Desarrollo. Anexo 2: Indicadores de la Iniciativa Ciudades Emergentes y sostenibles. Washington, D.C.: BID, 2013.

—. «Biciudades: Un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe.» BID, Mayo de 2013.

Banco Mundial. Datos Salud, Indicadores: Esperanza de vida al nacer. 2012.

Cali Cómo Vamos. «Informe de Calidad de Vida en Cali.» Cómo Vamos Cali. 2012. www.calicomovamos.org.co (último acceso: febrero de 2014).

Calvino, Italo. Invisible Cities. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1974.

CENAC. «CENAC.» 2013. http://www.cenac.org.co/apc-aa-files/bfa6177b81c83455250e861305d7a28f/documento-MONTERÍA_crdoba-enero-13.pdf (último acceso: 2014).

CEPAL, DNP, BID. «Impactos Económicos del Cambio Climático en Colombia.» 2014.

Cesare, Claudia. «Panorama del Impuesto Predial en América Latina.» Lincoln Institute of Land Policy, 2010.

Consultoría para los Derechos Humanos y el Desplazamiento - CODHES. «CODHES INFORMA.» Marzo de 2012. http://www.acnur.org/t3/uploads/media/CODHES_Informa_79_Desplazamiento_creciente_y_crisis_humanitaria_invisibilizada_Marzo_2012.pdf?view=1 (último acceso: 2013).

DANE. «Censo general.» 2005.

DANE. «Encuesta Anual Manufacturera.» 2013.

—. «Encuesta de Calidad de Vida.» 2008.

DANE. «Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana.» 2013.
—. «Indicadores de mercado laboral.» 2014.

—. «Indicadores de pobreza y desigualdad.» 2013.

DANE. «Informe Indice de Importancia Economica Municipal.» 2012.

—. «Pobreza monetaria y multidimensional 2013.» 21 de marzo de 2014. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/bol_pobreza_13.pdf (último acceso: 29 de agosto de 2014).

—. «Pobreza Monetaria y Multidimensional 2013.» 21 de marzo de 2014. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/pres_pobreza_2013.pdf (último acceso: 28 de agosto de 2014).

DANE, Cámara de Comercio de Montería. «Monografía del Municipio de Montería.» 1983.

DNP. «Documento CONPES 3718 - Política Nacional de Espacio Público.» 2012.

DNP. «Pobreza monetaria y disugaldad del ingreso: Análisis de los resultados recientes 2010-2012.» Bogotá, 2013.

FONADE. «Diseño del Plan Centro para la ciudad de Montería.» Contrato de Consultoría número 2071523 de 2007 / Convenio 196032. Editado por Julio Gómez Sandoval. 2007.

Fondo de Población de la Naciones Unidas - UNFPA. «Estado de la población mundial 2007.» 2007.

Fundación Metrópoli. L'Agropolis de Meknes. Madrid, 2009.
—. L'Agropolis de Meknès. Madrid, 2009.

Garcés González, José Luis. Montería a Sol y Sombra (de la fábula a la postmodernidad). Montería: El Túnel, 2010.

García, Juan Pablo. «Mejoramiento integral de barrios: propuestas de planeamiento y gestión para el caso de la ciudad de Montería.» diciembre de 2012. http://mdut.duot.upc.edu/sites/default/files/TRABAJO%20FINAL%2020-12-2012.pdf (último acceso: 27 de agosto de 2014).

GeoAdaptive LLC. «Estudios de desarrollo urbano y Vulnerabilidad ambiental.» Estudios de base, 2014.

Glaeser, Edward. El triunfo de las ciudades. Taurus, 2011.
López de Pereira, Amalia. Direccion de Administración Financiera Municipal (2013).

Ministerio de Educación. «Educación Superior- Sintesis estadistica departamendo de Còrdoba.» Bogotà, 2012.

Ministerio de Hacienda. «Infiorme de viabilidad fiscal municipio de Montería, Córdoba. Cierre 2013.» En línea: http://www.minhacienda.gov.co/HomeMinhacienda/asistenciaentidadesterritoriales/Cordoba, 2013.

Ministerio de Trabajo. «Perfil Productivo Municipio Montería.» 2013. http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mintrabajo.gov.co%2Fcomponent%2Fdocman%2Fdoc_download%2F1610-perfilproductivomonteria.html&ei=6ab8U93uC8HcoASfl4HwBw&usg=AFQjCNFZFqUHE88BFL01b3WhcLg (último acceso: 26 de agosto de 2014).

Nascimento, Ayres. Guía Ilustrada del Sinú. Montería: Tipografía El Esfuerzo, 1916.

Negrete, Víctor. «Urrá II o proyecto río Sinú no es la única solución para controlar inundaciones del río Sinú.» 6 de septiembre de 2008. http://alainet.org/active/24579&lang=es (último acceso: 27 de agosto de 2014).

Observatorio del Caribe Colombiano. «Indicador Global de Competitividad de las ciudades del Caribe Colombiano.» Cartagena, 2010.

Observatorio del Caribe Colombiano. «Montería, de espaldas al Sinú. Sofan Sánchez, Antonio. Giraldo García Mario (Relatores).» En Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano, de Alberto. Giamo Chévez, Silvana (Compiladores) Abello Vives. 2000.

Observatorio del Caribe; Cámara de Comercio de Cartagena. Indicador global de Competitividad de las ciudades del Caribe colombiano. Evolución 2009 - 2010. Cartagena, 2012.

Pinedo López, Jhon William. «Tesis Doctoral: Urbanización marginal e impacto ambiental en la ciudad de Montería.» Editado por Universidad Politécnica de Valencia. marzo de 2012. https://www.google.com.co/?gws_rd=ssl#q=john+william+pinedo+lopez (último acceso: 26 de agosto de 2014).

PROFAMILIA. «Encuesta Nacional de Demografía y Salud.» 2010.

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos - ONU-Hábitat. «Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe. Rumbo a una nueva transición urbana .» 2012.

Real Academia Española. «Diccionario de la lengua española (DRAE).» 2012.

Rojas, Eduardo. Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. Banco Interamericano de Desarrollo, 2004.

Salgado Valencia, Guillermo (Compae Goyo). «Cuentos, mitos y leyendas: Murrucucú.» En Montería a Sol y Sombra (de la fábula a la postmodernidad), de José Luis Garcés González. Montería: El Túnel, 2010.

Secretaría de Planeación-Alcaldía de Montería. «Documento Técnico del Proceso de Revisión y Ajuste al POT 2002-2015.» 2009. http://www.monteria-cordoba.gov.co/Contenido/Alcaldia/contendio/POT20022015Acuerdo029/Formulacion_POT%202002-2015%20Nov%2017%202%20de%20septiembre%202010.pdf (último acceso: 26 de agosto de 2014).

Superintendencia Delegada AAA. «Informe ejecutivo de Gestión Departamento de Córdoba.» 2012.

UN - Habitat. «State of the World's Cities- The Millenium Development Goals and Urban Sustainability: 2006/2007.» 2007.

United Nations. «World Urbanization Prospects - The 2014 Revision. Highlights.» New YOrk, 2014.

USAID. «El estado de los sistemas de medición, reporte y verificación (MRV) a nivel internacional.» 2013.

World Bank and Collins. Atlas of Global Development. Washingiton, DC: Harper Collns Publishers, 2013.

World Bank. Doing Business 2014: Unterstanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Washington, DC.: World Bank Group. DOI: 10.1596/978-0-8213-9984-2. License: Creative Commons Attribution, 2013.

World Bank. «Doing Business Monteria.» 2014.

World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2013–2014. Geneva: World Economic Forum, 2013.

—. WEF. 20 de 6 de 2014. http://www.weforum.org/ (último acceso: 20 de 6 de 2014).

NOTAS

i La Casa Americana o Standard Oil Co., de Nueva York, efectuó exploraciones petroleras en el Sinú desde 1915, en asocio con la Compañía Exploradora de Petróleo, la Compañía de Petróleo y Carbón del Sinú y Sabanas y con la sociedad belga Bracht & Compañía (que representaba, además, a una compañía británica). Puche Burgos, Remberto "El General Burgos". Bogotá, ABC, 1965 (pp.266, 283) en: Ocampo, Gloria Isabel. "La instauración de la ganadería en el Valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881 – 1956". Editorial Universidad de Antioquia. Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH. Medellín, 2007. (Fuera del Texto)

ii Este tipo de desarrollo se caracteriza por promover un crecimiento más sostenible y compacto mediante una gestión óptima de los recursos naturales, considerando una limitación a la ocupación en las zonas de amenazas naturales (condicionantes al desarrollo urbano) y medidas de adaptación al cambio climático al reducir los patrones de expansión urbana no planificada.

Los beneficios clave del desarrollo compacto incluyen la reducción del tránsito, con lo cual se disminuyen las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y se mejora la calidad del aire, un mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y áreas de renovación, densificación y consolidación urbana que a su vez presentan fácil accesibilidad a equipamientos, servicios, empleo, espacios abiertos/verdes y están bien servidas por opciones de transporte multimodal (p.ej. caminar, andar en bicicleta y tomar el transporte público). Finalmente, se trata de un uso del territorio en el que la eficiencia y la equidad se conjuguen para asegurar la calidad de vida de sus habitantes.

iii Se entiende por período de retorno el tiempo que se estima esperado o tiempo medio entre dos sucesos de baja probabilidad, en este caso para eventos de inundación fluvial.

iv Para el caso colombiano se incorporaron siete (7) indicadores que demuestran el desempeño de la ciudad con respecto a las industrias culturales y creativas,

v Ipsos-Napoleón Franco.

vi Las áreas identificadas como críticas son aquellas que, en el diagnóstico, resultaron en rojo o que obtuvieron una calificación de 4 a 5.

vii Otras ciudades colombianas que firmaron el pacto fueron Gigante (Huila) y Bogotá en el año de la cumbre (2010), en el año 2012 lo firmaron Cartagena (esta ciudad formuló en el año 2013 el Plan 4C "Cartagena Competitiva y Compatible con el Clima" mediante el cual propone estrategias para convertirse en una ciudad competitiva económicamente, siendo amigable y compatible con el medio ambiente), Florencia, Manizales, Pereira, Santa Marta, Sogamoso, Tuluá y Tunja, para un total de 10 ciudades colombianas de un total de 286 ciudades de 60 países. Ver: http://www.mexicocitypact.org/pacto-de-la-ciudad-de-mexico-2/lista-de-ciudades/

viii Dado que para la aplicación de la metodología en Colombia se hizo necesario ajustar los parámetros de referencia de algunos indicadores para que reflejaran la realidad del país, la cobertura de acueducto en Salta - aunque bajo la Iniciativa ICES se ubica en rango verde – en la metodología de CSC queda ubicado en amarillo, pues está entre el rango 85% a 95%.

ix Reporte parque automotor 2010, Ministerio de Transporte, cálculos SIC.

x dB Decibeles.

xi El valor calculado se llevó a cabo con información suministrada por Electricaribe, sobre el consumo residencial de Montería, sin tener en cuenta los consumos comercial e industrial, razón por la cual se efectuó una aproximación la cual está entre 900 y 1.000 kWh/persona/año.

xii Dado que, para la aplicación de la metodología en Colombia, se hizo necesario ajustar los parámetros de referencia de algunos indicadores para que reflejaran la realidad del país, la cobertura del servicio de alcantarillado en Salta, bajo la iniciativa ICES, se ubica en rango verde; en la metodología de CSC queda ubicado en amarillo, pues está entre el rango 85% a 95%.

xiii El proyecto contempló la construcción del sistema de alcantarillado con la instalación de 997 ml de tubería PVC de 27" de diámetro, correspondientes al colector Rancho Grande, el cual hace parte del subsistema 7, que cobija un sector del municipio de Montería, con un área aproximada de 280 Ha. La zona denominada subsistema 7 del alcantarillado sanitario de la ciudad de Montería, está localizada en la parte occidental del casco urbano, en el cual predomina el estrato socioeconómico 1, además de usuarios comerciales e institucionales. Con la ejecución del proyecto, se estima beneficiar a cerca de 36.000 habitantes. El proyecto inició en abril del 2013 y finalizó en mayo del 2014.

xiv El proyecto contempló la instalación de 6.062 ml de tubería para alcantarillado en diámetros entre 8" y 16", 93 pozos de inspección y 1020 acometidas domiciliarias. Con la ejecución del proyecto, se estima beneficiar a, aproximadamente, 4.690 habitantes. El proyecto inició en marzo del 2013 y finalizó en noviembre del mismo año.

xv Dado que para la aplicación de la metodología, en Colombia, se hizo necesario ajustar los parámetros de referencia de algunos indicadores para que reflejaran la realidad del país, el porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales en Salta bajo la iniciativa ICES se ubica en rango verde; en la metodología de CSC queda ubicado en amarillo, pues está entre el rango 40% a 70%.

xvi Dado que para la aplicación de la metodología en Colombia, se hizo necesario ajustar los parámetros de referencia de algunos indicadores para que reflejaran la realidad del país, la vida útil del relleno sanitario en Salta, bajo la iniciativa ICES, se ubica en rango verde; en la metodología de CSC queda ubicado en amarillo, pues está entre el rango 15 a 30.

xvii IRCA: índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano durante la vigencia 2011.

xviii La medición convencional correspondiente al déficit habitacional en términos indica un dimensionamiento basado en la diferencia resultante entre el número de hogares y de viviendas bajo el supuesto que para determinado número de hogares, debe existir igual número de viviendas independientes. La medición cualitativa del déficit habitacional surge como complemento de la medición cuantitativa al considerar, más allá del faltante de unidades de vivienda requerido respecto al número de hogares, la proporción de hogares afectados por carencias o privaciones en sus viviendas (servicios públicos, espacio, materiales de la estructura). Fuente: Torres R., Jorge Enrique (2007). "Las condiciones habitacionales de los hogares y su relación con la pobreza".

xix Cifras suministradas por la oficina de vivienda del Municipio de Montería. (octubre de 2013)

xx Según el listado de proyectos seleccionados en el marco del programa de vivienda para ahorradores, VIPA, con corte a 5 de junio de 2014, los proyectos asignados a Montería son: Finzenú Etapa II (690 unidades), Urbanización Bolívar (1.510 unidades), Urbanización Las Acacias (1.504 unidades). En: http://www.minvivienda.gov.co/_layouts/15/osssearchresults.aspx?u=http%3A%2F%2Fwww%2Eminvivienda%2Egov%2Eco&k=VIPA%20Monter%C3%ADa. Fecha de consulta: 18-09-2014

xxi Vale la pena aclarar que para el cálculo del indicador no se tomaron en cuenta las zonas de reserva forestal o humedales que hacen parte del perímetro urbano, por esta razón el indicador puede resultar más bajo que el de las ciudades que presentan los valores más altos.

xxii Mediante la cual se establecen los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo en el ámbito nacional, para las entidades territoriales y los organismos públicos de todo orden.

xxiii Informe sobre viabilidad fiscal municipio de Montería. Cierre 2012. Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

xxiv Pasivo contingente: se toma el valor reportado por la entidad en el balance general a 31 de diciembre de 2013 en la cuenta 2.7.10 provisión para contingencias

xxv Di Monitoreo, una nueva aplicación de gestión de datos basado en la web destinado a facilitar el seguimiento de los planes de desarrollo.

xxvi Índice de Gobierno Abierto – IGA - forma parte del Sistema de Monitoreo y Evaluación del Cumplimiento de Normas Estratégicas Anticorrupción que tiene como objetos generar alertas tem¬pranas sobre irregularidades administrativas, promover el cumplimiento normativo y buenas prácticas y, particular¬mente, prevenir sanciones disciplinarias y la ocurrencia de actos de corrupción.

xxvii En el marco de lo establecido en la Ley 1530 de 2012 y su decreto reglamentario 1949 de 2012, el manejo presupuestal del nuevo Sistema General de Regalías SGR indica un esquema de afectación distinto al que rige para el resto de recursos y gastos que administra la entidad territorial, por lo cual solo podrá incorporarse, en su presupuesto, el monto relacionado con los proyectos de inversión viabilizados y aprobados por el órgano Colegiado de Administración y Decisión OCAD departamental que se encuentran garantizado con dichos recursos. Es de anotar que, pese a que el decreto mencionado establece que los recursos del SGR hacen parte del presupuesto de la entidad territorial, esto no asimila su ejecución al resto de los ingresos y gastos, pues se incorporan como un capítulo independiente de la ejecución presupuestal.

xxviii AFOLU: Agricultura, silvicultura y otros usos del suelo (Agriculture, Forestry and Other Land Use)

xxix Es pertinente aclarar que de los resultados de la calificación, se seleccionaron las cinco primeras áreas que resultaron en rojo, de acuerdo a la calificación de los expertos del grupo focal.

xxx Para el 2012 eran aproximadamente 450 areneros. El Meridiano de Córdoba. "Con areneros hay acercamientos". Abril 2 de 2012.

xxxi El manual se constituye en una herramienta que busca orientar a cada uno de los subsectores de la cadena como establecimientos de alojamiento y hospedaje, de expendio de alimentos y bebidas y talleres y expendios de productos típicos y artesanales, agencias de viajes y operadores turísticos (incluye prestadores del servicio de transporte turístico terrestre y fluvial y guías de turismo), parques temáticos, prestadores de servicios de turismo de aventura en la práctica de cabalgatas, balsaje, caminatas, etc.

xxxii Contenida de manera específica para Montería en el documento CONPES 3638.

xxxiii Ejército Nacional de Colombia. (4 de septiembre de 2013). Disponible desde la web en: http://www.ejercito.mil.co/?idcategoria=351459.

xxxiv Esta propuesta fue presentada y avalada por el Departamento para la Prosperidad Social (DPS), relacionando el proyecto en las fichas respectivas del Departamento Nacional de Planeación (DNP). La propuesta cuenta, además, con el apoyo de la Agencia Nacional para la Superación de la Pobreza Extrema (ANSPE), la Unidad para la Atención y Reparación Integral de Víctimas (UARIV) y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

xxxv Ley 1523 de 2012: Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.
Decreto 1807 de 2014: Por el cual se incorpora la gestión del riesgo den los Planes de Ordenamiento Territorial y se dictan otras disposiciones.

Anexos

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Agua	Cobertura de agua	Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	%	**95-100**	**85-95**	**<85**	**97%**
	Agua	Eficiencia en el uso del agua	Consumo anual de agua per cápita	Consumo anual de agua per cápita de las viviendas que tienen una conexión de agua	L/persona/día	**80 - 140**	**140 - 180**	**>180**	**127**
	Agua	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Continuidad del servicio de agua	Horas al día con servicio continuo	hrs/día	**>20**	**12-20**	**<12**	**24**
	Agua	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Calidad de agua	Índice de riesgo de calidad de agua potable (Puntaje IRCA)	%	**< 5**	**5,1 - 35**	**> 35**	**0,10%**
	Agua	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Agua no contabilizada	(Agua producida menos agua facturada) / Agua producida	%	**0-30**	**30-45**	**>45**	**32,1%**
	Agua	Disponibilidad de recursos hídricos	Número de años remanente con balance de agua positivo	Número de años remanente con balance de agua positivo, considerando oferta de agua disponible (teniendo en cuenta ciclos hidrológicos) y la demanda de agua (usos proyectados, incluyendo población, sector industrial, caudales ecológicos, etc.)	años	**>20**	**20-10**	**<10**	**N/D**
	Saneamiento y Drenaje	Cobertura de saneamiento	Porcentaje de hogares con acceso a servicio de saneamiento por alcantarillado	Porcentaje de la población con acceso a recolección de aguas servidas	%	**>95**	**95 - 85**	**<85**	**85%**
	Saneamiento y Drenaje	Tratamiento de aguas residuales	Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales	Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales aplicables	%	**>70**	**40-70**	**<40**	**51,6%**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Saneamiento y Drenaje	Eficiencia de drenaje	Porcentaje de viviendas afectados durante precipitaciones con frecuencia de ocurrencia igual a 5 años	Porcentaje de viviendas durante precipitaciones con frecuencia de ocurrencia igual a 5 años	%	<0,5	0,5-3	>3	5%
	Saneamiento y Drenaje	Evacuación segura de aguas lluvias	Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias	La ciudad cuenta con una cobertura para el sistema de drenaje de aguas lluvias (puede ser separado o combinado con las aguas residuales) en términos del área, este servicio comparado con la totalidad del área ocupada por la ciudad y expresado en %	%	>70	40-70	<40	80%
	Gestión de Residuos Sólidos	Cobertura de recolección de residuos sólidos	Porcentaje de la población de la ciudad con recolección regular de residuos sólidos	Acceso regular: al menos una vez por semana. Ver metodología GCIF.	%	95-100	80-95	<80	100%
	Gestión de Residuos Sólidos	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en relleno sanitario	Porcentaje de los residuos sólidos que se disponen adecuadamente, considerando dentro de estos residuos los domésticos, industriales (Grandes generadores) y verdes (residuos vegetales de plazas de mercado, mantenimiento de zonas verdes y parques y limpieza de calles).	%	90-100	80-90	<80	80%
	Gestión de Residuos Sólidos	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Vida remanente del predio en el cual está instalado el relleno sanitario	Vida útil del relleno sanitario o controlado en función de las proyecciones de generación de residuos urbanos de la ciudad.	años	>30	15 - 30	<15	13
	Gestión de Residuos Sólidos	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto, vertederos NO controlados, cuerpos de agua y quemados	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto, vertederos NO controlados, cuerpos de agua, quemados u otros métodos	%	<5	5-10	>10	N/D

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Gestión de Residuos Sólidos	Tratamiento de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son compostados	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son tratados por compostaje	%	> 10	5-10	<5	0%
	Gestión de Residuos Sólidos	Tratamiento de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	Se considera tanto el reciclado de fuentes formales como informales.	%	>10	5-10	<5	3%
	Gestión de Residuos Sólidos	Tratamiento de residuos sólidos	Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos que son utilizados como recurso energético y/o se controla la generación de gases de efecto invernadero	Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos donde se recupera y utiliza el gas de relleno sanitario para generación de energía / calor.	%	>70	40-70	<40	0%
	Energía	Cobertura energética	Porcentaje de hogares de la ciudad con acceso autorizado a energía eléctrica	Proporción total de hogares que tiene acceso a fuentes legales de energía en su residencia. A partir de datos de facturación de la empresa eléctrica. Ver metodología GCIF	%	95-100	70-95	<70	99,5%
	Energía	Cobertura energética	Porcentaje de hogares de la ciudad con acceso a gas por red domiciliaria	Porcentaje de hogares en viviendas con acceso autorizado a gas por red domiciliaria	%	>80	50-80	<50	92,5%
	Energía	Cobertura energética	Número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente	Número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente	#/año/cliente	<10	10-13	>13	0,0130
	Energía	Cobertura energética	Duración promedio de interrupciones eléctricas	Promedio de duración de las interrupciones eléctricas, medido en horas	hrs/cliente	<10	10-18	>18	0,0120
	Energía	Eficiencia en el uso de la energía	Consumo anual de energía eléctrica per cápita	Consumo total anual de energía eléctrica dividido por la población	kWh/persona/año	<5.000	5.000-25.000	>25.000	4602
	Energía	Eficiencia en el uso de la energía	Intensidad energética de la economía	Cantidad de energía consumida por unidad de PIB	millones de Joules/US$ de PIB	< 4,2	4,2 a 7,4	>7,4	ND

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Energía	Eficiencia en el uso de la energía	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones de eficiencia energética	Existencia de mecanismos gubernamentales de eficiencia energética en funcionamiento, incluyendo: (i) regulación térmica de edificio; (ii) normativa para alumbrado eficiente; (iii) regulación para gestión municipal de energía; (iv) normas para compras corporativas eficientes; (v) normas para uso de energías no convencionales en edificios (solar térmico, solar fotovoltaico, otros)	Sí/No	**Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado**	**Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado**	**Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento**	**SI**
	Energía	Energías alternativas y renovables	Porcentaje de energías renovables sobre el total del generación eléctrico	Porcentaje de generación de energía eléctrica mediante fuentes de generación renovable sobre el total del consumo (incluyendo grandes represas hidroeléctricas, en años hidrológicos promedio)	%	**>50**	**20-50**	**<20**	**78%**
	Energía	Energías alternativas y renovables	Uso de energía de fuentes renovables no convencionales	Porcentaje de la provisión de energía proveniente de fuentes renovables no convencionales (incluyendo mini-hidros, calentadores solares, fotovoltaica, biomasa renovable, etc.)	%	**>15**	**5-15**	**<5**	**0%**
	Calidad de Aire	Control de la calidad del aire	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	Sí/No	**Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado**	**Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado**	**Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento**	**Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado**
	Calidad de Aire	Concentración de contaminantes en el aire	Air quality index	Presencia de contaminantes dañinos a animales y humanos en el aire, medidos según los parámetros del air quality index	#	**0-50**	**51-100**	**>100**	**51-100**
	Calidad de Aire	Concentración de contaminantes en el aire	Concentración de PM 10	Cantidad de material particulado en suspensión menor a 10 µm de diámetro, promedio 24 hrs	$\mu g/m^3$	**<50**	**50-150**	**>150**	**38**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Mitigación del Cambio Climático	Sistemas de estimación de emisiones GEI	Existencia y monitoreo de inventario GEI	Se ha desarrollado un sistema de medición para el desarrollo de inventarios.	Sí/No	**Existencia de inventario específico para la ciudad, con monitoreo frecuente y sistema de actualización periódica**	**Existencia de inventario a partir de fuentes nacionales, o inventario local sin sistema de actualización periódica**	**No hay inventario o monitoreo no existe**	**Existencia de inventario a partir de fuentes nacionales, o inventario local sin sistema de actualización periódica**
	Mitigación del Cambio Climático	Emisiones totales de GEI	Emisiones GEI per cápita	Medida de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero por persona basada en censo e inventario de GEI	tonelada anual per cápita	**<5**	**5-10**	**>10**	**3**
	Mitigación del Cambio Climático	Emisiones totales de GEI	Emisiones GEI / PIB	Medida de la eficiencia de la economía de la ciudad en términos de carbono. Se basa en el PIB de la ciudad y el inventario de GEI	kg/US$ de PIB	**< 0,35**	**0,35-0,8**	**>0,8**	**N/D**
	Mitigación del Cambio Climático	Planes y metas de mitigación	Existencia de planes de mitigación con metas de reducción sectoriales y sistema de monitoreo	Capacidad de la ciudad para definir, reglamentar y operacionalizar medidas de mitigación de GEI en los diversos sectores y áreas de infraestructura	Sí/No	**Existe un plan de mitigación adoptado formalmente, con metas cuantitativas y un sistema de monitoreo y cumplimiento en funcionamiento**	**Existe un plan pero no ha sido adoptado, no tiene metas cuantitativas o tiene monitoreo y cumplimiento limitado**	**No existe un plan de mitigación**	**Existe un plan pero no ha sido adoptado, no tiene metas cuantitativas o tiene monitoreo y cumplimiento limitado**
	Ruido	Control del ruido	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre polución acústica	Existencia de mecanismos de regulación para reducir la polución acústica	Sí/No	**Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado**	**Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado**	**Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento**	**Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10.000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometeorológicas) y análisis de vulnerabilidad	Existencia de mapas de riesgo de la ciudad que incluyen amenazas naturales (geofísicos e hidrometeorológicos) y análisis de vulnerabilidad	Sí/No	**Existencia de mapas de riesgo a escala 1:10.000 que incluyen un análisis de las principales amenazas y de la vulnerabilidad basados tanto en información histórica como en cálculo probabilístico**	**Existencia de mapas de las principales amenazas naturales en escala 1:10.000, basados en información histórica**	**No hay mapas de las principales amenazas a escala 1:10.000**	**NO**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	Sí/No	**Existen mapas completos y actualizados**	**Existen mapas incompletos o desactualizados**	**No existen mapas de riesgos / vulnerabilidad al cambio climático**	**Existen mapas incompletos o desactualizados**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de planes de contingencia adecuados para desastres naturales	La ciudad ha preparado un plan de respuesta adecuado (o plan de contingencia) a la ocurrencia de distintos tipos de amenazas naturales	Sí/No	**Completo, actualizado y puesto a prueba por medio de simulacros por lo menos 1 vez al año**	**No está completo, no está actualizado o no se han hecho simulacros en los últimos 12 meses**	**Incompleto, desactualizado o no puesto a prueba en los últimos 24 meses**	**Incompleto, desactualizado o no puesto a prueba en los últimos 24 meses**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de sistemas de alerta temprana efectivos	La ciudad posee sistemas operativos de alerta temprana	Sí/No	**Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba al menos 1 vez al año**	**Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses**	**Inexistencia del sistema de alerta temprana o existencia de solo un modo de notificación sin pruebas periódicas (simulacros)**	**Inexistencia del sistema de alerta temprana o existencia de solo un modo de notificación sin pruebas periódicas (simulacros)**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de un plan efectivo de gestión del riesgo de desastres	La ciudad ha preparado planes de gestión del riesgo de desastres (PGRD) para reducir su vulnerabilidad a las amenazas naturales. El PGRD incluye reducción de la vulnerabilidad ex-ante, plan de respuesta a desastres y define una estrategia de gestión financiera del riesgo	Sí/No	**La ciudad cuenta con un plan de gestión de riesgo actualizado (menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)**	**La ciudad tiene un plan de gestión de riesgo vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses**	**La ciudad no tiene plan de gestión de riesgo, o está incompleto / desactualizado (más de 36 meses de antigüedad), o no ha sido aprobado por las autoridades competentes**	**SI La ciudad cuenta con un Plan Integral de Gestión, requiere actualización**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático	La ciudad ha preparado un plan de adaptación al cambio climático, que se encuentra aprobado por las autoridades competentes	Sí/No	**La ciudad cuenta con un plan de adaptación al cambio climático ((menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)**	**La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses**	**La ciudad no tiene plan de adaptación al cambio climático, o está incompleto / desactualizado (más de 36 meses de antigüedad), o no ha sido aprobado por las autoridades competentes**	**SI Aprobado en 2011 por las instancias competentes (vigente)**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Porcentaje de medidas implementadas de los planes de gestión del riesgo de desastres y de adaptación al cambio climático	Porcentaje de acciones que se definen en los planes de gestión de riesgos y de la adaptación al cambio climático que se han implementado		**>50**	**20-50**	**<20**	**N/D**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Asignación de presupuesto municipal a la gestión del riesgo de desastres	Recursos financieros disponibles para atender emergencias, reducir vulnerabilidad ex-ante y existencia de esquemas de transferencia del riesgo (e.g. seguros)	Sí/No	**La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidad ex-ante, y además cuenta con un esquema de transferencia del riesgo (e.g. seguro)**	**La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidades ex-ante**	**La ciudad tiene acceso únicamente a recursos para atender emergencias**	**SI El Plan de Desarrollo consagra el presupuesto de manera general, sin embargo, no lo detalla**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Ambiental y Cambio Climático	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Los principales instrumentos de planificación de la ciudad incorporan el análisis de riesgos	El Plan de Desarrollo Urbano y el Plan de Ordenamiento Territorial toman en cuenta el análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Sí/No	**Ambos planes son vinculantes y toman en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales**	**Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales**	**Ninguna de las herramientas de planificación toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales, o los toman en cuenta pero no son vinculantes**	**Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Sensibilidad a desastres naturales	Infraestructura crítica (ej. agua, energía, etc.) en riesgo debido a construcción inadecuada y/o ubicación en áreas con riesgo no mitigable	Porcentaje de infraestructura pública crítica susceptible de ser impactada por amenazas naturales	%	**<10**	**10-15**	**>15**	**20%**
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Sensibilidad a desastres naturales	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a construcción inadecuada	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a paredes, techos o pisos inadecuados, sobre viviendas totales	%	**<10**	**10-15**	**>15**	**8,37%**
Urbana	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Densidad	Tasa de crecimiento anual de la huella urbana	Promedio de la tasa de crecimiento anual de la huella urbana dentro de los límites oficiales de la ciudad (como mínimo los últimos cinco años o el último periodo de tiempo disponible)	% anual	**Entre 0 y 4%**	**Entre 3 y 6%**	**> 6%**	**0,65%**
	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Densidad	Densidad (neta) de la población urbana	Personas que viven en el área urbanizada de la municipalidad, por km2 de área urbanizada de la municipalidad	habitantes/ km2	**7.000-20.000**	**4.000-7.000; 20.0000-25.000**	**<4.000; >25.000**	**8,040 habitantes/km2**
	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Vivienda	Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	Proporción de unidades de vivienda en condiciones inferiores a los estándares de habitabilidad definidos por el país	%	**< 10%**	**10-25%**	**>25%**	**62,25**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Urbana	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Vivienda	Déficit de vivienda cuantitativo	(Cantidad de hogares-cantidad de viviendas)/cantidad de hogares	%	**<10%**	**10-14%**	**>14%**	**14,06**
	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Áreas verdes y de recreación	Áreas verdes por cada 100.000 habitantes	Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 habitantes de la ciudad	hectáreas /100.000 habitantes	**>50**	**20-50**	**<20**	**12,06**
	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Áreas verdes y de recreación	Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes	Hectáreas de espacios de recreación al aire libre y de acceso público por cada 100.000 habitantes	hectáreas /100.000 habitantes	**>10**	**7-10**	**< 7**	**7,5**
	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Planificación del uso del suelo	Existencia e implementación activa de un plan de uso del suelo	La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente	Sí/No e implementación	**Existe un plan maestro único con componentes ecológicos; la ciudad lo implementa activamente**	**Existe un plan maestro único, pero sin componentes ecológicos; no hay avances en la implementación**	**No existe un plan maestro o éste tiene más de 10 años de antigüedad**	**SI**
	Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Planificación del uso del suelo	Plan maestro actualizado y vinculante legalmente	Existencia e implementación activa de un plan maestro completo y legalmente vinculante creado o actualizado durante los últimos diez años	Sí a ambos criterios / Sí a un criterio/ No a ambos criterios	**La ciudad tiene un plan maestro legalmente vinculante que ha sido actualizado en los últimos 10 años, y lo implementa de forma activa**	**O bien: i) la ciudad tiene un plan maestro y es legalmente vinculante pero no ha sido actualizado en los últimos 10 años ; o ii) la ciudad tiene un plan maestro que ha sido actualizado en los últimos 10 años pero que no es legalmente vinculante**	**La ciudad no tiene un plan maestro, o tiene un plan maestro pero no es legalmente vinculante ni se ha actualizado en los últimos años**	**N/A**
	Desigualdad Urbana	Pobreza	Porcentaje de la población por debajo de la línea de pobreza	Cantidad de personas en la ciudad que viven por debajo de la línea de pobreza urbana establecida por el país (numerador) dividida por la cantidad total de habitantes de la ciudad (denominador), expresada como un porcentaje	%	**< 12%**	**12-25%**	**>25%**	**34,8%**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Urbana	Desigualdad Urbana	Segregación Socio-espacial	% de viviendas ubicadas en asentamientos informales	Déficit cuantitativo por estructura	%	**< 5%**	**5-10%**	**> 10%**	**17,26%**
	Desigualdad Urbana	Desigualdad de ingreso	Coeficiente de Gini de ingresos	Medición de la desigualdad, de acuerdo con la cual 0 corresponde a una igualdad perfecta en ingresos y 1 corresponde a una desigualdad perfecta en ingresos	%	**< 0,35**	**0,35 - 0,5**	**>0,5**	**0,525**
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de vías cada 100.000 habitantes	El total de kilómetros por carril de vías públicas dentro de la ciudad numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad, expresado en kilómetros cada 100.000 habitantes	km	**>300**	**300-400**	**<400**	**280,6**
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de vías dedicados en forma exclusiva al transporte público cada 100.000 habitantes	El total de kilómetros por carril dedicado exclusivamente al recorrido de autobuses y kilómetros de línea central de trenes de pasajeros (numerador), dividido por 10.000 habitantes de la ciudad, expresado como kilómetros del sistema de transporte cada 100.000 habitantes	Km	**>100**	**100-50**	**<50**	**0**
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de sendas para bicicleta cada 100.000 habitantes	Los kilómetros de línea central de caminos dedicados a bicicletas dentro de la ciudad (numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad, expresado como kilómetros cada 100.000 habitantes	km	**>25**	**15 -25**	**<15**	**2.8 km**
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de pavimento y vía peatonal cada 100.000 habitantes	El total de kilómetros de paseo dedicados a la vía peatonal dentro de la ciudad (numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad, expresado en kilómetros cada 100.000 habitantes	km	**Más de cuatro veces la longitud de la red de carreteras**	**Entre dos y cuatro veces la longitud de la red de carreteras**	**Menos de dos veces la longitud de la red de carreteras**	**N/D**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Urbana	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Vehículo motor privado	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	**< 35%**	**35% - 50%**	**>50%**	**9,9**
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Transporte público (incluyendo taxi)	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	**>50%**	**30-50%**	**<30%**	**29,5**
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Bicicleta	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	**>5%**	**5-3%**	**<3%**	**17,9**
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - A Pie	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	**<10%**	**10-15%**	**>15%**	**32,4**
	Movilidad/ Transporte	Transporte limpio	Antigüedad promedio de la flota del transporte público	Antigüedad promedio de la flota del transporte público (en años)	Años	**< 6**	**entre 6 y 12**	**>12**	**7**
	Movilidad/ Transporte	Transporte Seguro	Víctimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	La cifra anual de víctimas mortales por accidentes de tránsito de cualquier tipo (numerador), dividido por 1.000 habitantes de la ciudad (denominador), expresado como la cantidad de muertes por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	Muertes cada 1.000 habitantes	**>0,1**	**0,1-0,2**	**<0,2**	**10,01**
	Movilidad/ Transporte	Congestión reducida	Velocidad promedio de viaje en la vía pública principal durante la hora pico	La velocidad promedio de viaje de todos los vehículos motorizados de uso personal y vehículos del transporte público que utilizan las vías (excepto, por ejemplo, los trenes y trolebuses), a lo largo de todas las "vías públicas" definidas por lugar, durante la hora pico de viaje (generalmente, durante la mañana y tarde)	km/hr	**>30**	**15-30**	**<15**	**17**

BENCHMARK

Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de Referencia			Montería
Urbana	Movilidad/ Transporte	Congestión reducida	Cantidad de automóviles per cápita	Cantidad de automóviles de uso personal per cápita	vehículos per cápita	< 0.3	0.3-0.4	> 0.4	0,13
	Movilidad/ Transporte	Transporte Planificado y administrado	Sistema de planificación y administración del transporte	Este indicador tiene por objetivo establecer si la ciudad tiene un sistema de planificación y administración adecuado. Se mide respondiendo tres preguntas: 1) ¿ Hay alguna encuesta reciente (de dos años de antigüedad como máximo) de origen/destino que abarque el área urbana o metropolitana? 2) ¿ Hay un plan maestro de transporte publicado basado en los resultados de la encuesta u otros estudios de respaldo? 3) Ha implementado la ciudad un sistema de administración del transporte, que incluya distintos indicadores para medir y monitorear el sistema de transporte?	Sí/No	La ciudad tiene los tres elementos	La ciudad tiene una encuesta de origen/destino reciente y tiene o se encuentra en proceso de diseñar y publicar un plan maestro de transporte basado en la encuesta u otros documentos de respaldo	La ciudad no posee una encuesta de origen/ destino que no tenga más de dos años de antigüedad al momento de medir el indicador	SI
	Movilidad/ Transporte	Transporte económico	índice de asequibilidad	(Cantidad de viajes x Costo promedio por viaje) / (Ingreso per cápita del quintil más humilde de la población)	Porcentaje	Hasta 5%	5-10%	> 10%	N/D
	Movilidad/ Transporte	Demanda equilibrada	Razón empleo/Vivienda	La relación empleo/vivienda se refiere a la distribución aproximada de las oportunidades de empleo y población activa a lo largo de un área geográfica. Generalmente se mide en términos de proporción de empleos por hogar	Relación	1,3:1 a 1,5:1	1,5:1 a 1,7:1	<1,3:1 y >1,7:1	N/D
	Competitividad de la Economía	Regulación de negocios e inversión	Días para obtener licencia de funcionamiento	Tiempo para obtener licencia inicial de funcionamiento (no tiempo total para empezar negocios)	# de días	<10	10 a 20	>20	10

BENCHMARK

Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de Referencia			Montería
	Competitividad de la Economía	Manejo estratégico de la infraestructura	Existencia de plataforma logística	La ciudad tiene proyectos de infraestructura especializada para alojar y brindar facilidades exclusivamente a operadores logísticos en diversas actividades, aunque ciertos proyectos pueden tener áreas previstas para transformación industrial y/o valor agregado, en cuyo caso se tratará de un proyecto mixto. Los servicios brindados y el tipo de actividades presentes dependen de la función que cumple la plataforma en cuestión. En el ámbito urbano se han identificado los siguientes tipos: (i) Centros de abastecimiento urbano, y (ii) Centros de carga y descarga en zonas centrales	Sí/No	Existe una plataforma logística diseñada e implementada para transportes marítimos, aéreos y terrestres	Existe una plataforma logística diseñada para al menos un tipo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre)	No se ha diseñado una plataforma logística	Existen bodegas de acopio de alimentos que funcionan como centros de distribución unimodal.
	Competitividad de la Economía	Producto bruto	PIB per cápita de la ciudad	Medida del rendimiento económico per cápita	US$ per cápita	>10000	7500 - 10000	< 7500	4146
	Competitividad de la Economía	Investigación	Número de grupos de investigación por cada 100 mil habitantes	Grupos de investigación por departamento /Población departamental)*100.000 hbt.	#	>14	8 A 14	<8	17
	Competitividad de la Economía	Investigación	Número de universitarios matriculados en un programa de Doctorados,	Matriculas de PhD por cada 1000 graduados de pregrado (Departamental)	#	>32	18 y 32	<18	0,14
	Competitividad de la Economía	Investigación	Número de científicos y de profesionales altamente calificados en diferentes áreas del conocimiento	Número de doctorados por cada millón de habitantes	#	>120	65 a 120	<65	0
	Competitividad de la Economía	Productividad	Productividad laboral	Valor agregado/ personal ocupado	#	>207000	entre 116000 y 207000	<116000	291.683

BENCHMARK									
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de Referencia			Montería
	Empleo	Desempleo	Tasa de desempleo (promedio anual)	Cantidad total de personas desempleadas dividida por la población económicamente activa total. La tasa de desempleo es el porcentaje de la población económicamente activa que busca trabajo activamente sin conseguirlo en un determinado momento	%	<10%	10% - 13%	>13%	10,00
	Empleo	Empleo informal	Empleo informal como % del empleo total	Porcentaje de la población económicamente activa empleada en el sector informal según la definición de Organización Internacional del Trabajo	%	<30%	30%-55%	>55%	62,90
	Conectividad	Internet	Subscripciones a Internet de Banda Ancha Fija (para cada 100 habitantes)// Proxy:: internet conmutado + dedicado	Numero de suscripciones de acceso fijo a Internet en Banda Ancha (para cada 100 habitantes). Esos incluyen por ejemplo conexiones fijas a través de cable modem, fibra óptica, DSL y excluyen conexiones por teléfono móvil. Banda ancha se considera velocidad de 256 Kbps o superior.	# de suscripciones para cada 100 habitantes	> 15	10-15	< 10	10
	Conectividad	Internet	PROXY: Porcentaje de hogares con computador	PROXY: Porcentaje de hogares con computador	porcentaje de hogares con computador	>43%	Entre 35% y 43%	<35%	34%
	Conectividad	Telefonía	PROXY: Número de suscripciones por TV cable o Satelital, por cada 100 habitantes	PROXY: Numero de suscripciones por TV cable o Satelital, por cada 100 habitantes	# de SUBSCRITOS a TV CERRADA O SATELITAL por cada 100 habitantes	>80	Entre 75 y 80	<69	65%
	Educación	Calidad educativa	Tasa de alfabetismo entre los adultos	Porcentaje de adultos a partir de 15 años (salvo que el país defina otra edad) en la ciudad que pueden leer, escribir y comprender un texto breve y simple sobre su vida cotidiana	%	>95%	90-95%	<90%	89%

BENCHMARK									
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de Referencia			Montería
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de quinto grado con un nivel satisfactorio en pruebas nacionales de lenguaje	Porcentaje de estudiantes de grado v de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de lectura, desagregado por género	%	>83%	83% - 74%	<74%	21%
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de noveno grado con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas de Matemáticas		%	>85%	76% - 85%	<76%	16%
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de quinto grado con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas de Matemáticas		%	>85%	76% - 85%	<76%	15%
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de noveno grado con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas de Matemáticas	Porcentaje de estudiantes de grado v de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas, desagregado por género	%	>85%	76% - 85%	<76%	17%
	Educación	Calidad educativa	Ratio estudiantes / docentes// Proxy: Ratio estudiantes - Docentes (Educación básica y sector oficial)	Ratio de número de estudiantes de educación primaria / número de docentes de educación primaria (Información para Educación básica sector oficial)	estudiantes/ docentes	< 10:1	Entre 10:1 y 20:1	> 20:1	30,85
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Transición	Tasa de cobertura neta en Transición	%	>90%	65% - 90%	<65%	72,30%
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Primaria	Tasa de cobertura neta en Primaria	%	>95%	89% - 95%	< 89	95,1%
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Secundaria	Tasa de cobertura neta en Secundaria	%	>90%	75% - 90%	< 75%	81,0%

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Media	Tasa de cobertura neta en Media	%	>70%	51% - 70%	< 51%	45%
	Educación	Educación superior	Tasa de cobertura bruta en la educación superior	Tasa de cobertura bruta en la educación superior	# cada 100.000 habitantes	> 40%	40% - 30%	<30%	60,80%
	Seguridad	Violencia	Homicidios cada 100.000 habitantes	Cantidad anual de homicidios por cada 100.000 habitantes	# cada 100.000 habitantes	<10	10 - 35	>35	19,19
	Seguridad	Violencia	Porcentaje de mujeres que han sufrido violencia física de parte de una pareja o ex pareja alguna vez en la vida	Cantidad de mujeres entre 15 y 49 años que alguna vez han tenido pareja y alguna vez sufrieron violencia física de parte de una pareja actual o ex pareja /Cantidad total de mujeres entre 15 y 49 años de edad que alguna vez ha tenido pareja	%	<14%	14-25%	>25%	28,60
	Seguridad	Violencia	Robo con violencia (rapiña) cada 100.000 habitantes	Cantidad anual de robos (robos con violencia o amenaza de violencia) por cada 100.000 habitantes	Cantidad por cada 100.000 habitantes	<300	300 - 700	>700	2.586
	Seguridad	Violencia	Hurtos por cada 100.000 habitantes	Cantidad de hurtos (robos no violentos) por cada 100.000 habitantes	Cantidad por cada 100.000 habitantes	<3.000	3.000-5.000	>5.000	4.113
	Seguridad	Confianza ciudadana	Ciudadanos que se sienten seguros	Porcentaje de ciudadanos que responden que se sienten seguros o muy seguros	%	> 60%	30%-60%	< 30%	65
	Seguridad	Confianza ciudadana en materia de seguridad	Tasa de Victimización	Porcentaje de personas que respondieron "Sí" a la pregunta "¿Ha sido víctima de algún delito en los últimos meses)" Determinado por medio de encuesta	%	>10%	10-30	<30%	23
	Salud	Nivel de salud	Esperanza de vida al nacer	Esperanza de vida al nacer promedio de la población total de la ciudad	años	>76	70 - 76	<70	73,73
	Salud	Nivel de salud	Esperanza de vida al nacer masculina	Esperanza promedio de vida al nacer de la población masculina de la ciudad	años	> 75	70 - 75	< 75	70,74
	Salud	Nivel de salud	Esperanza de vida femenina	Media de años que vive la población femenina de la ciudad	años	> 79	70-79	< 70	76,88

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
	Salud	Nivel de salud	Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años	Muertes de niños menores de 5 años de edad por 1.000 nacidos vivos	muertes/1.000 nacidos vivos	<15	15 a 20	>20	22
	Salud	Nivel de salud	Tasa de desnutrición crónica de niños menores de 5 años	Niños menores de 5 años con desnutrición crónica/ total niños menores de 5 años	niños/1.000	<6	6 a 15	>15	N/D
	Salud	Nivel de salud	Tasa de mortalidad materna	Número de muertes maternas (muertes debida a complicaciones durante el embarazo o el parto) /100.000 nacidos vivos	muertes/100.00 nacidos vivos	<40	40 - 80	>80	115,4
	Salud	Nivel de salud	Tasa de fecundidad adolescente	Número de nacidos por 1000 mujeres de 15 a 19 años de edad	nacidos/1.000 mujeres	<55	55 - 70	>70	61,8
	Salud	Provisión de servicios de salud	Atención institucional del parto	Número de partos institucionales/ partos totales año	%	>99%	99% - 95%	<95%	94%
	Salud	Provisión de servicios de salud	Controles prenatales	Número de mujeres con 4 controles prenatales/número de mujeres embarazadas	%	>99%	97% - 99%	<97%	92,1
	Salud	Provisión de servicios de salud	Coberturas de vacunación en niños menores de 5 años	Niños de 5 años de edad que han recibido la esquema completa de vacunas de acuerdo con el calendario de vacunas determinado por el país/total niños de 5 años de edad	%	>95%	95% - 90%	<90%	92,60%
	Cultura	Valor agregado de las actividades culturales	Porcentaje de la contribución de las actividades culturales, privadas y formales, al Producto Interior Bruto (PIB) municipal	Porcentaje de la contribución de las actividades culturales privadas y formales al Producto Interior Bruto (PIB)	%	>5%	2% - 5%	<2%	1,0%

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
	Cultura	Empleo en cultura	Porcentaje de personas empleadas en establecimientos dedicados a actividades culturales respecto al total de la población ocupada	Personas que tiene una ocupación cultural. Esta población incluye aquellos que tiene ocupaciones culturales y que trabajan en establecimientos dedicados o no a actividades culturales. Y personas que trabajan en establecimientos dedicados a actividades culturales-industrias culturales-. Esta población incluye personas que desempeñan ocupaciones culturales y no culturales en establecimientos dedicados a la producción de bienes y servicios culturales.	%	>6%	2% - 6%	<2%	1.5%
	Cultura	Educación artística	Porcentaje de docentes dedicados a la educación artística respecto del total docentes que existen en secundaria básica (grados 6, 7, 8 y 9)	Es un indicador alternativo, que se construye a partir del número total de docentes que existen en secundaria, según el tipo de áreas que según la ley se encargan de impartir.	%	>12%	6% - 12%	<6%	<6%
	Cultura	Educación artística	Población beneficiaria de los procesos de formación artística	Porcentaje de la población (# beneficiarios sistema educativa + # beneficiaros sistema IES+ # beneficiarios programas sector cultural) que recibe educación artística, respecto del total de la población.	%	>5%	2% - 5%	<2%	<2%
	Cultura	Marco político e institucional de la cultura	Instancia responsable de la cultura en el municipio	Existencia de una entidad encargada exclusivamente de los asuntos culturales y de fomento a la economía creativa.	SI/NO	Si existe una secretaría de cultura o instituto descentralizado de cultura, con autonomía operativa y presupuestal	Existe una entidad adscrita a otra secretaría para el manejo de los asuntos culturales, y con dependencia presupuestal y operativa	No existe una institución a cargo de los asuntos culturales, y estos son delegados en otro despacho o secretaría.	SI

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
	Cultura	Equipamientos culturales	Repartición de las infraestructuras culturales	Grado de equidad, en función de la población y de las unidades político-administrativas en que esta reside, de la cobertura y repartición, a nivel de todo el territorio nacional, de los equipamientos e infraestructuras culturales seleccionados con vocación pública	Cantidad / unidad político-administrativa (Comuna)	Suficiencia en infraestructura cultural y repartición equitativa. Al menos 1 equipamiento cultural por unidad político-administrativa	La ciudad cuenta con varios equipamientos culturales, pero inequitativamente distribuidos.	La ciudad no tiene infraestructuras culturales suficientes, y las existentes están distribuidas de manera inequitativa	21
	Cultura	Sostenibilidad del patrimonio	Existencia de alguna manifestación de patrimonio cultural inmaterial	Identificar la existencia de manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial del municipios	SI/NO	Si existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural	Existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultural	No existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural	NO
Fiscal y Gobernabilidad	Gestión Pública Participativa	Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública del gobierno	Existencia de proceso de planificación participativa	Se lleva adelante un proceso de planificación participativa en cooperación con organizaciones comunitarias y con participación ciudadana.	Sí/ Sí calificado/ No	La planificación es participativa y: a) es parte del marco legal nacional o subnacional; b) se consulta a la sociedad civil, al sector privado y al sector académico; c) las opciones se recogen de forma metodológica, d) los resultados se difunden públicamente; e) los resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente participativa: a) es parte del marco legal nacional aunque no es parte del marco legal subnacional; b) no se consulta a todos lo grupos de interés; c) las opiniones no se recogen de forma metodológica; d) los resultados se difunden parcialmente; e) algunos resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente participativa: a) no existe marco legal; b) no se consulta a los grupos de interés por lo tanto; c) no se recogen opiniones; d) no hay difusión; e) no hay información nueva para incorporan a los objetivos y metas del plan	SI
	Gestión Pública Participativa	Participación ciudadana en la planeación de la gestión pública de gobierno	Existencia de presupuesto participativo	Participación de la sociedad civil en la programación presupuestaria municipal	Sí/No y % del presupuesto	Se cuenta con un esquema de presupuesto participativo igual o superior al 10% del presupuesto anual.	Se cuenta con un esquema de Presupuesto participativo inferior a 10% del presupuesto anual.	No se cuenta con esquemas de presupuesto participativo.	NO

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Fiscal y Gobernabilidad	Gestión Pública Participativa	Rendición de cuentas a la ciudadanía	Sesiones públicas de rendición de cuentas por año	Número de sesiones anuales en las que el municipio rinde cuentas públicamente sobre su gestión	#	**Existe un marco institucional y se realiza por lo menos un ejercicio anual de rendición publica de cuentas del PDM y del presupuesto, que deben estar disponibles en internet .**	**Existe un marco institucional pero no se aplica regularmente, los ejercicios de rendición de cuentas son ad hoc y no están disponibles al publico en internet.**	**No existe un marco institucional de rendición de cuentas y no se realizan ejercicios de este tipo .**	**SI**
	Gestión Pública Moderna	Procesos modernos de gestión pública del presupuesto municipal	Existencia de un presupuesto plurianual	La ciudad cuenta con un presupuesto plurianual como instrumento de planeación, y toma de decisiones.	Sí/No y años	**La ciudad tiene un presupuesto plurianual detallado, sensible a las modulaciones y que permita ser herramienta indispensable en la toma de decisiones,**	**La ciudad tiene un presupuesto plurianual, presentado de acuerdo a los establecido exclusivamente por la Ley**	**La ciudad no tiene un presupuesto plurianual, o su información no cuenta lo establecido por la Ley**	**NO (1 Año)**
	Gestión Pública Moderna	Procesos modernos de gestión pública del presupuesto municipal	Sistema de Estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe un sistema de Estímulos al personal calculado mediante un sistema de indicadores de desempeño	Sí/No	**Existe un sistema de estimulo, establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño**	**Existe Sistema de Estimulos al personal, e indicadores de desempeño, pero no se encuentran co-relacionados**	**No existe sistema de estimulos ligado a indicadores de desempeño**	**NO**
	Gestión Pública Moderna	Sistemas modernos de gestión pública del gobierno municipal	Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad	Existen sistemas electrónicos instalados para hacer seguimiento del cumplimiento de los objetivos y las metas de la municipalidad	Sí electrónico/ Sí manual/ No	**Existe un sistema electrónico que mide el progreso y los resultados de la gestión municipal.**	**Existe un sistema que mide el progreso y los resultados de la gestión municipal pero es manual.**	**No existe un sistema de rendición de cuentas que mida el progreso ni los resultados de la gestión municipal.**	**SI**

BENCHMARK									
Dimensión	**Tema**	**Subtema**	**Indicador**	**Descripción**	**Unidad de medida**	**Valores de Referencia**			**Montería**
Fiscal y Gobernabilidad	Gestión Pública Moderna	Sistemas modernos de gestión pública de gobierno municipal	Existencia de sistemas electrónicos de adquisiciones	La municipalidad dispone de un sistema electrónico para realizar las adquisiciones y contrataciones	Sí/ Sí calificado/ No	**Existe un sistema electrónico de adquisiciones en linea abierto al público y que, al menos, difunde públicamente las solicitudes de propuestas y los resultados de las licitaciones públicas.**	**Existe un sistema electrónico de contrataciones pero no difunde los resultados de las licitaciones públicas.**	**El gobierno municipal no cuenta con un sistema electrónico de contrataciones**	**SI**
	Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Índice de Transparencia	Puntuación de la municipalidad en un índice de transparencia nacional	#	**8.5-100**	**89.4-60.0**	**59.0.0**	**67,4**
	Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Porcentaje de cuentas de la municipalidad que son auditadas	Las cuentas del municipio son auditadas con independencia del grupo de auditoría interna, obteniendo conclusiones sobre el universo respectivo en el desarrollo del control fiscal.	SI/NO	**SI**	**N/A**	**NO**	**100%**
	Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Porcentaje de empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros	Numerador: empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros independientes Denominador: cantidad total de empresas municipales	%	**Del 80% al 100% de las empresas municipales es auditado por una organización independiente**	**Del 80% al 100% de las empresas municipales es auditado, aunque no por una organización privada independiente, o bien entre el 50% y el 80% de las empresas municipales es auditado por una organización independiente**	**Menos del 50% de las empresas municipales es auditada**	**100%**

BENCHMARK

Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de Referencia			Montería
Fiscal y Gobernabilidad	Impuestos y Autonomía Financiera	Ingresos e impuestos municipales	Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	%	>54,75%	23,98% - 54,74%	< 23,97%	17,57%
	Impuestos y Autonomía Financiera	Ingresos e impuestos municipales	Transferencias totales como porcentaje del ingreso total	Transferencias/ingreso total	%	<45,10%	Entre 45,11% y 75,76%	>75,77%	60,38%
	Impuestos y Autonomía Financiera	Ingresos e impuestos municipales	Transferencias con uso específico asignado como porcentaje del total de transferencias.	Transferencias con uso específico asignado como porcentaje del total de transferencias	%	Este indicador no aplica a la realidad colombiana ya que en los municipios del país más del 95% de las transferencias son de uso específico. No es posible construir el benchmarking para este indicador.			99,53%
	Impuestos y Autonomía Financiera	Ingresos e impuestos municipales	Ingresos de otras fuentes (donantes externos) como porcentaje del ingreso total	Ingresos por fuente: Otros (donantes externos) / ingresos totales	%	Este indicador no aplica a la realidad colombiana ya que los donantes externos operan directamente sus recursos a nivel territorial sin que éstos sean transferidos a las entidades territoriales, por lo que el peso de los ingresos por otras fuentes como porcentaje del ingreso total es menor al 0,1% en todos los municipios del país. No es posible construir el benchmarking para este indicador.			3,53%
	Impuestos y Autonomía Financiera	Agencias y empresas públicas	Recuperación de costos de empresas municipales de provisión de servicios	Porcentaje del costo de la provisión de servicios públicos que es recuperado a través de tarifas/tasa (agua, aguas residuales, residuos sólidos, electricidad)	%	Igual al 100%	Entre el 75% y el 100%	Menor al 75%	N / A
	Impuestos y Autonomía Financiera	Gestión de Cobros	Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	La relación entre los impuestos recaudados sobre el total de impuestos facturados	%	Entre 85% y 100%	Entre 70% y 85%	Menor a 70%	58,10%
	Gestión del Gasto	Calidad del gasto público	Existencia de indicadores de desempeño y metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto	Existencia de indicadores de desempeño y metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto	Sí/No	Existen indicadores de desempeño y metas con monitoreo periódicos, y los resultados se incorporan al siguiente presupuesto.	Existen indicadores de desempeño y metas, pero sin monitoreos periódicos, o los resultados no se incorporan al siguiente presupuesto.	No existen indicadores de desempeño ni metas para el seguimiento presupuestal.	SI

BENCHMARK

Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de Referencia			Montería
Fiscal y Gobernabilidad	Gestión del Gasto	Control del gasto	Gasto corriente como porcentaje del gasto total	El gasto corriente total durante el año anterior (el numerador) dividido por el gasto total incurrido por la ciudad durante el mismo período expresado como porcentaje	%	< 10,07%	Entre 10,08% y 17,08%	>17,09%	6,48%
	Gestión del Gasto	Control del gasto	Gasto de capital como porcentaje del gasto total	Porcentaje de capital en el presupuesto total	%	>89,37%	Entre 81,13% y 89,36%	<81,12%	94,48%
	Gestión del Gasto	Control del gasto	Tasa de crecimiento anual del gasto corriente	Tasa promedio de crecimiento anual de los gasto de operativos del los últimos cinco años	% anual	Que la tasas de crecimiento promedio los últimos cinco años del gasto de funcionamiento < 1.38%	Que la tasas de crecimiento promedio últimos cinco años del gasto de funcionamiento es entre 1.39% y 8.4%	Que la tasas de crecimiento promedio últimos cinco años del gasto de funcionamiento > 8.5%	6,90%
	Gestión del Gasto	Calidad del gasto público	Alineación del presupuesto con el plan	Porcentaje del presupuesto alineado con los objetivos del plan de desarrollo con indicadores de resultados	%	El presupuesto está estructurado por programas con indicadores de resultados consistentes con el PDM y con el MFMP.	En el presupuesto existen algunos programas pero sin indicadores y metas y/o parcialmente vinculados al PDM.	En el presupuesto no existen programas de gasto con indicadores de resultados que coincidan con el Plan de Desarrollo Municipal.	SI
	Deuda	Pasivos Contingentes	Pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios	Total de pasivos contingentes exigibles a los próximos cinco años como porcentaje de los ingresos corrientes de libre destinación en el mismo período	%	<30%	30-70%	>70%	10,00%
	Deuda	Sostenibilidad de la deuda municipal	Coeficiente del servicio de la deuda	El coeficiente del servicio de la deuda es el coeficiente de los gastos de servicio de deuda como porcentaje de los ingresos propios de una municipalidad	%	< 10%	10% - 20%	> 20%	1,23%
	Deuda	Sostenibilidad de la deuda municipal	Crecimiento anual del servicio de la deuda	Tasa de crecimiento anual promedio de los últimos 3 años del servicio de la deuda	%	La tasa de crecimiento real anual es negativa	La tasa de crecimiento real anual se encuentra entre el 0% y el 2%	La tasa de crecimiento real anual es superior al 2%	-9,10%

NUESTRO PROYECTO DE VIDA ES COLOMBIA

25 AÑOS Findeter

Línea de atención al cliente:
01 8000 11 6622

@findeter FindeterWeb
www.facebook.com/findeter
www.findeter.gov.co

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES

BID

ALCALDÍA DE MONTERÍA PROGRESO PARA TODOS

MINHACIENDA

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN