

# **Honorable Representante**

Carlos Cuenca Chaux Presidente

# Cámara de Representantes Bogotá D.C.

Asunto: Radicación Proyecto de acto legislativo: «Por el cual se modifica el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones»

Respetado Presidente,

Por medio de la presente y de conformidad con lo establecido en el artículo 154 de la Constitución Política y el artículo 140 de la Ley 5 de 1992, nos permitimos someter a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley «Por el cual se modifica el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones» el cual tiene como objetivo crear una figura jurídica que permita la eventual creación de la Región Metropolitana de la Sabana, región de carácter especial y superior jerarquía que permita una adecuada planeación de Bogotá y los municipios circunvecinos.

En este sentido, se presenta a consideración el presente Proyecto de Acto Legislativo, para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la ley. Por tal motivo adjuntamos original y tres (3) copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Cordialmente,



## PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. DE 2019

"Por el cual se modifica el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones"

### El Congreso de la República de Colombia DECRETA:

## Artículo 1º Modifíquese el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia así:

**ARTÍCULO 325.** El Distrito Capital y los municipios circunvecinos, con los que comparten dinámicas territoriales, sociales y económicas, y el departamento de Cundinamarca podrán conformar la Región Metropolitana de la Sabana, con el fin de garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo integral y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo, dentro de las condiciones que fijen la Constitución y la ley. El Distrito Capital también podrá conformar una región con otras entidades territoriales de carácter departamental.

La Región Metropolitana de la Sabana será una entidad administrativa de régimen especial. Esta entidad se regirá por los principios de autonomía y equidad territorial.

La Región Metropolitana de la Sabana se regirá mediante un Consejo Regional conformado por el Alcalde Mayor de Bogotá, los Alcaldes de los municipios circunvecinos y el Gobernador de Cundinamarca. En su jurisdicción las decisiones del Consejo tendrán superior jerarquía sobre las del Distrito, las de los Municipios y del Departamento de Cundinamarca. Los municipios circunvecinos no podrán incorporarse al Distrito Capital por medio de la creación de la Región Metropolitana de la Sabana.

Además de las competencias que establezca la ley, la Región Metropolitana de la Sabana podrá recibir las competencias que por convenio le deleguen otras autoridades.

PARÁGRAFO TRANSITORIO: Teniendo en cuenta lo señalado en el presente acto legislativo, mediante una Ley orgánica se reglamentará el procedimiento de conformación de la Región Metropolitana de la Sabana, la estructura administrativa del Consejo Regional, sus funciones, el procedimiento de toma de decisiones, la secretaría técnica, los mecanismos de participación ciudadana, la transferencia de competencias, los mecanismos de financiación, y los aspectos necesarios para el funcionamiento de la Región Metropolitana de la Sabana.

**Artículo 2°.** El presente Acto legislativo rige a partir de su promulgación.

De los Honorables Congresistas,



### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### INTRODUCCIÓN

Este documento expone el proyecto de Acto Legislativo "Por el cual se modifica el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones". Con este Acto Legislativo se busca crear el marco jurídico constitucional que permita la creación de la región administrativa de carácter especial "Región Metropolitana de la Sabana" que tenga jurisdicción sobre Bogotá y los municipios circunvecinos con la ciudad capital.

En ese sentido, se busca que la conformación de la región metropolitana permita mejorar los procesos de planificación del territorio e implementación de políticas públicas regionales que resuelvan temas prioritarios como movilidad, prestación de servicios públicos, protección del medio ambiente, ordenamiento del territorio, logística, disposición de recursos sólidos, entre otros; convirtiéndose en un instrumento que sirva para planear eficientemente la región a futuro y atender los retos que se presentan por la falta de integración histórica.

Se debe resaltar que esta región ya existe de manera territorial y orgánica en la que hay dinámicas de colaboración que ocurren entre diferentes municipios, en temas como agua potable o transporte. Sin embargo, hay una necesidad latente de generar confianza entre Bogotá y los municipios aledaños para que dichos proyectos se expandan hacia soluciones concretas de las diferentes problemáticas de la región.

#### PERTINENCIA DEL PROYECTO

Desde hace años hay un sobrediagnóstico acerca de la deficiente planeación de la ciudad de Bogotá D.C. en relación con los municipios circunvecinos o conurbados. Las ideas para atender dicho fenómeno han sido diversas, pero la que más fuerza ha tomado es la creación de algún mecanismo de integración regional que permita coordinar el trámite de los principales inconvenientes de la Sabana y desarrollar de la manera más adecuada la región a futuro. Lo anterior, con el fin de revertir la tendencia que han tomado las administraciones al atender los problemas contingentes y no planear escenarios prospectivos en los que se reduzca la incertidumbre, se puedan ejecutar más y mejores políticas públicas y desarrollar el suelo de la Sabana, de la mejor forma posible.

La región se ha caracterizado por un crecimiento desorganizado y expandido, el cual es disperso en unas zonas y concentrado en otras. Esto es denominado "crecimiento en mancha de aceite", expansión que en el caso de la Sabana, se ha dado alrededor de las principales vías arteriales de la región, especialmente las que conectan a Bogotá con el occidente, el norte y el sur del país (IDOM, 2018). Este crecimiento se evidencia en la siguiente ilustración.



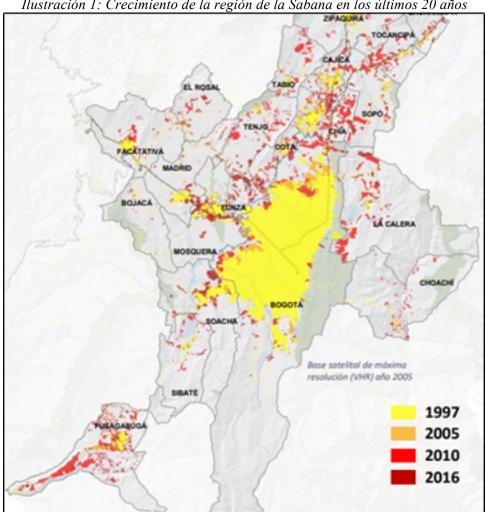


Ilustración 1: Crecimiento de la región de la Sabana en los últimos 20 años

Fuente: (IDOM, 2018)

En términos económicos, la región de la Sabana es la principal plataforma productiva del país al representar más del 25% del Producto Interno Bruto (PIB) y ser una de las que presenta mayor crecimiento (3%) (DANE, 2019). Igualmente, es la más importante en términos poblacionales si se tiene en cuenta que pasó de tener 6.679.047 habitantes en 1997 a 9.949.894 en 2016 -más del 20% de la población del país-. Adicionalmente, según el estudio de crecimiento y evolución de la Huella Urbana para Bogotá región, las proyecciones estiman que la región tendrá más de 11.774.000 habitantes en el 2030 y más de 13.872.000 en el 2050. Esto implica demandas en diversos ámbitos, pero por ejemplo, solo por señalar uno, este fenómeno creará la necesidad de construir 2.893.158 viviendas nuevas en la región, es decir, multiplicar por 1,96 la oferta actual (IDOM, 2018). Si se mantiene dicha tendencia, las proyecciones estiman el siguiente escenario para la ciudad:



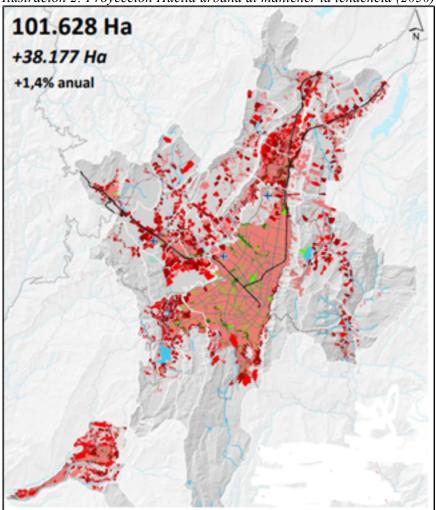


Ilustración 2: Proyección Huella urbana al mantener la tendencia (2050)

Fuente: (IDOM, 2018)

En contraste, si se logra materializar la propuesta de la Región Metropolitana de la Sabana, el escenario sería el siguiente:



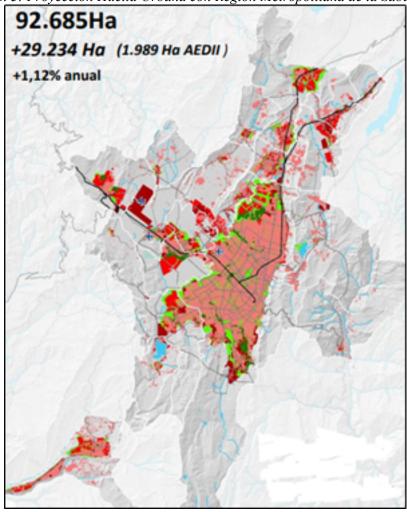


Ilustración 3: Proyección Huella Urbana con Región Metropolitana de la Sabana (2050)

Fuente: (IDOM, 2018)

Estas proyecciones demuestran que el contexto demanda de una intervención y organización urgentes, para dar respuesta a la complejidad y ser capaces de brindar soluciones en términos del fortalecimiento de otras centralidades, sistemas de transporte eficientes y seguros, provisión de servicios públicos, vivienda, etc.

Ahora bien, ante la clara necesidad de un nuevo mecanismo de integración regional, las discusiones jurídicas han girado en torno a la tensión entre un Proyecto de Acto Legislativo o una ley orgánica bajo el esquema de la Ley 1625 de 2013 de áreas metropolitanas que en su primer artículo excluye a Bogotá del ámbito de aplicación.

Si se tiene en cuenta la condición de Distrito Especial de Bogotá, se considera más pertinente la opción de crear la "Región Metropolitana de la Sabana" como una instancia administrativa de carácter especial con superior jerarquía; lo anterior, se sustenta principalmente en tres argumentos: 1) la creación de un área metropolitana en el marco de la reglamentación actual implicaría un problema político y de desequilibrio enorme, en tanto el requisito constitucional de hacer consultas populares para decidir la vinculación de los municipios es muy difícil de satisfacer; además, no se puede olvidar que por el peso poblacional de Bogotá frente a los municipios de la Sabana, lo que haría políticamente complejo el desarrollo de una consulta en la que con menos de la mitad del censo electoral de Bogotá se pueda crear una figura de esta



naturaleza; 2) un área metropolitana implicaría, dadas sus competencias, un choque con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), llevando prácticamente a su desaparición pues dividiría el recaudo del impuesto con fines ambientales; y 3) en la figura existente de área metropolitana no participa la Gobernación de Cundinamarca, lo cual es poco deseable en el caso de la región de la Sabana ante la desigualdad que se podría generar entre los municipios y Bogotá.

En resumidas cuentas, lo que se quiere es abrir las puertas a un instrumento de planeación y organización especial con el que actualmente la Sabana no cuenta, que entienda las características de la Sabana y las dinámicas que en esta reposan. De ahí en adelante, el trabajo es de los municipios, que deben seguir trabajando en lógica metropolitana, generando soluciones de política pública integrales que tengan un impacto positivo en la planeación del territorio que comprenda la Región y en la vida de sus habitantes.

## **JUSTIFICACIÓN**

El crecimiento caótico y desordenado de Bogotá y los municipios circunvecinos o conurbados, es causa y efecto de diversos hechos metropolitanos interjurisdiccionales que no se pueden tramitar de forma efectiva en el marco del esquema actual de la descentralización administrativa y fiscal; de estos, principalmente preocupan los relacionados con los temas de transporte y movilidad, medio ambiente, ordenamiento territorial y vivienda y prestación de servicios públicos. Dichos problemas podrían ser resueltos en el marco de un mecanismo de integración como la "Región Metropolitana de la Sabana", ya que las funciones y atribuciones quedarían en manos de una autoridad de superior jerarquía que tendría la capacidad de desarrollar una efectiva formulación e implementación de políticas públicas. En tal sentido, se procede a abordar algunos de los hechos metropolitanos señalados.

## Transporte y movilidad.

Este problema afecta de forma importante la calidad de vida de los habitantes de la región. La centralización económica y productiva en Bogotá, causa que muchos ciudadanos que viven en los municipios cercanos deban movilizarse todos los días a la capital, gastando en promedio, dos horas para llegar a su trabajo u hogar. Dicho flujo genera que los accesos viales a la capital estén saturados, impactando no solo la calidad de vida de los habitantes de la Sabana, sino también la competitividad de la región y del país. Además, dada la falta de interconexión de las autopistas nacionales en su paso por su área urbana, Bogotá hace frente totalmente sola, al tráfico de origen nacional y regional que genera presiones sobre la estructura funcional y de servicios de la ciudad, agravando los problemas de congestión (ProBogotá, 2018). Se requiere entonces, una apuesta por la modernización de la infraestructura y la adopción de nuevos mecanismos de financiación y planeación logística, lo que se logrará de mejor manera en un escenario de integración regional con la formulación de un Plan Maestro de Movilidad y Transporte Metropolitano.

Adicionalmente, es necesario avanzar en el desarrollo de un transporte público intermodal con integración tarifaria, ya que parte importante de los ciudadanos que se movilizan desde los municipios circunvecinos se ven obligados a pagar dos o tres pasajes para llegar a su destino, lo cual muestra claramente la ineficiencia y falta de integración del sistema de transporte público regional. Por lo tanto, se debe extender el SITP, y eventualmente, el sistema de metro, así como contemplar un uso diferente del tren de la sabana.

Según Pro Bogotá (2018), para hacer frente a estos desafíos, sería de gran utilidad el contar con una autoridad de transporte con jurisdicción metropolitana que planifique y coordine el transporte público urbano con un criterio multimodal asegurando la integración de las tarifas y de los sistemas de transporte público de pasajeros, de modo que asegure: la necesaria organización de conexiones interurbanas, la realización de economías de escala en el servicio de transporte público, la optimización de rutas, la generación de alternativas para tener un transporte eficiente, seguro y sostenible, etc. Adicionalmente, se



debe tener presente que un sistema de transporte público metropolitano podría contribuir a la transformación productiva y económica de la región, al incentivar la generación de nuevas centralidades.

### Medio ambiente.

Todas las grandes urbes tienen problemas ambientales inevitables, la diferencia entre unas y otras, está en la capacidad de planeación y ejecución de políticas públicas sostenibles y lo menos nocivas posible. Para efectos de la Región Metropolitana de la Sabana, preocupan principalmente el desafío de la descontaminación del río Bogotá y su el manejo adecuado de su cuenca y el manejo y disposición de residuos sólidos.

El caudal de aguas residuales vertido en la cuenca del río Bogotá es de 19.440 litros/segundo, de los cuales solo están siendo tratados 6.630,6 litros/segundo (ProBogotá, 2018). Esto se debe a que la mayoría de los 47 municipios que conforman la cuenca del río no cuentan con sistemas eficientes de tratamiento de aguas residuales. Adicionalmente, no existen recursos de financiación suficientes para la ampliación de la red de alcantarillado y tratamiento. Se evidencia entonces, una precaria situación de los municipios de la región frente a su capacidad para tratar las aguas residuales; en tal sentido, resulta fundamental repensar la sostenibilidad económica de la operación y el mantenimiento de los sistemas a largo plazo, así como la organización institucional en cabeza de la Región Metropolitana de la Sabana.

A propósito del río Bogotá, también preocupan el desbalance hídrico y el riesgo de inundación, producidos por los usos inadecuados del suelo, la impermeabilización del suelo urbano y rural y la sobreexplotación de acuíferos. Esto se regula mediante el Plan de Ordenación y Manejo Ambiental de la Cuenca Hidrográfica del río Bogotá (POMCA), cuya formulación es responsabilidad de la CAR; así, la zonificación ambiental y el componente de gestión del riesgo establecidos en dicho plan, serán los determinantes ambientales para las disposiciones sobre el uso del suelo y el aprovechamiento de los recursos naturales que se adopten en los planes de ordenamiento territorial. A pesar de lo anterior, para el perímetro de Bogotá, ha sido el IDIGER quien establece las zonas de riesgo, además, no hay disposición legal que obligue a los municipios a modificar o revisar su documento de urbanismo, en un plazo razonablemente corto, para garantizar su coherencia con el instrumento de mayor jerarquía. Todo esto sin olvidar que la CAR no tiene jurisdicción sobre el perímetro urbano de Bogotá pero si da lineamientos de superior jerarquía. Así, un nuevo mecanismo de integración como la Región Metropolitana de la Sabana, coexistirá con las entidades existentes y permitirá una mejor planeación de los sistemas de conducción, retención y drenaje de aguas lluvias, además de una mejor definición de reglas de ocupación de suelo que mitiguen o eliminen el riesgo de impermeabilización del mismo (ProBogotá, 2018).

En términos de manejo y disposición de recursos sólidos, Bogotá es el único municipio del entorno metropolitano que dispone autónomamente sus residuos sólidos en territorio de su jurisdicción; específicamente, lo hace en el Relleno Sanitario de Doña Juana, el que además presta sus servicios a 5 municipios adicionales del sur oriente de Bogotá: Choachí, Ubaque, Chipaque, Une y Gutiérrez. Por otro lado, el relleno sanitario de Nuevo Mondoñedo (en jurisdicción de Bojacá y Mosquera), recibe los residuos de un total de 79 municipios, incluyendo al resto del entorno metropolitano y también de otros muy alejados. Los datos señalan que la Región de la Sabana dispone unas 7.000 toneladas diarias de residuos en los dos rellenos sanitarios disponibles así: a) 13% equivalentes a 907 toneladas diarias, en el relleno de Nuevo Mondoñedo; b) 87% equivalentes a 5.996 toneladas diarias, en el relleno Doña Juana. Lo anterior significa un total superior a 2.500.000 toneladas de basura al año, es decir, un 27,5% de los residuos del país (ProBogotá, 2018). La preocupación principal radica en que ambos rellenos tienen corta vida útil, por lo que las alternativas de sustitución deben considerarse rápidamente; la puesta en marcha de las soluciones sólo tiene sentido en el marco de un escenario de integración metropolitano con capacidad de brindar opciones integrales y efectivas.

Ordenamiento territorial y vivienda.



Como ya se mencionó, las estimaciones señalan que para 2030 la región contará con casi 12 millones de habitantes, consolidándose como la metrópoli número 27 del mundo según las métricas de World Urbanization de la ONU, representando un gran desafío para el ordenamiento territorial regional, que debe simultáneamente, responder al crecimiento poblacional y revertir la tendencia del crecimiento como mancha de aceite para evitar las dinámicas de conurbación de la Sabana.

La región se enfrentará a una gran demanda de vivienda, que llegará al punto de crear la necesidad de multiplicar por 1,96 la oferta actual (IDOM, 2018). Dicho fenómeno, indudablemente, se verá acompañado de la urgencia por planificar redes sostenibles y dignas en términos de energía, agua potable y saneamiento básico, transporte, etc., además de la oferta de suelo para el desarrollo de equipamientos públicos y actividades económicas. Un punto fundamental aquí es el reto de la producción de vivienda de interés social y su papel en el lograr revertir la tendencia de ocupación del suelo en la Sabana, propensa a reproducir los problemas de segregación social y funcional que Bogotá enfrenta en su jurisdicción administrativa. Para esto es necesario formular un plan de vivienda integral, definir la gestión de suelo para la vivienda de interés social, así como la solicitud y obtención de cupos de subsidios para la vivienda de interés social (ProBogotá, 2018).

Ahora bien, estos retos abren la puerta a la organización de la vocación productiva del territorio, lo que implica, la creación diferentes centralidades, con el fin de orientarse al fomento de la equidad, la productividad y la competitividad del conjunto del territorio, y no solo del centro de Bogotá. Por lo tanto, se requiere una estrategia de desarrollo económico integral, la cual estaría en manos de la Región Metropolitana de la Sabana, la que lograría integrar las necesidades y potencialidades de todo el territorio.

Otro problema para tener en cuenta, que se puede convertir en la situación más crítica, es el abastecimiento de agua potable. El servicio actualmente está a cargo de la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá, que puede abastecerse de agua por fuera de su jurisdicción y prestar el servicio de acueducto domiciliario en Bogotá y ofrecer agua a sus vecinos a través de dos figuras: la prestación directa y la venta de agua en bloque. Los municipios más rurales de la Sabana son autónomos en la provisión de agua potable, mientras los municipios en vía de conurbación con la capital son dependientes de Bogotá. Así, la desconexión entre la planeación de la oferta del recurso hídrico a mediano y largo plazo y las decisiones en materia de expansión del perímetro urbano de los municipios y la ocupación del suelo rural, pueden comprometer seriamente la disponibilidad del recurso hídrico de al menos 10 millones de habitantes. Un arreglo responsable, como la Región Metropolitana de la Sabana, tendría que lograr un mínimo de planeación de la oferta del recurso hídrico, de la mano de las decisiones sobre la expansión y densificación del perímetro urbano, además de la definición de las normas de ocupación del suelo rural y su vocación ambiental, agrícola o productiva (ProBogotá, 2018).

La Región Metropolitana de la Sabana se consolida como un instrumento apto para realizar una adecuada gestión del suelo, de tal manera que desestimula la conurbación y evitaría la asimilación por parte de Bogotá de los municipios colindantes, teniendo como principio el respeto a la autonomía de cada territorio, pero haciendo claridad que una figura de esta naturaleza requiere de políticas públicas vinculantes para todos los municipios.

#### ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD

Desde la Constitución de 1991, mediante los artículos 1, 319, y 325, se ha establecido la forma de organización territorial que tiene el país hoy en día. El artículo 1 definió que Colombia era una república unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales, siendo la entidad más importante el municipio. Colombia se organiza en dos niveles, el nacional y el territorial, por lo que la organización política del Estado comprende la Nación y las entidades territoriales como los departamentos, distritos y municipios, siendo todos ellos personas jurídicas de derecho público. La Constitución Política permite



que tanto las entidades territoriales, como otras de naturaleza administrativa, como las áreas metropolitanas, se configuren como personas de derecho público del orden territorial.

Si bien Colombia tiene un único centro de impulsión política y gubernamental, representado por la persona jurídica pública de la Nación, la descentralización es un principio que orienta la organización política y el ejercicio de las funciones necesarias del Estado. Así, "[1]a descentralización se ha entendido como la facultad que se le atribuye a determinadas entidades públicas para gobernarse por sí mismas, mediante el otorgamiento de funciones específicas que son ejercidas autónomamente."

En nuestro modelo constitucional se prevén distintos tipos de descentralización, a saber, territorial, por servicios, por colaboración y por estatuto personal. De acuerdo con la Corte Constitucional

"[1]a descentralización territorial se entiende como el otorgamiento de competencias o funciones administrativas a las entidades territoriales regionales o locales, las cuales se ejecutan en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad. La descentralización funcional o por servicios consiste en la asignación de competencias o funciones del Estado a ciertas entidades, que se crean para ejercer una actividad especializada, tales como los establecimientos públicos, las corporaciones autónomas regionales, las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta. La descentralización por colaboración se presenta cuando personas privadas ejercen funciones administrativas, v. gr. las Cámaras de Comercio y la Federación Nacional de Cafeteros y, por último, la descentralización por estatuto personal, cuyo concepto fundamental es el destinatario de la norma jurídica. En esta hipótesis, la descentralización se realiza teniendo en cuenta las características distintas de las personas que habitan el territorio del estado."

Entonces, en virtud de la descentralización territorial es posible concebir a las entidades territoriales como capaces de ejercer funciones propias de la administración central.

Como resultado de la descentralización territorial, surge el concepto de autonomía como medular respecto a la organización del Estado en la fórmula de la Constitución de 1991. Si bien no todas las entidades descentralizadas gozan de autonomía, sí lo hacen las entidades territoriales que tienen derecho a "gobernarse por autoridades propias, a ejercer las competencias que les correspondan, administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones y, por último, participar en las rentas nacionales." En suma, "[1]a autonomía de las entidades territoriales hace referencia entonces a la libertad que les es otorgada para ejercer las funciones que les son asignadas en virtud de la descentralización, de modo que tienen un alto grado de independencia en la administración y manejo de sus intereses."

Además de la autonomía de las entidades territoriales como resultado de la descentralización territorial, en nuestro modelo constitucional mediante mediante el artículo 288 de la Constitución se establece que las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deben ser ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad. En particular, respecto al primer principio la Constitución precisa que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para cumplir los fines del Estado; este principio, por tanto, debe materializarse en las relaciones de las entidades territoriales con la nación y entre entidades de menor jerarquía.

Entonces, los principios de descentralización territorial, autonomía de las entidades territoriales y coordinación orientan tanto la organización del territorio, como la forma de interacción de las entidades territoriales entre ellas. Bajo este presupuesto, las entidades territoriales pueden buscar arreglos institucionales que les permitan actuar de forma descentralizada, autónoma y coordinada, con el fin de



lograr los objetivos comunes. Esto es de especial relevancia considerando la existencia de situaciones que requieren una respuesta conjunta por parte de distintas entidades territoriales, como por ejemplo, las soluciones de transporte y movilidad, y el tratamiento adecuado de recursos naturales compartidos.

Contrario a ser una figura que sustituye la Constitución, la "Región Metropolitana de la Sabana" propuesta en este P.A.L es un desarrollo de los pilares sobre los cuales se erige el modelo de organización territorial que busca responder a desafíos no previstos en la figura del artículo 325. Como lo señalamos previamente, la figura que buscamos modificar no tienen en cuenta el peso poblacional de Bogotá respecto a los municipios circunvecinos al momento de decidir frente a la conformación del área metropolitana y tampoco permite la participación de la Gobernación de Cundinamarca, como la autoridad principal del departamento.

En suma, en términos constitucionales es posible concebir nuevos arreglos institucionales que permitan responder a los desafíos y necesidades territoriales. Una figura de integración regional es posible en desarrollo de la descentralización y autonomía territorial y del principio de coordinación en la actuación de las entidades territoriales; a su vez obedece a la inspiración inicial del constituyente que previó la posibilidad de constituir áreas metropolitanas, pero dando cuenta de los desafíos no anticipados en el momento constituyente.

## GENERACIÓN DE CONFIANZA ENTRE BOGOTÁ Y LOS DEMÁS MUNICIPIOS

Desde hace tiempo se vienen presentando dinámicas metropolitanas entre Bogotá y los municipios conurbados y circunvecinos, las cuales se han creado y desarrollado casi que de forma natural, respondiendo a la oferta y demanda de diversos bienes y servicios. Sin embargo estas dinámicas no se han podido convertir en políticas públicas y proyectos por la carencia de una autoridad metropolitana de superior jerarquía que sea capaz de generar confianza en los municipios y solidaridad por parte de Bogotá.

Hay diversos casos que demuestran la necesidad de coordinación entre los municipios de la región de la Sabana. Un ejemplo es el transporte público, específicamente, en lo referente a la complicada situación de Soacha, municipio que se ve desbordado en términos presupuestales y de competencias ante la demanda de más de 190.000 ciudadanos que se movilizan diariamente hacia la capital.

También está el caso del ordenamiento del territorio, donde la falta de una visión estratégica sobre el desarrollo económico de la región ha generado nichos productivos desconectados y poco sostenibles. Lo que ha llevado a una disparidad en materia impositiva, falta de garantías en la provisión de servicios públicos eficientes, una ocupación desordenada del territorio y consecuentes problemas de segregación socio-espacial. Estos y otros elementos han sido la causa de grandes problemas de contaminación, los cuales tienen implicaciones graves en la calidad de vida, y además, trascienden la jurisdicción de todos los municipios de la región. No obstante, vale la pena reconocer que, el mayor aporte por parte de los bogotanos a la CAR, ha permitido que esta invierta, en su mayoría, en los municipios conurbados y circunvecinos y el desarrollo del proyecto de la PTAR Salitre, que se espera esté en funcionamiento en el 2021, mejorará de manera considerable la calidad del Río Bogotá.

Otro caso en el que se evidencian dinámicas entre los municipios es el del agua potable. La Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá no solo abastece a la capital, sino que ofrece agua a los municipios vecinos a través de dos figuras: la prestación directa y la venta de agua en bloque. Sin embargo, a pesar de estas dinámicas de colaboración, se han creado problemáticas en continuidad del servicio y su estado de funcionamiento.



Entonces, el punto de partida es reconocer que gracias a la presencia de diversas dinámicas y problemáticas orgánicas, la región ya existe natural y socialmente; en ese sentido, es necesario comprender la importancia de tramitar dinámicas mediante procesos colaborativos. Este proyecto, entonces, recoge muchas de las iniciativas que se han generado en torno a integración metropolitana, abriendo las puertas a la creación de una autoridad de superior jerarquía que emita medidas vinculantes para los municipios. La creación de dicha autoridad y las diversas medidas que pueda emitir, estarían direccionadas, con la implementación de la figura en el tiempo, a establecer proyectos conjuntos en la región, derivados de relaciones de confianza entre los municipios.

Es importante resaltar que si bien este acto legislativo constituye una opción para la consolidación de una figura jurídica que permita la creación de Región Metropolitana de la Sabana, hay dinámicas metropolitanas que al día de hoy se pueden fortalecer de manera más ágil desarrollando proyectos en los que puedan participar los municipios de la Sabana, Bogotá y la Nación, de este modo, iniciar un proceso de generación de confianza que debe materializarse de manera inmediata con acciones puntuales que den soluciones a las problemáticas que representan los hechos metropolitanos que en la actualidad son evidentes, en ningún momento el presente acto legislativo pretende la creación inmediata de la región sin contar con los demás municipios y vulnerando su autonomía territorial.

### **EXPERIENCIAS INTERNACIONALES**

La necesidad de establecer regiones metropolitanas para generar políticas públicas coordinadas entre municipios ha sido una constante en el mundo, especialmente cuando se presentan situaciones de grande aglomeraciones urbanas.

De estas regiones metropolitanas, se destacan dos que llaman la atención: La región metropolitana de Sao Paulo, también conocida como "Grande Sao Paulo" y la región metropolitana de Londres, conocida como "Gran Londres".

# 1. Londres

El área metropolitana de Londres, o Área metropolitana sureste de Inglaterra, está situada en el Reino Unido, alrededor de la ciudad de Londres. Desde 1965, fecha de su creación, hasta 1986 se llamó el Consejo Mayor de Londres y desde 1999 se le conoce como el Gran Londres. Esta está conformada por Londres, como núcleo, y 32 municipios conocidos como los municipios de Londres.

Para el 2017 se calcula que Gran Londres tenía cerca de 8.875.698 habitantes, de los cuales el 0,1% se encontraban en Londres. Sus competencias giran alrededor del desarrollo en temas y proyectos de arte y cultura, desarrollo económico, desechos, transporte, seguridad, vivienda, usos del suelo, infraestructura, medio ambiente, servicios de emergencia, salud, deportes, educación y seguridad.

Actualmente cuenta con el Plan de Londres (The London Plan), el cual es un plan estratégico que guía el desarrollo del área para los siguientes 20 a 25 años. Contempla acciones respecto a tres puntos transversales: desarrollo económico y creación de riqueza, desarrollo social y mejoramiento del medio ambiente. Y propone estrategias en temas de vivienda, transporte, cultura, población joven, salud y medio ambiente.

La financiación del área metropolitana proviene del recaudo de impuestos, sobrecargas al transporte provenientes de peajes, impuestos por emisiones y estacionamiento, tarifas del sistema de transporte, retención de un porcentaje de las tasas de ganancia de negocios e impuestos a nuevos proyectos de construcción.



Su sistema de gobierno está compuesto por el alcalde y la asamblea de Londres. El alcalde tiene como funciones proponer el Plan de Londres y generar estrategias respecto a transporte, desarrollo espacial, desechos, desarrollo económico, medio ambiente, salud y cultura. Por otro lado, en cuanto a la asamblea de Londres, esta está compuesta por 25 miembros, de los cuales 11 son elegidos para representar a la totalidad del Gran Londres y 14 son elegidos por circunscripciones territoriales. Sus funciones son realizar veeduría de políticas y programas a través de reuniones con comités especializados, sesiones e investigaciones. Además deben revisar el presupuesto propuesto por el alcalde de Londres, tienen potestad para investigar las decisiones del alcalde y pueden realizar propuestas al alcalde.

# 2. Sao Paulo

La región metropolitana de Sao Paulo fue creada en 1973 y está compuesta por Sao Paulo como ciudad núcleo y 38 municipios adicionales. En 2016 la población se encontraba alrededor de 21.242.939 habitantes, de los cuales el 57% estaba en Sao Paulo.

Las competencias de la región metropolitana de Sao Paulo son la planificación y uso de la tierra, el transporte y la red de carreteras regionales, alojamiento, saneamiento ambiental, medio ambiente, desarrollo económico, asistencia social, deportes y ocio. La región cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano Integrado (PDUI) que es revisado cada 10 años. Este establece directrices frente a tres ejes de desarrollo: cohesión territorial y urbanización inclusiva, conectividad territorial y competitividad económica, y gobernanza metropolitana.

Su financiación proviene del Fondo de Desarrollo Metropolitano de Sao Paulo. Los recursos de este fondo provienen de fondos estatales, transferencias de la UE, préstamos internos y externos, ingresos procedentes de multas sujetos obligados al Fondo, distribución de los gastos relacionados con la ejecución de servicios y obras y donaciones.

Las decisiones están a cargo del Consejo de Desarrollo, integrado por el alcalde de cada municipio miembro de la Gran Sao Paulo, o su designado, y los representantes del Estado de Sao Paulo. El presidente y el vicepresidente del Consejo son elegidos durante un año por sus miembros. Este Consejo cuenta con un Consejo Consultivo, quien está encargado de preparar propuestas representativas de diferentes sectores del Estado y dar dictámenes a petición del Consejo de Desarrollo en temas de interés para la región.

# 3. Santiago de Chile

En 1981 se creó la región metropolitana de Santiago. Esta está compuesta por las provincias de Santiago (como ciudad núcleo), Chacabuco, Cordillera, Maipo, Talagante y Melipilla. Para el 2017 su población estaba alrededor de 7.482.635, de los cuales 82% se encontraban en Santiago de Chile.

Dentro de sus competencias está construir, reponer, conservar y administrar las obras de pavimentación, fomentar la conservación del medio ambiente, velar por la buena prestación de servicios en materia de transporte intercomunal, interprovincial e internacional fronterizo, coordinar la acción de las provincias en materia de transporte y tránsito público y las acciones tendientes a la preservación del medio ambiente.

Actualmente la región cuenta con la Estrategia Regional de Desarrollo (2012-2021). Esta dicta las estrategias para el desarrollo de la región en 5 ejes: región integrada y segura, región equitativa y de oportunidades, región segura, región limpia y sustentable, y región innovadora y competitiva.



Su financiación proviene de recaudación de impuestos, recursos del Fondo Nacional de Desarrollo y el presupuesto asignado a la región por la Ley de Presupuestos.

Su gobierno está compuesto por un intendente regional metropolitano, un consejo regional metropolitano y una secretaría regional ministerial. El intendente es elegido por el presidente de la República y su función es dirigir las tareas de gobierno interior de la región de conformidad con las orientaciones, órdenes e instrucciones que le imparta el presidente de la República. Por otro lado, las funciones del Consejo Regional Metropolitano son: aprobar el plan regulador metropolitano, aprobar o modificar el plan de desarrollo de la región y el proyecto de presupuesto regional y fiscalizar el desempeño del intendente regional. Este Consejo está compuesto por 34 concejales que representan circunscripciones provinciales de la región que no necesariamente coinciden con las provincias. Por último la Secretaría Regional Ministerial es la representación de los ministerios del gobierno chileno en las regiones, son elegidos por el Presidente de la República y colaboran con el Intendente Metropolitano pero no tienen voto. Dentro de las funciones de la Secretaría está estudiar los planes de desarrollo sectoriales, elaborar y ejecutar políticas, planes y proyectos regionales.

# 4. Buenos Aires

Actualmente la coordinación intermunicipal del Gran Buenos Aires se da de una manera informal. La urbe argentina carece de un respaldo legal como área metropolitana, a diferencia de los casos anteriores. Esto lleva a que haya una ausencia de instituciones permanentes que se encarguen de los asuntos metropolitanos del área.

Al analizar las experiencias internacionales, cabe resaltar que se encuentran prácticas efectivas y fallas en la creación y funcionamiento de las áreas metropolitanas.

En cuanto a su creación y puesta en funcionamiento, el ejemplo de la área metropolitana de Buenos Aires demuestra que sin un respaldo legal de creación y funcionamiento del área, se dificulta la operación de esta, sobretodo debido a la carencia de instituciones permanentes que se encarguen de su operación.

Por otro lado, en cuanto al tema financiero, cabe resaltar que existen diversos mecanismos de recaudación, tales como fondos específicos del área o región, recursos estatales, recursos de cooperación internacional, mayor recaudo de impuestos y presupuestos asignados por ley. Esto demuestra que la recaudación no solo puede provenir de aporte de recursos de los municipios integrantes, sino de otras fuentes. Esto genera que los municipios que pueden aportar menos recursos que los núcleo, no estén sujetos a la voluntad de los últimos.

En cuanto a la gestión de las áreas o regiones, estas, en su totalidad, cuentan con planes o estrategias para periodos de más de 10 años. Esto quiere decir que los planes van más allá del periodo de gobierno de alcaldes, lo que permite una planeación a largo plazo que no se ve afectada por posiciones políticas.

Por otro lado, en cuanto al tipo de gobierno de toma de decisiones de las áreas, estas en su mayoría son consejos integrados por los alcaldes de las ciudades miembro, concejales y representación del gobierno nacional. Algunas prácticas efectivas en este tema es la existencia de consejos consultivos para temas específicos, integrados por expertos, y un mecanismo de fiscalización o auditoría de la gestión del director del área o región.

En cuanto a los temas que competen a las áreas o regiones metropolitanas, es importante subrayar que, no solo hay casos exitosos en temas de movilidad, sino también en desechos y cultura, como



es el caso de Gran Londres, o seguridad en el caso de Santiago de Chile, y medio ambiente y ocio, como es el caso de Sao Paulo.

5. **Conclusiones figuras internacionales:** las figuras descritas anteriormente concuerdan principalmente en tres puntos. Primero al crear las áreas generalmente se crea un autoridad de superior jerarquía que llevan a que las decisiones sean vinculantes por todos los municipios. Segundo con la creación de estas áreas no solo se pretende abordar una problemática específica, sino que su fin es que pueda abordar más de una, y así generar soluciones conjuntas. Y por último la creación de estas áreas demuestra la necesidad de un respaldo legal para su puesta en marcha y su implementación.

#### **ANTECEDENTES**

## Figuras anteriores

1. Comité de Integración Territorial (CIT):

La conformación del Comité de Integración Territorial obedece a las disposiciones de la Ley 614 del 2000, que definió que la conformación de los comités es obligatoria para los municipios que hayan constituido un Área Metropolitana y para los distritos con más de 500.000 habitantes en su área de influencia.

Conforme a la ley, Bogotá y 22 municipios aledaños a la ciudad conformaron el CIT de Bogotá en el 2015. Estos municipios son: Bojacá. Cajicá, Chía, Choachí, Facatativá, Fusagasugá, Funza, Granada, La Calera, Madrid, Mosquera, Pasca, Sesquilé, Sibaté, Soacha, Sopó, Zipaquirá, Tabio, Tocancipá, Zipacón y Ubaque.

Este comité tiene como competencia establecer mecanismos que articulen, coordinen e integren los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios aledaños. El CIT está financiado por la Secretaría de Planeación de Bogotá y la Cámara de Comercio de Bogotá, entidad que ejerce la secretaría técnica del distrito.

Entre los temas prioritarios del CIT están temas como la recuperación y protección del Río Bogotá y el sistema de páramos, la venta de agua en bloque, la concertación de proyectos viales y de transporte multimodal, temas de vivienda VIS y VIP y estrategias de definición de vivienda, entre otros. Aún no se puede decir que la CIT haya tomado decisiones de importancia estratégica. La Secretaría Técnica del Comité ha trabajado con cierto éxito en procesos que generen confianza entre los diferentes municipios y el distrito, pero los resultados concretos de decisiones aún no se han dado.

Es importante aclarar que las decisiones de este Comité deben tomarse de forma concertada, en una mesa que está integrada por el Alcalde de Bogotá, los alcaldes de los municipios circunvecinos, el gobernador de Cundinamarca, el director de la CAR, un delegado del Ministerio de Vivienda, uno del Ministerio del Interior, dos representantes de los gremios productivos y uno de las organizaciones no gubernamentales.

Aunque el CIT se ha reunido periódicamente, no se puede decir que la CIT haya tomado decisiones de importancia estratégica, y su mayor problema radica en que en todo caso, estas carecerían de vinculación jurídica. Por otro lado, al tener que ser decisiones tomadas de forma concertada, y que dentro de sus integrantes están los alcaldes y gobernadores, dichas decisiones quedan sujetas a la voluntad política de estos, sumado a la carencia de un marco legal que estimule el compartir la autonomía de los municipios.



#### 2. La Asociación de Municipios Sabana Centro (ASOCENTRO):

La Asociación de Municipios de la Sabana Centro se conformó el 28 de noviembre de 1990, integrada por los municipios de Cajicá, Chía, Cogua, Cota, Gachancipá, Nemocón, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá. Esos municipios aglomeraban en el 2017 una población de más de 500.000 habitantes, según estimaciones del DANE.

ASOCENTRO busca impulsar proyectos y planes de interés regional para los municipios que la conforman. Entre los que están los proyectos como sabana sostenible (temas de agua, planeación y movilidad), turismo regional y manejo integral de residuos sólidos, que se formulan a través del DNP. Al igual que en el CIT, en ASOCENTRO las decisiones se toman por consenso, mediante votaciones en donde todos los alcaldes tienen voz y voto.

Sin embargo, su efectividad se ve reducida por el número de municipios que conforman ASOCENTRO y la falta de participación de Bogotá. A lo anterior se suma que, dado su origen de cooperativa de materiales de construcción, y sus incentivos a construcción de infraestructura por parte de los municipios, ASOCENTRO se encuentra lejos de ser un motor de desarrollo en otros ejes, tales como ambientales, de movilidad, logística, turismo y manejo de residuos sólidos.

# 3. La Región Administrativa y de Planificación Especial (RAPE) Región Central

La RAPE es una región administrativa que entró en funcionamiento en mayo del 2015, conformada por Bogotá, Cundinamarca, Boyacá, Meta y Tolima. En total, la RAPE suma 316 municipios.

La RAPE busca establecer acuerdos con la Nación que tengan impacto regional, que pueden incluir acuerdos de financiación, ordenamiento territorial, competencias regionales, entre otros. Además, busca promover la identidad regional entre sus habitantes y gestionar proyectos supra departamentales que contribuyan con problemas de seguridad alimentaria, sustentabilidad, competitividad e infraestructura.

Para financiar esta región, Bogotá aporta el 75% de los recursos, mientras que los otros entes territoriales asociados aportan el 25%. Además, la Región recibe rendimientos financieros que la ayudan a sostenerse. El Consejo directivo de la región está compuesto por el Alcalde de Bogotá y los Gobernadores departamentales que conforman la RAPE.

El modelo de gobierno determina que la toma de decisiones está en cabeza del consejo directivo, el cual está compuesto por el alcalde del Distrito Capital y los gobernadores departamentales. Estos pueden delegar sus funciones en los secretarios de planeación.

En cuanto a su efectividad, esta se ve disminuida ya que los procesos de búsqueda de convergencia en la proyección del desarrollo territorial quedan sujetos a intereses propios y voluntad política de los alcaldes y gobernadores.

### 4. La Provincia Administrativa y de Planificación Región Vida

El 8 de septiembre de 2016 se firmó el acuerdo de voluntades de Región Vida, conformada por los municipios de Soacha, Mosquera, Facatativá, Madrid, Funza, Cota, Chía, Cajicá, Zipaquirá y La Calera. Según estimaciones del DANE para el 2017, estos 10 municipios tendrían aproximadamente 2.083.000 habitantes, lo que representaría el 75% de la población de Cundinamarca.



De acuerdo con la Gobernación de Cundinamarca, el proyecto involucra una estrategia que incluye a todos los municipios de mayor crecimiento urbano y con relaciones directas con Bogotá. La idea es que se planifique en el mediano y largo plazo la distribución de la población de estos municipios de tal forma que el territorio sea sostenible desde el puntos de vista económico, social, y ambiental. El plan piloto de la región contempla en el corto plazo la consolidación de los cascos urbanos de los 10 municipios.

Además, la región busca consolidar un modelo de integración regional que se concretaría mediante 12 proyectos, entre los cuales se incluyen una Universidad Pública Regional, la construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales, la puesta en marcha del Regiotram y del Dorado II, la construcción de las fases 2 y 3 de Transmilenio en Soacha, entre otros.

En cuanto a su efectividad, esta se ve reducida ya que, al igual que ASOCENTRO, esta iniciativa no incluye a Bogotá y sólo 10 municipios, impidiendo la integración de una región metropolitana de la sabana. Además, se han manifestado descontentos por parte de ASOCENTRO dado que no se invitó a todos sus municipios asociados a hacer parte de Región Vida. Por otro lado, la definición de 12 proyectos previos limita la construcción de gobiernos metropolitanos a largo plazo.

#### Experiencias nacionales

En Colombia existen 6 áreas metropolitanas, reglamentadas en la Ley de Áreas Metropolitanas (Ley 1625 de 2013), sin embargo todas estas fueron creadas previamente, por lo cual no estaban sujetas al requisito de la consulta popular, estas son:

## 1. Área metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA)

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue conformada en 1980 y hoy abarca los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Medellín, Itagüí, Sabaneta, La Estrella, Caldas y Envigado. Esta se conformó antes de la ley de áreas metropolitanas, por lo cual la consulta popular no aplicaba al momento de su conformación. Se autorizó su funcionamiento mediante el Decreto Ley 3104 de 1979.

El AMVA busca soluciones para problemáticas como la planeación y gestión del área urbana, la calidad ambiental y el desarrollo sostenible de la zona, la movilidad regional, la seguridad y la paz de la zona y la articulación de los territorios metropolitanos en temas que buscan solucionar problemas de inequidad social y territorial.

La financiación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá comprende recursos tributarios y recursos no tributarios. Llegando a un presupuesto cercano a 1.1 billones de pesos en el cuatrienio 2016-2019. De esos, el 50% se utiliza en movilidad, el 21% en calidad ambiental, el 18% en planeación y gestión y el resto en seguridad, soporte institucional y comunicación pública. El AMVA también cuenta con el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020, el Plan de Gestión 2016-2019 y el Plan director Bio 2030.

En cuanto a los mayores retos que ha presentado el AMVA, es que la definición de los Hechos Metropolitanos como aquellos asuntos de cuya gestión es competente el Área Metropolitana es muy laborioso, ya que hay que generar mucha confianza antes de los alcaldes se resuelvan a delegarlos. Este organismo ha sugerido que en el trámite de una ley especial para el caso de Bogotá-Sabana habría que mejorar el mecanismo de declaratoria de los hechos metropolitanos (ProBogotá pg 28).



### 2. Área Metropolitana de Bucaramanga

El Área Metropolitana de Bucaramanga nació en 1981 con el propósito de generar desarrollo planificado en la región. Con el paso de los años se le anexaron otras responsabilidades, como la de ser autoridad de transporte y autoridad ambiental. Está conformada por Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta, y tiene una población de 1.1 millones de habitantes apróximadamente. Su presupuesto es de 64.957 millones, de los cuales el 82% se destina a inversión.

El área tiene un Junta Directiva que está conformada por los alcaldes de los cuatro municipios, un representante del Concejo Municipal de Bucaramanga, un representante de los Concejos Municipales de los otros tres municipios y un representante de las ONG.

El área formula el Plan Estratégico Metropolitano Territorial a 30 años, y además busca consolidar un Centro de Pensamiento Metropolitano, que convoque a todos los gremios y grupos que tengan que ver con el contexto metropolitano para que participen.

Como líneas de proyectos, el Área Metropolitana de Bucaramanga trabaja en la planificación y Gestión Territorial, que incluye el ordenamiento territorial, el nuevo centro de pensamiento, catastro, diseño de proyectos viales y cultura metropolitana. Además, tiene la línea de Desarrollo Territorial Sostenible y de Modernización para la gestión institucional.

La financiación del Área Metropolitana proviene mayoritariamente de recursos tributarios y no tributarios. Los mayores ingresos provienen de la sobretasa ambiental del 2%. Además, la autoridad de planeación cuenta con ingresos que vienen de estampillas y paz y salvos de venta de productos y servicios. Por su lado, la autoridad de transporte cuenta con sus propios ingresos.

El presupuesto de inversión del área metropolitana se divide en las siguientes categorías: planificación para la integración y la calidad ambiental territorial, desarrollo territorial sostenible y gestión ambiental. En el 2018 el mayor presupuesto otorgado fue a desarrollo territorial sostenible, dentro del cual la mayor partida se debió a espacio público seguido de asentamientos humanos resilientes.

Uno de los mayores retos que ha enfrentado el AMB son sus fuentes de financiación. El AMB tiene como principal fuente de ingresos la sobretasa del 2X1000 y los aportes municipales, apropiados a manera de ingreso no tributario. Sin embargo, no todo el producto de la sobretasa se destina a dicha estructura, ya que otras corporaciones autónomas con jurisdicción en el territorio de los municipios que las conforman reciben parte de esta. En el AMB el 30% del recaudo se transfería a la Corporación Autónoma Regional hasta el año 2016 (ProBogotá pg 20).

Según ProBogotá, en el caso de Bogotá-Sabana, el esquema de financiación de un gobierno metropolitano no podría depender esencialmente de los recursos destinados por ley a la preservación del medio-ambiente, ya que los asuntos que hay que atender son múltiples, y porque habría que compartirlos con las corporaciones autónomas que compartan jurisdicción, situación que explica que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) puede ser poco proclive a la conformación de un Área Metropolitana entre Bogotá y los municipios vecinos.

### 3. Área metropolitana de Barranquilla

El área metropolitana de Barranquilla se creó en 1981 y está conformada por Barranquilla, Puerto Colombia, Soledad, Malambo y Galapa. Para el 2018 su población estimada era de 2.074.767, con el 59% de esta en Barranquilla.



En cuanto a sus competencias, a pesar de contar con más de un millón de personas, esta no cumple las funciones de autoridad ambiental. Actualmente cuenta con un Plan estratégico de desarrollo del área metropolitana de Barranquilla 2009-2019.

Su financiación proviene de mecanismos de financiación de todas las áreas metropolitanas, definido en el acuerdo metropolitano No.8 de 2016, además de los que percibe como accionista de Metrotel, y recibe aportes de la Nación por \$66.818.171.079. Su presupuesto total es de \$85.810.641.658. Al ser Barranquilla el municipio que aporta mayores recursos para los gastos de funcionamiento, hay una gran dependencia en los intereses políticos de su alcalde. El Distrito de Barranquilla hace transferencias de aproximadamente \$7 mil 500 millones fijos anuales, a Galapa y Puerto Colombia entregan \$200 millones anuales, mientras que Soledad y Malambo se han caracterizado por la falta de pago y generación de deudas durante la mayoría de los años. Es decir, la dependencia del Distrito hace que el área no tenga la capacidad de representar el interés colectivo de la región de su influencia.

Su principal órgano de decisión es la Junta Metropolitana, conformada por el Alcalde de Barranquilla, denominado Presidente de la Junta Metropolitana por ser el municipio núcleo, los alcaldes de los otros municipios miembros, un concejal en representación del Concejo de Barranquilla y un concejal en representación de los concejos de los demás municipios integrantes del área metropolitana, un representante de las ONGs y el director de la entidad, quien actúa como secretario de la junta.

Uno de los principales retos que ha presentado la AMBQ es que no ejerce como Autoridad Ambiental porque Barranquilla en su calidad de Distrito conservó dicha competencia. En esa medida, el AMBQ dispone de pocos recursos, que además no le son entregados para su gestión, sino que cada municipio reserva para la cofinanciación de proyectos comunes (ProBogotá pg 31).

## 4. Área metropolitana de Cúcuta

El área metropolitana de Cúcuta se creó en 1991 y está conformada por Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios, El Zulia, San Cayetano y Puerto Santander. De su población total de 873.458, el 76% está en Cúcuta. Actualmente no cuenta con plan vigente, el último plan estratégico fue 2012-2015.

Su principal órgano de decisión es la junta metropolitana, la cual está integrada por todos los alcaldes de los municipios miembro y el gobernador de Norte de Santander. La junta cuenta con asesoría directa del Consejo Metropolitano de Planeación.

## 5. Área metropolitana de Centro Occidente

En 1991 se creó el área metropolitana de Centro Occidente. Esta está conformada por Pereira, Dos Quebradas y La Virginia y cuenta con una población de 709.338 habitantes, de los cuales el 67% se encuentra en Pereira.

De acuerdo a la Resolución 687 de 2016, el área metropolitana se financia a través de ingresos corrientes, divididos en tributarios, no tributarios y transferencias. El 72% de los ingresos corresponden a la sobretasa de gasolina. Su presupuesto total es de \$11.752.517.238.

La dirección y administración del área metropolitana está a cargo de una Junta Metropolitana que está integrada por los alcaldes de los municipios que la integran, un representante del Concejo del Municipio de Pereira, un representante de los Concejos de Dosquebradas y La Virginia designado entre los presidentes de las mencionadas corporaciones, un delegado permanente del Gobierno



Nacional con derecho a voz pero sin voto y un representante de las entidades sin ánimo de lucro que tengan domicilio en cualquiera de los municipios de la jurisdicción. Las decisiones se adoptan por la mayoría absoluta de los votos.

#### **Conclusiones Generales**

Se concluye que hay tres razones principales por las cuales estas no funcionan, las cuales son: estas no son vinculantes, no participan todos los municipios y su creación se generó a partir de problemáticas diferentes y a diferentes escalas. Primero, al no ser vinculantes, dejan a disposición de los alcaldes la generación de proyectos conjuntos entre municipios, los cuales pocas veces se llevan a cabo por falta de confianza entre estos. Segundo, al no participar todos los municipios de la región, la problemática sigue siendo la misma, los municipios no incluidos siguen teniendo intereses propios y proyectos individuales. Tercero, al generarse a partir de temas diferentes, solo se abordan algunas problemáticas presentes en la región.

## BIBLIOGRAFÍA

- Abramo, Pedro. (2012). "La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas". Santiago: EURE, 38(114), 35-69.
- DANE Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2019). "Boletín técnico: cuentas departamentales, preliminar 2018". Bogotá.
- IDOM (2018). "Estudio de crecimiento y evolución de la Huella Urbana para Bogotá región". Bogotá.
- ProBogotá (2018). "La Región Metropolitana de la Sabana de Bogotá: una propuesta para la asociatividad y la gobernanza regional". Bogotá.
- Saskia Sassen (2006) "Cities in the world economy". California.
- Routledge (2016). "Global Networks, Linked Cities". London.