

Innovación, seguridad pública y ordenamiento territorial

Informe Ejecutivo

Concejal Alex Santander Carrasco



Pasantía Internacional Medellín - Colombia

Innovación, Seguridad Pública y Ordenamiento Territorial

 **8 al 12**
ENERO DE 2024

 **MEDELLÍN**
COLOMBIA

MÁS INFORMACIÓN:
Victor Reyes, apoyo
administrativo
vreyes@achm.cl

ACHM
ASOCIACIÓN CHILENA
DE MUNICIPALIDADES

30
AÑOS

346 COMUNAS. UN SOLO CHILE

ACI
Medellín

AGENCIA DE COOPERACIÓN E INVERSIÓN
DE MEDELLÍN Y EL ÁREA METROPOLITANA

Creemos juntos con el mundo para el desarrollo

Área
METROPOLITANA
Valle de Aburrá
PURA VIDA

www.achm.cl



Introducción

Medellín es la capital de la provincia montañosa de Antioquia en Colombia. Es apodada la "Ciudad de la eterna primavera" por su clima templado y alberga la famosa Feria de las Flores anual. Se ha destacado por sus grandes avances en materia de planeación, participación y desarrollo de infraestructura en las últimas décadas. Es una ciudad que está sirviendo de modelo para muchas otras con sus propuestas innovadoras organizadas y ejecutadas en un contexto social de mucha complejidad.

A raíz de una colaboración público/privada ha logrado revertir su imagen negativa de la década de los 80-90 en donde llegó a ser la ciudad más peligrosa del mundo. Hoy por hoy, es un modelo de gestión pública regional y local, siendo las alcaldías de Medellín un referente a nivel de posicionamiento político para aspiraciones incluso presidenciales, posee además un modelo de trabajo e inversión planificado con mirada en el corto, mediano y largo plazo el cual se trabaja de manera intersectorial e integrando visiones de desarrollo sostenible.

La pasantía o visita técnica que organiza la ACHM –en su cuarta versión, consiste en llevar a cabo un intenso programa de actividades, con énfasis en el intercambio de experiencias y conocimientos entre equipos técnico – políticos de las distintas entidades. Entre las principales actividades que se llevarán a cabo durante los días de la pasantía podemos destacar: - Conocimiento del Plan de ordenamiento territorial de la región de Medellín y su interrelación con las comunas aledañas que constituyen el Gobierno Metropolitano del Valle de Aburra. - Visitas guiadas a destacados proyectos derivados del proceso de ordenamiento y planificación territorial: sistema interconectado de movilidad pública Metrocable Plus, Escaleras eléctricas, Tranvía, Metro, Bicicletas Encicla, etc. - Visita a la Empresa municipal de Desarrollo Urbano EDU. - Visita al Centro Integral de Seguridad Pública. - Visita a la Universidad de Antioquia para conocer el proyecto Observatorio de seguridad, planificación y participación ciudadana. - Recorrido por calle Carabobo (recuperación de calle comercial en centro de la ciudad) y su integración con otros proyectos de desarrollo. - Conocimiento del proyecto urbano de integración social “Unidad de Vida Articulada UVA”. Visita a la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín ACI. Entre otras

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA REGIÓN DE MEDELLÍN

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) fue desarrollado a partir de un conjunto de Áreas de Intervención Estratégica, que como proyectos de urbanismo concretan y consolidan el modelo territorial, el nuevo POT está estructurando una ciudad más equitativa, sostenible, más compacta que crece hacia adentro. Se definen acciones para que la ciudad alcance las condiciones físicas y funcionales adecuadas en zonas donde actualmente hay carencias y problemas que generan desequilibrio. El POT prioriza como Áreas de Intervención Estratégica, al Río, los Bordes Urbano y Rural y las Transversalidades.

En estas áreas propone: Convertir al Río Medellín en eje ambiental, de movilidad y de espacio público que propicie el encuentro ciudadano. Preservar el paisaje como valor ambiental, cultural y económico mediante el proyecto Cinturón Verde que incluye una red de espacios protegidos. Estructurar los corredores ambientales de las quebradas La Igua y Santa Elena para lograr la sostenibilidad ambiental y urbana mediante Proyectos Urbanos Integrales, Planes Parciales y mejoramiento integral de barrios.

Todo esto conlleva a planear de forma ordenada la construcción de viviendas, colegios, hospitales, vías, empresas, parques, sitios recreativos y zonas de la ciudad, de modo que los habitantes tengan derecho a disfrutarlas de manera equitativa. Las claves del Plan de Ordenamiento Territorial, POT, deben ser la equidad y la inclusión para lograr un constructor de ciudad igualitario con las mismas oportunidades y formas de habitar el territorio para todos, un hábitat en la que grandes y pequeños puedan disfrutar de cada una de las ventajas que hay en la ciudad.

En ese sentido, el aspecto más destacable en términos de planificación urbana, es la democratización del transporte público bajo una dinámica de sostenibilidad.

VISITAS GUIADAS A DESTACADOS PROYECTOS DERIVADOS DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL:

El objetivo de las visitas guiadas constituye poder apreciar lo que querían plasmar en el Plan de Ordenamiento Territorial. El nuevo POT planea una ciudad para caminar. Caminar es el medio más barato de transporte, también el más sano y el menos contaminante. Por esto el vehículo particular en este nuevo POT deja de estar en la cima de la pirámide, dando prioridad al peatón.

AUMENTO EN NÚMERO DE CICLORUTAS: El nuevo POT propone 400 km en ciclo rutas, integrados al Sistema de Movilidad Metropolitano, 10.000 bicicletas eléctricas de pedaleo asistido para la ciudad con financiamiento de entidades aliadas y estaciones para bicicletas en todas las estaciones SITVA y en todos los equipamientos públicos. Cabe destacar que este sistema de transporte es de libre acceso y completamente gratuito a la ciudadanía, quienes se deben registrar con su DNI para poder acceder a este beneficio del gobierno local.

IMPULSAR MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE NO CONTAMINAN, Se proponen los sistemas integrados de transporte como el metro, metroplús, metrocable, escaleras mecánicas y el tranvía los cuales se accede en función de la capacidad económica del ciudadano que los utiliza, es decir, es función de una categorización socioeconómica similar a lo que es la ficha social, se determina a qué tramo tarifario corresponde el usuario del servicio, integrando así dinámicas de equidad más que de igualdad social, en donde los ciudadanos pagan el servicio de transporte en función de la capacidad de ingresos que poseen. Todos los medios están integrados, lo cual se ve reflejado en la posibilidad de cruzar la ciudad en todas las formas de transporte posible con solo un pago debidamente realizado; esto me pareció muy peculiar e innovador, debido al alto grado de integración que permite al movilizarse dentro de la ciudad.

PROTEGE Y DISFRUTA LOS CERROS TUTELARES, Las áreas protegidas de Medellín representan un 44.39% de la superficie total del Municipio, lo que evidencia la importancia de la preservación de los recursos naturales para el bienestar y la calidad de vida de todos. El Cinturón Verde permite tener control sobre el uso del suelo, preservar las áreas naturales y estratégicas tanto de la montaña como del Valle, generando así la posibilidad de un ordenamiento territorial sustentable, preservando espacios para la actividad agrícola y eco turística en las montañas, así como el desarrollo de negocios desarrollo económico de la ciudad por el centro del valle que rodea el río, eje central de la ciudad. Es importante destacar que la mayor superficie del valle de Medellín es rural, con una alta densidad selvática que emplaza a la ciudad en un lugar con una riqueza natural única.

VISITA A LA EMPRESA MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO EDU.

La Empresa de Desarrollo Urbano, EDU, es una entidad descentralizada del Municipio de Medellín, fue seleccionada como una de las organizaciones más éticas del mundo por parte de Ethisphere instituto

líder en la definición y promoción de la ética y la transparencia, fundamentado en las buenas prácticas empresariales.

Esta tiene como principal objetivo transformar el hábitat mediante la formulación, diseño, ejecución, asesoría y consultoría de proyectos urbanísticos que aporten al desarrollo del territorio y al mejoramiento de la calidad de vida, trabajando en articulación con las comunidades.

Estos proyectos han sido ejecutados durante los 10 años de la Empresa de Desarrollo Urbano, EDU, transformando integralmente el hábitat en favor de la gente. Casa del adulto mayor - Comuna 13, - Fuerte de Carabineros, -Centralidad Aures, -Escaleras Eléctricas, -Unidad Deportiva Las Estancias, -Jardín Infantil Buen Comienzo Castilla Pedregal, -Jardín Infantil Buen Comienzo Altavista, - Parque Biblioteca Manuel Mejía Vallejo y Puente Peatonal Quebrada La Moreno. La Empresa de Desarrollo Urbano, EDU es el pilar fundamental de la Administración Municipal para la ejecución de programas públicos de gestión urbana. La EDU aporta a la transformación de la ciudad mediante su gestión, en donde se administra con transparencia y rigurosidad los recursos de la Alcaldía de Medellín, asignados para la ejecución de obra pública. Estos recursos provienen de los impuestos territoriales y sociales que la misma ciudadanía paga bajo dinámicas de equidad, y se complementa con los altos aportes que hace el sector privado para aportar al desarrollo de la ciudad.

Los procesos de participación ciudadana son territoriales y vinculantes con las comunidades, lo cual marca la diferencia en torno a la naturaleza y emplazamiento de los proyectos, ya sean habitacionales, deportivos o culturales, los cuales se insertan en los barrios quitando espacios públicos que antes se encontraban tomados por las bandas de narcotraficantes y delincuentes.

VISITA AL CENTRO INTEGRAL DE SEGURIDAD PÚBLICA.

La Secretaría de Seguridad y Convivencia a través de la Subsecretaría Operativa en articulación con la Policía Nacional, administran el Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad de Medellín (SIES-M), el cual está conformado por once agencias que operan actualmente a través del software, donde ingresan los incidentes para ser atendidos y despachar los recursos para su gestión.

Para su operatividad en la ciudad de Medellín, este sistema está conformado por varios subsistemas como lo son: Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE 123), software de gestión de incidentes (I/CAD), circuito cerrado de televisión (CCTV), sistema de reconocimiento de placas (LPR), dispositivos de

geolocalización vehicular (AVL), cámaras corporales (Body Cam), helicóptero, dron y shelter (Centros de comandos móviles) y alarmas comunitarias.

Adicionalmente, para el aprovechamiento de estos subsistemas, se han realizado inversiones en herramientas de analítica de datos e inteligencia de negocios que ayudan a fortalecer los procesos del SIES-M, proporcionando las bases para el seguimiento del correcto funcionamiento y la operación de los subsistemas que lo conforman.

CAD Policía Nacional

El Centro Automático de Despacho de la Policía Nacional permite y facilita coordinar de una manera óptima todos los recursos de atención de emergencia del área metropolitana de la ciudad de Medellín. El CAD se integra con el proceso de recepción del NUSE 123, el circuito cerrado de televisión de la ciudad de Medellín (CCTV), las agencias de la Alcaldía de Medellín, la sala de grabaciones, la sala situacional y los subsistemas tecnológicos de apoyo (AVL, Body Cam, LPR).

Agencia Salud

Esta agencia, también denominada Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE), está encargada de la gestión de la atención prehospitalaria en urgencias, emergencias médicas (víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismos o paros cardiorrespiratorios), desastres, certificación por muerte no violenta y dictámenes sexológicos (Caivas).

Centro de Control Movilidad

El objetivo principal de esta agencia es gestionar los diferentes incidentes de tránsito que se presentan en toda la ciudad de Medellín. La mayoría de casos ingresan por medio de la línea de Emergencias 123, otros son registrados directamente en Hermes (Plataforma de gestión de incidentes) a partir de la información proveniente del CCTV.

Agencia DAGRD

El Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres, DAGRD, es la dependencia encargada de adelantar planes, programas y proyectos para la identificación, análisis, evaluación y seguimiento de escenarios de riesgo de desastres; además de las intervenciones de mitigación y prevención del mismo.

Agencia Bomberos

Agencia para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades, la atención de incidentes con materiales peligrosos y accidentes de tránsito en los que se necesite el apoyo de esta entidad.

Agencia Medio Ambiente

Módulo para la oportuna intervención de incidentes ambientales, especialmente los relacionados con la fauna doméstica y silvestre.

Línea Mujer Metropolitana

Agencia que realiza la atención de emergencia a mujeres víctimas de violencias, especialmente basadas en género o a reportantes que solicitan orientación sobre la activación de rutas. Su atención es para mujeres mayores de 18 años, con excepción a las adolescentes entre los 14 y los 17 años víctimas de violencia por parte de la pareja con quien conviven o con quien tienen un hijo en común. Esta agencia cuenta con atención para toda el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Pulsadores de pánico

Un pulsador de pánico es un dispositivo electrónico que, al ser activado a través de una pulsación, envía una señal de alarma al SIES-M para la atención inmediata en los incidentes de seguridad y emergencia que se le presenten al portador de dicho pulsador. El objetivo de este subsistema, compuesto por 212 pulsadores de pánico distribuidos en los establecimientos de comercio de las comunas 11, 12 y 14 de la ciudad, es brindar una atención inmediata de avisos de la ciudadanía en eventos de hurto, homicidio y porte ilegal de armas, por medio del Sistema Integrado de Seguridad y Emergencia de Medellín (SIES-M).

Costos asociados a la pasantía

En relación a los costos asociados a la pasantía, estos se enmarcan en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades en su artículo 88 enmarca el ámbito de gastos asociados a los concejales; y en particular, los dictámenes n°63.894 y n°16.580 de contraloría emitido en 2016, referentes a capacitaciones, viajes, viáticos y pasajes de concejales; señala que es menester del alcalde autorizar estas capacitaciones, las cuales de no superar los 10 días de extensión fuera de la comuna y/o territorio nacional, no requieren acuerdo ni aprobación por parte del concejo municipal.

Por otra parte, los pasajes corresponden a los tiempos indicados en los correos y anexos que se adjuntan, en donde se propone arribar a Medellín a más tardar el día Domingo 7, pudiendo hacerse el sábado 6 de enero, lo cuál finalmente fue así previa consulta a jurídico vía correo, pudiendo haber modificado las fechas de los vuelos en consulta realizada a la administración el día 2 de Enero del 2024 lo cual se evidencia en correo adjunto previo al inicio del viaje , cabe destacar que los pasajes debí comprarlos de manera personal, ya que tras consulta a la dirección de finanzas el día 19 de Enero se me indicó que no existía presupuesto en la cuenta para efectos de compra de pasajes, pero que se me autorizaba a comprarlos por mis medios, ya que estos serían devueltos la primera semana de Enero 2024, situación que no ocurre hasta el día de hoy viernes 19 de Abril, generando multas e intereses en la línea de crédito con cargo personal; los pasajes fueron comprados el día 27 de Diciembre posterior a doble aprobación por parte del concejo municipal, así como también por parte del alcalde, máxima autoridad comunal.

Los costos asociados a viáticos y boletos de avión son los siguientes:

Boletos Ida y Vuelta Colombia Medellín \$ 1.230.149

Viático desde el 8 al 12 de Enero correspondientes a funcionario grado 4, correspondiente a 6 días de participación en la instancia, corresponden a USD 2175,75 calculados al 3 de enero 2024 por un monto de \$880,92 acorde indica el banco central.

Conclusiones

La pasantía presenta una oportunidad tremenda para conocer experiencias que se sitúan en territorio latinoamericano, en realidades que en muchos aspectos se tornan similares en torno a las dinámicas de socialización que allí se presentan.

La disposición a elaborar políticas públicas de manera mancomunada entre gobiernos locales, sector privado y comunidades es algo sin dudas innovador en términos de la planificación y desarrollo social.

La democratización del transporte público es sin dudas un aspecto que permite avanzar hacia la justicia social y territorial, ya que el sistema de transporte integrado y sustentable, es un medio universal, de fácil acceso y que funciona bajo dinámicas de equidad socioeconómica. Esto conecta la periferia de la ciudad con las áreas de desarrollo laboral y económico de los ciudadanos de Medellín. El acceso gratuito

a bicicletas públicas es una medida sustentable, que además permite la descongestión y conexión de la ciudad para el ciudadano común y corriente.

La ciudad nos ofrece un modelo de vinculación entre la gestión pública y privada que actualmente no existe en nuestro país, en donde el municipio tiene una alta conexión con la territorialidad que muchas veces se ve vulnerada por la segregación y delincuencia. El aporte del sector privado a través de impuestos territoriales e inversión en políticas públicas asociadas a transporte y desarrollo económico son algo que permiten el desarrollo y crecimiento real de la actividad económica en la ciudad, ejemplo de ello es la Ruta N, la cual busca generar una estrategia de ciencia, tecnología e innovación para el distrito de Medellín. Asimismo, la inversión pública, la cual se canaliza a través de la empresa pública de Medellín (EPM), la cual realiza inversiones en servicios públicos como transporte y gestión de residuos de la ciudad, esta empresa pública municipal, hoy en día posee operaciones internacionales, incluyendo nuestro país.

Lamentablemente, muchas de estas innovaciones en las políticas públicas están dadas por una alta vinculación público privada, además de un marco jurídico y constitucional que permite la integración y desarrollo de los territorios a través de esfuerzos mancomunados entre ambos ámbitos de acción. Esto se grafica en el abordaje de la seguridad, en donde se vinculan esfuerzos de inversión privada, en conjunto a policías y seguridad pública, e incluso el despliegue de militares para el control de la delincuencia.

Los principales desafíos que nos presenta esta experiencia, es por una parte la gestión política que puede realizar la administración de turno en articular y vincular estas necesidades hacia a quienes dirimen en el congreso, de manera de incidir en las leyes y modificaciones constitucionales que permitan avanzar hacia estas formas de gestión de las políticas públicas; por otra parte, a nivel local, evaluar la creación de una corporación de fomento municipal es una realidad factible, ya que a través de esa figura se podría impulsar la creación de empresas públicas locales, las cuales respondan a las necesidades de transporte y vivienda local, bajo empresas sociales, cooperativas, las cuales presten servicios sociales bajo lógicas de comercio justo y equidad territorial.