

RESOLUCION METROPOLITANA N° 326.19

POR MEDIO DEL CUAL MODIFICA EL PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO "METROPOLI CARIBE" 2009-2019 DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

EL DIRECTOR DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

En ejercicio de sus facultades constitucionales, legales, y en particular las conferidas por la ley 1625 de 2013, 388 de 1997, el artículo 26 de la ley 152 de 1994, artículo 11 del Decreto 2145 de 1999, la ley 87 de 1993 y el Acuerdo Metropolitano N° 006 de 2008, y el 002 de 2013, y

CONSIDERANDO

Que la Ley 1625 de 2013, en el artículo 7° literal C, Funciones de las Áreas Metropolitanas, reza, "Formular y adoptar el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial, el cual será el marco al cual deberán acogerse cada uno de los municipios que conforman el área, al adoptar los Planes de Ordenamiento Territorial".

Que la Ley 152 de 1994, tiene como propósito "establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo".

Que en su artículo 26°, la Ley 152 de 1994 establece que "Con base en el Plan Nacional de Desarrollo aprobado cada uno de los organismos públicos de todo orden a los que se aplica esta ley preparará su correspondiente plan de acción"

Que igualmente en el artículo 12°, el Decreto 2145 de 1999, que "La planeación concebida como una herramienta gerencial que articula y orienta las acciones de la entidad, para el logro de los objetivos institucionales en el cumplimiento de su misión particular y los fines del Estado en general, es el principal referente de la gestión y marco de las actividades del control interno puesto que a través de ella se definen y articulan las estrategias, objetivos y metas".

Que mediante Acuerdo Metropolitano 006 del 29 de diciembre de 2008, se adoptó el PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO "METROPOLI CARIBE" 2009-2019 del Área Metropolitana de Barranquilla.

Que mediante Acuerdo Metropolitano 009.18 se facultó al Director para aprobar, modificar o ajustar el PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO "METROPOLI CARIBE" 2009-2019 DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA, por medio de Resolución Motivada, en los diferentes ejes estratégicos, en sus planes, programas y proyectos, de acuerdo a las fichas de formulación presentadas.

Que el Acuerdo Metropolitano N° 004 del 15 de noviembre de 2019 Autoriza al Director del Área Metropolitana de Barranquilla; Habilitar a la Entidad como Gestor Catastral y la ejecución de recursos de inversión provenientes de la venta de acciones de Metrotel.

Que en procura de mejorar las condiciones del transporte público en nuestra jurisdicción es necesario mejorar, modernizar las modalidades y modos de transporte existente, así como construir formas de transporte alternativas eficientes y oportunas que garanticen este servicio público a todos los habitantes de nuestra jurisdicción.

Bajo estas consideraciones, en primer lugar, se debe incluir dentro del plan estratégico Metropolitano el programa **Metro Ligero**, el cual inicialmente en su primera Línea 1 Barranquilla, procura un sistema de transporte público de alta calidad, que operará en la Calle 30, corredor vial que integra a las ciudades de Barranquilla y Soledad, que permitiría unir la estación de Transmetro denominada "Parque Cultural de Caribe", en la carrera 46 de la ciudad de Barranquilla, con el Portal Calle 30, al oriente del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz en el municipio Soledad.

Con la puesta en marcha de este proyecto se pretende mejorar el servicio de transporte público masivo y colectivo del territorio metropolitano y la disminución de los tiempos de desplazamiento de los habitantes de la banda oriental del área metropolitana, mediante la integración del **Metro Ligero** al sistema de transporte masivo Transmetro y principalmente esta integración permitirá una mejor conectividad entre modalidades de transporte, así como la eficiencia de la red global de transporte público urbano e interurbano. El proyecto también actuará como catalizador que ayudará a desatar el potencial para el fomento de desarrollo a las zonas de difícil acceso como los asentamientos ubicados al borde del Rio Magdalena. De esta manera, tendrá un impacto económico y social en el territorio que irá más allá del contexto de transporte público.

Que se requiere adicionar y/o modificar Planes, Programas. Proyectos del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla.

1. Adicionar en el **EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA, 3.2.: CONECTIVIDAD VIAL METROPOLITANA: 3.2.1. TRANSPORTE Y MOVILIDAD**. Incorporar el Proyecto: 3.2.1.2. **METRO LIGERO** con los planes y programas de las fichas de formulación que se anexan en el considerando de la presente Resolución Metropolitana. El proyecto se estructura en el marco de la Ley 1082 de 2015, como una Alianza Publico Privada de iniciativa privada con recursos públicos. El aporte público corresponde al 30% del valor estimado del proyecto.

Costo:

El costo estimado del proyecto es de:

• **\$ 2.250 Millones de pesos constantes del año 2017***.

*Los cuales son financiados 70% por el privado y 30% por el público.

DISTRIBUCIÓN INSTITUCIONAL DE RESPONSABILIDADES EN DESARROLLO DEL PROYECTO.

ACTIVIDAD	EJECUCIÓN	FINANCIACIÓN
Diseño de detalle	Concesionario contratado por AMB	AMB Tasa Intermodal Tarifa Usuario

Construcción	Concesionario contratado por AMB	AMB Tasa Intermodal Tarifa Usuario
Adquisición de material rodante	Concesionario contratado por AMB	AMB Tasa Intermodal Tarifa Usuario
Operación	Concesionario contratado por AMB	AMB Tasa Intermodal Tarifa Usuario
Mantenimiento	Concesionario contratado por AMB	AMB Tasa Intermodal Tarifa Usuario
Recaudo, Control de Operación e información al usuario	Concesionario contratado por AMB Transmetro AMB	AMB Tasa Intermodal Tarifa Usuario
Planeación y Regulación	AMB	AMB

Siguiendo con el proceso de adopción al Plan Integral de Desarrollo del AMB, EN **SEGUNDO LUGAR**, tenemos el proceso de habilitación para convertirnos en **GESTOR CATASTRAL**, el cual consta de tres (3) requisitos que son solicitados por la máxima autoridad, la cual es el instituto geográfico Agustín Codazzi; el primer requisito es que la junta Metropolitana entregue aval para que el Área Metropolitana gestione el servicio público catastral, el segundo requisito consta de hacer un diagnóstico en el servicio catastral de cada uno de los municipios que conforman el Área Metropolitana y el último corresponde a la parte económica y financiera, lo cual es importante demostrar que se tienen los recursos para cumplir con el mantenimiento de los tres procesos conformados por: formación, actualización y conservación.

Por lo anterior, tenemos que tener en cuenta que esta es una necesidad que es real, y actualmente todos los Municipios necesitan del Servicio Catastral, y queremos ser beneficiarios de la oportunidad contenidas en la **Ley 1955 de 2019** por el cual se expide el **Plan Nacional de Desarrollo, 2018- 2022**. Que en su **ARTÍCULO 79. Establece: NATURALEZA Y ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN CATASTRAL**. La gestión catastral es un servicio público que comprende un conjunto de operaciones técnicas y administrativas orientadas a la adecuada formación, actualización, conservación y difusión de la información catastral, así como los procedimientos del enfoque catastral multipropósito que sean adoptados.

La gestión catastral será prestada por: i) Una autoridad catastral nacional que regulará la gestión catastral, y estará a cargo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC; ii) Por gestores catastrales, encargados de adelantar la formación, actualización, conservación y difusión catastral, así como los procedimientos del enfoque catastral multipropósito adoptados para el efecto; y iii) Por operadores catastrales, quienes desarrollarán labores operativas relativas a la gestión catastral.

El Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC será la máxima autoridad catastral nacional y prestador por excepción del servicio público de catastro, en ausencia de gestores catastrales habilitados. En su rol de autoridad catastral, el IGAC mantendrá la función reguladora y ejecutora en materia de gestión catastral,

agrología, cartografía, geografía y geodesia.

Con el fin de garantizar el adecuado cumplimiento de los estándares de rigor y pertinencia de la gestión catastral, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi -IGAC, convocará una instancia técnica asesora que asegure la idoneidad de la regulación técnica bajo su responsabilidad.

El **IGAC**, a solicitud de parte, y previo cumplimiento de las condiciones jurídicas, técnicas, económicas y financieras, definidas en el respectivo marco regulatorio, habilitará como gestores catastrales para la prestación del servicio catastral a las entidades públicas nacionales o territoriales, incluyendo, entre otros, esquemas asociativos de entidades territoriales.

Los **Gestores Catastrales** podrán adelantar la gestión catastral para la formación, actualización y conservación catastral, así como los procedimientos del enfoque catastral multipropósito que sean adoptados, directamente o mediante la contratación de operadores catastrales.

Los **Operadores Catastrales** son las personas jurídicas, de derecho público o privado, que mediante contrato con uno o varios gestores catastrales, desarrollan labores operativas que sirven de insumo para adelantar los procesos de formación, actualización y conservación catastral, así como los procedimientos del enfoque catastral multipropósito que sean adoptados, conforme a la regulación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

Los Operadores Catastrales deberán cumplir con los requisitos de idoneidad que defina el Gobierno nacional. El **IGAC** será gestor catastral por excepción, en ausencia de gestores catastrales habilitados. La Superintendencia de Notariado y Registro - SNR o la entidad que haga sus veces, ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control al ejercicio de la gestión catastral que adelantan todos los sujetos encargados de la gestión catastral incluyendo los gestores y operadores catastrales, así como los usuarios de este servicio.

La custodia y gestión de la información catastral corresponde al Estado a través del **Instituto Geográfico Agustín Codazzi -IGAC**, quien promoverá su producción y difusión. La información generada por los Gestores Catastrales en ejercicio de sus funciones deberá ser registrada, en los términos y condiciones definidos por la autoridad reguladora, en el Sistema Nacional de Información Catastral - SINIC, el cual será el instrumento para la gestión de la información catastral y debe ser interoperable con otros sistemas de información de acuerdo con los criterios que para el efecto defina la autoridad reguladora. La información registrada en el sistema se considera oficial para todos los fines.

En todo caso, los gestores y operadores catastrales actuarán dando estricto cumplimiento a las disposiciones contenidas en las **Leyes 1581 de 2012 y 1712 de 2014**, o las normas que las modifiquen, complementen o adicionen. Los departamentos podrán apoyar financiera, técnica y administrativamente a los municipios que asuman su gestión catastral y promoverán la coordinación entre gestores catastrales, asociaciones de municipios y municipios para la prestación del servicio público catastral en su jurisdicción.

PARÁGRAFO PRIMERO. Conservarán su condición de gestor catastral aquellas entidades que, a la promulgación de la presente Ley, sean titulares de catastros descentralizados o mediante delegación ejerzan la gestión sin necesidad de trámite adicional alguno. Respecto de los catastros descentralizados, a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, éstos conservarán su calidad de

autoridades catastrales por lo cual podrán promover, facilitar y planear el ejercicio de la gestión catastral en concordancia con la regulación nacional en materia catastral, sin perjuicio de las competencias legales de la SNR, del IGAC y de la ANT.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Los gastos asociados a la gestión catastral constituyen gastos de inversión, sin perjuicio de los gastos de funcionamiento que requieran los gestores catastrales para desarrollar sus funciones.

En virtud a lo anterior el **Decreto 1983 de 2019** reglamentan parcialmente los artículos 79, 80,81 y 82 de la Ley 1955 de 2019; En su Capítulo 5: HABILITACION DE GESTORES CATASTRALES Y REQUISITOS DE IDONEIDAD PARA OPERADORES CATASTRALES, en su artículo 2.2.2.5.1.Habilitación de entidades territoriales y esquemas asociativos de entidades territoriales como Gestores Catastrales. Para la habilitación de las entidades territoriales y de los esquemas asociativos de entidades territoriales como Gestores Catastrales, el IGAC deberá verificar el cumplimiento de las siguientes condiciones:

Tratándose de Esquemas Asociativos Territoriales (**EAT**), estos deberán acreditar que tengan competencia para la prestación del servicio público de acuerdo con su acto de creación o la autorización previa. Así mismo, deberán acreditar que mínimo dos tercios (equivalente al 66%) de los municipios o departamentos que integran el **EAT** cumplan los requisitos descritos en el numeral 3.1 y 3.2 del presente artículo, o del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Administrativo de Información Estadística" DECRETO NÚMERO 19 8 3 de Página 4 de 11 El solicitante será responsable fiscal, disciplinaria y penalmente por la veracidad de la información presentada en la solicitud de habilitación. **Parágrafo 1:** Únicamente se verificará el cumplimiento de las anteriores condiciones jurídicas, técnicas y financieras por parte del IGAC para la habilitación de los gestores catastrales. Lo anterior, sin perjuicio de la regulación que desarrolle el IGAC en los términos del artículo 2.2.2.5.4. Del presente Decreto. **Parágrafo 2:** El presente artículo no será aplicable a quienes hubiesen sido habilitados con anterioridad a la expedición de este Decreto por haber suscrito convenios de delegación de la función catastral con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC y no alcanzaron a ejercer la función antes de la promulgación de la Ley 1955 de 2019, quienes conservarán su condición de gestor catastra

Que de conformidad, con el cumplimiento de la Misión del Área Metropolitana de Barranquilla, se pretende desarrollar actividades que se integren con los municipios y que al mismo tiempo le permitan generar recursos por esta actividad y recibiendo el apoyo de Barranquilla.

Lo beneficioso de hacer la Gestión Catastral como Área Metropolitana es que esto se convierte en un proyecto regional y al ser un proyecto regional se pueden gestionar recursos de regalías para hacer el proceso del catastro por ende no tendrían que poner en principio dinero para el proceso de actualización catastral, simplemente se presenta el proyecto ante la oficina competente en el tema de regalías para así tener la autorización. En cuanto a los procesos de actualización que los municipios tengan que adelantar le saldría a cero (0) pesos, eso es un beneficio que se tiene si se presenta como área metropolitana, mientras que si se presenta como municipio, tendría que gestionar el dinero para el proyecto y realizarlo únicamente con el **IGAC**.

Para dimensionar un poco el tema, en Colombia hay escasos gestores catastrales a la fecha, por la dificultad del cumplimiento de idoneidad técnica, financiera y

3 2 6 • 1 9

económica, contamos con: El IGAC que es la máxima autoridad, Barranquilla que fue el primer gestor catastral en habilitarse a nivel nacional y que digamos fue la puerta para que el plan de desarrollo a partir del éxito de Barranquilla incorporará la descentralización del catastro, Medellín, Cali y Bogotá. Aprovechando la economía de escala de nuestro hermano mayor Metropolitano, a cualquier gestor catastral que se le habilite hoy a montar una infraestructura para operar, debido a que no solamente es ser gestor si no buscar con quién operar le va a salir significativamente mayor a lo que se está planteando. Al ser el Área Metropolitana Gestor Catastral es muy beneficioso ya que podría prestarles el servicio a los demás Municipios así no hagan parte del Área Metropolitana para que estos municipios también generen recursos.

La Ley 1454 de 2011 en la que se dictan las normas orgánicas para la organización político administrativa del territorio Colombiano, al renovar la descentralización como principio rector del Ordenamiento Territorial, lo cual significa la distribución de competencias entre la nación y las entidades territoriales, es decir, el traslado del poder de decisión de los órganos centrales del Estado hacia el nivel territorial para otorgar una mayor capacidad de planeación y administración de las entidades territoriales.

El Programa Nacional de Delegación de Competencias implica también la promoción de una mayor delegación de funciones y competencias del nivel nacional hacia el orden territorial; implica el fortalecimiento del municipio, así como la acción articulada de los diferentes niveles de gobierno a través de convenios de delegación (Artículo 21 de la Ley 1454 de 2011).

En síntesis, estas formas de progreso de la descentralización y desarrollo institucional de las entidades territoriales, son una expresión clara del reordenamiento de la función del Estado en la búsqueda de mayor eficiencia de la administración pública, de la racionalización del gasto público y de la apertura de espacios para la planificación regional.

El Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con los sectores, definirá los mecanismos de seguimiento, control y evaluación de las competencias descentralizadas y/o delegadas por el Gobierno Nacional, los cuales obedecerán a criterios técnicos, objetivos, medibles y comprobables.

Las entidades territoriales interesadas deberán acreditar, conforme a las disposiciones que el Gobierno Nacional establezca para el efecto, el cumplimiento de las capacidades requeridas y se sujetarán en su operación a las disposiciones que sobre la materia adopte la autoridad catastral del orden nacional, entidad que, en todo caso, podrá requerir a las autoridades catastrales descentralizadas que hayan asumido competencias delegadas en materia catastral, para cumplir la normatividad y demás lineamientos técnicos que se adopten en materia catastral, encontrándose facultada para imponer sanciones, reasumir temporal o definitivamente las competencias delegadas en los municipios, distritos o áreas metropolitanas respectivas.

Catastro multipropósito. Se promoverá la implementación del catastro nacional con enfoque multipropósito, entendido como aquel que dispone información predial para contribuir a la seguridad jurídica del derecho de propiedad inmueble, al fortalecimiento de los fiscos locales, al ordenamiento territorial y la planeación social y económica.

El Gobierno Nacional, a través del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) con el apoyo de los catastros descentralizados, podrá realizar las actividades necesarias para la formación y actualización catastral de manera gradual e integral, con fines adicionales a los fiscales señalados en la Ley 14 de 1983, logrando plena coherencia entre el catastro y el registro, mediante levantamientos por barrido predial masivo, en los municipios y/o zonas priorizadas con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, conforme con la metodología definida para el efecto.

Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará la implementación de un Sistema Nacional de Gestión de Tierras (SNGT), cuya base la constituirá la información del catastro multipropósito, del registro público de la propiedad y del ordenamiento territorial.

La incorporación quedara de la siguiente manera:

2. EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL: 2.2.PLAN: IMPLEMENTACION DE UN MODELO FINANCIERO.2.2.J: GESTOR Y/O OPERADOR CATASTRAL.

Adicionalmente a los dos proyectos incorporado en los numerales anteriores en el PIDM y teniendo en cuenta las nuevas dinámicas y necesidades del territorio, el AMB dentro de sus competencias está la de planificar la prestación del servicio de transporte público en lo que sea de su competencia, para integración física, operacional y tarifa de los distintos modos de transporte.

Igualmente el Plan de Desarrollo Distrital, municipio núcleo del AMB, dentro del Eje Capital de Servicios Eficientes, en la Política de Movilidad para la Gente, se encuentra definido el programa **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO**, este programa busca potenciar la movilidad con el fin de configurar un modelo de transporte eficiente, integrando todo los modos de transporte a los ciudadanos, mejorando su calidad de vida, disminuyendo los tiempos de desplazamiento y mejorando las condiciones de seguridad, congestión e impacto del transporte .

En Colombia, en los últimos años se ha venido incrementando la utilización de varias modalidades de transporte, teniendo en cuenta esta realidad, las autoridades se ven en la necesidad de buscar diferentes alternativas eficientes y económicas y teniendo en cuenta la morfología del territorio que ocupa los municipios que integran al Área Metropolitana de Barranquilla, ubicándonos en una posición privilegiada al disfrutar al tiempo de mar y río, es importante aprovechar esta ventajas y no solo en pensar en planear el **Transporte Fluvial** sino ver la posibilidad de aprovechar lo que nos ofrece el territorio e implementar el **Servicio Publico por Cable** .En este sentido el **Decreto 1072 de 2004** Por el cual se reglamenta el Servicio Publico por Cable de Pasajeros y Carga, expresa: los sistemas de transporte por cable se clasifican en cuatro grandes grupos: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular..

3. Bajo este entendido incorporar en el EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLINA, el cual incluye dentro del numeral 3.2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD.3.2.6.1. PROGRAMA: TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO. 3.2.6.2 PROYECTO: TRANSPORTE

ALTERNATIVO INTERMODAL. Adicionar el siguiente **SUBPROYECTO.3.2.6.2.1: ASESORIA Y ACOMPAÑAMIENTO EN LA PREPARACION Y ESTRUCTURACION DEL PROYECTO PARA ESTUDIAR LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE PUBLICO FLUVIAL Y POR CABLE SU IMPACTO E INTERACCION CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE QUE OPERAN EN EL AMB.**

Teniendo en cuenta que no solo adicionaríamos un SUBPROYECTO al EJE DE COMPETITIVIDAD METROPOLINA, sino que el OBJETO es necesario su modificación OBJETO PROGRAMATICO: "Crear una nueva alternativa favorable y económica a la población de la región, mediante el desarrollo del transporte Público de pasajeros por el río. Teniendo en cuenta los beneficios que ofrece este sistema: El costo del pasaje y el tiempo de viaje el recorrido inicia desde Malambo, Soledad, es 54 kilómetros aproximadamente, que articula con: Transmetro, Terminal de Transporte y Aeropuerto Internacional en el municipio de Soledad, la Terminal Fluvial de Barranquilla quedará ubicada en la Intendencia Fluvial, para lo cual se restaurará esta edificación, seguidamente una estación en la vía 40 y finaliza en el barrio Las Flores con una estación multimodal que agrupa el transporte fluvial, terrestre y férreo con el tren de Bocas de Ceniza.

Quedando así:

OBJETO PROGRAMATICO: "Crear una nueva alternativa favorable y económica a la población de la región, mediante el desarrollo del transporte Público de pasajeros por el río. Teniendo en cuenta los beneficios que ofrece este sistema: El costo del pasaje y el tiempo de viaje el recorrido inicia desde Malambo, hasta la estación que se ubicará en el barrio las Flores es 28 kilómetros aproximadamente, que articula con: Transmetro, Terminal de Transporte y Aeropuerto Internacional en el municipio de Soledad. La Terminal del Transporte Fluvial de Barranquilla quedará ubicada en la Intendencia Fluvial, para efectos de devolver la vocación a esta edificación para lo que fue construida. Las estaciones se ubicarán en concordancia a lo establecido en el artículo 43 del Acuerdo Metropolitano 002 del 2013, Por medio del cual se establecen las normas generales que definen los objetivos y criterios relacionados con las materias referidas a los Hechos Metropolitanos del Área Metropolitana de Barranquilla, **que forman parte del Plan Integral de Desarrollo y del componente físico territorial del Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial Metropolitano;** el cual manifiesta lo siguiente:

Se proyectarán estaciones fluviales en el puerto multipropósito en Malambo en la Ciénaga Bahía en frente de la vía que conduce al aeropuerto; en el muelle de Soledad. La terminal fluvial de Intendencia Fluvial, en la vía 40 entre calles 80 y 82 en el norte de Barranquilla y la estación en el proyecto de malecón turístico en el predio ubicado en la acera oriental de la calle 106 con vía 40 del barrio las Flores de Barranquilla en el cual se desarrollará la estación multimodal que agrupa el transporte fluvial, terrestre y férreo con la rehabilitación del tren turístico de Bocas de Ceniza; y en concordancia con lo establecido en el plano No. 5 del Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla con el título Conectividad Metropolitana, adoptado mediante Decreto Distrital 0212 del 2014

No obstante, el Área Metropolitana de Barranquilla gestionará la realización de los estudios pertinentes para efectos de lograr la mejor ubicación para las estaciones en consideración a las condiciones de accesibilidad terrestre y acuática, las condiciones sociales, urbanísticas y ambientales de los entornos donde se pretenden ubicar estas estaciones.

Que además de las líneas de acción mencionadas anteriormente es necesario analizar una **CUARTA** línea, con el fin de que la entidad pueda cumplir con los objetivos y cometidos Constitucionales y Legales se vincula de esta manera a la modernización, reorganización y reestructuración del sistema de Transporte Público mediante la modernización, mejoramiento concepción de nuevas modalidades y sistemas con un alto nivel de calidad de servicio.

Con base en lo anterior el Área Metropolitana de Barranquilla, con la adaptación y aplicación del **Sistema de Seguridad Estándar de Transacciones** y medios de pagos (**SET**), al cual debe integrar todo los servicios, aplicaciones y equipos para el recaudo, control de la operación, información al usuario, subsistemas de apoyo, redes de venta de recarga y medios de pago, y deberá tener capacidad para integrar todos los modos de transporte publico bajo la regulación del Área Metropolitana de Barranquilla – AMB.

El propósito del **SET** es darle autonomía e independencia al AMB, teniendo el control de "mapping" del medio de pago y el estándar de comunicación entre aplicaciones y equipos, escalabilidad de la solución y facilite la vinculación de nuevos actores, como bancos, redes de venta externos, servicios de terceros, desarrollos de empresas de telecomunicaciones, APPS de emprendedores que giren en torno a la movilidad y los servicios públicos, sin estar sujetos a restricciones y condiciones del proveedor de la plataforma de recaudo o del medio de pago.

La independencia tecnológica que se pretende, permitirá aprovechar avances y mejoras tecnológicas para reducir costos de operación y/o en la plataforma tecnológica misma, mejorar el servicio al usuario e introducir nuevos servicios. Que, continuando con el objetivo de mejorar y modernizar las modalidades y modos de transporte existentes, es necesario adicionar:

4°- EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL 2.5.: MODERNIZACION.2.5.9 PROGRAMA: ADQUISICION DE SISTEMA INFORMACION Y PLATAFORMA TECNOLOGICA. El siguiente Proyecto denominado **Sistema integrado de Recaudo, Información al Usuario y Control de la Operación**" que en adelante se denominara como **SET**".

El **Quinto** proyecto que se incorporara al plan, busca fortalecer los procesos de fiscalización y recaudo del impuesto de Industria y Comercio, con el fin de incrementar la gestión tributaria de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Barranquilla.

Teniendo en cuenta que el impuesto predial unificado y el impuesto de Industria y Comercio- ICA representan más del 60% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación- ICLD de cada municipio, y que el Gobierno central está disminuyendo las transferencias por concepto de regalías, se hace necesario fortalecer la gestión y el recaudo de los impuestos territoriales, toda vez que, junto con el impuesto predial unificado, el Impuesto de Industria y Comercio, se convierten en las dos grandes fuentes de ingresos corrientes de libre destinación que permiten a los entes territoriales desarrollar con mayor suficiencia sus políticas públicas.

El impuesto de Industria y Comercio es un tributo de carácter municipal regido

bajo sistema declarativo, que grava la realización de actividades industriales, comerciales, de servicios y financieras realizadas en las respectivas jurisdicciones municipales y/o distritales. Se constituye en una renta tributaria endógena de gran importancia para los municipios y/o distritos ya que por ser de su propiedad tienen libertad en su gasto; es administrado directamente por los entes territoriales los cuales desarrollan y adaptan su normatividad local con base en las facultades y limitaciones que les da la ley.

El marco normativo del impuesto de Industria y comercio, está dado principalmente por la **Ley 14 de 1983**, la cual fue reglamentada con el Decreto 3070 del mismo año y compilada en el **Decreto 1333 de 1986**. Años más tarde, con la **Ley 49 de 1990**, se introducen conceptos importantes para establecer la territorialidad en el caso de las actividades industriales y con la Ley 383 de 1997 se establecen las reglas para gravar los servicios públicos con este impuesto. Mediante las reformas tributarias impartidas con las **Leyes 633 de 2000; 1430 de 2010 y 1607 de 2012** se incorporan definiciones y parámetros importantes en cuanto a los ingresos para empresas transportadoras, bases gravables especiales y nuevos sujetos pasivos; finalmente con la última reforma tributaria, la Ley 1819 de 2016, se reguló sobre aspectos relevantes como la definición de actividades de servicio, territorialidad y base gravable.

En cualquier municipio y/o distrito, la renta del Impuesto de Industria y Comercio, proviene de dos (2) tipos de contribuyentes: los pertenecientes al Régimen Común, en los cuales también se incluyen los catalogados como Grandes contribuyentes; y los del régimen simplificado.

La fiscalización tributaria es parte fundamental en la consecución de los recursos derivados del impuesto de Industria y comercio; ésta, desde la recuperación de la soberanía tributaria, se ha enfocado en el control de los contribuyentes desde dos ópticas diferentes: i) la inscripción de contribuyentes; y ii) la veracidad y exactitud de las declaraciones tributarias.

La primera, orientada a controlar el cumplimiento de las obligaciones formales de los sujetos pasivos de los tributos municipales, en lo concerniente a la inscripción en el registro del impuesto de industria y comercio, la definición del régimen a que pertenecen, la expedición de factura en las condiciones que establece el Estatuto Tributario Nacional. Para este tipo de control, normalmente, se realizan visitas a los diferentes comercios o industrias y se identifican aquellos que no están cumpliendo con sus obligaciones, incrementando de esta manera la base de contribuyentes. Igualmente, para lograr identificar los sujetos pasivos omisos se cruza información con los establecimientos registrados en la Cámara de Comercio de Barranquilla y con los registros de contribuyentes de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

Ahora bien, en cuanto a la segunda óptica de control ha sido dirigida al control de inexactitudes que presentan las declaraciones tributarias de los diferentes tipos de

contribuyentes. La aplicación de una tarifa diferente, siempre menor a la que corresponde con respecto a la actividad desarrollada por el sujeto pasivo, la omisión de ingresos que disminuye la base gravable sobre la cual se aplica la tarifa y el cumplimiento de las normas de territorialidad del impuesto de industria y comercio, adicionados a las inconsistencias aritméticas en la elaboración de las declaraciones tributarias, han sido los principales factores en que incurren los contribuyentes al presentar sus declaraciones tributarias.

Los programas de control tributario han tenido una evolución positiva en cuanto a los resultados de recaudación directa como producto de su realización, esto es el caso registrado en el ejercicio que se hizo en el Distrito de Barranquilla, por ejemplo, en el cual evidenció que, en los primeros años posteriores a la recuperación de la soberanía tributaria se realizaban programas de cubrimiento masivo para la identificación de contribuyentes omisos e incumplimientos de obligaciones formales, en la actualidad se realizan programas que identifican formas técnicas de evasión y de incumplimiento.

En cifras esto quiere decir que durante el período comprendido entre 2009-2011, se realizaron programas de control a 20.805 contribuyentes (omisos, inexactos y sanciones) con un recaudo efectivo de \$6.238,9 millones de pesos; en el período 2012-2014 se realizaron programas de control a 9.758 contribuyentes con un recaudo efectivo de \$11.342,6 millones de pesos; y en el periodo comprendido entre 2015 y 2017 se realizaron programas de control a 8.600 contribuyentes con un recaudo efectivo de 42.378,6 millones de pesos. Y en el año inmediatamente anterior período fiscal 2018, se realizaron programas de control 2895 contribuyentes con un recaudo efectivo de 25.292 millones de pesos. Ahora bien, según cifras registradas por el Ministerio de Hacienda, en lo que respecta específicamente al Área Metropolitana de Barranquilla, también se lograron realizar programas de control con un recaudo efectivo que va en aumento tanto en el municipio núcleo (Distrito de Barranquilla) como en los municipios que conforman dicha Área Metropolitana, salvo un caso específico cual es el Municipio de Malambo (Atlántico) en el cual se registró una disminución porcentual del 6,62 % del periodo entre 2017- 2018, tal como queda registrado en la siguiente guía. Lo anterior, es un parte alentador para la Administración tributaria a nivel distrital y/o municipal, puesto que, se evidencia un mejoramiento significativo en el diseño de sistemas de información que le permite realizar control a contribuyentes omisos e inexactos y le permite realizar cruces de información con fuentes externas como la Cámara de Comercio, la Dian y otras administraciones tributarias.

Sin embargo, aún está muy distante la administración tributaria del Distrito de Barranquilla y los demás municipios que conforman el Área Metropolitana de Barranquilla (Soledad, Malambo, Puerto Colombia, Galapa y el Distrito de Barranquilla) de tener una información completa de todos los sujetos pasivos del impuesto de industria y comercio tanto del régimen común como de los pequeños establecimientos que podrían ser catalogados como del régimen simplificado; es el caso, de aquellas denominadas tiendas ubicadas en los diferentes barrios del

Distrito de Barranquilla y de los demás municipios que integran el Área Metropolitana de Barranquilla.

Por todo lo anterior, es que, resulta de vital importancia la realización de una identificación directa (*in situ*), clasificación, y georreferenciación a los establecimientos industriales, comerciales y de servicios ubicados en jurisdicción del Área Metropolitana de Barranquilla, mediante la utilización de sistemas de información geográfica y herramientas tecnológicas, lo cual se constituirá en una fuente esencial de información para mejorar las prácticas de control tributario a quienes de alguna manera tienen niveles de comportamiento regular y de identificación a los denominados omisos. Dichos sistemas de información geográfica apuntarán a tener un mayor cubrimiento en el control del cumplimiento de las obligaciones formales y sustanciales de los sujetos pasivos del tributo de industria y comercio de carácter municipal, y de su complementario de avisos y tableros.

La conformación de una base de datos en la cual se pueda consultar la información actualizada, veraz y oportuna obtenida de forma directa (*in situ*), constituye una herramienta fundamental para cumplir con los ejes estratégicos establecidos en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano "Metrópoli Caribe 2009-2019", especialmente con el eje de Fortalecimiento Institucional.

A partir de dicha base de datos, será posible potenciar los programas de fiscalización que permiten identificar, clasificar y organizar a los contribuyentes del impuesto de industria y comercio y demás tributos en el distrito y municipios del área metropolitana de Barranquilla, en especial aquellos que han omitido la obligación de declarar y pagar y que no han sido alcanzados por el control tributario llevado a cabo hasta el momento. Se busca mejorar con ello, la gestión pública metropolitana, mediante la optimización de los recursos financieros, la capacitación de talento humano, la modernización de los equipos, la actualización permanente de la información estadística, estudios, asesorías, consultorías, defensa judicial, gestión de calidad y marketing (Resolución Metropolitana No. 018-19 del 24 de enero de 2019, proferida por el Director del Área Metropolitana de Barranquilla).

Así las cosas, se fundamenta la necesidad de adicionar en el **EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL** el siguiente proyecto: Asesoría para la identificación, clasificación, organización y georreferenciación de los sujetos pasivos del impuesto de industria y comercio, toda vez que, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1625 de 2013, por medio de la cual se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas, se encuentra que hay plena competencia del Área Metropolitana de Barranquilla suficiente para proceder a la contratación en cuestión. Lo anterior, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6°, literal a):

“ARTÍCULO 6o. COMPETENCIAS DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS.
Son competencias de las Áreas Metropolitanas sobre el territorio puesto bajo su jurisdicción, además de las que les confieran otras disposiciones legales, las siguientes:

“a) Programar y coordinar el desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman;”

Y el Artículo 20. Atribuciones Básicas de la Junta Metropolitana. La Junta Metropolitana tendrá las siguientes atribuciones básicas:

f) En materia fiscal

Formular recomendaciones en materia de política fiscal y financiera a los municipios que hacen parte del área, procurando en especial la unificación integral o la armonización de los sistemas tributarios locales.

A. OBJETIVO

El objetivo del estudio a realizar es garantizar el aumento de la base de contribuyentes en los municipios que conforman el Área Metropolitana de Barranquilla, con el fin de fortalecer los procesos de fiscalización y recaudo del impuesto de Industria y Comercio.

4. EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL OBJETO: ESTUDIOS, ASESORIA, CONSULTORIAS: PROYECTO: Asesoría para la identificación, clasificación, organización y georreferenciación de los sujetos pasivos del impuesto de industria y comercio.

Como **SEXTO** proyecto que el AMB requiere implementar para lograr un territorio sostenible y teniendo en cuenta que la Ley 1625 de 2013 en su artículo 6° Competencias de las *Áreas Metropolitanas, la siguiente:*

c) Ejecutar obras de infraestructura vial y desarrollar proyectos de interés social del área metropolitana;

Que Colombia adopto y definió las metas para garantizar el cumplimiento de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**, siendo conscientes de la importancia que encierran el cumplimiento de estos objetivos, que buscan mejorar sustancialmente los indicadores de pobreza, salud, educación, igualdad de género, trabajo, infraestructura, cambio climático y justicia, entre otros.

En virtud a lo anterior y acorde con los ODS acogidos por el DNP y lo dispuesto en el Acta de fecha veintiocho de febrero de 1994; el Instituto Nacional de Vías (Distrito N° 20- Barranquilla) hace entrega al AMB de la Interconexión Vial de Barranquilla (Circunvalar) desde el puente de la calle 30 (KO+000) hasta la Intersección con la Vía 40 en las Flores (K19+000).), Asignándole en consecuencia la conservación y mantenimiento, reconstrucción, ampliación o cualquier otro acto que se relacione con la vía que *“comprende los componentes físicos interrelacionados entre si de manera coherente y bajo el cumplimiento de ciertas especificaciones técnicas de diseño y construcción, para ofrecer condiciones cómodas y seguras para la circulación de los usuarios que hacen uso de ella.*

A través de la Vía Circunvalar se realiza la Interconexión Vial con el Distrito de Barranquilla, entre las que se encuentran la Vía 40, las carreras 51B, 46 y 38 así como las calles 47, 45, 30 y 17 entre otras, lo que permite que el AMBQ dentro de su ámbito de competencia que se encuentra conformada por un número determinado de municipios como son Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia en conurbación con el Distrito de Barranquilla, pueda resolver los problemas de movilización de la comunidad que la conforma, con los indiscutibles beneficios que ello genera incluyendo posibilidades de desarrollo y crecimiento económico y social para los mismos, lo que implica la necesidad de contar con la infraestructura vial y de comunicaciones y los equipamientos regionales como ejes o nodos articuladores que movilizan y conectan los polos de desarrollo y facilitan la creación de entornos territoriales competitivos, vinculando activamente los territorios adyacentes de manera que aprovechen tales infraestructuras y eleven la accesibilidad a los diversos puntos situados en el área de influencia.

De igual forma se requiere que las vías en concreto rígido, que ensanchan la malla vial urbana permitan en menor tiempo el desplazamiento y menor daño al parque automotor que la usa, así como que el descongestionamiento y movilidad de la red vial, se encuentren en óptimas condiciones de uso para lo cual se requiere el mantenimiento y conservación de la vía Circunvalar mediante la realización de las obras necesarias para mejorar las condiciones de la vía, garantizando una capa de rodadura en concreto asfáltico que permita la circulación vehicular segura para el transporte de carga y pasajeros minimizando los tiempos de viaje vehicular y la disminución de accidentalidad de los usuarios, con lo cual se beneficiara las condiciones de transporte de pasajeros, turismo y las actividades productivas de la región, como antes se indica.

Que conforme a lo establecido en el acto administrativo señalado en el inciso anterior es competencia del AMB dar cumplimiento a todas las obligaciones de conservación, mantenimiento, reconstrucción o ampliación o cualquier otro acto que se relacione con la Interconexión Vial de Barranquilla (Circunvalar) desde el Puente de la Calle 30 (K0+000) hasta la Intersección con la Vía 40 en las Flores (K19+000).

Que la Interconexión Vial de Barranquilla (Circunvalar) desde el Puente de la Calle 30 (K0+000) hasta la Intersección con la Vía 40 en las Flores (K19+000) en su recorrido toca la jurisdicción de tres municipios asociados al AMB; El sector comprendido entre la Calle 30 y la Avenida Murillo se encuentran localizado en el municipio de Soledad, el sector comprendido entre la Avenida Murillo y la Interconexión con la Vía 40 en las Flores se encuentran localizado en el Distrito de Barranquilla y el borde oeste de la Vía circunvalar entre la Vía 40 y la Autopista al mar según lo establecido en la Ordenanza N° 000021 de 1999 se encuentra localizado en el municipio de Puerto Colombia.

Que en virtud del desarrollo físico-espacial, urbanístico e infraestructura es necesario mejorar la accesibilidad entre los municipios que conforman al AMB mediante la adecuación de aquellas que se encuentran en mal estado, ejecutando las obras para el logro de este propósito, por lo tanto es necesario incorporar el siguiente proyecto. El AMBQ previo trámite contractual dio en venta las acciones que poseía en la Empresa Metropolitana de Telecomunicaciones de Barranquilla

METROTEL S.A., cuyos recursos fueron reincorporados al Presupuesto y Tesorería de la entidad.

En reunión celebrada el 15 de noviembre de 2019 la junta Metropolitana del AMBQ, entre otros, autorizó al Director de la entidad para utilizar los recursos de la Venta de las Acciones para la Adecuación y Mantenimiento de la Vía Circunvalar hasta por la suma de CUATRO MIL MILLONES DE PESOS (\$4.000.000.000)

Actualmente el Distrito de Barranquilla dentro de su Plan de Desarrollo incluye el programa de obras denominado "Calles para la Vida" que se encuentra en ejecución, a través del cual es viable la atención de las necesidades identificadas en el presente estudio, por lo cual se establece la procedencia de adelantar las actividades necesarias para alcanzar el cumplimiento de una meta común entre el Distrito de Barranquilla y el AMBQ mediante el enlace de las obras correspondientes dentro del marco de competencia de cada una de las entidades, en virtud de principio de colaboración armónica entre entidades estatales previsto en el artículo 209 de la Constitución Política Nacional en consonancia con los artículos 6° y 95° de la ley 489 de 1998 y el artículo **2.2.1.2.1.4.4. Del Decreto 1082 de 2015.**

Las anteriores premisas, podrán permitir que en el territorio de competencia del AMBQ se logre un desarrollo integral, con infraestructura vial en excelentes condiciones de uso, garantizando el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la zona y su crecimiento económico mediante la satisfacción de sus necesidades o problemáticas en materia vial,

6 EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA .3.2 PROGRAMA: CONECTIVIDAD VIAL METROPOLITANA el Proyecto: MEJORAMIENTO/ MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LA VIA CIRCUNVALAR del AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA.

Continuando con la búsqueda del bienestar de la comunidad, el AMB ejecutara un proyecto de alumbrado público en la Circunvalar (ojo **determinar lugar exacto del proyecto**), para lo cual requiere adicional al **EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA.3.3 SERVICIOS PUBLICOS. El siguiente PROGRAMA.**

El **alumbrado público** es un **servicio público** no domiciliario, que consiste en la iluminación de las vías, parques **públicos** y demás bienes de uso **público** y espacios de libre circulación, con el objeto de proporcionar visibilidad adecuada para el normal desarrollo de las actividades, tanto vehiculares como peatonales.

El Decreto Único Reglamentario 1073 de 2015 Nivel Nacional. Establece "Los municipios o distritos son los responsables de la prestación del servicio de alumbrado público. El municipio o distrito lo podrán prestar directa o indirectamente, a través de empresas de servicios públicos o domiciliarios u otros prestadores del servicio de alumbrado público. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley **143 de 199**, los municipios y distritos deben elaborar un plan anual del servicio de alumbrado público que contemple entre otros la expansión del mismo, a nivel de factibilidad e ingeniería de detalle, armonizando con el Plan de Ordenamiento Territorial...

La Ley **1753 de 2015**.Adopta el Plan de Desarrollo; El alumbrado público es un

servicio público esencia, regido por los artículos 56 y 365 de la Constitución Política. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará su prestación para que se asegure por parte de autoridades municipales y distritales el mejoramiento de la calidad de vida y de seguridad de los habitantes en el nivel nacional y territorial.

Que en Sentencia **C-272 de 2016** de la Corte Constitucional. Estableció: El alumbrado público es un servicio público no domiciliario, que consiste en la iluminación de las vías, parques públicos y demás bienes de uso público y espacios de libre circulación, con el objeto de proporcionar visibilidad adecuada para el normal desarrollo de las actividades, tanto vehiculares como peatonales, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o distrito. Comprende las actividades de suministro de energía al sistema de alumbrado público, la administración, la operación, el mantenimiento, la modernización, la reposición y la expansión del sistema de iluminación pública (Decreto 2424 de 2006) por vías públicas se entienden los senderos peatonales y públicos, las calles y avenidas de tránsito y vehicular (Resolución 043 de 1995 de la Comisión de Regulación de Energía y Gas.

La Ley **1955 de 2019**, adopta el Plan Nacional de Desarrollo **2018-2022**. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. La Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG, en el marco de garantizar la prestación eficiente del servicio pública. De promover la competencia, evitar los abusos de posición dominante y garantizar los derechos de los usuarios define las reglas en que los agentes pueden participar. Bajo las anteriores consideraciones, esta dirección adicionará y modificará el plan estratégico metropolitano 2009-2019.

En virtud a lo anterior el EJE ESTRATEGICO 3. Se establecerá así.

7. EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA.3.3 SERVICIOS PUBLICOS. El siguiente PROGRAMA.3.3.2. ALUMBRADO PUBLICO.3.3.2.1. SUBPROYECTO.EJECUCION DEL PROYECTO ALUMBRADO PUBLICO DE LA AVENIDA CIRCUNVALAR.

En virtud de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO 1°- Adicionar en el **EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA, 3.2.: CONECTIVIDAD VIAL METROPOLITANA: 3.2.1. TRANSPORTE Y MOVILIDAD.** Incorporar el Proyecto: 3.2.1.2. **METRO LIGERO** con los planes y programas de las fichas de formulación que se anexan en el considerando de la presente Resolución Metropolitana.

ARTÍCULO 2°- EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL: 2.2.PLAN: IMPLEMENTACION DE UN MODELO FINANCIERO.2.2.J: GESTOR Y/O OPERADOR CATASTRAL.

ARTICULO 3°- Incorporar en el **EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA**, el cual incluye dentro del numeral 3.2. **TRANSPORTE Y MOVILIDAD.3.2.6.1. PROGRAMA: TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO. 3.2.6.2 PROYECTO: TRANSPORTE ALTERNATIVO INTERMODAL.** Adicionar el siguiente **SUBPROYECTO.3.2.6.2.1: ASESORIA Y ACOMPAÑAMIENTO EN LA PREPARACION Y ESTRUCTURACION DEL PROYECTO PARA ESTUDIAR LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE PUBLICO FLUVIAL Y POR CABLE SU IMPACTO E INTERACCION CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE QUE OPERAN EN EL AMB.**

.ARTÍCULO 4°- EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL 2.5.: MODERNIZACION.2.5.9 PROGRAMA: ADQUISICION DE SISTEMA INFORMACION Y PLATAFORMA TECNOLOGICA. El siguiente Proyecto denominado **Sistema integrado de Recaudo, Información al Usuario y Control de la Operación** que en adelante se denominara como **SET**".

ARTICULO 5°- Adicionar **EJE ESTRATEGICO 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL OBJETO: ESTUDIOS, ASESORIA, CONSULTORIAS: PROYECTO:** Asesoría para la identificación, clasificación, organización y georreferenciación de los sujetos pasivos del impuesto de industria y comercio.

ARTÍCULO 6°- EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA .3.2 PROGRAMA: CONECTIVIDAD VIAL METROPOLITANA el Proyecto: MEJORAMIENTO/ MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LA VIA CIRCUNVALAR del AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA.

ARTÍCULO 7° - EJE ESTRATEGICO 3: COMPETITIVIDAD METROPOLITANA.3.3 SERVICIOS PUBLICOS. El siguiente PROGRAMA.3.3.2. ALUMBRADO PUBLICO.3.32.1. SUBPROYECTO.EJECUCION DEL PROYECTO ALUMBRADO PUBLICO DE LA AVENIDA CIRCUNVALAR.

ARTICULO 8° - El presente acto rige a partir de su expedición.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Barranquilla, el

2019 NOV. 21

MIGUEL HERNANDEZ MEZA
Director (E)