

19
40
- - 0 0 0 1 4 5

ORDENANZA No.

DE 2.012

“POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 SUSCRITO ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, en uso de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas en el Numeral 9 del artículo 300 de la C.N. Numeral 10 del artículo 60 del decreto 1222 de 1986, Numeral 11 del artículo 25 de la ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: Autorizar al Gobernador del Departamento del Atlántico Para suscribir adición al convenio interadministrativo No. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento el Atlántico y el Instituto Nacional de Vías por valor Dos Mil Trescientos Noventa y Dos Millones Quinientos Cuarenta y Seis Mil Doscientos Veintiséis Pesos (\$ **2.392.546.226**) .

ARTICULO SEGUNDO: Facultar al Gobernador del Departamento del Atlántico, para adicionar al presupuesto de rentas y gastos del departamento los recursos provenientes de la adición al convenio interadministrativo no. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento el Atlántico y el Instituto Nacional de Vías por valor Dos Mil Trescientos Noventa y Dos Millones Quinientos Cuarenta y Seis Mil Doscientos Veintiséis Pesos (\$ **2.392.546.226**).

ARTICULO TERCERO: Autorizar al Gobernador del Departamento del Atlántico para suscribir los contratos necesarios, para la ejecución del proyecto vial proveniente de la adición al Convenio Interadministrativo No. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías hasta por un valor de **DOS MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTISÉIS PESOS (2.392.546.226)** .

-000145

41

ORDENANZA No.

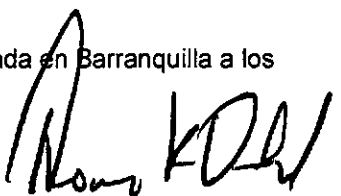
DE 2.012

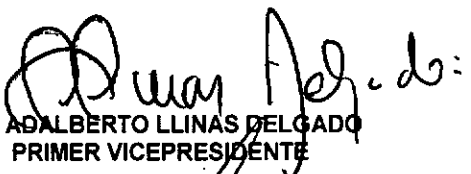
"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 SUSCRITO ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

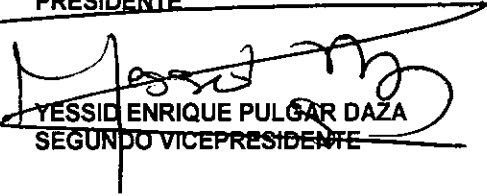
ARTICULO CUARTO: La presente Ordenanza rige a partir de su publicación.

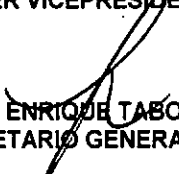
PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

Dada en Barranquilla a los


DAVID RAMON ASHTON CABRERA
PRESIDENTE

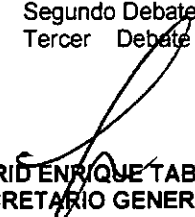

ADALBERTO LLINAS DELGADO
PRIMER VICEPRESIDENTE


YESSID ENRIQUE PULGAR DAZA
SEGUNDO VICEPRESIDENTE


FARID ENRIQUE TABORDA JUNCO
SECRETARIO GENERAL

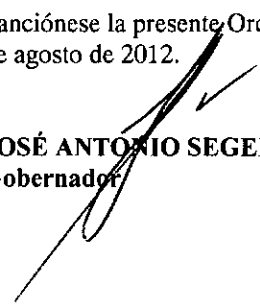
Esta Ordenanza recibió los tres debates reglamentarios de la siguiente manera:

Primer Debate	Julio 24 de 2012
Segundo Debate	Julio 31 de 2012
Tercer Debate	Agosto 02 de 2012


FARID ENRIQUE TABORDA JUNCO
SECRETARIO GENERAL

Gobernación del Departamento del Atlántico

Sanciónese la presente Ordenanza N°000145 del 8 de agosto de 2012.


JOSÉ ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI
Gobernador

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

⑦ 44
Recibido:
2012-07-31
① Doct = 17/01/2012-31
② Doct = 17/01/2012-31
③ Doct = 17/01/2012-31

Barranquilla, Julio 26 de 2012

Doctor:

DAVID ASHTON

Presidente

Honorable Asamblea Departamental

E. S. D.

Ref. **Proyecto de Ordenanza PARA SEGUNDO DEBATE "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Señor Presidente de la Honorable Asamblea:

En mi condición de Vicepresidente de la comisión de DE OBRAS PUBLICAS FOMENTO Y DESARROLLO TURISTICO, AGROPECUARIO Y GANADERO, con el acostumbrado respeto, atentamente me permito presentar a consideración de la Honorable Corporación, el informe de la Comisión para segundo debate del Proyecto de Ordenanza **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

1. ANTECEDENTES

La Presidencia de la República a través del Ministerio de Transporte – Instituto Nacional de Vías ejecutará en todas las regiones de Colombia, un programa denominado PLAN 2500, a través del cual se llevará a cabo la pavimentación de más de 2.500 Km de carreteras en el territorio nacional.

Este PLAN permitirá que la economía nacional se reactive en cerca de 4 billones de pesos debido a que sus efectos en la producción directa nacional serán de 0.9 billones de pesos y el de la producción indirecta en 0.6 billones de pesos. Adicionalmente, la construcción de la obra genera un valor agregado de 1.9 billones de pesos.

Durante el desarrollo del programa se intervendrán vías nacionales, departamentales y municipales, ubicadas en las distintas regiones del país, las cuales por efecto de la planeación serán agrupadas

[Firma]

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

de la siguiente manera: Región Caribe, Región Eje Cafetero, Región Llanos Orientales, Región Oriente, Región Centro (Altiplano), Región Alto Magdalena, Región Pacífico, Región Amazónica y Antioquia.

El Plan 2500 fue priorizado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la República de Colombia – Departamento Nacional de Planeación (CONPES), a través Documento 3311 del 20 de Septiembre de 2004 MODIFICACIÓN AL CONPES 3272 DEL 23 DE FEBRERO DE 2004: CRITERIOS PARA LA PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DESARROLLO REGIONAL.

Mediante la ORDENANZA No. 000002 DE 2005, la honorable Asamblea del Departamento del Atlántico autorizó al señor gobernador la suscripción de convenios y contratos del Plan 2500.

El Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 186 De 2005, cuyo objeto es "AUNAR ESFUERZOS PARA LA FINANCIACION Y LA EJECUCION DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DESARROLLO REGIONAL EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO" por valor de \$46.404.470.847 y un plazo de 3 AÑOS.

De acuerdo al Convenio No. 186 de 2005 el Instituto Nacional de Vías contrató las obras de rehabilitación de las vías: Malambo – Caracolí – Cordialidad, Cordialidad – Repelón – Villa Rosa – Santa Lucía – Carretera Oriental, Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos – Las Tablas, Usiacurí – Aguas – Piojo y Manatí – Carreto – Candelaria – Carretera Oriental.

El Departamento del Atlántico suscribió el CONTRATO ADICIONAL No. 5 AL CONTRATO DE CONCESION No. 99001 por valor de \$7.540.000.000.00 para la Rehabilitación y Mantenimiento de las vías JUAN DE ACOSTA – SANTA VERONICA (5.55 Kms.) y SIBARCO – BARANOA (4.40 Kms.).

El Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 1633 de 2010 cuyo objeto es "Aunar esfuerzos para la ejecución del Mejoramiento y/o Pavimentación de las vías Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos y Malambo – Caracolí – Cordialidad", por valor de \$2.200'000.000,00.

Con los recursos del Convenio Interadministrativo No. 1633 de 2010, el Departamento contrató las obras de:

- Mejoramiento y/o Pavimentación de la vía Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos, que a la fecha se encuentra en ejecución.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

La longitud de la vía intervenida es de 300 ml, con lo cual se culmina el proyecto vial Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos.

- Mejoramiento y/o Pavimentación de la vías Malambo – Caracolí – Cordialidad, que a la fecha se encuentra terminada.
- La longitud de la vía intervenida es de 650 ml, haciendo falta 1.2 km para terminar el proyecto vial Malambo – Caracolí – Cordialidad.

1.1. Descripción Vía Malambo – Caracolí – Cordialidad.

La vía Malambo - Caracolí – Cordialidad es una vía de primer orden a cargo del departamento del Atlántico, comunica el corregimiento de Caracolí con el municipio de Malambo y con el resto del Departamento, pero lo más importante es que esta vía une dos troncales como lo son la Carretera Oriental y la carretera de La Cordialidad. Esta vía no solo conecta transversalmente a las Carreteras Oriental y Cordialidad, sino que de ella se desprende la Sexta Entrada a Barranquilla que se une con la Calle Murillo de la misma ciudad, vías semiurbanas en las que se ubican la Gran Central de Abastos del Caribe y la Terminal de Transporte.

Tiene una longitud total de 14.2 Km. con un pavimento en muy malas condiciones, desarrollándose sobre terreno plano lo cual hace que su banca esté conformada en su gran mayoría por terraplenes, con alturas variables; así mismo se encuentran algunos cortes de escasas alturas con longitudes relativamente bajas.

La vía fue mejorada, incluyendo la pavimentación, de 12 km desde la Cordialidad hasta la Sexta Entrada a Barranquilla en el año 2007 mediante contrataciones realizadas por el Instituto Nacional de Vías.

En el año 2012 se pavimentaron 650 ml mediante contrataciones realizadas por el Departamento, correspondientes al paso urbano por el municipio de Malambo, haciendo falta el mejoramiento y pavimentación de 1.2 km que empalmen los tramos intervenidos por el INVIAS y Departamento, con lo que se culminaría el proyecto vial Malambo - Caracolí – Cordialidad.

Es importante señalar que todo este flujo vehicular proviene y/o sale hacia los Departamentos de Antioquia, Bolívar, Magdalena y Sucre, entre otros, que ingresan a la Sexta Entrada a través de las Carreteras Oriental y Cordialidad. Este tránsito transporta carga de productos de consumo de canasta familiar y pasajeros. Todo lo cual convierte a la carretera Malambo – Caracolí – Cordialidad en una vía de carácter regional.

El tráfico pesado utilizado para el transporte de la producción agrícola, ganadera y de pesca que se da tanto en la región como en los departamentos vecinos, sobrepasa las cargas de diseño de la vía.

A. HERN

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
 Nit: 890107615-1

y esto sumado a unas repeticiones de cargas cada vez mayores debido a que ésta vía es utilizada para intercomunicar las dos troncales nacionales con la sexta entrada a Barranquilla; originaron el deterioro gradual y adelantado de la vía, corriendo hoy en día peligro los usuarios de esta.

Adicionalmente, por el lado de la Carretera Oriental, la vía Malambo – Caracolí – Cordialidad, también recibió un alto volumen de tránsito, principalmente pesado, que se desviaba a través de esta ruta para acceder rápidamente a la Gran Central de Abastos del Caribe y a la Terminal de Transporte.

Es importante resalta que la Gran Central de Abastos, cuyo propósito se encamina a mejorar el servicio de abastecimiento en cantidad, calidad y precios, fundamento de la seguridad alimentaria de la población, generando con ello bienestar social y contribuyendo en beneficio del campesino al fomentar la planificación, tecnificación de la producción y comercialización de los productos con otros Departamentos del país, vería seriamente afectado su desarrollo y en consecuencia no cumpliría con sus objetivos por lo que dejaría de ser un factor de desarrollo de Barranquilla y el departamento para convertirse en un foco de inconformismo social, pues al aumentar los tiempos de viaje y costos de transporte, los valores de los productos que se comercializan en la Gran Central de Abastos se incrementarían; en fin se vería truncada la integración vial de la zona de influencia de la vía con las dos troncales, Oriental y Cordialidad.

Impacto Social:

Analizando la situación actual y la opinión de los habitantes de la zona, un problema cotidiano y de grandes consecuencias en el ambiente social lo constituye el mal estado de la estructura de pavimento, evaluada desde el punto de vista funcional de la vía; en el cual, los usuarios ajenos a la naturaleza y al funcionamiento de la estructura vial actual, se quejan por la incomodidad que sienten al transitar por la vía y de la necesidad de utilizarla por ser la única ruta de acceso que poseen; por lo cual, su progreso o simplemente su modo de vida está influenciado por el tráfico diario sobre una vía que está en pésimas condiciones.

Por lo anterior se puede visualizar que el beneficio social que traería consigo la rehabilitación de la vía, al brindarle a todos los habitantes de la zona la oportunidad de sentirse conformes con el trabajo que llevan a cabo sus gobernantes; evitando a toda costa el desarrollo y auge del inconformismo y la revolución de esta zona del Departamento, muy importante en la producción agrícola y pecuaria.

Indudablemente al mejorar las condiciones de circulación de la vía, los costos de operación bajarán substancialmente. Este aspecto beneficia a las rutas de buses que representan el principal medio de transporte de la zona; a los camiones que transportan los productos de la zona y cuyo destino final son los puntos de ventas en otros municipios o incluso en el distrito de Barranquilla donde está ubicada la Gran Central de Abastos; los pequeños camiones que transportan la carga agrícola de

ANEXO

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

48

una parcela a otra para la comercialización interna de productos y finalmente los camiones que transportan, bienes y servicios.

Todo esto, además de favorecer a la economía del transporte, genera un vital interés y especial atractivo hacia los inversionistas potenciales en la explotación de las tierras, en el campo agrícola, pecuario; al observar una zona, que exhibe una vía de acceso de óptimas condiciones; lo que garantiza un ambiente laboral adecuado y de posibles proyecciones económicas ascendentes para la inversión local.

1.2. Plan de Desarrollo 2012 – 2015: Compromiso Más Social. Compromiso Social sobre lo Fundamental.

El Plan de Desarrollo 2012 – 2015, aprobado mediante Ordenanza No. 000138 de 2012, artículo 1, establece:

Artículo 5. COMPONENTE PROGRAMATICO

1. RETOS CUATRIENIO

1.3 RETO 3: ATLANTICO MÁS PRODUCTIVO

1.3.1 Objetivo del Reto 3: Posicionar el Departamento del Atlántico en el concierto global.

1.3.2 Objetivos Estratégicos: ... Optimizar la infraestructura para el transporte.

1.3.3 Estrategias: ...Se promoverá la formulación y ejecución de proyectos de impacto regional...

1.3.4 Programas Estratégicos y Subprogramas

Programa ATLANTICO MAS CONECTADO: Mejoramiento de la conectividad y la movilidad en el Departamento.

Los objetivos propuestos en el marco de este programa son: "Mejorar la conectividad de la red vial primaria"; "Mejorar la conectividad interna entre las cabeceras municipales y de éstas con las rutas nacionales"; "mejorar la infraestructura vial para la productividad en las veredas y corregimientos"...

1.3.5 Metas de Resultado: ...Alcanzar una densidad vial de la red primaria en 0.29; Alcanzar una densidad vial de la red secundaria en 0.24; Alcanzar una densidad vial de la red terciaria en 0.05...

[Firma]

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

1.3.6 Metas de Producto:

Subprograma: Gestión en el mejoramiento de la red vial nacional:

- Gestionar la construcción de 86 Km de la carretera Oriental y La Cordialidad.
- Gestionar la construcción de 46 Km de la Autopista al Mar.
- Gestionar la construcción de 40 Km de la Circunvalar de la Prosperidad.
- Gestionar la construcción de dos (2) intersecciones a nivel y desnivel en la Carretera Oriental.

Subprograma: Mejoramiento, mantenimiento y construcción de vías secundarias:

- Mantener 340.77 km de la red vial secundaria.
- Construir y/o mejorar 12 km de la red vial secundaria.
 - o Polonuevo – Pitalito – Malambo, Etapa 1 (4.5 Km)
 - o La Playa – Los Manatíes (3 Km)
 - o Cordialidad – Empalme Vía Baranoa – Usiacurí (2.5 Km)
 - o Juan Mina – Tubará – Piojó (2 Km)
- Gestionar el mejoramiento de 153.17 km de la red vial secundaria:
 - o **Malambo – Caracolí (1.22 km).**
 - o Juan Mina – Tubará (12 km)
 - o Tubará – El Vaivén – Piojó (15 km)
 - o Juan de Acosta – Sibarco (11 km)
 - o San Estanislao – Villa Rosa – Las Compuertas (6 km)
 - o La Peña – Aguada de Pablo – Puente Amarillo – Las Compuertas (35.2 km).
 - o Galapa – Tubará (12 km)
 - o Molinero – Hibácharo – El Cerrito – Autopista al Mar (27.5 km)
 - o Usiacurí – Aguas Vivas (8 km)
 - o Manatí – Carreto – Candelaria (10 km)
 - o Santa Lucía – Las Compuertas (11.5 km)
 - o Variante Boquete (0.7 km)
 - o Vía de Acceso al Morro (0.9 km)
 - o Vía Santo Tomás – Palmar de Varela (2.15 km)

Subprograma: Adecuación de la red vial terciaria.

- Gestionar el mejoramiento y/o mantenimiento de 119.33 km de la red vial terciaria.

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO

- ✓ LEY 1450 de 2010 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014" PROSPERIDAD PARA TODOS 1450

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
 Nit: 890107615-1

Artículo 2°. PARTE INTEGRANTE DE ESTA LEY Apruébese como parte integrante de la Parte General del Plan Nacional de Desarrollo e incorpórese como anexo de la presente ley, el documento "Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014 Prosperidad para Todos" -

El documento Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014 "Prosperidad para Todos", establece en su capítulo III CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y COMPETITIVIDAD, literal C. LOCOMOTORAS PARA EL CRECIMIENTO Y GENERACION DE EMPLEO, numeral 3. Infraestructura de Transporte, establece en algunos de sus apartes:

El sistema de carreteras, presenta diferentes debilidades, por un lado su orientación, históricamente en sentido longitudinal, significa una débil articulación de la red y un bajo nivel de intervención de vías estratégicas en sentido transversal, limitando la competitividad y la accesibilidad de las regiones a la red troncal.

De igual manera, y a pesar de los esfuerzos realizados por desarrollar esquemas de mantenimiento de la red vial existente, hoy en día menos del 50% se encuentra en buen estado, con los consecuentes costos que esto conlleva, tanto para el Estado como para los usuarios.

Lo anterior lleva a pensar que, pese a las múltiples reformas institucionales y de los recursos destinados al sector, especialmente en los últimos años, el país aún está rezagado en materia de infraestructura. Los indicadores de calidad, calculados por el Foro Económico, Mundial (FEM) para 133 países, presentan a Colombia en el puesto 79 con una calificación inferior a la de países como Chile, Uruguay y Brasil, y superando a algunos países de la región como son Ecuador (96), Venezuela (108), Perú (88), Bolivia (100) y Paraguay (125). Aunque entre 2006 y 2010 se mejoraron 4.724 km de la red vial nacional entre el INCO y el INVÍAS (SIGOB, 2010), y que entre 2002 y 2009 de acuerdo con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, la extensión de las dobles calzadas pasó de 52 km a 726 km, el país aún cuenta con bajos niveles de modernización de infraestructura vial.

Adicional a esto, las implicaciones del cambio climático sobre la infraestructura de transporte, exigen necesariamente un nuevo desarrollo de estrategias de alto impacto para atender de manera inmediata las emergencias y la solución definitiva de los puntos en los cuales recurrentemente la red vial se ve afectada por fenómenos como crecientes, derrumbes, flujos de lodos, movimiento en masa o inundaciones.

Aunque, en principio, el primer objetivo es restablecer las condiciones de tránsito en la vía, el objetivo final deberá ser acometer acciones para mitigar a mediano y largo plazo los riesgos recurrentes en puntos críticos del territorio y redes modales. Por ello se hará

MSD

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

necesario realizar estudios que permitan identificar las soluciones técnicas como primera fase para las soluciones definitivas.

En las vías terciarias, que en general tienen menores especificaciones y recursos de mantenimiento limitados, se hace necesario invertir en el manejo de las aguas superficiales, obras como cunetas, descoles o alcantarillas, deberán priorizarse en conjunto con obras de estabilización como muros de gaviones, trinchos o cortacorrientes. En cualquier caso, el objetivo de conectividad que tiene la red terciaria al unir los espacios rurales y los desarrollos urbanos, debe ser la razón fundamental para mantener la operatividad en dichas vías.

Fenómenos como la ola invernal (2010) requieren de un esfuerzo por parte del Gobierno nacional en la elaboración de los estudios necesarios para la priorización de proyectos y estrategias para la obtención de recursos de la nación como por ejemplo: el cobro transitorio de impuestos, el acceso a recursos del Fondo Nacional de Regalías y recursos de crédito o venta de activos.

Con respecto a la relación clima-sector, se prevé que una nueva ola invernal dificulte la planificación y la operación de la logística –especialmente en los modos aéreo, fluvial y terrestre–; los cambios extremos en el régimen de precipitaciones, podrían afectar especialmente al transporte terrestre, aumentando la accidentalidad, congestión y degradación de la infraestructura –incluyendo el aumento del aporte de sedimentos a los ríos y canales navegables–.

En contraste, la disminución de las precipitaciones podría perjudicar principalmente al transporte fluvial, al disponer de un menor calado en los puertos y al dificultar su navegabilidad. El aumento de la temperatura por su parte, generaría el abatimiento acelerado del nivel freático, lo que podría afectar la malla vial, debido a posibles hundimientos. Por último, el aumento del nivel del mar podría agudizar los procesos erosivos o incluso generar dificultades en los canales de acceso a los diferentes puertos.

Finalmente, para que exista un verdadero cambio en la situación presentada, se debe conformar un conjunto de instituciones robustas técnicamente independientes y nuevos marcos de financiamiento que recojan las lecciones aprendidas para la construcción exitosa, mantenimiento, operación y conservación de infraestructura plenamente integrada con la prestación del servicio al usuario.

Artículo 91°. CAMINOS PARA LA PROSPERIDAD. El Gobierno Nacional ejecutará el Programa "Camino para la Prosperidad" para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

- ✓ Ley 819 de 2003, "Artículo 12. Vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales. En las entidades territoriales, las autorizaciones para comprometer vigencias futuras serán impartidas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación por el CONFIS territorial o el órgano que haga sus veces.
- Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:
- a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1º de esta ley;
 - b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;
 - c) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.

La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento.

La autorización por parte del CONFIS para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica.

En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público.

- ✓ Ley 152 de 1994 -Ley Orgánica del Plan de Desarrollo- constituye la norma básica de planificación en el país, ya que no sólo reglamenta el contenido del plan de desarrollo, sino que definen las autoridades e instancias nacionales y territoriales de planeación, así como los procedimientos para su elaboración, aprobación, ejecución, monitoreo y evaluación.
- ✓ Ley 105 de 1993 -Ley de Transporte- establece las disposiciones básicas sobre la infraestructura de transporte y redistribuye competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



53

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

- ✓ Ley 80 de 1993. Artículo 2, las entidades del estado podrán celebrar directamente contratos entre ellas, siempre que las obligaciones del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalados en la ley o en sus reglamentos, de conformidad con el inciso primero del literal c del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007.
- ✓ El Artículo 300, numeral 9º de la Constitución Política de Colombia, en el artículo 60 numeral 10º del Decreto 1222 de 1986, y en el Estatuto Orgánico de Presupuesto del Departamento del Atlántico y sus entidades descentralizadas, contenido en la Ordenanza N° 000087 de 1996, y en especial de las expresadas en su Artículo 93, corresponde a la Honorable Asamblea estudiar las solicitudes de facultades que el Gobernador presenta a su consideración para realizar ajustes y modificaciones al presupuesto vigente.

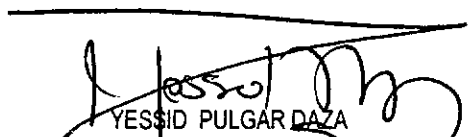
PROPOSICIÓN FINAL

En consecuencia me permito proponer darle Segundo debate al proyecto **POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** , sin modificaciones

COMISIÓN DE DE OBRAS PUBLICAS FOMENTO Y DESARROLLO TURISTICO, AGROPECUARIO Y GANADERO


SERGIO BARRAZA MORA
Presidente


DAVID RAMON ASHTON CABRERA


YESSID PULGAR DAZA
Vicepresidente
PONENTE


AIDA MERLANO REBOLLEDO

31

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

ORDENANZA No.

DE 2.012

“POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 SUSCRITO ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, en uso de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas en el Numeral 9 del artículo 300 de la C.N. Numeral 10 del artículo 60 del decreto 1222 de 1986, Numeral 11 del artículo 25 de la ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: Autorizar al Gobernador del Departamento del Atlántico Para suscribir adición al convenio interadministrativo No. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento el Atlántico y el Instituto Nacional de Vías por valor Dos Mil Trescientos Noventa y Dos Millones Quinientos Cuarenta y Seis Mil Doscientos Veintiséis Pesos (\$ 2.392.546.226) .

ARTICULO SEGUNDO: Facultar al Gobernador del Departamento del Atlántico, para adicionar al presupuesto de rentas y gastos del departamento los recursos provenientes de la adición al convenio interadministrativo no. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento el Atlántico y el Instituto Nacional de Vías por valor Dos Mil Trescientos Noventa y Dos Millones Quinientos Cuarenta y Seis Mil Doscientos Veintiséis Pesos (\$ 2.392.546.226).

ARTICULO TERCERO: Autorizar al Gobernador del Departamento del Atlántico para suscribir los contratos necesarios, para la ejecución del proyecto vial proveniente de la adición al Convenio Interadministrativo No. 1663 de 2010 suscrito

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CS

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

entre el Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías hasta por un valor de **DOS MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTISÉIS PESOS (2.392.546.226) .**

La presente Ordenanza rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

33

REPÚBLICA DE COLOMBIA



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

ACTA CORRESPONDIENTE A LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS FOMENTO Y DESARROLLO

En Barranquilla, a los veinticuatro (24) días del mes de julio de 2012 siendo las 10:00 a.m., se reunieron en la sala de Juntas de la Asamblea Departamental del Atlántico, los miembros de la Comisión de **OBRAS PÚBLICAS FOMENTO Y DESARROLLO**, compuestos por los siguientes miembros:

SERGIO BARRAZA MORA -Presidente
YESSID PULGAR DAZA -Vicepresidente
DAVID RAMON ASHTON CABRERA- Secretario
AIDA MERLANO REBOLLEDO

Con el propósito de aprobar en primer debate el proyecto de ordenanza **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICIÓN AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, para lo cual se aprobó el siguiente orden del día.

Primero: Llamado a lista y verificación del quórum.

Segundo: Presentación y aprobación de la ponencia para primer debate del proyecto **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

Tercero. Correspondencia

Ultimo Proposiciones y varios.

El secretario de la comisión, Doctor **DAVID RAMON ASHTON CABRERA**, realizó el llamado a lista, respondiendo todos los miembros de la comisión, agotándose el primer tema del orden del día, que es la verificación del quórum. Posteriormente el Ponente Doctor **YESSID PULGAR DAZA**, ponente del proyecto de ordenanza, presentó el informe de comisión a consideración de la misma, para lo cual le dio la lectura correspondiente. Una vez leído el informe con ponencia favorable, fue sometido a votación por los demás miembros de la comisión.

REPÚBLICA DE COLOMBIA

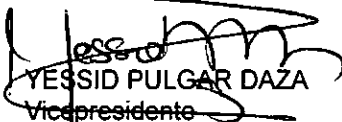


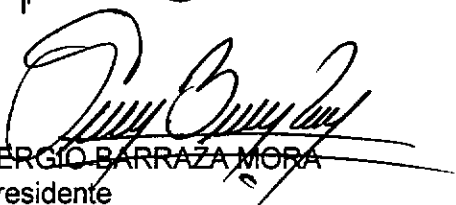
DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
Nit: 890107615-1

Agotado el orden del día, se da por terminada la reunión siendo la 1:00 p.m.,

Para constancia, se firma por los que en ella intervienen.

PONENTE


YESSID PULGAR DAZA
Vicepresidente


SERGIO BARRAZA MORA
Presidente


AIDA MERLANO REBOLLEDO


DAVID RAMON ASTHON CABRERA
Secretario



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 2012100006683

Barranquilla, 06 JUL. 2012

Pag 2 de 11

Doctor:
DAVID ASHTON
Presidente
Honorable Asamblea Departamental
E. S. D.

35
50
Reily Aguila
Julio 6-2012
Hoy 3:18 pm

Ref. Proyecto de Ordenanza "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Respetado Presidente.

Por medio de la presente le dirijo el proyecto de ordenanza de la referencia.

1. ANTECEDENTES

La Presidencia de la República a través del Ministerio de Transporte – Instituto Nacional de Vías ejecutará en todas las regiones de Colombia, un programa denominado PLAN 2500, a través del cual se llevará a cabo la pavimentación de más de 2.500 Km de carreteras en el territorio nacional.

Este PLAN permitirá que la economía nacional se reactive en cerca de 4 billones de pesos debido a que sus efectos en la producción directa nacional serán de 0.9 billones de pesos y el de la producción indirecta en 0.6 billones de pesos. Adicionalmente, la construcción de la obra genera un valor agregado de 1.9 billones de pesos.

2
Durante el desarrollo del programa se intervendrán vías nacionales, departamentales y municipales, ubicadas en las distintas regiones del país, las cuales por efecto de la planeación serán agrupadas de la siguiente manera: Región Caribe, Región Eje Cafetero, Región Llanos Orientales, Región Oriente, Región Centro (Altiplano), Región Alto Magdalena, Región Pacífico, Región Amazónica y Antioquia.

El Plan 2500 fue priorizado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la República de Colombia – Departamento Nacional de Planeación (CONPES), a través Documento 3311 del 20 de Septiembre de 2004 MODIFICACIÓN AL CONPES 3272 DEL

www.atlantico.gov.co - gobernador@atlantico.gov.co - Nit 890.102.006-1
Calle 40 Cra 45 y 46 - Barranquilla - Atlántico Colombia
Teléfono: 330 71 03 - Fax: 340 45 24
Commutador: 330 70 00 - Fax Ext 444

141
32
173
191
173
191



36

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 2012100006683

23 DE FEBRERO DE 2004: CRITERIOS PARA LA PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS
DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DESARROLLO REGIONAL. Pag 3 de 11

59

Mediante la ORDENANZA No. 000002 DE 2005, la honorable Asamblea del Departamento del Atlántico autorizó al señor gobernador la suscripción de convenios y contratos del Plan 2500.

El Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 186 De 2005, cuyo objeto es "AUNAR ESFUERZOS PARA LA FINANCIACION Y LA EJECUCION DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DESARROLLO REGIONAL EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO" por valor de \$46.404.470.847 y un plazo de 3 AÑOS.

De acuerdo al Convenio No. 186 de 2005 el Instituto Nacional de Vías contrató las obras de rehabilitación de las vías: Malambo – Caracolí – Cordialidad, Cordialidad – Repelón – Villa Rosa – Santa Lucía – Carretera Oriental, Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos – Las Tablas, Usiacurí – Aguas – Piojo y Manatí – Carreto – Candelaria – Carretera Oriental.

El Departamento del Atlántico suscribió el CONTRATO ADICIONAL No. 5 AL CONTRATO DE CONCESION No. 99001 por valor de \$7.540.000.000.00 para la Rehabilitación y Mantenimiento de las vías JUAN DE ACOSTA – SANTA VERONICA (5.55 Kms.) y SIBARCO – BARANOA (4.40 Kms.).

El Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 1633 de 2010 cuyo objeto es "Aunar esfuerzos para la ejecución del Mejoramiento y/o Pavimentación de las vías Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos y Malambo – Caracolí – Cordialidad", por valor de \$2.200'000.000,00.

Con los recursos del Convenio Interadministrativo No. 1633 de 2010, el Departamento contrató las obras de:

- Mejoramiento y/o Pavimentación de la vía Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos, que a la fecha se encuentra en ejecución.

La longitud de la vía intervenida es de 300 ml, con lo cual se culmina el proyecto vial Cordialidad – Santa Cruz – Cien Pesos.

- Mejoramiento y/o Pavimentación de las vías Malambo – Caracolí – Cordialidad, que a la fecha se encuentra terminada.

La longitud de la vía intervenida es de 650 ml, haciendo falta 1.2 km para terminar

2

2



37

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20121000006683

Pag 4 de 11

el proyecto vial Malambo – Caracolí – Cordialidad.

60

1.1. Descripción Vía Malambo – Caracolí – Cordialidad.

La vía Malambo - Caracolí – Cordialidad es una vía de primer orden a cargo del departamento del Atlántico, comunica el corregimiento de Caracolí con el municipio de Malambo y con el resto del Departamento, pero lo más importante es que esta vía une dos troncales como lo son la Carretera Oriental y la carretera de La Cordialidad. Esta vía no solo conecta transversalmente a las Carreteras Oriental y Cordialidad, sino que de ella se desprende la Sexta Entrada a Barranquilla que se une con la Calle Murillo de la misma ciudad, vías semiurbanas en las que se ubican la Gran Central de Abastos del Caribe y la Terminal de Transporte.

Tiene una longitud total de 14.2 Km. con un pavimento en muy malas condiciones, desarrollándose sobre terreno plano lo cual hace que su banca esté conformada en su gran mayoría por terraplenes, con alturas variables; así mismo se encuentran algunos cortes de escasas alturas con longitudes relativamente bajas.

La vía fue mejorada, incluyendo la pavimentación, de 12 km desde la Cordialidad hasta la Sexta Entrada a Barranquilla en el año 2007 mediante contrataciones realizadas por el Instituto Nacional de Vías.

En el año 2012 se pavimentaron 650 ml mediante contrataciones realizadas por el Departamento, correspondientes al paso urbano por el municipio de Malambo, haciendo falta el mejoramiento y pavimentación de 1.2 km que empalmen los tramos intervenidos por el INVIAS y Departamento, con lo que se culminaría el proyecto vial Malambo - Caracolí – Cordialidad.

Es importante señalar que todo este flujo vehicular proviene y/o sale hacia los Departamentos de Antioquia, Bolívar, Magdalena y Sucre, entre otros, que ingresan a la Sexta Entrada a través de las Carreteras Oriental y Cordialidad. Este tránsito transporta carga de productos de consumo de canasta familiar y pasajeros. Todo lo cual convierte a la carretera Malambo – Caracolí – Cordialidad en una vía de carácter regional.

El tráfico pesado utilizado para el transporte de la producción agrícola, ganadera y de pesca que se da tanto en la región como en los departamentos vecinos, sobrepasa las cargas de diseño de la vía, y esto sumado a unas repeticiones de cargas cada vez mayores debido a que ésta vía es utilizada para intercomunicar las dos troncales nacionales con la sexta entrada a Barranquilla; originaron el deterioro gradual y adelantado de la vía, corriendo hoy en día peligro los usuarios de esta.

es

3



38

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 2012100006683

Pag 5 de 11

61

Adicionalmente, por el lado de la Carretera Oriental, la vía Malambo – Caracolí – Cordialidad, también recibió un alto volumen de tránsito, principalmente pesado, que se desviaba a través de esta ruta para acceder rápidamente a la Gran Central de Abastos del Caribe y a la Terminal de Transporte.

Es importante resalta que la Gran Central de Abastos, cuyo propósito se encamina a mejorar el servicio de abastecimiento en cantidad, calidad y precios, fundamento de la seguridad alimentaria de la población, generando con ello bienestar social y contribuyendo en beneficio del campesino al fomentar la planificación, tecnificación de la producción y comercialización de los productos con otros Departamentos del país, vería seriamente afectado su desarrollo y en consecuencia no cumpliría con sus objetivos por lo que dejaría de ser un factor de desarrollo de Barranquilla y el departamento para convertirse en un foco de inconformismo social, pues al aumentar los tiempos de viaje y costos de transporte, los valores de los productos que se comercializan en la Gran Central de Abastos se incrementarían; en fin se vería truncada la integración vial de la zona de influencia de la vía con las dos troncales, Oriental y Cordialidad.

Impacto Social:

Analizando la situación actual y la opinión de los habitantes de la zona, un problema cotidiano y de grandes consecuencias en el ambiente social lo constituye el mal estado de la estructura de pavimento, evaluada desde el punto de vista funcional de la vía; en el cual, los usuarios ajenos a la naturaleza y al funcionamiento de la estructura vial actual, se quejan por la incomodidad que sienten al transitar por la vía y de la necesidad de utilizarla por ser la única ruta de acceso que poseen; por lo cual, su progreso o simplemente su modo de vida está influenciado por el tráfico diario sobre una vía que está en pésimas condiciones.

Por lo anterior se puede visualizar que el beneficio social que traería consigo la rehabilitación de la vía, al brindarle a todos los habitantes de la zona la oportunidad de sentirse conformes con el trabajo que llevan a cabo sus gobernantes; evitando a toda costa el desarrollo y auge del inconformismo y la revolución de esta zona del Departamento, muy importante en la producción agrícola y pecuaria.

Indudablemente al mejorar las condiciones de circulación de la vía, los costos de operación bajarán substancialmente. Este aspecto beneficia a las rutas de buses que representan el principal medio de transporte de la zona; a los camiones que transportan los productos de la zona y cuyo destino final son los puntos de ventas en otros municipios o incluso en el distrito de Barranquilla donde está ubicada la Gran Central de Abastos; los pequeños camiones que transportan la carga agrícola de una parcela a otra para la comercialización interna de productos y finalmente los camiones que transportan, bienes y servicios.

Todo esto, además de favorecer a la economía del transporte, genera un vital interés y

4



39

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 2012100006683

Pag 6 de 11

especial atractivo hacia los inversionistas potenciales en la explotación de las tierras, en el campo agrícola, pecuario; al observar una zona, que exhibe una vía de acceso de óptimas condiciones; lo que garantiza un ambiente laboral adecuado y de posibles proyecciones económicas ascendentes para la inversión local.

1.2. Plan de Desarrollo 2012 – 2015: Compromiso Más Social. Compromiso Social sobre lo Fundamental.

El Plan de Desarrollo 2012 – 2015, aprobado mediante Ordenanza No. 000138 de 2012, artículo 1, establece:

Artículo 5. COMPONENTE PROGRAMATICO

1. RETOS CUATRIENIO

1.3 RETO 3: ATLANTICO MAS PRODUCTIVO

1.3.1 Objetivo del Reto 3: Posicionar el Departamento del Atlántico en el concierto global.

1.3.2 Objetivos Estratégicos: ... Optimizar la infraestructura para el transporte.

1.3.3 Estrategias: ...Se promoverá la formulación y ejecución de proyectos de impacto regional...

1.3.4 Programas Estratégicos y Subprogramas

Programa ATLANTICO MAS CONECTADO: Mejoramiento de la conectividad y la movilidad en el Departamento.

Los objetivos propuestos en el marco de este programa son: "Mejorar la conectividad de la red vial primaria"; "Mejorar la conectividad interna entre las cabeceras municipales y de éstas con las rutas nacionales"; "mejorar la infraestructura vial para la productividad en las veredas y corregimientos"...

1.3.5 Metas de Resultado: ...Alcanzar una densidad vial de la red primaria en 0.29; Alcanzar una densidad vial de la red secundaria en 0.24; Alcanzar una densidad vial de la red terciaria en 0.05...

1.3.6 Metas de Producto:

Subprograma: Gestión en el mejoramiento de la red vial nacional:

- Gestionar la construcción de 86 Km de la carretera Oriental y La Cordialidad.

5



40

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 2012100006683

Pag 7 de 11

63

- Gestionar la construcción de 46 Km de la Autopista al Mar.
- Gestionar la construcción de 40 Km de la Circunvalar de la Prosperidad.
- Gestionar la construcción de dos (2) intersecciones a nivel y desnivel en la Carretera Oriental.

Subprograma: Mejoramiento, mantenimiento y construcción de vías secundarias:

- Mantener 340.77 km de la red vial secundaria.
- Construir y/o mejorar 12 km de la red vial secundaria.
 - o Polonuevo – Pitalito – Malambo, Etapa 1 (4.5 Km)
 - o La Playa – Los Manatíes (3 Km)
 - o Cordialidad – Empalme Vía Baranoa – Usiacurí (2.5 Km)
 - o Juan Mina – Tubará – Piojó (2 Km)
- Gestionar el mejoramiento de 153.17 km de la red vial secundaria:
 - o **Malambo – Caracolí (1.22 km).**
 - o Juan Mina – Tubará (12 km).
 - o Tubará – El Vaivén – Piojó (15 km)
 - o Juan de Acosta – Sibarco (11 km)
 - o San Estanislao – Villa Rosa – Las Compuertas (6 km)
 - o La Peña – Aguada de Pablo – Puente Amarillo – Las Compuertas (35.2 km).
 - o Galapa – Tubará (12 km)
 - o Molinero – Hibácharo – El Cerrito – Autopista al Mar (27.5 km)
 - o Usiacurí – Aguas Vivas (8 km)
 - o Manatí – Carreto – Candelaria (10 km)
 - o Santa Lucía – Las Compuertas (11.5 km)
 - o Variante Boquete (0.7 km)
 - o Vía de Acceso al Morro (0.9 km)
 - o Vía Santo Tomás – Palmar de Varela (2.15 km)

Subprograma: Adecuación de la red vial terciaria.

- Gestionar el mejoramiento y/o mantenimiento de 119.33 km de la red vial terciaria.

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO

03

- ✓ LEY 1450 de 2010 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014” PROSPERIDAD PARA TODOS

Artículo 2°. PARTE INTEGRANTE DE ESTA LEY Apruébese como parte integrante de la Parte General del Plan Nacional de Desarrollo e incorpórese como anexo de la presente ley, el documento "Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014"

P

6



41

64

Prosperidad para Todos"

El documento Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014 "Prosperidad para Todos", establece en su capítulo III CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y COMPETITIVIDAD, literal C. LOCOMOTORAS PARA EL CRECIMIENTO Y GENERACION DE EMPLEO, numeral 3. Infraestructura de Transporte, establece en algunos de sus apartes:

El sistema de carreteras, presenta diferentes debilidades, por un lado su orientación, históricamente en sentido longitudinal, significa una débil articulación de la red y un bajo nivel de intervención de vías estratégicas en sentido transversal, limitando la competitividad y la accesibilidad de las regiones a la red troncal.

De igual manera, y a pesar de los esfuerzos realizados por desarrollar esquemas de mantenimiento de la red vial existente, hoy en día menos del 50% se encuentra en buen estado, con los consecuentes costos que esto conlleva, tanto para el Estado como para los usuarios.

Lo anterior lleva a pensar que, pese a las múltiples reformas institucionales y de los recursos destinados al sector, especialmente en los últimos años, el país aún está rezagado en materia de infraestructura. Los indicadores de calidad, calculados por el Foro Económico Mundial (FEM) para 133 países, presentan a Colombia en el puesto 79 con una calificación inferior a la de países como Chile, Uruguay y Brasil, y superando a algunos países de la región como son Ecuador (96), Venezuela (108), Perú (88), Bolivia (100) y Paraguay (125). Aunque entre 2006 y 2010 se mejoraron 4.724 km de la red vial nacional entre el INCO y el INVÍAS (SIGOB, 2010), y que entre 2002 y 2009 de acuerdo con la Cámara Colombia de la Infraestructura, la extensión de las dobles calzadas pasó de 52 km a 726 km, el país aún cuenta con bajos niveles de modernización de infraestructura vial.

Adicional a esto, las implicaciones del cambio climático sobre la infraestructura de transporte, exigen necesariamente un nuevo desarrollo de estrategias de alto impacto para atender de manera inmediata las emergencias y la solución definitiva de los puntos en los cuales recurrentemente la red vial se ve afectada por fenómenos como crecientes, derrumbes, flujos de lodos, movimiento en masa o inundaciones.

u

Aunque, en principio, el primer objetivo es restablecer las condiciones de tránsito en la vía, el objetivo final deberá ser acometer acciones para mitigar a mediano y largo plazo los riesgos recurrentes en puntos críticos del territorio y redes modales. Por ello se hará necesario realizar estudios que permitan identificar las soluciones

22

7



técnicas como primera fase para las soluciones definitivas.

En las vías terciarias, que en general tienen menores especificaciones y recursos de mantenimiento limitados, se hace necesario invertir en el manejo de las aguas superficiales, obras como cunetas, descoles o alcantarillas, deberán priorizarse en conjunto con obras de estabilización como muros de gaviones, trinchos o cortacorrientes. En cualquier caso, el objetivo de conectividad que tiene la red terciaria al unir los espacios rurales y los desarrollos urbanos, debe ser la razón fundamental para mantener la operatividad en dichas vías.

Fenómenos como la ola invernal (2010) requieren de un esfuerzo por parte del Gobierno nacional en la elaboración de los estudios necesarios para la priorización de proyectos y estrategias para la obtención de recursos de la nación como por ejemplo: el cobro transitorio de impuestos, el accesos a recursos del Fondo Nacional de Regalías y recursos de crédito o venta de activos.

Con respecto a la relación clima-sector, se prevé que una nueva ola invernal dificulte la planificación y la operación de la logística –especialmente en los modos aéreo, fluvial y terrestre–; los cambios extremos en el régimen de precipitaciones, podrían afectar especialmente al transporte terrestre, aumentando la accidentalidad, congestión y degradación de la infraestructura –incluyendo el aumento del aporte de sedimentos a los ríos y canales navegables–.

En contraste, la disminución de las precipitaciones podría perjudicar principalmente al transporte fluvial, al disponer de un menor calado en los puertos y al dificultar su navegabilidad. El aumento de la temperatura por su parte, generaría el abatimiento acelerado del nivel freático, lo que podría afectar la malla vial, debido a posibles hundimientos. Por último, el aumento del nivel del mar podría agudizar los procesos erosivos o incluso generar dificultades en los canales de acceso a los diferentes puertos.

Finalmente, para que exista un verdadero cambio en la situación presentada, se debe conformar un conjunto de instituciones robustas técnicamente independientes y nuevos marcos de financiamiento que recojan las lecciones aprendidas para la construcción exitosa, mantenimiento, operación y conservación de infraestructura plenamente integrada con la prestación del servicio al usuario.

Artículo 91°. CAMINOS PARA LA PROSPERIDAD. El Gobierno Nacional ejecutará el Programa "Camino para la Prosperidad" para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria.



43

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20121000006683

Pag 10 de 11

66

- ✓ Ley 819 de 2003, "Artículo 12. Vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales. En las entidades territoriales, las autorizaciones para comprometer vigencias futuras serán impartidas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación por el CONFIS territorial o el órgano que haga sus veces.

Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:

- a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;
- b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;
- c) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.

La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento.

La autorización por parte del CONFIS para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica.

En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público.

- 0 ✓ Ley 152 de 1994 -Ley Orgánica del Plan de Desarrollo- constituye la norma básica de planificación en el país, ya que no sólo reglamenta el contenido del plan de desarrollo, sino que definen las autoridades e instancias nacionales y territoriales de planeación, así como los procedimientos para su elaboración, aprobación, ejecución, monitoreo y evaluación.
- ✓ Ley 105 de 1993 -Ley de Transporte- establece las disposiciones básicas sobre la infraestructura de transporte y redistribuye competencias y recursos entre la Nación y

22

9



44

Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 2012100006683

Pag 11 de 11

67

las entidades territoriales, reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

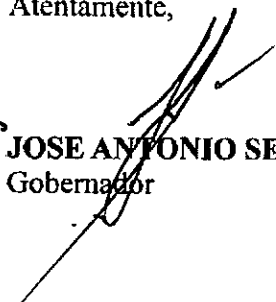
- ✓ Ley 80 de 1993. Artículo 2, las entidades del estado podrán celebrar directamente contratos entre ellas, siempre que las obligaciones del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalados en la ley o en sus reglamentos, de conformidad con el inciso primero del literal c del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007.
- ✓ El Artículo 300, numeral 9° de la Constitución Política de Colombia, en el artículo 60 numeral 10° del Decreto 1222 de 1986, y en el Estatuto Orgánico de Presupuesto del Departamento del Atlántico y sus entidades descentralizadas, contenido en la Ordenanza N° 000087 de 1996, y en especial de las expresadas en su Artículo 93, corresponde a la Honorable Asamblea estudiar las solicitudes de facultades que el Gobernador presenta a su consideración para realizar ajustes y modificaciones al presupuesto vigente.

3. CONCLUSIONES EXPOSICION DE MOTIVOS

Por todo lo expuesto anteriormente, presento a consideración de la Honorable Asamblea el presente proyecto de ordenanza: **POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.**

De los Honorables miembros de la Asamblea Departamental.

Atentamente,


JOSE ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI
Gobernador

10

ORDENANZA No.**DE 2.012**

“POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR ADICION AL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1663 DE 2010 SUSCRITO ENTRE EL DEPARTAMENTO EL ATLANTICO Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, en uso de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas en el Numeral 9 del artículo 300 de la C.N. Numeral 10 del artículo 60 del decreto 1222 de 1986, Numeral 11 del artículo 25 de la ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: Autorizar al Gobernador del Departamento del Atlántico Para suscribir adición al convenio interadministrativo No. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento el Atlántico y el Instituto Nacional de Vías por valor Dos Mil Trescientos Noventa y Dos Millones Quinientos Cuarenta y Seis Mil Doscientos Veintiséis Pesos (\$ **2.392.546.226**) .

ARTICULO SEGUNDO: Facultar al Gobernador del Departamento del Atlántico, para adicionar al presupuesto de rentas y gastos del departamento los recursos provenientes de la adición al convenio interadministrativo no. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento el Atlántico y el Instituto Nacional de Vías por valor Dos Mil Trescientos Noventa y Dos Millones Quinientos Cuarenta y Seis Mil Doscientos Veintiséis Pesos (\$ **2.392.546.226**).

ARTICULO TERCERO: Autorizar al Gobernador del Departamento del Atlántico para suscribir los contratos necesarios, para la ejecución del proyecto vial proveniente de la adición al Convenio Interadministrativo No. 1663 de 2010 suscrito entre el Departamento del Atlántico y el Instituto Nacional de Vías.

La presente Ordenanza rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE