

ORDENANZA No. 0000230 DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

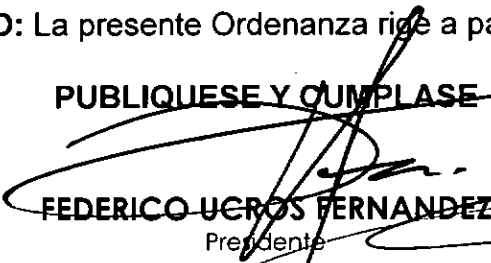
LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, en uso de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas en el Numeral 9 del Artículo 300 de la C.N. Numeral 10 del Artículo 60 del Decreto 1222 de 1986, Numeral 11 del Artículo 25, 41 de la Ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la Ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE


FEDERICO UCHROS FERNANDEZ

Presidente


LOURDES LOPEZ FLOREZ

Primer Vicepresidente


JUAN MANOTAS ROA

Segundo Vicepresidente


FARID ENRIQUE TABORDA JUNCO

Secretario General

ORDENANZA No. 000230 DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

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

Primer Debate:	Agosto	20	de 2014
Segundo Debate:	Agosto	27	de 2014
Tercer Debate:	Agosto	29	de 2014



FARID ENRIQUE TABORDA JUNCO
Secretario General

Gobernación del Departamento del Atlántico. Sanciónese la presente Ordenanza No 000230 del 01 de septiembre de 2014.



JOSE ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI
Gobernador del Atlántico

ORDENANZA No. 2-000230 DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

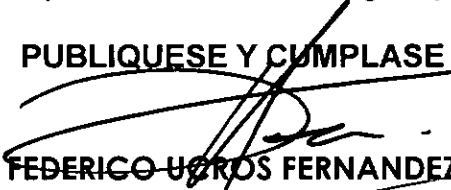
LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, en uso de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas en el Numeral 9 del Artículo 300 de la C.N. Numeral 10 del Artículo 60 del Decreto 1222 de 1986, Numeral 11 del Artículo 25, 41 de la Ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la Ley 179 de 1.994.

ORDENA

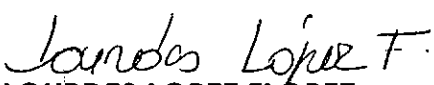
ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE


FEDERICO UTREROS FERNANDEZ

Presidente


LOURDES LOPEZ FLOREZ
Primer Vicepresidente


JUAN MANOTAS ROA
Segundo Vicepresidente

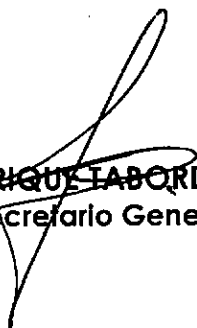

FARID ENRIQUE TABORDA JUNCO
Secretario General

ORDENANZA No. 000230 DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

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

Primer Debate:	Agosto	20	de 2014
Segundo Debate:	Agosto	27	de 2014
Tercer Debate:	Agosto	29	de 2014


FARID ENRIQUE TABORDA JUNCO
Secretario General

Gobernación del Departamento del Atlántico. Sanciónese la presente Ordenanza No 000230 del 01 de septiembre de 2014.


JOSE ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI
Gobernador del Atlántico

Barranquilla, 27 de agosto de 2014

Doctor
FEDERICO UCROS FERNANDEZ
Presidente.

Referencia: PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE ORDENANZA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Apreciado Presidente y Honorables Diputados:

En cumplimiento de la honrosa designación como secretario de la Comisión DE PRESUPUESTO HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO ASUNTOS ECONÓMICOS Y FISCALES y ponente me permito rendir Informe de Ponencia para segundo Debate al Proyecto de Ordenanza: **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"** Presentado a consideración, por la iniciativa del señor Gobernador del Departamento del Atlántico –.

1. ANTECEDENTES

El Departamento del Atlántico, estructuró su PLAN DE DESARROLLO 2012 – 2015 Atlántico más Social. Compromiso Social sobre lo Fundamental, el cual fue aprobado por la Honorable Asamblea Departamental mediante Ordenanza No. 000138 de 2012.

La ordenanza en cuestión en su 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...

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.
- Gestionar el mejoramiento de 153.17 km de la red vial secundaria.

2. Política Nacional para el Mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la Implementación Del Plan Vial Regional.

En el documento CONPES "Política para el mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la implementación del Plan Vial Regional", el Gobierno Nacional busca facilitar la competitividad e integración de los departamentos de Colombia mediante un Sistema de Gestión Vial para proporcionar vías que garanticen seguridad, comodidad y economía al transporte de mercancías y pasajeros.

Los actores del programa Plan Vial Regional son:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Departamento Nacional de Planeación.
- Entidades Territoriales (Departamentos).

Teniendo en cuenta que el 65% de la carga total y el 86% del total de pasajeros se movilizan a través de las carreteras colombianas, estando el 44% de éstas a cargo de los Departamentos, la Nación plantea, entre otras, las siguientes estrategias para mejorar las condiciones de la red vial:

- Desarrollo de un Sistema de Gestión Vial que comprende un conjunto coordinado de actividades relacionadas con la planificación, diseño, construcción, evaluación e investigación a todos los elementos que constituyen la infraestructura vial, logrando mayor rentabilidad de los recursos invertidos sujeto a las condiciones económicas, técnicas, políticas y ambientales. Siendo la meta final la sostenibilidad de la infraestructura vial.
- Facilitar el acceso a las Entidades Territoriales a recursos de crédito con la Banca Multilateral.

El objetivo principal del programa Plan Vial Regional es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

El proyecto "MEJORAMIENTO DE LA VIA POLONUEVO - PITILITO, ETAPA 1:

Para lograr lo anterior se requiere que las entidades territoriales fortalezcan sus áreas técnica, institucional y financiera.

OBJETIVOS DE LOS SUBPROGRAMAS DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

El objetivo principal de los Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad en las vías departamentales.

2. FUNDAMENTOS DE HECHO

2.1 CORREDORES VIALES SUR DEL DEPARTAMENTO: Las Compuertas – Santa Lucia; Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1

Por las características agroecológicas del Departamento, la práctica de una agricultura rentable y sostenible requiere el soporte de una infraestructura de adecuación de tierra para lo cual se tienen los cuerpos de agua: Río Magdalena – Canal del Dique y Embalse del Guájaro.

En tal sentido, el Departamento cuenta con una infraestructura de riego y drenaje conformado por un distrito de drenaje que atiende los municipios de Manatí, Campo de la Cruz, Candelaria, Santa Lucía y Suan; los distritos de riego de mediana escala de Repelón y Santa Lucía y el distrito de riego de Campo de la Cruz en construcción, y los distritos de pequeña escala de Santo Domingo en Candelaria, de Sabanagato en Sabanalarga y de Yaguaró Viejo en Tubará.

El Departamento del Atlántico, perdió gran parte de su infraestructura vial en la zona sur, la cual quedó sumergida por espacio de seis meses, consecuencia de la inundación del 30 de noviembre de 2010, sucesos éstos asociados al fenómeno de la Niña 2010 – 2011.

Gracias al apoyo del Fondo Nacional de Calamidades – Subcuenta Colombia Humanitaria, se ha venido recuperando parte de toda esta infraestructura, mediante la recuperación de terraplenes de banca, rehabilitación de taludes, construcción de puentes y pavimentación de algunos tramos de vía.

En la recuperación de los sectores productivos, el Departamento y la Nación están recuperando los canales de Drenaje, las fincas ganaderas, se han beneficiado más de 600 familias en proyectos agrícolas, proyecto de Megaleche, reactivación de la actividad pesquera y acuícola. Con lo cual se ha reactivado gran parte del dinamismo en la economía del sur.

Sin embargo, los tramos aún no recuperados están interfiriendo con el dinamismo logrado, siendo necesario la pavimentación de todos los sectores de los ejes viales de la zona sur y centro del Departamento, identificados como:

- Las Compuertas – Santa Lucía
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Vía Baranoa - Usiacuri

Con estos ejes viales en funcionamiento se fortalece la economía, al disminuir los costos de transporte, logrando que nuestros productos sean competitivos en los mercados locales, nacionales e internacionales

2.2 CORREDOR VIAL CENTRO: Polonuevo – Pitalito, Etapa 1 y Cordialidad – Vía Baranoa - Usiacuri

El proyecto “MEJORAMIENTO DE LA VIA POLONUEVO – PITALITO, ETAPA 1:

POLONUEVO - PITALITO, EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO", ubicado en las subregiones centro y metropolitana del Departamento. Este corredor permite la comunicación de la zona centro con la carretera oriental y con la futura circunvalar de la prosperidad, por lo que con ella se atraerá gran parte del volumen vehicular de la nueva circunvalar de Barranquilla y el Área metropolitana.

En la actualidad la vía no está pavimentada, lo que ocasiona que el transporte de los productos que se generan, cultivos de maíz y yuca, la avicultura y porcicultura, no sean competitivos por los altos costos en su transporte a los mercados de distribución y consumo.

El proyecto "EMPALME CARRETERA LA CORIDIALIDAD- VIA BARANOA-USIACURI, EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO", este corredor permite, desviar el tráfico pesado que se moviliza en las vías internas del municipio de Baranoa, para garantizar, el descongestionamiento vehicular, la seguridad vial y la conservación de las vías urbanas que se ven afectadas notablemente por el gran tráfico que por estas vías transitan

Los retos que se buscan alcanzar con metas productivas en el Departamento se ven obstaculizados, cuando no existen rutas para el transporte de los productos en óptimas condiciones que garanticen que haya un desarrollo económico para las regiones.

2.3 ANALISIS FINANCIERO

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar dichos programas viales anteriormente expuestos, considera necesario la contratación de créditos por valor de \$24.400 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación(ICLD), se reviso la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Los proyectos que serán financiados con recursos del crédito por valor de 24.400 millones son:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Via Baranoa - Usiacuri

Por otro lado el proyecto las Compuertas -Puente Amarillo, Etapa 1, se requiere comprometer vigencia futura para su financiación y ejecución la cual quedará de la siguiente forma:

NOMBRE DEL PROYECTO	Vigencia 2014 (15%)	2015	TOTAL	RECURSOS
Las Compuertas - Puente Amarillo, Etapa 1	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000	Ingresos Corrientes de Libre Destinación

Así mismo, Departamento ha cumplido con sus indicadores de ley como son la ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las transferencias de ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales podemos destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto, con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios.

Los proyectos se desarrollaran durante el periodo de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras; ya que las apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

El Programa de Vías del Departamento del Atlántico está incluido dentro del Plan de Desarrollo, consulta las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo en concordancia con lo regulado por la Ley 819 de 2003.

Finalmente, podemos concluir que de acuerdo con la información aportada por cada una de las diferentes secretarías del Departamento se aprueba por unanimidad la contratación del crédito para los programas de vías por valor de \$26.100 millones financiados con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación. Se debe presentar el proyecto a la Asamblea Departamental para la debida autorización al Gobierno Departamental para contratar el empréstito y comprometer vigencias futuras para desarrollar el Programa de Vías del Departamento del Atlántico durante el periodo de gobierno de la actual administración”.

Lo anterior, debido a que se llevaron a cabo, gestiones en el nivel central, Ministerio de Transporte y Fondo de Adaptación, para acometer las obras de pavimentación de la vía Candelaria – Carretera Oriental

De los Honorables miembros de la Asamblea Departamental.

3. FUNDAMENTOS DE DERECHO

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.

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.

- ✓ Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Ordenanza No. 000138 de 2012
- ✓ Plan de Desarrollo 2012 – 2015. ATLANTICO MÁS SOCIAL. COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL:
- ✓ 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 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.

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 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.

- ✓ 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.
- ✓ 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.

Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal establece en su artículo 12 las vigencias futuras ordinarias, y encontramos que se reúnen los requisitos legales para su asunción. En el presente caso el plazo y las condiciones de las mismas consultan las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo conforme a lo determinado en el Comité de Hacienda Departamental.

Las vigencias futuras son una operación de gasto y no de ingresos a diferencia de la operación de crédito público, de suerte que dichas apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

Que el presente proyecto esta ajustado a lo establecido en el artículo 12 de la ley 819 de 2003, que establece:

"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.

Parágrafo transitorio. La prohibición establecida en el inciso anterior no aplicará para el presente período de Gobernadores y Alcaldes, siempre que ello sea necesario para la ejecución de proyectos de desarrollo regional aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo"

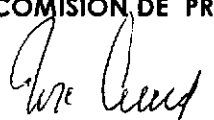
Por todo lo expuesto anteriormente, las vías a financiar con los empréstitos son las siguientes:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Via Baranoa - Usiacuri

PROPOSICIÓN FINAL

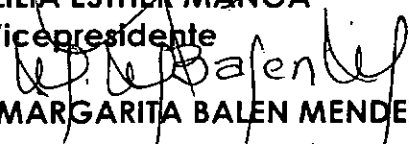
Por lo anteriormente expuesto, me permito rendir ponencia favorable para segundo debate, al proyecto de ordenanza **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIEN MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"**

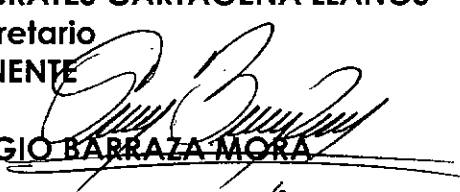
COMISIÓN DE PRESUPUESTO, HACIENDA, CRÉDITO PÚBLICO, ASUNTOS ECONÓMICOS Y FISCALES


JOSE MANUEL DANIES PANA
Presidente


LILIA ESTHER MANGA
Vicepresidente


SOCRATES CARTAGENA LLANOS
Secretario
PONENTE


MARGARITA BALEN MENDEZ


SERGIO BARRAZA MORA

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.

ORDENANZA No.**DE 2014**

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, 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, 41 de la Ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la Ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Barranquilla, 20 de agosto de 2014

Señores

**MIÉMBROS DE LA COMISION DE PRESUPUESTO HACIENDA Y CRÉDITO
PÚBLICO ASUNTOS ECONÓMICOS Y FISCALES
HONORABLES ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL ATLÁNTICO**

**Referencia: PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE
ORDENANZA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR
GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR
EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTOS MILLONES DE PESOS/ML
(\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS
FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS
Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL
DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"**

Señores Miembros de la Comisión de Presupuesto:

En cumplimiento de la honrosa designación como secretario de la Comisión DE PRESUPUESTO HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO ASUNTOS ECONÓMICOS Y FISCALES y ponente me permito rendir Informe de Ponencia para primer Debate al Proyecto de Ordenanza: **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTOS MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"** Presentado a consideración, por la iniciativa del señor Gobernador del Departamento del Atlántico –.

1. ANTECEDENTES

El Departamento del Atlántico, estructuró su PLAN DE DESARROLLO 2012 – 2015 Atlántico más Social. Compromiso Social sobre lo Fundamental, el cual fue aprobado por la Honorable Asamblea Departamental mediante Ordenanza No. 000138 de 2012.

La ordenanza en cuestión en su 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...

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.
- Gestionar el mejoramiento de 153.17 km de la red vial secundaria.

2. Política Nacional para el Mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la Implementación Del Plan Vial Regional.

En el documento CONPES "Política para el mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la implementación del Plan Vial Regional", el Gobierno Nacional busca facilitar la competitividad e integración de los departamentos de Colombia mediante un Sistema de Gestión Vial para proporcionar vías que garanticen seguridad, comodidad y economía al transporte de mercancías y pasajeros.

Los actores del programa Plan Vial Regional son:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Departamento Nacional de Planeación.
- Entidades Territoriales (Departamentos).

Teniendo en cuenta que el 65% de la carga total y el 86% del total de pasajeros se movilizan a través de las carreteras colombianas, estando el 44% de éstas a cargo de los Departamentos, la Nación plantea, entre otras, las siguientes estrategias para mejorar las condiciones de la red vial:

- Desarrollo de un Sistema de Gestión Vial que comprende un conjunto coordinado de actividades relacionadas con la planificación, diseño, construcción, evaluación e investigación a todos los elementos que constituyen la infraestructura vial, logrando mayor rentabilidad de los recursos invertidos sujeto a las condiciones económicas, técnicas, políticas y ambientales. Siendo la meta final la sostenibilidad de la infraestructura vial.
- Facilitar el acceso a las Entidades Territoriales a recursos de crédito con la Banca Multilateral.

El objetivo principal del programa Plan Vial Regional es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

Para lograr lo anterior se requiere que las entidades territoriales fortalezcan sus áreas técnica, institucional y financiera.

OBJETIVOS DE LOS SUBPROGRAMAS DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

El objetivo principal de los Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad en las vías departamentales.

2. FUNDAMENTOS DE HECHO

2.1 CORREDORES VIALES SUR DEL DEPARTAMENTO: Las Compuertas – Santa Lucía; Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1

Por las características agroecológicas del Departamento, la práctica de una agricultura rentable y sostenible requiere el soporte de una infraestructura de adecuación de tierra para lo cual se tienen los cuerpos de agua: Río Magdalena – Canal del Dique y Embalse del Guájaro.

En tal sentido, el Departamento cuenta con una infraestructura de riego y drenaje conformado por un distrito de drenaje que atiende los municipios de Manatí, Campo de la Cruz, Candelaria, Santa Lucía y Suan; los distritos de riego de mediana escala de Repelón y Santa Lucía y el distrito de riego de Campo de la Cruz en construcción, y los distritos de pequeña escala de Santo Domingo en Candelaria, de Sabanagato en Sabanalarga y de Yaguaró Viejo en Tubará.

El Departamento del Atlántico, perdió gran parte de su infraestructura vial en la zona sur, la cual quedó sumergida por espacio de seis meses, consecuencia de la inundación del 30 de noviembre de 2010, sucesos éstos asociados al fenómeno de la Niña 2010 – 2011.

Gracias al apoyo del Fondo Nacional de Calamidades – Subcuenta Colombia Humanitaria, se ha venido recuperando parte de toda esta infraestructura, mediante la recuperación de terraplenes de banca, rehabilitación de taludes, construcción de puentes y pavimentación de algunos tramos de vía.

En la recuperación de los sectores productivos, el Departamento y la Nación están recuperando los canales de Drenaje, las fincas ganaderas, se han beneficiado más de 600 familias en proyectos agrícolas, proyecto de Megaleche, reactivación de la actividad pesquera y acuícola. Con lo cual se ha reactivado gran parte del dinamismo en la economía del sur.

Sin embargo, los tramos aún no recuperados están interfiriendo con el dinamismo logrado, siendo necesario la pavimentación de todos los sectores de los ejes viales de la zona sur y centro del Departamento, identificados como:

- Las Compuertas – Santa Lucía
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Via Baranoa - Usiacuri

Con estos ejes viales en funcionamiento se fortalece la economía, al disminuir los costos de transporte, logrando que nuestros productos sean competitivos en los mercados locales, nacionales e internacionales

2.2 CORREDOR VIAL CENTRO: Polonuevo – Pitalito, Etapa 1 y Cordialidad – Vía Baranoa - Usiacuri

El proyecto "MEJORAMIENTO DE LA VIA POLONUEVO – PITALITO, ETAPA 1: POLONUEVO - PITALITO, EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO", ubicado en las subregiones centro y metropolitana del Departamento. Este corredor permite la comunicación de la zona centro con la carretera oriental y con la futura circunvalar de la prosperidad, por lo que con ella se atraerá gran parte del volumen vehicular de la nueva circunvalar de Barranquilla y el Área metropolitana.

En la actualidad la vía no está pavimentada, lo que ocasiona que el transporte de los productos que se generan, cultivos de maíz y yuca, la avicultura y porcicultura, no sean competitivos por los altos costos en su transporte a los mercados de distribución y consumo.

El proyecto "EMPALME CARRETERA LA CORIDIALIDAD- VIA BARANOA-USIACURI, EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO", este corredor permite, desviar el tráfico pesado que se moviliza en las vías internas del municipio de Baranoa, para garantizar, el descongestionamiento vehicular, la seguridad vial y la conservación de las vías urbanas que se ven afectadas notablemente por el gran tráfico que por estas vías transitan

Los retos que se buscan alcanzar con metas productivas en el Departamento se ven obstaculizados, cuando no existen rutas para el transporte de los productos en óptimas condiciones que garanticen que haya un desarrollo económico para las regiones.

2.3 ANALISIS FINANCIERO

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar dichos programas viales anteriormente expuestos, considera necesario la contratación de créditos por valor de \$24.400 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación(ICLD), se reviso la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Los proyectos que serán financiados con recursos del crédito por valor de 24.400 millones son:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Vía Baranoa - Usiacuri

Por otro lado el proyecto las Compuertas -Puente Amarillo, Etapa 1, se requiere comprometer vigencia futura para su financiación y ejecución la cual quedará de la siguiente forma:

NOMBRE DEL PROYECTO	Vigencia 2014 (15%)	2015	TOTAL	RECURSOS
Las Compuertas - Puente Amarillo, Etapa 1	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000	Ingresos Corrientes de Libre Destinación

Así mismo, Departamento ha cumplido con sus indicadores de ley como son la ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las transferencias de ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales podemos destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto, con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios.

Los proyectos se desarrollaran durante el periodo de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras; ya que las apropiaciones presupuétales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

El Programa de Vías del Departamento del Atlántico está incluido dentro del Plan de Desarrollo, consulta las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo en concordancia con lo regulado por la Ley 819 de 2003.

Finalmente, podemos concluir que de acuerdo con la información aportada por cada una de las diferentes secretarías del Departamento se aprueba por unanimidad la contratación del crédito para los programas de vías por valor de \$26.100 millones financiados con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación. Se debe presentar el proyecto a la Asamblea Departamental para la debida autorización al Gobierno Departamental para contratar el empréstito y comprometer vigencias futuras para desarrollar el Programa de Vías del Departamento del Atlántico durante el periodo de gobierno de la actual administración”.

Lo anterior, debido a que se llevaron a cabo, gestiones en el nivel central, Ministerio de Transporte y Fondo de Adaptación, para acometer las obras de pavimentación de la vía Candelaria – Carretera Oriental

De los Honorables miembros de la Asamblea Departamental.

3. FUNDAMENTOS DE DERECHO

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.

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.

- ✓ Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Ordenanza No. 000138 de 2012
- ✓ Plan de Desarrollo 2012 – 2015. ATLANTICO MÁS SOCIAL. COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL.
- ✓ 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 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.

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 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.

- ✓ 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.
- ✓ 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.

Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal establece en su artículo 12 las vigencias futuras ordinarias, y encontramos que se reúnen los requisitos legales para su asunción. En el presente caso el plazo y las condiciones de las mismas consultan las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo conforme a lo determinado en el Comité de Hacienda Departamental.

Las vigencias futuras son una operación de gasto y no de ingresos a diferencia de la operación de crédito público, de suerte que dichas apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

Que el presente proyecto esta ajustado a lo establecido en el artículo 12 de la ley 819 de 2003, que establece:

“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.

Parágrafo transitorio. La prohibición establecida en el inciso anterior no aplicará para el presente período de Gobernadores y Alcaldes, siempre que ello sea necesario para la ejecución de proyectos de desarrollo regional aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo"

Por todo lo expuesto anteriormente, las vías a financiar con los empréstitos son las siguientes:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Via Baranoa - Usiacuri

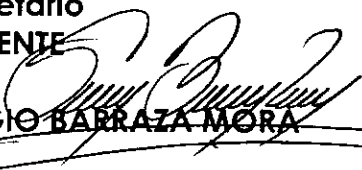
PROPOSICIÓN FINAL

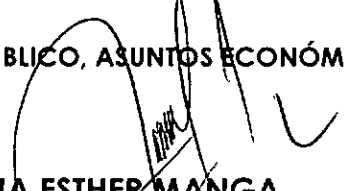
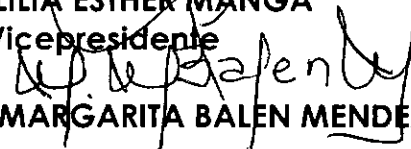
Por lo anteriormente expuesto, me permito rendir ponencia favorable para primer debate, al proyecto de ordenanza **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"**

COMISIÓN DE PRESUPUESTO, HACIENDA, CRÉDITO PÚBLICO, ASUNTOS ECONÓMICOS Y FISCALES


JOSE MANUEL DANIES PANA
Presidente


SOCRATES CARTAGENA LLANOS
Secretario
PONENTE


SERGIO BARRATA MORA


LILIA ESTHER MANGA
Vicepresidente

MARGARITA BALEN MENDEZ

ORDENANZA No.

DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, 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, 41 de la Ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la Ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

ACTA CORRESPONDIENTE A LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO, HACIENDA, CREDITO PÚBLICO ECONOMICO Y FISCAL

En Barranquilla, a los veinte (20) días del mes de agosto de 2014 siendo las 11:00 a.m., se reunieron en la sala de Juntas de la Asamblea Departamental del Atlántico, los miembros de la Comisión DE PRESUPUESTO, HACIENDA, CREDITO PÚBLICO ECONOMICO Y FISCAL:

JOSE MANUEL DANIES PANA
LILIA MANGA SIERRA
SOCRATES CARTAGENA LLANOS
MARGARITA BALEN MENDEZ
SERGIO BARRAZA MORA

Presidente
Secretario

Con el propósito de aprobar en primer debate el proyecto de ordenanza **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000). PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"** 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 DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000). PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"**

Tercero. Correspondencia

Ultimo Proposiciones y varios.

El presidente de la comisión, Doctor **JOSE MANUEL DANIES PANA**, 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 diputado Doctor **SÓCRATES CARTAGENA LLANOS** ponente del proyecto de ordenanza, propone Aprobar en primer debate el proyecto **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRESTITOS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000). PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"** fue aprobado.

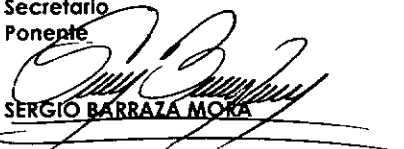
Agotado el orden del día, se da por terminada la reunión siendo la 1:30 p.m.,

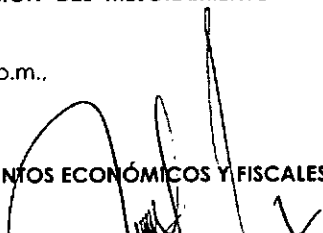
Para constancia, se firma por los que en ella intervienen.

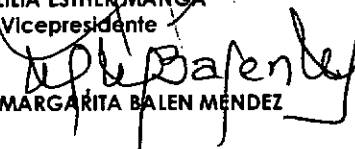
COMISIÓN DE PRESUPUESTO, HACIENDA, CRÉDITO PÚBLICO, ASUNTOS ECONÓMICOS Y FISCALES


JOSE MANUEL DANIES PANA
Presidente


SOCRATES CARTAGENA LLANOS
Secretario
Ponente


SERGIO BARRAZA MORA


LILIA ESTHER MANGA
Vicepresidente


MARGARITA BALEN MENDEZ

COMITÉ DE HACIENDA No. 201405 de 2014

Julio 4 de 2014

HORA: 4:00 P.M.

JOSE ANTONIO SEGBRE BERARDINELLI
JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
DIVAS IGLESIAS POLO
MIRIAM PLATA PLATA
TATIANA CONSUEGRA IBARRA

Gobernador
Secretaria de Hacienda
Secretaria de Planeación
Subsecretaria de Tesorería
Subsecretaria de Presupuesto

INVITADOS:

MAXIMILIANO VELEZ
ELIANA AVILEZ BARROS
MILAGRO SARMIENTO

Secretario de Infraestructura
Subsecretaria Administrativa y Financiera Sec. Educación
Secretaria de Desarrollo Económico

El señor Gobernador del Departamento del Atlántico instala el comité y deja a disposición de los miembros del comité el siguiente orden del día:

- 1) Verificación del quórum
- 2) Estudio de una propuesta para suscribir empréstitos, pignorar rentas comprometer vigencias futuras ordinarias del año 2015, para mejoramiento de vías del Departamento del Atlántico.
- 3) Estudio de un proyecto de ordenanza para suscribir empréstitos, pignorar rentas, comprometer vigencias futuras ordinarias del año 2015, para ejecutar obras relacionadas con el mejoramiento del Parque Muvdi, Municipio de Soledad en el Departamento del Atlántico.
- 4) Estudio de un prospecto de ordenanza para suscribir empréstitos, comprometer vigencias futuras ordinarias del año 2015, pignorar rentas, suscribir convenios para ejecución obras de infraestructura educativa y/o dotación mobiliario escolar es los establecimientos educativos oficiales en los niveles de básica, media y superiores.
- 5) Estudio de una propuesta para suscribir empréstitos y pignorar rentas para la convocatoria del Pacto Agrario.
- 6) Propositiones y Varios.
- 7) Cierre.

Verificado el quórum. El señor Gobernador pone a consideración el siguiente proyecto de ordenanza:

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIEN MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), SUSCRIBIR EMPRESTITOS, PIGNORAR RENTAS,

24/07/14

SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Se le concede la palabra a la Dr. Maximiliano Vélez, Secretario de Infraestructura.

El Gobierno Nacional busca facilitar la competitividad e integración de los departamentos de Colombia mediante un Sistema de Gestión Vial para proporcionar vías que garanticen seguridad, comodidad y economía al transporte de mercancías y pasajeros.

Los actores del programa Plan Vial Regional son:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Departamento Nacional de Planeación.
- Entidades Territoriales (Departamentos).

Teniendo en cuenta que el 65% de la carga total y el 86% del total de pasajeros se movilizan a través de las carreteras colombianas, estando el 44% de éstas a cargo de los Departamentos, la Nación plantea, entre otras, las siguientes estrategias para mejorar las condiciones de la red vial:

- Desarrollo de un Sistema de Gestión Vial que comprende de un conjunto coordinado de actividades relacionadas con la planificación, diseño, construcción, evaluación e investigación a todos los elementos que constituyen la infraestructura vial, logrando mayor rentabilidad de los recursos invertidos sujeto a las condiciones económicas, técnicas, políticas y ambientales. Siendo la meta final la sostenibilidad de la infraestructura vial.
- Facilitar el acceso a las Entidades Territoriales a recursos de crédito con la Banca Multilateral.

En el Plan de Desarrollo en su RETO 3: "ATLANTICO MÁS PRODUCTIVO" se encuentra el Programa "ATLANTICO MAS CONECTADO", con el fin de mejorar la conectividad y la movilidad en el Departamento.

Ante el estado real de la red vial departamental, que por su alto porcentaje de vías secundarias y terciarias en mal estado, estas no proporcionan las condiciones de transitabilidad y conectividad necesaria para la competitividad del Departamento del Atlántico frente a los programas y proyectos de desarrollo nacional y regional. Por tal motivo, es necesario acometer acciones a corto plazo para mejorar las condiciones geométricas y estructurales de las carreteras.

Para alcanzar ese objetivo, la Administración Departamental estructura un Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico que incorpora vías secundarias y terciarias, orientadas a comunicar zonas turísticas y agropecuarias, con el propósito de incrementar su productividad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Entre las vías propuestas a intervenir por el Departamento son las siguientes:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1
- Candelaria – Carretera Oriental

La actual Administración, con el fin de ejecutar dichos proyectos viales busca mejorar la transitabilidad, la competitividad y el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo del Departamento. Por tal motivo considera necesario la contratación de empréstitos por valor de \$24.400 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD), con Hacienda se revisó la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Los proyectos que serán financiados con recursos del crédito por valor de \$24.400 millones son:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Candelaria – Carretera Oriental

Por otro lado, el proyecto “Las Compuertas -Puente Amarillo” Etapa 1, requiere de vigencia futura para su financiación y ejecución la cual quedará de la siguiente forma:

NOMBRE DEL PROYECTO	Vigencia 2014 (15%)	2015	TOTAL	RECURSOS
Las Compuertas - Puente Amarillo, Etapa 1	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000	Ingresos Corrientes de Libre Destinación

Así mismo, el Departamento ha cumplido con sus indicadores de Ley como son la Ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su Programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar, que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las transferencias de Ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales se pueden destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los proyectos se desarrollaran durante el período de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras hasta el año 2015, ya que las apropiaciones presupuéstales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

La Doctora Tatiana Consuegra, Subsecretaria de Presupuesto, presenta cuadro del flujo de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, en donde se incluyen los nuevos créditos para la financiación del proyecto:

PLAN FINANCIERO INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION										
Vigencia	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ingreso	153.678	158.288	163.036	167.927	172.965	178.154	183.499	189.004	194.674	200.514
Gastos										
Gastos de funcionamiento (55% Ley 617 de 2000)	84.523	87.058	89.670	92.360	95.131	97.985	100.924	103.952	107.071	110.283
Transferencia Contraloria Departamental	4.149	4.274	4.402	4.534	4.670	4.810	4.954	5.103	5.256	5.414
Transferencia Asambrea Departamental	3.573	3.680	3.790	3.904	4.021	4.142	4.206	4.394	4.526	4.661
Servicio de la Deuda existente	22.876	21.480	22.466	12.197	7.588	2.225				
Contingencias	3.074	3.166	3.261	3.359	3.459	3.563	3.670	3.780	3.893	4.010
Subtotal	118.195	119.658	123.589	116.354	114.869	112.725	113.755	117.229	120.746	124.368
Disponible Credito Nuevo e inversión	35.483	38.630	39.448	51.574	58.096	65.429	69.744	71.774	73.928	76.146
Nuevos Créditos	2.269	7.739	7.455	7.077	6.699	6.320	5.942			
Vigencias Futuras	13.953									
inversión	19.261	30.891	31.993	44.497	51.397	59.109	63.802	71.774	73.928	76.146
Total Gastos	153.678	158.288	163.036	167.927	172.965	178.154	183.499	189.004	194.674	200.514

La Doctora Divas Iglesias, Secretaria de Planeación confirma que el proyecto se encuentra incluido en el Plan de Desarrollo 2012-2015, Programa "ATLANTICO MÁS CONECTADO"

El comité aprueba el proyecto, ya que no superan los límites de endeudamiento del Departamento de conformidad con la Ley 358 de 1997 y está acorde con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003.

El Dr. Maximiliano Vélez, continua con la justificación del proyecto **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR DIECISEIS MIL MILLONES DE PESOS (\$16.000.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS RELACIONADAS CON EL MEJORAMIENTO DEL PARQUE MUVDI, MUNICIPIO DE SOLEDAD EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO"**.

El Parque Muvdi está ubicado en el municipio de Soledad, Área Metropolitana de Barranquilla, entre la calle 30 (avenida Boyacá) y la avenida Circunvalar y la calle 37, su área de influencia inmediata incluye los barrios Arboleda, Urbanización El Parque, Villa Muvdi, El Tucán y los Arrayanes, por su posición equidistante atrae a las personas del Municipio de Soledad y de los barrios contiguos a la Avenida Circunvalar.

El legado del parque MUVDI se remonta a los albores del año 1959, cuando Don Elías M. Muvdi donó al Departamento del Atlántico un globo de terreno de más de un millón de metros cuadrados, para la ejecución de diferentes proyectos con alto componente social y específicamente, (300.000 Mt) trescientos mil metros cuadrados de esos terrenos para la construcción de un parque que beneficie a la juventud de los Municipios que confluyen en el área de influencia.

Este proyecto se hizo realidad cuando en julio de 1986 se inauguró la obra Parque Muvdi, la cual se convirtió en referente para la recreación de todas las familias en el Atlántico, especialmente para aquellas de escasos recursos, cumpliendo así la voluntad del legatario que los proyectos a realizar fueran con fines de beneficencia.

No obstante, los altos costos de su mantenimiento, la falta de cultura ciudadana, la ausencia de políticas claras respecto a la forma de operación y la consecución de recursos para garantizar el sostenimiento se hizo a largo plazo del mismo, entre otros factores, conllevaron rápidamente al deterioro de su infraestructura, ocasionando un ciclo de cierres y reaperturas periódicas, hasta que el cierre definitivo.

Actualmente el parque Muvdi cuenta con un espacio verde protegido como un fuerte aporte ambiental en su interior. La nueva concepción sobre este espacio tendría como objetivo básico, crear una unidad recreativa protegida y controlada que preserve el medio ambiente, que promueva actividades recreativas multigeneracionales representadas en unidades deportivas, juegos infantiles, actividades de adolescentes y jóvenes a través de un recorrido lúdico contemplativo de un ambiente rico en naturaleza con el propósito claro de crear

conciencia ecológica y ambiental, promover la participación e interacción ciudadana (participación comunitaria, integración comunitaria, etc.) y fomentar la integración del núcleo familiar y de la comunidad.

El proyecto tendrá un área de intervención total de 80.557 m², amigable con el medio ambiente y el ecosistema propio del lugar, habrá una resiembra de 70 árboles de diferentes especies, manteniendo un porcentaje de área verde del 70%, para un alcance de capacidad del parque de aproximadamente 2500 personas.

Tales propósitos lograrían consolidarse a través de actividades lúdicas, recreativas y deportivas. Adicional a ello, se pretende que los espacios libres sean polifuncionales y puedan convertirse también en escenarios adaptables a espectáculos culturales variados como teatro, títeres, música, danza, gimnasia dirigida, baile, cuenteros, entre otros.

El Plan de Desarrollo en el Reto 1 "ATLANTICO MAS EQUITATIVO" el Programa "ACTIVIDAD FISICA, DEPORTE Y RECREACION PARA TODOS" y el subprograma "INFRAESTRUCTURA FISICA, DEPORTIVA Y RECREATIVA", que contempla como meta "GESTIONAR RECURSOS PARA EL MEJORAMIENTO Y/O ADECUACION DEL PARQUE MUVDI".

Por tal motivo, esta Administración se ha propuesto que al culminar el cuatrienio, el ciudadano Atlánticense cuente con mejores condiciones de acceso en recreación y deporte, entre otros aspectos, enmarcado en un entorno familiar integrado, donde sus miembros actúan basados en valores, liderazgo social, gerencia de sí mismo, autogestión e integración.

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar el proyecto propuesto que está enmarcado en el programa de "ACTIVIDAD FISICA, DEPORTE Y RECREACION", considera necesario la contratación de un crédito por valor de DIECISEIS MIL MILLONES DE PESOS (\$16.000.000.000.00), los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de la Estampilla Prodesarrollo. De igual forma, se revisó la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer otro empréstito.

Por otro lado, también se requieren la autorización de comprometer vigencias futuras para la ejecución del proyecto que tiene una planificación que se llevara a cabo hasta el 31 de diciembre de 2015.

La Doctora Tatiana Consuegra, Subsecretaria de Presupuesto, presenta cuadro del flujo de la Estampilla Prodesarrollo, en donde se incluyen los nuevos créditos para la financiación del proyecto.

PROYECCION INGRESOS ESTAMPILLA PRODESARROLLO VS DEUDA GARANTIZADA CON ESTA ESTAMPILLA

DETALLE	PPTO AÑO 2014	PROY 2015	PROY 2016	PROY 2017	PROY 2018	PROY 2019	PROY 2020	PROY 2021	PROY 2022	PROY 2023	PROY 2024
Estampilla Pro-Desarrollo	\$ 38.045	\$ 38.806	\$ 39.971	\$ 41.170	\$ 42.405	\$ 43.677	\$ 44.987	\$ 46.337	\$ 47.727	\$ 49.159	\$ 50.633
20% Fondo de pensiones	\$ 7.609	\$ 7.761	\$ 7.994	\$ 8.234	\$ 8.481	\$ 8.735	\$ 8.997	\$ 9.267	\$ 9.545	\$ 9.832	\$ 10.127
Ingreso Neto	\$ 30.436	\$ 31.045	\$ 31.976	\$ 32.936	\$ 33.924	\$ 34.941	\$ 35.990	\$ 37.069	\$ 38.182	\$ 39.327	\$ 40.507
Deuda Existente Capital	\$ -	\$ 1.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 3.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Deuda Existente Intereses	\$ 1.381	\$ 1.371	\$ 1.200	\$ 925	\$ 651	\$ 377	\$ 103	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Nuevos Créditos											
Deuda Proyectada Capital	\$ -	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ -	\$ -	\$ -
Deuda Proyectada Intereses	\$ -	\$ 2.595	\$ 2.204	\$ 1.812	\$ 1.420	\$ 1.028	\$ 637	\$ 245	\$ -	\$ -	\$ -
Vigencias Futuras		\$ 2.400									
Total deuda Prodesarrollo	\$ 1.381	\$ 13.081	\$ 13.118	\$ 12.452	\$ 11.786	\$ 11.120	\$ 9.454	\$ 5.959			
Saldo	\$ 29.055	\$ 17.964	\$ 18.859	\$ 20.484	\$ 22.138	\$ 23.822	\$ 26.536	\$ 31.110	\$ 38.182	\$ 39.327	\$ 40.507

De igual forma la Dra Tatiana Consuegra, presenta cuadro del indicador de Ley 358 de 1997, en donde se tiene incluido los nuevos créditos, que serán financiados con recursos de ICLD y la Estampilla Prodesarrollo.

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

LEY 358 DE 1997

Cifras en millones de pesos

CONCEPTO	PROYECTADO							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
INGRESOS CORRIENTES	413.135	427.595	442.561	458.050	474.082	490.675	507.848	525.623
VIGENCIAS FUTURAS DEL PERIODO	10.086	22.589	17.829	4.729	4.338	3.946	1.012	1.012
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	129.175	133.696	138.375	143.219	148.231	153.419	158.789	164.347
AHORRO OPERACIONAL	273.874	271.310	286.356	310.103	321.513	333.309	348.047	360.264
SALDO DEUDA	133.741	184.473	158.415	121.775	86.197	56.619	31.297	11.969
INTERESES DE LA DEUDA	12.640	8.579	11.727	9.774	7.399	5.128	3.323	1.758
SOLVENCIA	5%	3%	4%	3%	2%	2%	1%	0%
LIMITE de Ley	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
SOSTENIBILIDAD	33%	46%	37%	27%	18%	12%	6%	2%
LIMITE de Ley	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE

Se confirma por parte de la Dra. Divas Iglesias que el proyecto se encuentra acorde con el reto "Atlántico Más Equitativo" y el Programa "Actividad Física, Deporte y Recreación Para Todos", del Plan de Desarrollo 2012 – 2015.

El comité revisa y analiza las cifras, presentadas para el empréstito y considera que el proyecto es viable financieramente, ya que no supera los límites de endeudamiento, y se encuentra acorde con lo estipulado en el artículo 12 de la Ley 819.

Agotado los temas con el Dr. Maximiliano Vélez, se le concede la palabra a la Dra. Eliana Avilez Barros, Subsecretaria Administrativa y Financiera de la Secretaria de Educación, con el fin de justifique el proyecto de ordenanza **"POR LA CUAL SE AUTORIZA AL GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO A SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS, PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA Y/O DOTACIÓN DE MOBILIARIO ESCOLAR EN ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO EN LOS NIVELES DE BÁSICA, MEDIA Y SUPERIOR"**

El Departamento del Atlántico, en cumplimiento de su obligación Legal y Constitucional enmarcadas en los artículos 44 y 67 de la Constitución Política de Colombia y en la Ley 115 de 1994, de prestar el servicio público de educación y buscando dotar sus instalaciones y mobiliarios escolares para facilitar el aprendizaje, ha venido gestionando recursos que, sumados a esfuerzos con rentas propias, han permitido mejorar la infraestructura de un número significativo de establecimientos educativos oficiales en lo que va corrido de la administración.

Sin embargo, factores varios, tales como el incremento de la cobertura en educación básica y media, la demanda de mejores ambientes pedagógicos que respondan al mejoramiento de la calidad, la implementación de jornadas únicas, entre otros, generan la necesidad de ejecutar proyectos de infraestructura educativa de gran envergadura que superan la capacidad de contratación y de negociar empréstitos autorizada al Señor Gobernador.

Necesidades similares se presentan a nivel de educación superior. Estudios regionales demuestran que existe un bajo nivel de competencias básicas y productivas en la población Atlánticense y de igual forma escasa oferta en la subregiones para la educación superior, puesto que en su mayoría está concentrada en la ciudad de Barranquilla.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y tal como está definido en el Plan de Desarrollo, es compromiso del Departamento generar las condiciones para llevar el servicio educativo, con criterios de calidad y equidad, a todos los Atlánticenses. Así como también "Fortalecer la oferta de acceso a la educación superior por ciclos: técnica laboral, técnica profesional, tecnológica y profesional universitaria".

Para alcanzar dichos objetivos, la Administración Departamental ha priorizado los siguientes proyectos:

[Handwritten signatures and initials]

PROYECTOS	VALOR
1. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. San Antonio (Piojó)	\$3.000.000.000
2. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. Oriental (Santo Tomás)	\$6.000.000.000
3. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario del Sur (Suán)	\$10.000.000.000
4. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario de Sabanalarga	\$6.000.000.000
VALOR TOTAL PROYECTOS	\$25.000.000.000

Los proyectos a financiar con recursos del crédito son los siguientes:

PROYECTOS	RECURSOS DEL CRÉDITO	TOTAL
1. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. Oriental (Santo Tomás)	\$6.000.000.000	\$6.000.000.000
2. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario del Sur (Suán)	\$10.000.000.000	\$10.000.000.000
3. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario de Sabanalarga	\$6.000.000.000	\$6.000.000.000
VALOR TOTAL PROYECTOS	\$22.000.000.000	\$22.000.000.000

El Proyecto de la I.E. San Antonio de Piojó será financiado con recursos propios y Vigencia Futura, así:

PROYECTOS	Vigencia 2014	Vigencia 2015	TOTAL
1. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. San Antonio (Piojó)	\$600.000.000	\$2.400.000.000	\$3.000.000.000
VALOR TOTAL PROYECTOS	\$600.000.000	\$2.400.000.000	\$3.000.000.000

Con el fin de ejecutar dichos proyectos, se considera necesaria la contratación de créditos por valor de \$22.000 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de la Estampilla Prodesarrollo.

La Doctora Tatiana Consuegra, Subsecretaria de Presupuesto, informa que en el cuadro presentado del flujo de la Estampilla Prodesarrollo, se encuentra incluido en los créditos este proyecto al igual que la vigencia futura hasta el 2015.

Así mismo, confirma que en el cuadro de la Ley 358 de 1997, también incluye la vigencia futura y la financiación del proyecto expuesto por la Secretaría de Educación.

La secretaria de Hacienda propone que con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios, los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto.

De acuerdo a la información suministrada, el comité aprueba el proyecto ya que se encuentra financiado y está acorde con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003.

Por último, se le concede la palabra a la Dra. Milagro Sarmiento, quien explica la justificación del proyecto ***“Por el cual se autoriza al Gobernador del Departamento del Atlántico para suscribir empréstitos, pignorar rentas, comprometer vigencias futuras ordinarias para cofinanciar los proyectos presentados por el Departamento del Atlántico a la Convocatoria 2014 del El Pacto Nacional por el Agro y el Desarrollo Rural - Pacto Agrario”***

Entre los principales problemas causantes de la situación de crisis del sector Agropecuario, podemos mencionar una tasa de Cambio con tendencia a la apreciación que le resta competitividad al sector; un aumento del Índice de Precios al Productor del 7,3% que ocasiona disminución de sus ingresos; más de 300 toneladas de alimentos y materias primas agropecuarias de contrabando que ingresan sólo a Bogotá desde el sur del país, soportando una competencia desleal y el aumento de la amenaza sanitaria; y la baja disponibilidad de infraestructura de riego, almacenamiento, transporte y logística, y servicios públicos, restándole competitividad al sector.

Otros problemas que terminan por enmarcar, son el bajo financiamiento y cobertura de crédito, donde sólo el 4% del total del crédito del sistema financiero formal es colocado en el sector, lo cual nos resta crecimiento, escasa innovación y adopción de sistemas productivos agropecuarios que nos ocasiona baja productividad y competitividad, baja capacidad técnica y administrativa en la institucionalidad sanitaria del país, que incrementa los riesgos sanitarios y limita el acceso a mercados, poca formación y aptitud del capital humano y la elevada informalidad en el empleo, afectando la calidad de vida, la competitividad y los ingresos.

Pero también tenemos que señalar las enormes oportunidades que se presentan en la actualidad para el sector agropecuario, como la creciente demanda mundial de alimentos y materias primas, la disponibilidad de suelos con vocación agropecuaria, precios internacionales con tendencia favorable, y un gran potencial agroexportador abierto por los TLC, entre otras.

Como resultado de la conjugación de tal situación con sus problemas y oportunidades, el gobierno colombiano ha puesto en marcha el más grande esfuerzo para iniciar un proceso que termine por aprovisionar al sector agropecuario y rural en un marco coherente e integral de políticas e instituciones (infraestructura; investigación, desarrollo y transferencia de tecnología; formación del capital humano, etc.) que integren la empresarización, formalización y asociatividad de los productores rurales con las mejoras en la productividad y calidad de sus productos agropecuarios.

Este proceso se inicia con el Pacto Agrario que está diseñado como un proceso incluyente de construcción colectiva para recoger necesidades, prioridades y propuestas desde todas las veredas, municipios y departamentos del país, con el fin de reformular la política pública del sector agropecuaria y de desarrollo rural. El resultado del "Pacto Agrario" guiará las políticas del Gobierno en torno al campo y será parte fundamental del próximo Plan Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural 2014 – 2018.

Como fundamento legal, el Pacto Agrario está basado en el Decreto 1987 de 2013 *"Por el cual se organiza el Sistema de Coordinación de actividades públicas, privadas y de inclusión social para el cumplimiento del Pacto Nacional por el Agro y el Desarrollo Rural"* que retoma y fortalece los Consejos Municipales de Desarrollo Rural (CMDR) creados en la Ley 101 de 1993 y los Consejos Seccionales de Desarrollo Agropecuario (CONSEA) creados mediante la Resolución 000164 de 2004 y la Ley 160 de 1994 por la cual se creó el Sistema Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural Campesino.

Lo anteriormente expuesto y con base al Plan de Desarrollo 2012 – 2015, la Administración busca en su Reto 3: "ATLANTICO MÁS PRODUCTIVO", generar condiciones para mejorar la productividad del territorio que fomentarán las actividades productivas según la vocación económica de cada una de las subregiones del departamento.

Esta iniciativa del departamento del Atlántico busca cofinanciar las propuestas propias y municipales presentadas a la Convocatoria del Pacto Agrario atiende tanto lo requerido por las propuestas presentadas del orden departamental como las presentadas por los municipios de Baranoa, Campo de la Cruz, Candelaria, Galapa, Juan de Acosta, Luruaco, Malambo, Manatí, Palmar de Varela, Piojo, Polonuevo, Ponedera, Repelón, Sabanagrande, Sabanalarga, Santa Lucía, Santo Tomás, Soledad, Suan, Tubará y Usiacurí.

Con base en lo anterior, el Gobierno Departamental considera pertinente presentar ante la Honorable Asamblea del Atlántico el Proyecto de Ordenanza que busca la autorización al ejecutivo para que pueda suscribir empréstito y pignorar rentas

hasta por la suma de SIETE MIL CINCUENTA Y SIETE MILLONES CIENTO MIL PESOS M/CTE (\$7.057.100.000), que puedan ser destinados exclusivamente para la cofinanciación de los proyectos departamentales y municipales presentados por las organizaciones de productores del sector agropecuario en la Convocatoria del Pacto Agrario como estrategia del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural para la recuperación del campo colombiano.

El proyecto contará con dos fuentes de financiación, con recursos del crédito por valor de Siete mil millones MI (\$7.000.000.000), los cuales serán financiados con Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD) y el excedente de \$57.100.000 con recursos disponibles de ICLD en el presupuesto de la presente vigencia.

La Doctora, Tatiana Consuegra, confirma nuevamente que los recursos del crédito, por \$7.000.000.000 están incluidos en el servicio de la deuda descrito en el Flujo de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, presentado con anterioridad, y ratifica que de igual forma se ha tenido en cuenta en el indicador de la Ley 358 de 1997.

El comité aprueba el Proyecto, ya que se encuentra incluido dentro del flujo de los ICLD y en el indicador de la Ley 358 de 1997, el cual se encuentra dentro de los límites estipulados.

Para mayor claridad el comité presenta un cuadro de la financiación de los proyectos aprobados en la presente acta.

PROYECTO	EMPRESTITO	RECURSOS PROPIOS	VIGENCIA 2014 (15%)	VIGENCIA FUTURA 2015 (85%)	TOTAL PROYECTO
Infraestructura Educativa	22.000.000.000				22.000.000.000
Infraestructura Educativa		3.000.000.000	600.000	2.400.000.000	3.000.000.000
Parques	16.000.000.000				16.000.000.000
Vías	24.400.000.000				24.400.000.000
Vías		1.700.000.000	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000
Pacto Agrario	7.000.000.000				7.000.000.000
Pacto Agrario		57.100.000			57.100.000
TOTAL	69.400.000.000	4.757.100.000	255.600.000	3.845.000.000	74.157.100.000

En resumen el Comité aprueba todos los proyectos presentados, debido a que se encuentra financiado de acuerdo a los flujos presentados y a los indicadores de endeudamiento estipulados en la Ley 358 de 1997 y están de acuerdo con el artículo 12 de la Ley 819 de 20013:

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 Confes 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.

JOSE ANTONIO SEGREBRE BERARDINELLI

Gobernador

DIVAS IGLESIAS POLO
Secretaria de Planeación

TATIANA CONSUEGRA IBARRA
Subsecretaria de Presupuesto

JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretaria de Hacienda

MIRIAM PLATA PLATA
Subsecretaria de Tesorería



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000011571

Pág. 1 de 4

Barranquilla, 15-08-2014

Doctor
FEDERICO UCROS FERNANDEZ
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
BARRANQUILLA - ATLANTICO

Renez Ayala
Agosto 19. 2014
Hora 4:19 pm

Ref. Proyecto de Ordenanza "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA COMPROMETER VI-GENCIAS FUTURAS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CIEN MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), SUSCRIBIR EMPRESTITOS, PIGNORAR RENTAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Respetado Presidente.

Mediante la presente damos alcance al oficio con radicado No. 20141000008421 de la referencia, con el fin de modificar los siguientes numerales, los cuales quedaran así:

2. FUNDAMENTOS DE HECHO

2.1 CORREDORES VIALES SUR DEL DEPARTAMENTO: Las Compuertas – Santa Lucia; Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1.

Por las características agroecológicas del Departamento, la práctica de una agricultura rentable y sostenible requiere el soporte de una infraestructura de adecuación de tierra para lo cual se tienen los cuerpos de agua: Rio Magdalena – Canal del Dique y Embalse del Guajaro.

En tal sentido, el Departamento cuenta con una infraestructura de riego y drenaje conformado por un distrito de drenaje que atiende los municipios de Manatí, Campo de la Cruz, Candelaria, Santa Lucía y Suan; los distritos de riego de mediana escala de Repelón y Santa Lucía y el distrito de riego de Campo de la Cruz en construcción, y los distritos de pequeña escala de Santo Domingo en Candelaria, de Sabanagato en Sabanalarga y de Yaguar Viejo en Tubará.



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000011571

Pag 2 de 4

El Departamento del Atlántico, perdió gran parte de su infraestructura vial en la zona sur, la cual quedó sumergida por espacio de seis meses, consecuencia de la inundación del 30 de noviembre de 2010, sucesos éstos asociados al fenómeno de la Niña 2010 – 2011.

Gracias al apoyo del Fondo Nacional de Calamidades – Subcuenta Colombia Humanitaria, se ha venido recuperando parte de toda esta infraestructura, mediante la recuperación de terraplenes de banca, rehabilitación de taludes, construcción de puentes y pavimentación de algunos tramos de vía.

En la recuperación de los sectores productivos, el Departamento y la Nación están recuperando los canales de Drenaje, las fincas ganaderas, se han beneficiado más de 600 familias en proyectos agrícolas, proyecto de Megaleche, reactivación de la actividad pesquera y acuícola. Con lo cual se ha reactivado gran parte del dinamismo en la economía del sur.

Sin embargo, los tramos aún no recuperados están interfiriendo con el dinamismo logrado, siendo necesario la pavimentación de todos los sectores de los ejes viales de la zona sur y centro del Departamento, identificados como:

- Las Compuertas – Santa Lucía
- Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1

Con estos ejes viales en funcionamiento se fortalece la economía, al disminuir los costos de transporte, logrando que nuestros productos sean competitivos en los mercados locales, nacionales e internacionales

2.2 CORREDOR VIAL CENTRO: Polonuevo – Pitalito, Etapa 1 y Cordialidad – Vía Baranoa - Usiacuri

El proyecto "MEJORAMIENTO DE LA VIA POLONUEVO – PITALITO, ETAPA 1: POLONUEVO - PITALITO, EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO", ubicado en las subregiones centro y metropolitana del Departamento. Este corredor permite la comunicación de la zona centro con la carretera oriental y con la futura circunvalar de la prosperidad, por lo que con ella se atraerá gran parte del volumen vehicular de la nueva circunvalar de Barranquilla y el Área metropolitana.

En la actualidad la vía no está pavimentada, lo que ocasiona que el transporte de los productos que se generan, cultivos de maíz y yuca, la avicultura y porcicultura, no sean competitivos por los altos costos en su transporte a los mercados de distribución y consumo.

El proyecto "EMPALME CARRETERA LA CORIDIALIDAD- VIA BARANOA-USIACURI, EN



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000011571

Pag 3 de 4

EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO", este corredor permite, desviar el tráfico pesado que se moviliza en las vías internas del municipio de Baranoa, para garantizar, el descongestionamiento vehicular, la seguridad vial y la conservación de las vías urbanas que se ven afectadas notablemente por el gran tráfico que por estas vías transitan

Los retos que se buscan alcanzar con metas productivas en el Departamento se ven obstaculizados, cuando no existen rutas para el transporte de los productos en óptimas condiciones que garanticen que haya un desarrollo económico para las regiones.

2.3 ANALISIS FINANCIERO

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar dichos programas viales anteriormente expuestos, considera necesario la contratación de créditos por valor de \$24.400 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación(ICLD), se reviso la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Los proyectos que serán financiados con recursos del crédito por valor de 24.400 millones son:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Cordialidad – Via Baranoa - Usiacuri

Por otro lado el proyecto las Compuertas -Puente Amarillo, Etapa 1, se requiere comprometer vigencia futura para su financiación y ejecución la cual quedará de la siguiente forma:

NOMBRE DEL PROYECTO	Vigencia 2014 (15%)	2015	TOTAL	RECURSOS
Las Compuertas - Puente Amarillo, Etapa 1	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000	Ingresos Corrientes de Libre Destinación

Así mismo, Departamento ha cumplido con sus indicadores de ley como son la ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: **20141000011571**

Pag 4 de 4

transferencias de ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales podemos destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto, con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios.

Los proyectos se desarrollaran durante el período de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras; ya que las apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

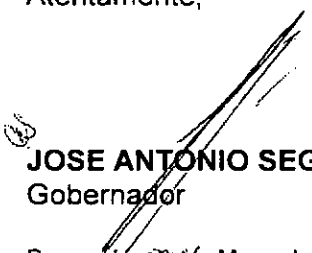
El Programa de Vías del Departamento del Atlántico está incluido dentro del Plan de Desarrollo, consulta las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo en concordancia con lo regulado por la Ley 819 de 2003.

Finalmente, podemos concluir que de acuerdo con la información aportada por cada una de las diferentes secretarías del Departamento se aprueba por unanimidad la contratación del crédito para los programas de vías por valor de \$26.100 millones financiados con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación. Se debe presentar el proyecto a la Asamblea Departamental para la debida autorización al Gobierno Departamental para contratar el empréstito y comprometer vigencias futuras para desarrollar el Programa de Vías del Departamento del Atlántico durante el periodo de gobierno de la actual administración".

Lo anterior, debido a que se llevaron a cabo, gestiones en el nivel central, Ministerio de Transporte y Fondo de Adaptación, para acometer las obras de pavimentación de la vía Candelaria – Carretera Oriental

De los Honorables miembros de la Asamblea Departamental.

Atentamente,


JOSE ANTONIO SEGREBRE BERARDINELLI
Gobernador

Proyecto:  Mercedes Irina Muñoz Aragón, Secretario de Infraestructura 
Juan Carlos Muñoz, Secretario de Hacienda
Revisó: Claudia Soto De La Espriella, Secretaria Jurídica



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Barranquilla, 17-06-2014

Pag 1 de 9

Doctor:
FEDERICO UCROS
Presidente
Honorable Asamblea Departamental
E. S. D.

Ref. Proyecto de Ordenanza "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR VEINTISEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.00.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Respetado Presidente.

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

1. ANTECEDENTES

El Departamento del Atlántico, estructuró su PLAN DE DESARROLLO 2012 – 2015 Atlántico más Social. Compromiso Social sobre lo Fundamental, el cual fue aprobado por la Honorable Asamblea Departamental mediante Ordenanza No. 000138 de 2012.

La ordenanza en cuestión en su artículo 1, establece:

Artículo 5. COMPONENTE PROGRAMATICO

1. RETOS CUÁTRIENIO

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...



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 2 de 9

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.
- 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.
- Gestionar el mejoramiento de 153.17 km de la red vial secundaria.

2. Política Nacional para el Mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la Implementación Del Plan Vial Regional.

En el documento CONPES "Política para el mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la implementación del Plan Vial Regional", el Gobierno Nacional busca facilitar la competitividad e integración de los departamentos de Colombia mediante un Sistema de Gestión Vial para proporcionar vías que garanticen seguridad, comodidad y economía al transporte de mercancías y pasajeros.

Los actores del programa Plan Vial Regional son:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Departamento Nacional de Planeación.



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pág 3 de 9

- Entidades Territoriales (Departamentos).

Teniendo en cuenta que el 65% de la carga total y el 86% del total de pasajeros se movilizan a través de las carreteras colombianas, estando el 44% de éstas a cargo de los Departamentos, la Nación plantea, entre otras, las siguientes estrategias para mejorar las condiciones de la red vial:

- Desarrollo de un Sistema de Gestión Vial que comprende un conjunto coordinado de actividades relacionadas con la planificación, diseño, construcción, evaluación e investigación a todos los elementos que constituyen la infraestructura vial, logrando mayor rentabilidad de los recursos invertidos sujeto a las condiciones económicas, técnicas, políticas y ambientales. Siendo la meta final la sostenibilidad de la infraestructura vial.
- Facilitar el acceso a las Entidades Territoriales a recursos de crédito con la Banca Multilateral.

El objetivo principal del programa Plan Vial Regional es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

Para lograr lo anterior se requiere que las entidades territoriales fortalezcan sus áreas técnica, institucional y financiera.

OBJETIVOS DE LOS SUBPROGRAMAS DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

El objetivo principal de los Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad en las vías departamentales.

2. FUNDAMENTOS DE HECHO

Ante el estado real de la red vial departamental, que por su alto porcentaje de vías secundarias y terciarias en mal estado, estas no proporciona las condiciones de transitabilidad y conectividad necesaria para la competitividad del Departamento del Atlántico frente a los programas y proyectos de desarrollo nacional y regional. Por tal motivo es necesario acometer acciones a corto plazo, para mejorar las condiciones geométricas y estructurales de las carreteras.

Para alcanzar ese objetivo la Administración Departamental estructura un Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico que incorpora vías secundarias y terciarias, orientadas a comunicar zonas turísticas y agropecuarias, con el propósito de incrementar su productividad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar dichos programas viales



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 4 de 9

anteriormente expuestos, considera necesario la contratación de créditos por valor de \$26.100 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación (ICLD), se revisó la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Así mismo, Departamento ha cumplido con sus indicadores de ley como son la ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las transferencias de ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales podemos destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto, con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios.

Los proyectos se desarrollaran durante el período de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras; ya que las apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

El Programa de Vías del Departamento del Atlántico está incluido dentro del Plan de Desarrollo, consulta las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo en concordancia con lo regulado por la Ley 819 de 2003.

CONCLUSIONES: De acuerdo con la información aportada por cada una de las diferentes secretarías del Departamento se aprueba por unanimidad la contratación del crédito para los programas de vías por valor de \$26.100 millones financiados con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación. Se debe presentar el proyecto a la Asamblea Departamental para la debida autorización al Gobierno Departamental para contratar el empréstito y comprometer vigencias futuras para desarrollar el Programa de Vías del Departamento del Atlántico durante el período de gobierno de la actual administración".

3. FUNDAMENTOS DE DERECHO

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.





Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 5 de 9

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.

- ✓ Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Ordenanza No. 000138 de 2012
- ✓ Plan de Desarrollo 2012 – 2015. ATLANTICO MÁS SOCIAL. COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL.
- ✓ 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 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



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pág 6 de 9

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.

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 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





Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 7 de 9

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.

- ✓ 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.
- ✓ 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.

Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal establece en su artículo 12 las vigencias futuras ordinarias, y encontramos que se reúnen los requisitos legales para su asunción. En el presente caso el plazo y las condiciones de las mismas consultan las metas plurianuales



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pág. 8 de 9

del Marco Fiscal de Mediano Plazo conforme a lo determinado en el Comité de Hacienda Departamental.

Las vigencias futuras son una operación de gasto y no de ingresos a diferencia de la operación de crédito público, de suerte que dichas apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

Que el presente proyecto esta ajustado a lo establecido en el artículo 12 de la ley 819 de 2003, que establece:

"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.

Parágrafo transitorio. La prohibición establecida en el inciso anterior no aplicará para el presente período de Gobernadores y Alcaldes, siempre que ello sea necesario para la ejecución de proyectos de desarrollo regional aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo"



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 8 de 9

4. CONCLUSIONES EXPOSICION DE MOTIVOS

Por todo lo expuesto anteriormente, presento a consideración de la Honorable Asamblea el presente proyecto de ordenanza: Por medio del cual se aprueba el Programa de Vías Secundarias del Departamento del Atlántico y se conceden autorización al señor Gobernador, para pignorar rentas, realizar empréstitos, comprometer vigencias futuras ordinarias, suscribir los convenios interadministrativos, contratos y adelantar los procesos de contratación necesarios para ejecutar dicho Programa.

Las vías a financiar con los empréstitos son las siguientes:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1
- Candelaria – Carretera Oriental

De los Honorables miembros de la Asamblea Departamental.

Atentamente,

JOSE ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI
Gobernador

Proyectó: Ing. Maximiliano Vélez Camargo
Secretario de Infraestructura
Revisó: Abogada Claudia Soto De La Espriella
Secretaria Jurídica



ORDENANZA No.

DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR VEINTISEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, 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, 41 de la Ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la Ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR VEINTISEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 1 de 9

Barranquilla, 17-06-2014

Doctor:
FEDERICO UCROS
Presidente
Honorable Asamblea Departamental
E. S. D.

Ruey Cayula
Julio 10 - 2014
17 2:16 hr

Ref. Proyecto de Ordenanza "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR VEINTISEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.00.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Respetado Presidente.

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

1. ANTECEDENTES

El Departamento del Atlántico, estructuró su PLAN DE DESARROLLO 2012 – 2015 Atlántico más Social. Compromiso Social sobre lo Fundamental, el cual fue aprobado por la Honorable Asamblea Departamental mediante Ordenanza No. 000138 de 2012.

La ordenanza en cuestión en su 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...



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: **20141000008421**

Pag 2 de 9

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.
- 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.
- Gestionar el mejoramiento de 153.17 km de la red vial secundaria.

2. Política Nacional para el Mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la Implementación Del Plan Vial Regional.

En el documento CONPES "Política para el mejoramiento de la Gestión Vial Departamental a través de la implementación del Plan Vial Regional", el Gobierno Nacional busca facilitar la competitividad e integración de los departamentos de Colombia mediante un Sistema de Gestión Vial para proporcionar vías que garanticen seguridad, comodidad y economía al transporte de mercancías y pasajeros.

Los actores del programa Plan Vial Regional son:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Departamento Nacional de Planeación.



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 3 de 9

- Entidades Territoriales (Departamentos).

Teniendo en cuenta que el 65% de la carga total y el 86% del total de pasajeros se movilizan a través de las carreteras colombianas, estando el 44% de éstas a cargo de los Departamentos, la Nación plantea, entre otras, las siguientes estrategias para mejorar las condiciones de la red vial:

- Desarrollo de un Sistema de Gestión Vial que comprende un conjunto coordinado de actividades relacionadas con la planificación, diseño, construcción, evaluación e investigación a todos los elementos que constituyen la infraestructura vial, logrando mayor rentabilidad de los recursos invertidos sujeto a las condiciones económicas, técnicas, políticas y ambientales. Siendo la meta final la sostenibilidad de la infraestructura vial.
- Facilitar el acceso a las Entidades Territoriales a recursos de crédito con la Banca Multilateral.

El objetivo principal del programa Plan Vial Regional es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

Para lograr lo anterior se requiere que las entidades territoriales fortalezcan sus áreas técnica, institucional y financiera.

OBJETIVOS DE LOS SUBPROGRAMAS DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

El objetivo principal de los Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico es la ejecución de proyectos sostenibles que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad en las vías departamentales.

2. FUNDAMENTOS DE HECHO

Ante el estado real de la red vial departamental, que por su alto porcentaje de vías secundarias y terciarias en mal estado, estas no proporciona las condiciones de transitabilidad y conectividad necesaria para la competitividad del Departamento del Atlántico frente a los programas y proyectos de desarrollo nacional y regional. Por tal motivo es necesario acometer acciones a corto plazo, para mejorar las condiciones geométricas y estructurales de las carreteras.

Para alcanzar ese objetivo la Administración Departamental estructura un Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico que incorpora vías secundarias y terciarias, orientadas a comunicar zonas turísticas y agropecuarias, con el propósito de incrementar su productividad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar dichos programas viales



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pág. 4 de 9

anteriormente expuestos, considera necesario la contratación de créditos por valor de \$26.100 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación(ICLD), se reviso la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Así mismo, Departamento ha cumplido con sus indicadores de ley como son la ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las transferencias de ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales podemos destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto, con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios.

Los proyectos se desarrollaran durante el período de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras; ya que las apropiaciones presupuestales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

El Programa de Vías del Departamento del Atlántico está incluido dentro del Plan de Desarrollo, consulta las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo en concordancia con lo regulado por la Ley 819 de 2003.

CONCLUSIONES: De acuerdo con la información aportada por cada una de las diferentes secretarías del Departamento se aprueba por unanimidad la contratación del crédito para los programas de vías por valor de \$26.100 millones financiados con recursos provenientes de ingresos corrientes de libre destinación. Se debe presentar el proyecto a la Asamblea Departamental para la debida autorización al Gobierno Departamental para contratar el empréstito y comprometer vigencias futuras para desarrollar el Programa de Vías del Departamento del Atlántico durante el período de gobierno de la actual administración”.

3. FUNDAMENTOS DE DERECHO

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.





Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pag 5 de 9

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.

- ✓ Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Ordenanza No. 000138 de 2012
- ✓ Plan de Desarrollo 2012 – 2015. ATLANTICO MÁS SOCIAL. COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL.
- ✓ 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 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



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: **20141000008421**

Pág. 6 de 9

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.

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 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



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: **20141000008421**

Pág 7 de 9

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 "Caminos para la Prosperidad" para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria.

- ✓ 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.
- ✓ 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.

Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal establece en su artículo 12 las vigencias futuras ordinarias, y encontramos que se reúnen los requisitos legales para su asunción. En el presente caso el plazo y las condiciones de las mismas consultan las metas plurianuales



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: 20141000008421

Pág. 8 de 9

del Marco Fiscal de Mediano Plazo conforme a lo determinado en el Comité de Hacienda Departamental.

Las vigencias futuras son una operación de gasto y no de ingresos a diferencia de la operación de crédito público, de suerte que dichas apropiaciones presupuéstales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

Que el presente proyecto esta ajustado a lo establecido en el artículo 12 de la ley 819 de 2003, que establece:

“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.

Parágrafo transitorio. La prohibición establecida en el inciso anterior no aplicará para el presente período de Gobernadores y Alcaldes, siempre que ello sea necesario para la ejecución de proyectos de desarrollo regional aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo”



Al contestar por favor cite :
Radicado No.: **20141000008421**

Pag 9 de 9

4. CONCLUSIONES EXPOSICION DE MOTIVOS

Por todo lo expuesto anteriormente, presento a consideración de la Honorable Asamblea el presente proyecto de ordenanza: Por medio del cual se aprueba el Programa de Vías Secundarias del Departamento del Atlántico y se conceden autorización al señor Gobernador, para pignorar rentas, realizar empréstitos, comprometer vigencias futuras ordinarias, suscribir los convenios interadministrativos, contratos y adelantar los procesos de contratación necesarios para ejecutar dicho Programa.

Las vías a financiar con los empréstitos son las siguientes:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1
- Candelaria – Carretera Oriental

De los Honorables miembros de la Asamblea Departamental.

Atentamente,


JOSE ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI
Gobernador

Proyectó: Ing. Maximiliano Vélez Camargo
Secretario de Infraestructura
Revisó: Abogada Claudia Soto De La Espriella
Secretaria Jurídica



ORDENANZA No. DE 2014

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR VEINTISEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, 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, 41 de la Ley 80 de 1.993 y el Artículo 9 de la Ley 179 de 1.994.

ORDENA

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR VEINTISEIS MIL CIENTO MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

COMITÉ DE HACIENDA No. 201405 de 2014

Julio 4 de 2014

HORA: 4:00 P.M.

JOSE ANTONIO SEGBRE BERARDINELLI
JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
DIVAS IGLESIAS POLO
MIRIAM PLATA PLATA
TATIANA CONSUEGRA IBARRA

Gobernador
Secretaria de Hacienda
Secretaria de Planeación
Subsecretaria de Tesorería
Subsecretaria de Presupuesto

INVITADOS:

MAXIMILIANO VELEZ
ELIANA AVILEZ BARROS
MILAGRO SARMIENTO

Secretario de Infraestructura
Subsecretaria Administrativa y Financiera Sec. Educación
Secretaria de Desarrollo Económico

El señor Gobernador del Departamento del Atlántico instala el comité y deja a disposición de los miembros del comité el siguiente orden del día:

- 1) Verificación del quórum
- 2) Estudio de una propuesta para suscribir empréstitos, pignorar rentas comprometer vigencias futuras ordinarias del año 2015, para mejoramiento de vías del Departamento del Atlántico.
- 3) Estudio de un proyecto de ordenanza para suscribir empréstitos, pignorar rentas, comprometer vigencias futuras ordinarias del año 2015, para ejecutar obras relacionadas con el mejoramiento del Parque Muvdi, Municipio de Soledad en el Departamento del Atlántico.
- 4) Estudio de un prospecto de ordenanza para suscribir empréstitos, comprometer vigencias futuras ordinarias del año 2015, pignorar rentas, suscribir convenios para ejecución obras de infraestructura educativa y/o dotación mobiliario escolar es los establecimientos educativos oficiales en los niveles de básica, media y superiores.
- 5) Estudio de una propuesta para suscribir empréstitos y pignorar rentas para la convocatoria del Pacto Agrario.
- 6) Propositiones y Varios.
- 7) Cierre.

Verificado el quórum. El señor Gobernador pone a consideración el siguiente proyecto de ordenanza:

"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO PARA COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS HASTA POR VEINTI SEIS MIL CEN MILLONES DE PESOS/ML (\$26.100.000.000), SUSCRIBIR EMPRESTITOS, PIGNORAR RENTAS,

De
13

11

20140214

SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Se le concede la palabra a la Dr. Maximiliano Vélez, Secretario de Infraestructura.

El Gobierno Nacional busca facilitar la competitividad e integración de los departamentos de Colombia mediante un Sistema de Gestión Vial para proporcionar vías que garanticen seguridad, comodidad y economía al transporte de mercancías y pasajeros.

Los actores del programa Plan Vial Regional son:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Departamento Nacional de Planeación.
- Entidades Territoriales (Departamentos).

Teniendo en cuenta que el 65% de la carga total y el 86% del total de pasajeros se movilizan a través de las carreteras colombianas, estando el 44% de éstas a cargo de los Departamentos, la Nación plantea, entre otras, las siguientes estrategias para mejorar las condiciones de la red vial:

- Desarrollo de un Sistema de Gestión Vial que comprende de un conjunto coordinado de actividades relacionadas con la planificación, diseño, construcción, evaluación e investigación a todos los elementos que constituyen la infraestructura vial, logrando mayor rentabilidad de los recursos invertidos sujeto a las condiciones económicas, técnicas, políticas y ambientales. Siendo la meta final la sostenibilidad de la infraestructura vial.
- Facilitar el acceso a las Entidades Territoriales a recursos de crédito con la Banca Multilateral.

En el Plan de Desarrollo en su RETO 3: "ATLANTICO MÁS PRODUCTIVO" se encuentra el Programa "ATLANTICO MAS CONECTADO", con el fin de mejorar la conectividad y la movilidad en el Departamento.

Ante el estado real de la red vial departamental, que por su alto porcentaje de vías secundarias y terciarias en mal estado, estas no proporcionan las condiciones de transitabilidad y conectividad necesaria para la competitividad del Departamento del Atlántico frente a los programas y proyectos de desarrollo nacional y regional. Por tal motivo, es necesario acometer acciones a corto plazo para mejorar las condiciones geométricas y estructurales de las carreteras.

Para alcanzar ese objetivo, la Administración Departamental estructura un Subprograma de Vías del Departamento del Atlántico que incorpora vías secundarias y terciarias, orientadas a comunicar zonas turísticas y agropecuarias, con el propósito de incrementar su productividad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Entre las vías propuestas a intervenir por el Departamento son las siguientes:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Las Compuertas – Puente Amarillo, Etapa 1 .
- Candelaria – Carretera Oriental

La actual Administración, con el fin de ejecutar dichos proyectos viales busca mejorar la transitabilidad, la competitividad y el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo del Departamento. Por tal motivo considera necesario la contratación de empréstitos por valor de \$24.400 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD), con Hacienda se revisó la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer el nuevo empréstito.

Los proyectos que serán financiados con recursos del crédito por valor de \$24.400 millones son:

- Las Compuertas – Santa Lucia
- Polonuevo – Pitalito, Etapa 1
- Candelaria – Carretera Oriental

Por otro lado, el proyecto “Las Compuertas -Puente Amarillo” Etapa 1, requiere de vigencia futura para su financiación y ejecución la cual quedará de la siguiente forma:

NOMBRE DEL PROYECTO	Vigencia 2014 (15%)	2015	TOTAL	RECURSOS
Las Compuertas - Puente Amarillo, Etapa 1	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000	Ingresos Corrientes de Libre Destinación

Así mismo, el Departamento ha cumplido con sus indicadores de Ley como son la Ley 617 de 2000, la Ley 358 del 1997, la Ley 819 de 2003 y de igual forma cumple con su Programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.

Cabe resaltar, que después de cumplir con los gastos de funcionamiento, las transferencias de Ley, el servicio a la deuda existente, que son financiados con RPCLD, nos permite tener un excedente en estos recursos los cuales se pueden destinar para la financiación de nuevos créditos y otras inversiones.

Los proyectos se desarrollaran durante el período de Gobierno de la actual Administración, por lo que se requiere que la Asamblea Departamental autorice comprometer vigencias futuras hasta el año 2015, ya que las apropiaciones presupuéstales se entienden ejecutadas cuando se desarrolla el objeto de la misma en cada vigencia fiscal.

La Doctora Tatiana Consuegra, Subsecretaria de Presupuesto, presenta cuadro del flujo de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, en donde se incluyen los nuevos créditos para la financiación del proyecto:

PLAN FINANCIERO INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION										
Vigencia	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ingreso	153.678	158.288	163.036	167.927	172.965	178.154	183.499	189.004	194.674	200.514
Gastos										
Gastos de funcionamiento (55% Ley 617 de 2000)	84.523	87.058	89.670	92.360	95.131	97.985	100.924	103.952	107.071	110.283
Transferencia Contraloria Departamental	4.149	4.274	4.402	4.534	4.670	4.810	4.954	5.103	5.256	5.414
Transferencia Asambrea Departamental	3.573	3.680	3.790	3.904	4.021	4.142	4.206	4.394	4.526	4.661
Servicio de la Deuda existente	22.876	21.480	22.466	12.197	7.588	2.225				
Contingencias	3.074	3.166	3.261	3.359	3.459	3.563	3.670	3.780	3.893	4.010
Subtotal	118.195	119.658	123.589	116.354	114.869	112.725	113.755	117.229	120.746	124.368
Disponible Credito Nuevo e inversión	35.483	38.630	39.448	51.574	58.096	65.429	69.744	71.774	73.928	76.146
Nuevos Créditos	2.269	7.739	7.455	7.077	6.699	6.320	5.942			
Vigencias Futuras	13.953									
inversión	19.261	30.891	31.993	44.497	51.397	59.109	63.802	71.774	73.928	76.146
Total Gastos	153.678	158.288	163.036	167.927	172.965	178.154	183.499	189.004	194.674	200.514

La Doctora Divas Iglesias, Secretaria de Planeación confirma que el proyecto se encuentra incluido en el Plan de Desarrollo 2012-2015, Programa "ATLANTICO MÁS CONECTADO"

El comité aprueba el proyecto, ya que no superan los límites de endeudamiento del Departamento de conformidad con la Ley 358 de 1997 y está acorde con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003.

[Firma]

[Firma]

El Dr. Maximiliano Vélez, continua con la justificación del proyecto **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO PARA SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS HASTA POR DIECISEIS MIL MILLONES DE PESOS (\$16.000.000.000), PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS, PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS RELACIONADAS CON EL MEJORAMIENTO DEL PARQUE MUVDI, MUNICIPIO DE SOLEDAD EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO"**.

El Parque Muvdi está ubicado en el municipio de Soledad, Área Metropolitana de Barranquilla, entre la calle 30 (avenida Boyacá) y la avenida Circunvalar y la calle 37, su área de influencia inmediata incluye los barrios Arboleda, Urbanización El Parque, Villa Muvdi, El Tucán y los Arrayanes, por su posición equidistante atrae a las personas del Municipio de Soledad y de los barrios contiguos a la Avenida Circunvalar.

El legado del parque MUVDI se remonta a los albores del año 1959, cuando Don Elías M. Muvdi donó al Departamento del Atlántico un globo de terreno de más de un millón de metros cuadrados, para la ejecución de diferentes proyectos con alto componente social y específicamente, (300.000 Mt) trescientos mil metros cuadrados de esos terrenos para la construcción de un parque que beneficie a la juventud de los Municipios que confluyen en el área de influencia.

Este proyecto se hizo realidad cuando en julio de 1986 se inauguró la obra Parque Muvdi, la cual se convirtió en referente para la recreación de todas las familias en el Atlántico, especialmente para aquellas de escasos recursos, cumpliendo así la voluntad del legatario que los proyectos a realizar fueran con fines de beneficencia.

No obstante, los altos costos de su mantenimiento, la falta de cultura ciudadana, la ausencia de políticas claras respecto a la forma de operación y la consecución de recursos para garantizar el sostenimiento se hizo a largo plazo del mismo, entre otros factores, conllevaron rápidamente al deterioro de su infraestructura, ocasionando un ciclo de cierres y reaperturas periódicas, hasta que el cierre definitivo.

Actualmente el parque Muvdi cuenta con un espacio verde protegido como un fuerte aporte ambiental en su interior. La nueva concepción sobre este espacio tendría como objetivo básico, crear una unidad recreativa protegida y controlada que preserve el medio ambiente, que promueva actividades recreativas multigeneracionales representadas en unidades deportivas, juegos infantiles, actividades de adolescentes y jóvenes a través de un recorrido lúdico contemplativo de un ambiente rico en naturaleza con el propósito claro de crear

conciencia ecológica y ambiental, promover la participación e interacción ciudadana (participación comunitaria, integración comunitaria, etc.) y fomentar la integración del núcleo familiar y de la comunidad.

El proyecto tendrá un área de intervención total de 80.557 m², amigable con el medio ambiente y el ecosistema propio del lugar, habrá una resiembra de 70 árboles de diferentes especies, manteniendo un porcentaje de área verde del 70%, para un alcance de capacidad del parque de aproximadamente 2500 personas.

Tales propósitos lograrían consolidarse a través de actividades lúdicas, recreativas y deportivas. Adicional a ello, se pretende que los espacios libres sean polifuncionales y puedan convertirse también en escenarios adaptables a espectáculos culturales variados como teatro, títeres, música, danza, gimnasia dirigida, baile, cuenteros, entre otros.

El Plan de Desarrollo en el Reto 1 "ATLANTICO MAS EQUITATIVO" el Programa "ACTIVIDAD FISICA, DEPORTE Y RECREACION PARA TODOS" y el subprograma "INFRAESTRUCTURA FISICA, DEPORTIVA Y RECREATIVA", que contempla como meta "GESTIONAR RECURSOS PARA EL MEJORAMIENTO Y/O ADECUACION DEL PARQUE MUVDI".

Por tal motivo, esta Administración se ha propuesto que al culminar el cuatrienio, el ciudadano Atlanticense cuente con mejores condiciones de acceso en recreación y deporte, entre otros aspectos, enmarcado en un entorno familiar integrado, donde sus miembros actúan basados en valores, liderazgo social, gerencia de sí mismo, autogestión e integración.

La Administración Departamental, con el fin de ejecutar el proyecto propuesto que está enmarcado en el programa de "ACTIVIDAD FISICA, DEPORTE Y RECREACION", considera necesario la contratación de un crédito por valor de DIECISEIS MIL MILLONES DE PESOS (\$16.000.000.000.00), los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de la Estampilla Prodesarrollo. De igual forma, se revisó la capacidad de endeudamiento y sostenibilidad de la deuda, y se estableció que el Departamento del Atlántico cuenta con capacidad suficiente para contraer otro empréstito.

Por otro lado, también se requieren la autorización de comprometer vigencias futuras para la ejecución del proyecto que tiene una planificación que se llevara a cabo hasta el 31 de diciembre de 2015.

La Doctora Tatiana Consuegra, Subsecretaria de Presupuesto, presenta cuadro del flujo de la Estampilla Prodesarrollo, en donde se incluyen los nuevos créditos para la financiación del proyecto.

PROYECCION INGRESOS ESTAMPILLA PRODESARROLLO VS DEUDA GARANTIZADA CON ESTA ESTAMPILLA

DETALLE	PPTO AÑO 2014	PROY 2015	PROY 2016	PROY 2017	PROY 2018	PROY 2019	PROY 2020	PROY 2021	PROY 2022	PROY 2023	PROY 2024
Estampilla Pro-Desarrollo	\$ 38.045	\$ 38.806	\$ 39.971	\$ 41.170	\$ 42.405	\$ 43.677	\$ 44.987	\$ 46.337	\$ 47.727	\$ 49.159	\$ 50.633
20% Fondo de pensiones	\$ 7.609	\$ 7.761	\$ 7.994	\$ 8.234	\$ 8.481	\$ 8.735	\$ 8.997	\$ 9.267	\$ 9.545	\$ 9.832	\$ 10.127
Ingreso Neto	\$ 30.436	\$ 31.045	\$ 31.976	\$ 32.936	\$ 33.924	\$ 34.941	\$ 35.990	\$ 37.069	\$ 38.182	\$ 39.327	\$ 40.507
Deuda Existente Capital	\$ -	\$ 1.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 3.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Deuda Existente Intereses	\$ 1.381	\$ 1.371	\$ 1.200	\$ 925	\$ 651	\$ 377	\$ 103	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Nuevos Créditos											
Deuda Proyectada Capital	\$ -	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ 5.714	\$ -	\$ -	\$ -
Deuda Proyectada Intereses	\$ -	\$ 2.595	\$ 2.204	\$ 1.812	\$ 1.420	\$ 1.028	\$ 637	\$ 245	\$ -	\$ -	\$ -
Vigencias Futuras		\$ 2.400									
Total deuda Prodesarrollo	\$ 1.381	\$ 13.081	\$ 13.118	\$ 12.452	\$ 11.786	\$ 11.120	\$ 9.454	\$ 5.959			
Saldo	\$ 29.055	\$ 17.964	\$ 18.859	\$ 20.484	\$ 22.138	\$ 23.822	\$ 26.536	\$ 31.110	\$ 38.182	\$ 39.327	\$ 40.507

De igual forma la Dra Tatiana Consuegra, presenta cuadro del indicador de Ley 358 de 1997, en donde se tiene incluido los nuevos créditos, que serán financiados con recursos de ICLD y la Estampilla Prodesarrollo.

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

LEY 358 DE 1997

Cifras en millones de pesos

CONCEPTO	VIABILIDAD	PROYECTADO							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
INGRESOS CORRIENTES	413.135	427.595	442.561	458.050	474.082	490.675	507.848	525.623	
VIGENCIAS FUTURAS DEL PERIODO	10.086	22.589	17.829	4.729	4.338	3.946	1.012	1.012	
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	129.175	133.696	138.375	143.219	148.231	153.419	158.789	164.347	
AHORRO OPERACIONAL	273.874	271.310	286.356	310.103	321.513	333.309	348.047	360.264	
SALDO DEUDA	133.741	184.473	158.415	121.775	86.197	56.619	31.297	11.969	
INTERESES DE LA DEUDA	12.640	8.579	11.727	9.774	7.399	5.128	3.323	1.758	
SOLVENCIA	5%	3%	4%	3%	2%	2%	1%	0%	
LIMITE de Ley	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	
SOSTENIBILIDAD	33%	46%	37%	27%	18%	12%	6%	2%	
LIMITE de Ley	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)		VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE

Se confirma por parte de la Dra. Divas Iglesias que el proyecto se encuentra acorde con el reto "Atlántico Más Equitativo" y el Programa "Actividad Física, Deporte y Recreación Para Todos", del Plan de Desarrollo 2012 – 2015.

El comité revisa y analiza las cifras, presentadas para el empréstito y considera que el proyecto es viable financieramente, ya que no supera los límites de endeudamiento, y se encuentra acorde con lo estipulado en el artículo 12 de la Ley 819.

Agotado los temas con el Dr. Maximiliano Vélez, se le concede la palabra a la Dra. Eliana Avilez Barros, Subsecretaría Administrativa y Financiera de la Secretaría de Educación, con el fin de justifique el proyecto de ordenanza **"POR LA CUAL SE AUTORIZA AL GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO A SUSCRIBIR EMPRÉSTITOS, PIGNORAR RENTAS, COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS, SUSCRIBIR CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONTRATOS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA Y/O DOTACIÓN DE MOBILIARIO ESCOLAR EN ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO EN LOS NIVELES DE BÁSICA, MEDIA Y SUPERIOR"**

El Departamento del Atlántico, en cumplimiento de su obligación Legal y Constitucional enmarcadas en los artículos 44 y 67 de la Constitución Política de Colombia y en la Ley 115 de 1994, de prestar el servicio público de educación y buscando dotar sus instalaciones y mobiliarios escolares para facilitar el aprendizaje, ha venido gestionando recursos que, sumados a esfuerzos con rentas propias, han permitido mejorar la infraestructura de un número significativo de establecimientos educativos oficiales en lo que va corrido de la administración.

Sin embargo, factores varios, tales como el incremento de la cobertura en educación básica y media, la demanda de mejores ambientes pedagógicos que respondan al mejoramiento de la calidad, la implementación de jornadas únicas, entre otros, generan la necesidad de ejecutar proyectos de infraestructura educativa de gran envergadura que superan la capacidad de contratación y de negociar empréstitos autorizada al Señor Gobernador.

Necesidades similares se presentan a nivel de educación superior. Estudios regionales demuestran que existe un bajo nivel de competencias básicas y productivas en la población Atlánticense y de igual forma escasa oferta en la subregiones para la educación superior, puesto que en su mayoría está concentrada en la ciudad de Barranquilla.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y tal como está definido en el Plan de Desarrollo, es compromiso del Departamento generar las condiciones para llevar el servicio educativo, con criterios de calidad y equidad, a todos los Atlánticens. Así como también "Fortalecer la oferta de acceso a la educación superior por ciclos: técnica laboral, técnica profesional, tecnológica y profesional universitaria".

Para alcanzar dichos objetivos, la Administración Departamental ha priorizado los siguientes proyectos:

PROYECTOS	VALOR
1. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. San Antonio (Piojó)	\$3.000.000.000
2. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. Oriental (Santo Tomás)	\$6.000.000.000
3. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario del Sur (Suán)	\$10.000.000.000
4. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario de Sabanalarga	\$6.000.000.000
VALOR TOTAL PROYECTOS	\$25.000.000.000

Los proyectos a financiar con recursos del crédito son los siguientes:

PROYECTOS	RECURSOS DEL CRÉDITO	TOTAL
1. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. Oriental (Santo Tomás)	\$6.000.000.000	\$6.000.000.000
2. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario del Sur (Suán)	\$10.000.000.000	\$10.000.000.000
3. Nueva infraestructura educativa Centro Universitario de Sabanalarga	\$6.000.000.000	\$6.000.000.000
VALOR TOTAL PROYECTOS	\$22.000.000.000	\$22.000.000.000

El Proyecto de la I.E. San Antonio de Piojó será financiado con recursos propios y Vigencia Futura, así:

PROYECTOS	Vigencia 2014	Vigencia 2015	TOTAL
1. Nueva infraestructura educativa para reposición de la I.E. San Antonio (Piojó)	\$600.000.000	\$2.400.000.000	\$3.000.000.000
VALOR TOTAL PROYECTOS	\$600.000.000	\$2.400.000.000	\$3.000.000.000

Con el fin de ejecutar dichos proyectos, se considera necesaria la contratación de créditos por valor de \$22.000 millones, los cuales serán financiados, de acuerdo al flujo de ingresos, con recursos provenientes de la Estampilla Prodesarrollo.

La Doctora Tatiana Consuegra, Subsecretaria de Presupuesto, informa que en el cuadro presentado del flujo de la Estampilla Prodesarrollo, se encuentra incluido en los créditos este proyecto al igual que la vigencia futura hasta el 2015.

Así mismo, confirma que en el cuadro de la Ley 358 de 1997, también incluye la vigencia futura y la financiación del proyecto expuesto por la Secretaría de Educación.

La secretaria de Hacienda propone que con el fin de no incurrir en gastos financieros innecesarios, los desembolsos del crédito serán programados de acuerdo a la ejecución del proyecto.

De acuerdo a la información suministrada, el comité aprueba el proyecto ya que se encuentra financiado y está acorde con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003.

Por último, se le concede la palabra a la Dra. Milagro Sarmiento, quien explica la justificación del proyecto ***"Por el cual se autoriza al Gobernador del Departamento del Atlántico para suscribir empréstitos, pignorar rentas, comprometer vigencias futuras ordinarias para cofinanciar los proyectos presentados por el Departamento del Atlántico a la Convocatoria 2014 del El Pacto Nacional por el Agro y el Desarrollo Rural - Pacto Agrario"***

Entre los principales problemas causantes de la situación de crisis del sector Agropecuario, podemos mencionar una tasa de Cambio con tendencia a la apreciación que le resta competitividad al sector; un aumento del Índice de Precios al Productor del 7,3% que ocasiona disminución de sus ingresos; más de 300 toneladas de alimentos y materias primas agropecuarias de contrabando que ingresan sólo a Bogotá desde el sur del país, soportando una competencia desleal y el aumento de la amenaza sanitaria; y la baja disponibilidad de infraestructura de riego, almacenamiento, transporte y logística, y servicios públicos, restándole competitividad al sector.

Otros problemas que terminan por enmarcar, son el bajo financiamiento y cobertura de crédito, donde sólo el 4% del total del crédito del sistema financiero formal es colocado en el sector, lo cual nos resta crecimiento, escasa innovación y adopción de sistemas productivos agropecuarios que nos ocasiona baja productividad y competitividad, baja capacidad técnica y administrativa en la institucionalidad sanitaria del país, que incrementa los riesgos sanitarios y limita el acceso a mercados, poca formación y aptitud del capital humano y la elevada informalidad en el empleo, afectando la calidad de vida, la competitividad y los ingresos.

Pero también tenemos que señalar las enormes oportunidades que se presentan en la actualidad para el sector agropecuario, como la creciente demanda mundial de alimentos y materias primas, la disponibilidad de suelos con vocación agropecuaria, precios internacionales con tendencia favorable, y un gran potencial agroexportador abierto por los TLC, entre otras.

Como resultado de la conjugación de tal situación con sus problemas y oportunidades, el gobierno colombiano ha puesto en marcha el más grande esfuerzo para iniciar un proceso que termine por aprovisionar al sector agropecuario y rural en un marco coherente e integral de políticas e instituciones (infraestructura; investigación, desarrollo y transferencia de tecnología; formación del capital humano, etc.) que integren la empresarización, formalización y asociatividad de los productores rurales con las mejoras en la productividad y calidad de sus productos agropecuarios.

Este proceso se inicia con el Pacto Agrario que está diseñado como un proceso incluyente de construcción colectiva para recoger necesidades, prioridades y propuestas desde todas las veredas, municipios y departamentos del país, con el fin de reformular la política pública del sector agropecuaria y de desarrollo rural. El resultado del "Pacto Agrario" guiará las políticas del Gobierno en torno al campo y será parte fundamental del próximo Plan Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural 2014 – 2018.

Como fundamento legal, el Pacto Agrario está basado en el Decreto 1987 de 2013 *"Por el cual se organiza el Sistema de Coordinación de actividades públicas, privadas y de inclusión social para el cumplimiento del Pacto Nacional por el Agro y el Desarrollo Rural"* que retoma y fortalece los Consejos Municipales de Desarrollo Rural (CMDR) creados en la Ley 101 de 1993 y los Consejos Seccionales de Desarrollo Agropecuario (CONSEA) creados mediante la Resolución 000164 de 2004 y la Ley 160 de 1994 por la cual se creó el Sistema Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural Campesino.

Lo anteriormente expuesto y con base al Plan de Desarrollo 2012 – 2015, la Administración busca en su Reto 3: "ATLANTICO MÁS PRODUCTIVO", generar condiciones para mejorar la productividad del territorio que fomentarán las actividades productivas según la vocación económica de cada una de las subregiones del departamento.

Esta iniciativa del departamento del Atlántico busca cofinanciar las propuestas propias y municipales presentadas a la Convocatoria del Pacto Agrario atiende tanto lo requerido por las propuestas presentadas del orden departamental como las presentadas por los municipios de Baranoa, Campo de la Cruz, Candelaria, Galapa, Juan de Acosta, Luruaco, Malambo, Manatí, Palmar de Varela, Piojo, Polonuevo, Ponedera, Repelón, Sabanagrande, Sabanalarga, Santa Lucía, Santo Tomás, Soledad, Suan, Tubará y Usiacurí.

Con base en lo anterior, el Gobierno Departamental considera pertinente presentar ante la Honorable Asamblea del Atlántico el Proyecto de Ordenanza que busca la autorización al ejecutivo para que pueda suscribir empréstito y pignorar rentas

hasta por la suma de SIETE MIL CINCUENTA Y SIETE MILLONES CIENTO MIL PESOS M/CTE (\$7.057.100.000), que puedan ser destinados exclusivamente para la cofinanciación de los proyectos departamentales y municipales presentados por las organizaciones de productores del sector agropecuario en la Convocatoria del Pacto Agrario como estrategia del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural para la recuperación del campo colombiano.

El proyecto contará con dos fuentes de financiación, con recursos del crédito por valor de Siete mil millones MI (\$7.000.000.000), los cuales serán financiados con Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD) y el excedente de \$57.100.000 con recursos disponibles de ICLD en el presupuesto de la presente vigencia.

La Doctora, Tatiana Consuegra, confirma nuevamente que los recursos del crédito, por \$7.000.000.000 están incluidos en el servicio de la deuda descrito en el Flujo de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, presentado con anterioridad, y ratifica que de igual forma se ha tenido en cuenta en el indicador de la Ley 358 de 1997.

El comité aprueba el Proyecto, ya que se encuentra incluido dentro del flujo de los ICLD y en el indicador de la Ley 358 de 1997, el cual se encuentra dentro de los límites estipulados.

Para mayor claridad el comité presenta un cuadro de la financiación de los proyectos aprobados en la presente acta.

PROYECTO	EMPRESTITO	RECURSOS PROPIOS	VIGENCIA 2014 (15%)	VIGENCIA FUTURA 2015 (85%)	TOTAL PROYECTO
Infraestructura Educativa	22.000.000.000				22.000.000.000
Infraestructura Educativa		3.000.000.000	600.000	2.400.000.000	3.000.000.000
Parques	16.000.000.000				16.000.000.000
Vías	24.400.000.000				24.400.000.000
Vías		1.700.000.000	255.000.000	1.445.000.000	1.700.000.000
Pacto Agrario	7.000.000.000				7.000.000.000
Pacto Agrario		57.100.000			57.100.000
TOTAL	69.400.000.000	4.757.100.000	255.600.000	3.845.000.000	74.157.100.000

En resumen el Comité aprueba todos los proyectos presentados, debido a que se encuentra financiado de acuerdo a los flujos presentados y a los indicadores de endeudamiento estipulados en la Ley 358 de 1997 y están acordes con el artículo 12 de la Ley 819 de 2003:

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 Concejo 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.

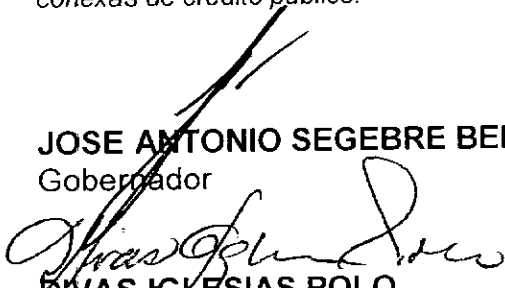
La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración,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

JOSE ANTONIO SEGEBRE BERARDINELLI

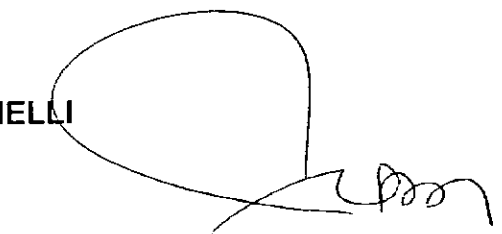
Gobernador


DIVAS IGLESIAS POLO

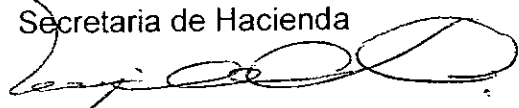
Secretaria de Planeación


TATIANA CONSUEGRA IBARRA

Subsecretaria de Presupuesto


JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO

Secretaria de Hacienda


MIRIAM PLATA PLATA

Subsecretaria de Tesorería

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

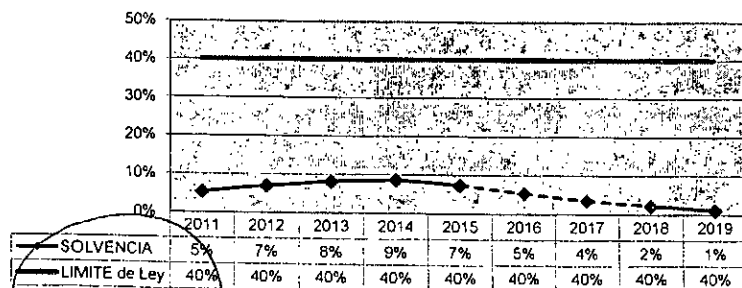
LEY 358 DE 1997



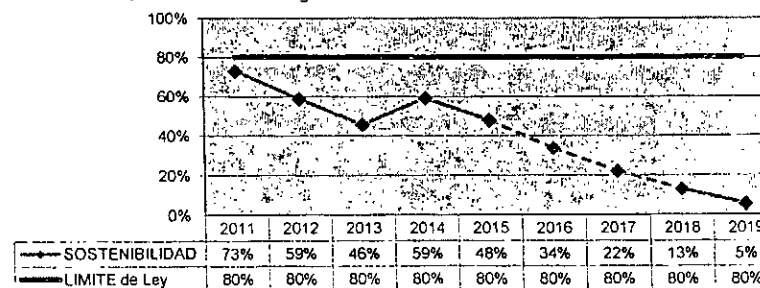
Cifras en millones de pesos

CONCEPTO	INFORME VIABILIDAD FISCAL DAF							PROYECTADO						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
INGRESOS CORRIENTES	290.927	248.050	347.268	264.867	270.375	298.680	413.135	427.595	442.561	458.050	474.082	490.675	507.848	525.623
VIGENCIAS FUTURAS DEL PERIODO						1.790	10.086	22.589	17.829	4.729	4.338	3.946	1.012	1.012
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	93.924	109.058	126.633	100.437	119.537	119.222	129.175	133.696	138.375	143.219	148.231	153.419	158.789	164.347
AHORRO OPERACIONAL	197.003	138.992	220.635	164.430	150.838	177.668	273.874	271.310	286.356	310.103	321.513	333.309	348.047	360.264
SALDO DEUDA	59.115	31.078	22.117	166.158	197.240	174.276	133.741	184.473	158.415	121.775	86.197	56.619	31.297	11.969
INTERESES DE LA DEUDA	7.162	3.672	2.733	7.131	8.084	12.383	12.640	8.579	11.727	9.774	7.399	5.128	3.323	1.758
SOLVENCIA	4%	3%	1%	4%	5%	7%	5%	3%	4%	3%	2%	2%	1%	0%
LIMITE de Ley	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
SOSTENIBILIDAD	20%	13%	6%	63%	73%	59%	33%	46%	37%	27%	18%	12%	6%	2%
LIMITE de Ley	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE

Solvencia = Intereses / Ahorro Operacional



Sostenibilidad = Saldo de la deuda / Ingresos corrientes de libre destinación



JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretario de Hacienda Departamental

Investor Services S.A. s c v
Sociedad Calificadora de Valores

Bogotá D.C., 20 de diciembre de 2013



Sección Gestión Documental
S. Hacienda - No. 20130600567462
Fecha Radicado: 2013-12-24 09:18:07
Anexos: 1 FOLIO.

Doctora

SANDRA PATRICIA PEREA DÍAZ

Superintendente Delegada para Emisores, Portafolio de Inversión y Otros Agentes

Superintendencia Financiera de Colombia

Calle 7ª No. 4 - 49

Bogotá D.C.

Asunto: **0084-000002 BRC Investor Services S. A. Sociedad Calificadora de Valores.**
53 Informes de calificación
31 Remisión de información
SIN ANEXOS

Doctora Perea:

Informo la **Revisión Periódica del Departamento del Atlántico**, aprobada por el Comité Técnico en reunión de fecha 20 de diciembre de 2013, la cual consta en acta No. 598.

La decisión adoptada por el Comité fue la siguiente:

- Mantuvo la calificación de **Capacidad de Pago** en: **A+** y retiró la **Perspectiva Negativa**.

Contactos:

Luisa Fernanda Higuera Joseph
lhiguera@brc.com.co

Alba Luz Buitrago Junco
abuitrago@brc.com.co

María Carolina Barón Buitrago
cmbaron@brc.com.co

Copias: Doctor José Antonio Segebre, Gobernador, Departamento del Atlántico; Doctor Juan Carlos Muñiz, Secretario de Hacienda, Departamento del Atlántico; Doctor Michel Janna Gandur, Director de Crédito Público, Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Carrera 19 A No. 90 - 13 Oficina 708

Bogotá D. C., Colombia

PBX: (571) 519 03 54

Fax. 519 06 36

www.brc.com.co

1 de 1

CAL-FCR-03-BA

bt

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

REVISIÓN PERIÓDICA	
CAPACIDAD DE PAGO	A+
Millones a 30 de septiembre de 2013 Ingresos Totales: \$770.758. Ingresos Corrientes: \$492.884. Gastos Totales: \$571.852. Gastos de Funcionamiento: \$100.985.	Historia de la calificación: Revisión Periódica Dic./12: A+ PN Revisión Periódica Dic./11: A+ Calificación inicial Ene./09: A+

1. FUNDAMENTOS DE LA CALIFICACIÓN

El Comité Técnico de BRC Investor Services S. A. SCV en Revisión Periódica mantuvo la calificación A+ en Capacidad de Pago y retiró la Perspectiva Negativa al Departamento del Atlántico.

El proceso de calificación que llevó a cabo BRC, cumplió con lo exigido por la ley 819 en su Artículo 16. Entre los aspectos fundamentales que sustentan la calificación se deben mencionar:

El retiro de la Perspectiva Negativa está fundamentado en: 1) la extensión, modificación y ajuste del Programa de Saneamiento Fiscal y Financiero del Departamento, que le permitió reorientar algunas rentas para cubrir algunos pasivos y contingencias pendientes por pagar; 2) el avance en la depuración del pasivo pensional; 3) el buen desempeño fiscal del Departamento, evidenciado en un aumento del 51% de su ingreso tributario a septiembre de 2013, crecimiento que supera al máximo registrado históricamente por el Calificado; 4) el prepago durante 2013 de un 12% del saldo de la deuda que el Ente Territorial registraba a diciembre de 2012; 5) la renegociación de las tasas de la totalidad de empréstitos; y 6) un cumplimiento de 41,50%, a septiembre de 2013, del Plan de Desarrollo propuesto para el cuatrienio (2012-2015).

La Asamblea Departamental, por medio de la Ordenanza 000168 de 2013, aprobó el ajuste del Plan de Saneamiento Financiero del Departamento con el objeto de incluir el reconocimiento y pago de las actualizaciones e indexaciones de las obligaciones causadas con anterioridad al 30 de diciembre de 2009, los pasivos causados con posterioridad a dicha

vigencia y los costos inherentes a la reestructuración de la Contraloría Departamental. Estos factores contribuirán a que el Ente Territorial mantenga un control más estricto de sus finanzas, lo que a mediano plazo (2015) podría implicar mayor disponibilidad de recursos destinados a la inversión.

El principal propósito del Calificado es sanear las finanzas del Departamento por los pasivos causados en años anteriores y realizar un control permanente a las contingencias que puedan presentarse en el futuro. Para ello, el Ente Territorial creó el Comité de Saneamiento, el cual se reúne mensualmente para efectuar el seguimiento a cada uno de los procesos que hacen parte del Plan y garantizar que los pagos se realicen en las fechas estipuladas sin que sucedan incrementos en las contingencias derivados de fallos en el cumplimiento de los tiempos.

Entre 2010 y septiembre de 2013, el Plan de Saneamiento ha alcanzado valores apropiados por \$65.6531 millones, de los cuales ha ejecutado el 85%, porcentaje ligeramente inferior estimado inicialmente. De acuerdo con las proyecciones del Calificado, este plan culminaría en 2016, lo cual sería favorable para el Departamento debido a que sus finanzas estarían totalmente saneadas y daría mayor maniobrabilidad a la Administración en cuanto a la gestión de los recursos.

La Administración actual ha realizado seguimiento exhaustivo a cada uno de los procesos legales abiertos en contra del Departamento, con el propósito de determinar el impacto real que estos pudieran tener en sus finanzas. Según la información provista por el Calificado, a septiembre de 2013 cursaban en contra del Ente Territorial un

St

total de 1.372 procesos, de los cuales se encuentran valorados 543 por \$2,6 billones. De acuerdo con las probabilidades asignadas por el Área Jurídica del Departamento, estos procesos tendrían un valor real de pretensiones de \$50.269 millones, 41,65% de los ingresos corrientes a septiembre de 2013.

La depuración de las bases de pensionados realizada por el Departamento conllevó a que los pasivos pensionales registrados en el Fonpet¹ pasaran de 1,1 billones en diciembre de 2012 a \$801.875 millones a diciembre de 2013. Como resultado de la depuración realizada durante el 2012 y el primer semestre de 2013, la provisión de este pasivo alcanzó un 74,36%, valor superior al presentado en años anteriores y cercanos al registrado por sus pares.

Entre septiembre de 2013 y el mismo mes de 2012, los ingresos tributarios del Departamento tuvieron un crecimiento de 51,5% y representaron un 52% de los ingresos corrientes, porcentaje superior al 46% registrado en los últimos cuatro años (2009-2012) y al presentado por sus pares comparables. Esta dinámica estuvo explicada, principalmente, por el comportamiento del recaudo de las estampillas y de los impuestos de consumo de cerveza, registro y vehículos. Teniendo en cuenta que el comportamiento de estas rentas presenta su mayor pico histórico, para los años 2014 y 2015 las tasas de crecimiento serían inferiores, con un nivel cercano al 4%.

A septiembre de 2013, el recaudo de las estampillas creció un 73,2% y representó el 9% del ingreso total. Este aumento compensa el decrecimiento de 44,4% presentado en 2012 y en el futuro su comportamiento dependerá del avance en la ejecución de obras de infraestructura en el Departamento.

El impuesto al consumo de la cerveza tuvo un crecimiento anual de 43% en septiembre de 2013 (11% del total de los ingresos), debido a una mayor demanda del producto, lo que se explica en gran parte por las campañas adelantadas por los distribuidores. Para el 2014, el aumento de dicho impuesto sería inferior al observado en 2013, dado que su comportamiento está asociado con los patrones de consumo de cerveza de los habitantes y con gestión que realicen las compañías involucradas en dicho negocio.

¹ Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales - FONPET - que es un sistema de ahorro obligatorio que tiene por objeto recaudar recursos para que las Entidades Territoriales cubran sus pasivos pensionales.

A septiembre de 2013, el impuesto de vehículos tuvo un desempeño favorable para el Departamento (crecimiento anual de 32%) explicado por: 1) la implementación de diferentes campañas en los medios de comunicación para recordar el vencimiento de los pagos; 2) el mayor contacto con los contribuyentes a través de la ampliación de los puntos de atención al usuario; y 3) la habilitación del PSE² y del pago en línea. Para el 2014 el Calificado no espera un cambio importante en esta fuente de ingreso debido a la desaceleración de las ventas del sector automotor a nivel nacional.

A septiembre de 2013, el recaudo por concepto de registro presentó un crecimiento de 32% anual como producto de una mayor dinámica del sector de construcción y de trámites notariales. Para el 2014, según las expectativas del Calificado, el crecimiento de este rubro será superior al actual. Esta meta es considerada viable ya que está fundamentada en la implementación de un *software*, que disminuye el tiempo en la liquidación del tributo y permite hacer mayor fiscalización por parte del Ente Territorial, y en la mayor dinámica que tendría el sector de la construcción. La implementación de la Ventanilla Única de Registro (VUR) permitiría hacer la liquidación en línea de los impuestos por pagar en cada uno de los trámites de notariado (estampilla pro-hospitales 1 y 2, estampilla pro desarrollo e impuesto de registro), lo que implicaría ahorro de tiempo para el contribuyente y mayor trazabilidad de la información que permitirá que el Departamento mejore su gestión de fiscalización.

A septiembre de 2013, los ingresos por concepto de cigarrillos y licores representaron el 1,1% del total de los ingresos y tuvieron crecimientos de 43,5% y 4,1% respectivamente. Al igual que sus pares, el Departamento del Atlántico adelanta operativos y controles para disminuir el contrabando con el apoyo de la Federación de Departamentos y de las autoridades competentes. Por su ubicación geográfica y su cercanía con la frontera, el impacto de este fenómeno en el Departamento es superior al evidenciado en otros entes territoriales calificados por BRC, por lo que se constituye como uno de los factores principales de seguimiento para la Administración. Durante el 2013 se adelantaron 273 operativos y 1.382 visitas a los diferentes establecimientos, gestión que es mayor a la realizada en periodos anteriores y que se seguiría implementando en los próximos años.

² Botón de pagos.

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. -Sociedad Calificadora de Valores- es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

9t

A septiembre de 2013, el 23% de los ingresos corrientes del Departamento provenían de los recursos transferidos por el Sistema General de Participaciones (SGP), porcentaje inferior al presentado en 2012 (31%) y al registrado por sus pares. El SGP tiene una destinación específica que depende de las coberturas de salud, agua potable y educación, y presentó un crecimiento anual de 27,1% en septiembre de 2013, explicado por mayores aportes provenientes del Gobierno Nacional. Para el 2014 el crecimiento de esta fuente de ingreso no sería superior al ajuste por inflación, debido a que el Calificado no tiene contemplado ningún ajuste o modificación que permita incrementar su base presupuestal por este concepto.

A septiembre de 2013, los ingresos no tributarios diferentes a las transferencias³ presentaron un crecimiento de 30% que contrasta con el decrecimiento de 43% presentado en la vigencia 2012. En el futuro no se espera un cambio importante en dichos ingresos, ya que el Calificado no ha diseñado ningún tipo de política o estrategia para incrementar su recaudo.

Entre septiembre de 2012 y septiembre de 2013, el gasto total tuvo un aumento de 31,3% que se explica, principalmente, por mayores recursos destinados a la inversión (participación de 71,6% y un aumento de 30,8%) y al servicio de la deuda (participación de 8% y un incremento de 124%). Para el 2014 y 2015, el Departamento espera que los recursos destinados a la inversión sean mayores, ya que existe rezago en la ejecución de los proyectos definidos por la Administración, asimismo, el Calificado contará con recursos adicionales por la renegociación de la deuda realizada en diciembre de 2013.

En lo corrido de 2013, el Calificado llevo a cabo el proceso de reestructuración de la planta de la Contraloría con el fin de ajustar los salarios según lo dispuesto por la ley, sin afectar el cumplimiento del indicador de Ley 617. Las indemnizaciones derivadas de este proceso fueron incluidas dentro del Plan de Saneamiento y, según las expectativas del Calificado, no se generarían contingencias ni cargos adicionales.

En lo corrido de 2013, la Administración del Departamento promovió el desarrollo de un gobierno colaborativo y cooperativo con la empresa privada, universidades públicas y privadas, organizaciones religiosas, entre otras, que le permitió obtener

recursos por el orden de \$7.800 millones destinados a mejorar las condiciones básicas de los habitantes (vivienda, salud y educación), hecho que fue ponderado positivamente. El Calificado estima que para los dos años restantes del actual gobierno (2014-2015), el Departamento seguirá contando con estos recursos; sin embargo, no dispone de una estimación sobre el valor que alcanzarían.

Durante los últimos cuatro años (2009-2012) el Ente Territorial ha cumplido con el indicador de Ley 617 de 2000⁴, el cual en 2012 alcanzó un valor de 52,77% que, aunque es superior al 50,41% presentado en 2011, es similar al de los años anteriores e inferior al límite regulatorio de 55%. Debido a su política de austeridad en el gasto, el Departamento obtuvo el segundo lugar en el *ranking* fiscal en 2012. Para los próximos años el Calificado no proyecta incrementos importantes en sus gastos de funcionamiento, por lo que espera seguir cumpliendo con los límites. De otro lado, los gastos por concepto de Contraloría y Asamblea han cumplido con el límite establecido desde 2010 hasta 2012.

A septiembre de 2013, el cumplimiento del Plan de Desarrollo fue de 41,50%, porcentaje inferior al estimado inicialmente (59%). Para los próximos dos años, el Calificado espera que el saneamiento de sus finanzas, la renegociación de la deuda y la consecución de recursos de terceros le permitan ejecutar las demás obras contempladas en el Plan Plurianual de Inversiones, expectativa que se considera viable. Uno de los principales desafíos del Departamento para el futuro será ejercer mayor ejecución en términos de inversión, teniendo en cuenta que el porcentaje de cumplimiento en el segundo año del gobierno anterior (2008-2011) fue de 51,02%. El Plan está definido en cinco temas principales cuyo enfoque principal es el mejoramiento de las condiciones de vida de los ciudadanos del Departamento, en términos de disminución de índices de pobreza, desempleo, vivienda, cobertura de salud y educación. Estas metas son consistentes con las necesidades del Calificado y van en línea con las planteadas por el Gobierno Nacional y otros departamentos calificados por BRC.

Otro factor que podría contribuir al cumplimiento de las metas dispuestas en el Plan de Desarrollo es la consecución de recursos provenientes del Sistema General de

³ Conformados por participaciones, tasas y sanciones por intereses y multas.

⁴ Medido como: gastos de funcionamiento / ingresos corrientes de libre destinación.

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. –Sociedad Calificadora de Valores– es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

Regalías. Para el bienio 2013-2014, al Departamento de Atlántico se le asignaron \$325.797 millones destinados a diferentes proyectos de inversión. Los recursos serán distribuidos en los siguientes fondos: desarrollo Regional (36%), ahorro y estabilización FAE (23%), ciencia, tecnología e innovación (16%), compensación regional (14%) y recursos para ahorro pensional FONPET (11%).

Según lo propuesto en 2012, la Administración consolidó dos hechos que favorecen los resultados fiscales del Calificado. El primero, de los \$57.107 millones correspondientes a dos de los créditos con proveedores, el Departamento hizo un prepago con recursos propios, equivalente al 35%, y el porcentaje restante será cubierto con un nuevo empréstito con el sector financiero con tasas inferiores, lo que generaría un ahorro de \$9.164 millones y sería desembolsado a más tardar en enero de 2014.

El segundo cambio fue la negociación de la tasa de interés de todos los créditos, durante el mes de diciembre de 2013, con el propósito de ajustarla a las condiciones actuales de mercado. Esto se tradujo en una disminución de 189 puntos básicos en el promedio de las tasas de cada uno de los empréstitos.

A septiembre de 2013, el saldo de la deuda era de \$140.291 millones, nivel inferior al registrado en los dos años anteriores y que guarda una proporción razonable con respecto a los ingresos del Calificado. En los últimos cuatro años Atlántico ha cumplido con los indicadores de solvencia y sostenibilidad, con valores máximos de 7% y 73%, respectivamente, porcentajes inferiores a los límites regulatorios de 40% y 80%. A futuro no se anticipan cambios en este comportamiento y estos ratios podrían alcanzar un máximo 59% y 9% respectivamente.

En el 2014 el Calificado estima adquirir un endeudamiento adicional por \$61.820 millones destinados a la ejecución del Plan de Desarrollo 2012-2015, específicamente a proyectos de infraestructura, con lo cual mantendría su indicador de endeudamiento inferior al nivel máximo establecido. El nivel de la deuda proyectado representa 0,74 veces el valor de los ingresos tributarios generados en 2012, resultado que, aunque es superior al de años anteriores, está dentro del rango presentado por sus pares.

En un ejercicio proforma⁵ realizado por BRC con el ahorro operacional⁶ proyectado a 2013 y en el que se incluyen el saldo de deuda a septiembre de 2013 y la deuda que espera adquirir el Departamento en 2014, se observa una relación ahorro operacional/deuda total de 1,55 veces, cobertura superior a la presentada por sus pares y acorde con la calificación propuesta.

Tabla 1: Ejercicio Proforma
Análisis Pro forma

Servicio de la deuda*	34.172
Intereses**	14.604
Deuda Total***	202.111
AD****	313.400
Ahorro oper. / Serv. deuda	8,17
Ahorro oper. / Intereses	21,46
Ahorro oper. / Deuda Total	1,55

* Tomado de las proyecciones de endeudamiento del Calificado.
** Tomado de las proyecciones de endeudamiento del Calificado.
*** Incluye el saldo a septiembre de 2013 + crédito a solicitar durante 2014.
**** Calculado como: ingresos corrientes - transferencias nacionales y departamentales - gastos de funcionamiento, con datos anualizados a diciembre de 2013.

Como parte de la evaluación de la capacidad de pago de las obligaciones que tiene vigentes el Departamento de Atlántico y las que planea adquirir, la Calificadora efectuó un ejercicio base de proyección financiera con los siguientes supuestos: 1) los impuestos más representativos crecen durante los próximos cinco años según las expectativas actuales del Calificado, las cuales son conservadoras respecto al comportamiento de las rentas a septiembre de 2013; 2) el comportamiento de los gastos de funcionamiento se ajusta de acuerdo con las reformas planteadas en la Contraloría y teniendo en cuenta los incrementos mínimos por ley; y 3) las condiciones de la deuda son calculadas asumiendo un escenario de disminución de tasas con las diferentes entidades financieras. A partir de lo anterior, las coberturas del servicio de la deuda con el ahorro operacional⁷ son mínimo de 4,6 veces durante todo el periodo analizado, valor que evidencia la capacidad del Departamento para cumplir con el pago de capital e intereses en los tiempos acordados.

Al someter estas variables a condiciones de tensión como proyectar los ingresos sin incrementos en los siguientes años (ante una menor dinámica en la economía del Departamento) y aumentos en las tasas de interés de las obligaciones financieras del

⁵ Ejercicio en el cual se analiza la deuda total frente al ahorro operacional de la Entidad.
⁶ Medido como: ingresos corrientes - transferencias nacionales y departamentales - gastos de funcionamiento.
⁷ Medido como: Ingresos Corrientes - Transferencias Nacionales y Departamentales - Gastos de Funcionamiento.

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. -Sociedad Calificadora de Valores- es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

Ente Territorial, las coberturas a partir del ahorro operacional se reducen a niveles mínimos de 3,47 veces en 2016.

Respecto al análisis del balance, no hay cambios relevantes frente a la revisión anterior. En los activos del Departamento, la mayor participación (27,48%) la mantiene la reserva financiera actuarial. En cuanto a la liquidez, el indicador de razón corriente⁸ de 4,5 veces es similar el presentado en los cortes de septiembre de 2011 y 2012, y denota la disponibilidad de recursos del Calificado para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.

No obstante, parte del efectivo de la Entidad tiene una destinación específica, por lo tanto, no puede incluirse como disponible para respaldar los pasivos corrientes. Al calcular nuevamente el indicador de razón corriente teniendo en cuenta la anterior consideración, el cubrimiento pasa a 3,3 veces en septiembre de 2013, mientras que los deudores representan el 7,99% (171.216 millones) del activo.

A septiembre de 2013, el pasivo era equivalente a \$1.001 millones y estaba concentrado, principalmente, en los pasivos estimados, las obligaciones financieras y las cuentas por pagar. Entre septiembre de 2012 y 2013, el pasivo presentó un aumento de 7,26%, especialmente fundamentado en el mayor uso de recursos de la banca para financiar su operación.

2. EL ENTE TERRITORIAL Y SU ACTIVIDAD

El departamento del Atlántico tiene una superficie total de 3.319 km², conformado por 23 municipios y una población aproximada de 2.314.447 habitantes, de los cuales el 74% están ubicados en Barranquilla y en el municipio aledaño de Soledad. El 76,37% de la población del Departamento pertenece a los estratos uno y dos, el índice de línea de pobreza es de 24% y la tasa de desempleo del 8%⁹.

El Ente Territorial aporta al producto interno bruto nacional (PIB) un 3,70%¹⁰, y sus actividades económicas principales son: establecimientos financieros, seguros y actividades inmobiliarias (20,53%), actividades de servicio sociales, comunales y personales (16,62%), industria manufacturera (14,22%) y comercio, reparación, restaurantes y hoteles (13,86%).

⁸ Activo Corriente / Pasivo Corriente.
⁹ Fuente DANE Encuesta Octubre de 2012
¹⁰ Cifras proyectadas para los años 2010 y 2011

Según el ranking departamental de desempeño fiscal de 2012 del Departamento Nacional de Planeación (DNP), Atlántico ocupó el segundo lugar de los 32 departamentos a nivel nacional.

3. ANÁLISIS DOFA

Qué podría cambiar la calificación hacia arriba
 BRC identificó las siguientes oportunidades que podrían mejorar la calificación actual:

Consolidación en los resultados de su recaudo, gestión de pasivos y niveles de cumplimiento del Plan de Desarrollo como los evidenciados en la presente revisión.

Qué podría cambiar la calificación hacia abajo
 BRC identificó los siguientes aspectos de mejora y/o seguimiento de la compañía y/o de la industria que podrían desmejorar la calificación actual:

Deterioro en la capacidad de generación de ingresos que, a su vez, implicaría menor disponibilidad de recursos para el cubrimiento de las obligaciones y la inversión.

"La visita técnica para el proceso de calificación se realizó con la oportunidad suficiente por la disponibilidad del cliente y la entrega de la información se cumplió en los tiempos previstos y de acuerdo con los requerimientos de la Calificadora.

Se aclara que la Calificadora de Riesgos no realiza funciones de Auditoría, por tanto, la Administración de la Entidad asume entera responsabilidad sobre la integridad y veracidad de toda la información entregada y que ha servido de base para la elaboración del presente informe." Por otra parte, la calificadora revisó la información pública disponible y la comparó con la información entregada por el Calificado.

En caso de tener alguna inquietud en relación con los indicadores incluidos en este documento, puede consultar el glosario en www.brc.com.co

La información financiera incluida en este reporte está basada en los estados financieros auditados de los últimos tres años y no auditados a septiembre del 2013.

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. –Sociedad Calificadora de Valores– es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

4. CONTINGENCIAS

Según el informe remitido por el Calificado, a septiembre de 2013 cursaban en contra del Ente Territorial un total de 1.372 procesos, de los cuales 543 cuentan con cuantía y 829 sin cuantía, el valor de los primeros es de 2,6 billones y las pretensiones son de \$50.269 millones, lo que representa el 41,65% de los ingresos corrientes a septiembre de 2013. El valor estimado cambió con respecto a la revisión periódica anterior debido a que el Área Jurídica de la Entidad hizo un seguimiento más exhaustivo a cada uno de los procesos para determinar el impacto que podría tener para las finanzas del Departamento.

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. -Sociedad Calificadora de Valores- es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

5. ESTADOS FINANCIEROS

Anexo 1: Análisis Presupuestal

DEPARTAMENTO ATLÁNTICO Ejecución presupuestal (en millones de pesos)										Análisis Horizontal			
	2009	2010	2011	2012	sep-12	sep-13	2010	2011	2012	sep-13			
INGRESO TOTAL (A+B+C)	660.713	780.679	886.488	761.378	456.648	770.768	20,0%	13,6%	-15,2%	69,2%			
A. INGRESO CORRIENTE (1+2)	666.772	678.031	685.787	596.572	384.244	492.884	3,4%	18,6%	-13,0%	39,1%			
1. Ingreso Tributario	244.002	270.008	312.673	272.042	188.768	266.663	10,7%	15,8%	-13,0%	51,5%			
- Impuestos Directos	40.580	45.490	62.006	55.596	45.286	63.773	12,2%	14,3%	7,1%	37,7%			
- Impuesto de Registro	21.406	22.410	25.741	26.397	20.081	29.163	4,7%	14,0%	10,2%	45,2%			
- Impuesto Sobre Vehículos Automotores Vigencia Actual	19.154	23.080	26.265	27.299	26.216	34.610	20,5%	13,8%	3,9%	32,0%			
Impuestos Indirectos	203.442	224.519	250.667	216.346	122.472	191.890	10,4%	16,1%	-17,0%	56,1%			
- Impuestos de Consumo	95.519	106.993	111.115	114.922	86.246	94.489	8,5%	3,9%	3,4%	42,6%			
- Consumo de Cigarillos y Tabacos Elaborados	10.324	12.532	11.030	9.757	7.273	7.626	-	-	-11,3%	4,8%			
- Consumo de Cigarillos y Tabacos Elaborados Nacionales	6.214	7.201	6.728	5.562	4.098	4.049	16,4%	-7,0%	-17,3%	-1,4%			
- Consumo de Cigarillos y Tabacos Elaborados Extranjeros	4.310	5.301	4.302	4.195	3.175	3.576	29,0%	-18,8%	-3,5%	12,9%			
- Sobretasa Consumo de Cigarillos y Tabacos Elaborados	-	-	-	-	-	2.617	-	-	-	10,0%			
- Sobretasa al Consumo de cigarillos Nacionales (F.S.S.)	-	-	-	-	-	1.434	-	-	-	6,4%			
- Consumo de Cervezas, Sifones 8% Nacionales (F.S.S.)	-	-	1.899	1.574	-	1.383	-	-	-	-11,8%			
- Consumo de Cervezas, Sifones 8% Nacionales	72.499	75.021	78.149	82.409	57.560	68.810	-	-	-	5,5%	19,8%		
- Consumo de Cervezas de Producción Nacional	72.499	75.021	77.494	81.337	56.882	68.082	4,7%	2,1%	5,0%	19,7%			
- Consumo de Cervezas de Producción Extranjera	-	-	655	1.072	678	736	-	-	-	60,7%	8,5%		
- Venta de Cerveza y Sifones 8% (F.S.S.)	14.493	15.177	15.627	16.477	-	13.757	-	-	-	5,4%	-		
- IVA de Cervezas y Sifones 8% Nacionales	14.493	15.177	15.496	16.263	-	13.610	4,7%	2,1%	4,9%	-	-		
- IVA de Cervezas y Sifones 8% Extranjeros	-	-	131	214	-	147	-	-	-	16,5%	4,1%		
- Consumo de Vinos, aperitivos y similares	1.302	1.851	2.278	2.853	1.413	1.471	-	-	-	-	-		
- Consumo de Vinos, Aperitivos y similares Nacionales	499	535	652	775	419	320	7,3%	21,9%	18,9%	-23,5%			
- Consumo de Vinos, Aperitivos y similares Extranjeros	804	1.116	1.626	1.878	995	1.151	38,8%	45,7%	15,5%	15,7%			
Impuestos de Loterías y Apuestas Permanentes	12.641	11.938	15.186	14.932	-	11.525	-	-	-	-1,7%	-		
- Impuestos de loterías y apuestas permanentes	12.641	11.938	15.186	14.932	-	11.525	-5,6%	27,2%	-1,7%	-	-		
Impuestos de Estampillas	78.913	90.764	115.910	64.401	40.647	70.394	15,0%	27,7%	-44,4%	73,2%			
- Impuesto de Estampillas	78.913	90.764	115.910	64.401	40.647	70.394	15,0%	27,7%	-44,4%	73,2%			
Contribuciones	695	2.333	3.905	6.143	3.776	2.793	235,6%	68,7%	56,1%	-26,0%			
- Contribuciones	695	2.333	3.905	6.143	3.776	2.793	235,6%	68,7%	56,1%	-26,0%			
Otros Impuestos Indirectos	12.574	12.491	14.421	15.948	11.803	12.669	-0,1%	17,2%	10,3%	4,3%			
- Sobretasa a la Gasolina	11.452	11.442	13.414	14.796	11.118	11.598	-10,4%	16,9%	28,5%	-24,1%			
- Posiciones	174	156	183	235	211	160	-5,8%	-7,7%	11,3%	96,2%			
- Deguello	948	893	824	917	474	931	-	-	-	-	-		
2. Ingreso No Tributario	314.770	308.022	373.224	324.530	186.476	237.221	-2,1%	21,2%	-13,0%	27,9%			
- Participaciones	16.330	18.071	23.173	20.406	11.173	11.258	10,7%	28,2%	11,9%	0,8%			
- Tasas	21.396	26.164	32.255	37.494	27.156	29.790	22,3%	23,3%	16,2%	9,7%			
- Sanciones, intereses y multas	5.154	5.515	7.675	7.397	5.287	9.680	7,0%	38,2%	-3,6%	80,1%			
- Venta de bienes y servicios	414	514	624	534	115	359	24,2%	21,4%	-14,4%	220,1%			
- Transferencias	261.902	246.046	296.452	246.215	141.080	179.379	-5,3%	19,5%	-16,8%	27,1%			
- Impuesto de IVA de Licores-Cigarrillos	9.574	9.713	13.047	12.484	682	6.746	1,4%	34,3%	-4,3%	919,8%			
3. Otros Ingresos No Tributarios	195	256	1.030	1.656	-	-	-	-	-	-			
B. FONDOS ESPECIALES	23	1	800	1	1	73	-92,7%	56437,0%	-99,8%	5760,9%			
C. APORTES OTRAS ENTIDADES	172	266	230	1.666	255	-	-	-	-	-	100,0%		
C. RECURSOS DE CAPITAL	91.746	202.392	199.661	163.160	101.048	199.013	120,6%	-1,3%	22,3%	96,9%			
- Recursos del Balance	46.960	156.251	147.315	143.085	97.046	102.567	232,7%	-5,7%	-2,9%	96,4%			
- Recuperación de Canon	4.325	5.614	4.450	4.978	4.074	34	29,8%	-20,7%	11,9%	-99,2%			
- Otros recursos de Balance	42.635	150.637	142.865	138.086	92.972	102.523	250,3%	-5,2%	-3,0%	107,1%			
- Recuperaciones	327	462	229	-	-	-	41,1%	-50,4%	-100,0%	-			
- Rendimientos en Operaciones Financieras	4.451	5.624	5.714	9.646	3.646	5.838	-	-	-	88,8%	60,1%		
- Dividendos	6	-	458	432	356	-	-100,0%	-	-	-100,0%	-100,0%		
- Donaciones Ojo Inmortal	-	-	45	-	-	-	-	-	-	-	-		
- Recursos del Crédito	40.000	40.000	45.900	-	-	600	0,0%	14,8%	-100,0%	-			
- Utilidades	-	55	-	7	-	8	-	-	-	-	-		
4. Sistema General de Regalías	-	-	-	126	-	78.788	-	-	-	-	-		
GASTO TOTAL (D+E+F+G+H+I)	628.469	721.147	765.059	824.929	435.411	671.652	37,0%	6,1%	-18,3%	31,3%			
D. GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	121.747	128.817	130.320	134.466	98.143	100.885	5,8%	1,2%	3,2%	2,8%			
- Gastos de Personal	13.404	14.448	15.612	22.993	12.247	13.406	7,8%	6,1%	47,3%	9,5%			
- Gastos Generales	10.392	11.538	12.010	11.370	8.515	9.737	11,0%	4,1%	-5,3%	10,5%			
- Transferencias de Nomina	4.591	5.107	5.358	96.902	4.450	4.997	11,2%	8,9%	1708,8%	12,3%			
- Mesadas Pensionales	71.072	73.376	67.654	-	49.636	51.067	-	-	-	2,0%	-		
- Otros Transferencias	15.808	18.228	23.340	-	17.660	16.423	-	-	-	-8,0%	-		
- Contratos	3.485	3.218	3.330	-	2.838	2.947	-	-	-	3,9%	-		
- Asambleas	2.996	2.900	3.016	3.191	2.298	2.409	-3,2%	4,0%	5,8%	4,8%			
E. SERVICIO DE DEUDA	12.005	14.671	19.019	30.747	10.312	43.347	22,2%	29,6%	61,7%	124,5%			
- Amortizaciones	9.353	9.157	10.974	18.861	-	-	-2,1%	16,8%	58,0%	-			
- Pago de Intereses	2.652	5.514	8.045	13.886	-	-	107,9%	51,3%	86,4%	-			
F. PROGRAMA DE saneamiento FISCAL (9% ILCD)	3.612	8.565	20.340	7.629	5.032	18.195	137,1%	137,5%	-67,5%	261,6%			
G. CONTINGENCIAS	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-		
H. INVERSIÓN	389.095	569.114	595.381	452.097	312.924	409.291	46,3%	4,6%	-24,1%	30,8%			
I. SALDO FINAL	124.254	69.612	121.429	126.448	20.137	198.506	-52,1%	104,0%	4,1%	887,8%			

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. –Sociedad Calificadora de Valores– es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

Anexo 2: Indicadores

DEPARTAMENTO ATLANTICO						
Indicadores financieros						
	2009	2010	2011	2012	sep-12	sep-13
Ahorro Operacional (1)	175.123	201.168	259.026	215.901	115.021	212.520
Ahorro Corriente (2)	163.118	186.497	240.007	185.154	95.709	169.173
Cobertura Ahorro Operacional (3)	14,59	13,71	13,62	7,02	5,96	4,90
Ahorro Operacional / Ingreso Total	27%	26%	29%	29%	25%	28%
Ahorro Cte. / Ingreso Total	25%	24%	27%	25%	21%	22%
Ahorro Corriente / Gasto de Inversión	45%	35%	44%	48%	37%	52%
Inversión Total / Ingreso Total	60%	73%	67%	60%	69%	53%

Indicadores de Ley				
Administración Central				
	2009	2010	2011	2012
Ley 617 del 2000	54,76%	52,24%	50,41%	52,77%
Límite	55%	55%	55%	55%

Contraloría				
	2009	2010	2011	2012
Contraloría	4.014	4.017	3.844	3.924
Límite	3.230	4.041	3.933	3.389
Diferencia	-784	-24	-89	535

Asamblea				
	2009	2010	2011	2012
Asamblea Departamental	2.996	2.900	3.016	3.191
Límite	2.798	2.911	3.027	3.203
Diferencia	198	-11	-11	-12

Saldo Deuda / Ingresos Corrientes	6,0%	63,0%	73,0%	59,0%
Límite	80,0%	80%	80%	80%
Intereses corrientes / Ahorro Operacional	1,0%	4,0%	5,0%	7,0%
Límite	40,0%	40%	40%	40%

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. –Sociedad Calificadora de Valores– es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

DEPARTAMENTO DE ATLÁNTICO

Anexo 3: Escalas de Calificación

Esta calificación se aplica a instrumentos de deuda con vencimientos originales de más de un (1) año. Las escalas entre AA y CC pueden tener un signo (+) o (-), que indica si la calificación se aproxima a la categoría inmediatamente superior o inferior, respectivamente.

Las calificaciones de deuda a largo plazo se basan en la siguiente escala:

■ Grados de inversión

ESCALA	DEFINICIÓN
AAA	La calificación AAA es la más alta otorgada por BRC, lo que indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es sumamente fuerte.
AA	La calificación AA indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es muy fuerte. No obstante, los emisores o emisiones con esta calificación podrían ser más vulnerables ante acontecimientos adversos en comparación con aquellos calificados en la máxima categoría.
A	La calificación A indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es fuerte. No obstante, los emisores o emisiones con esta calificación podrían ser más vulnerables ante acontecimientos adversos en comparación con aquellos calificados en categorías superiores.
BBB	La calificación BBB indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es adecuada. Sin embargo, los emisores o emisiones con esta calificación son más vulnerables ante acontecimientos adversos en comparación con aquellos calificados en categorías superiores.

■ Grados de no inversión o alto riesgo

ESCALA	DEFINICIÓN
BB	La calificación BB indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es limitada. Los emisores o emisiones con esta calificación sugieren una menor probabilidad de incumplimiento en comparación con aquellos calificados en categorías inferiores.
B	La calificación B indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es baja. Los emisores o emisiones con esta calificación sugieren una considerable probabilidad de incumplimiento.
CCC	La calificación CCC indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es muy baja. Los emisores o emisiones con esta calificación, actualmente sugieren una alta probabilidad de incumplimiento.
CC	La calificación CC indica que la capacidad del Emisor o Emisión para cumplir con sus obligaciones financieras es sumamente baja. Los emisores o emisiones con esta calificación, actualmente sugieren una probabilidad muy alta de incumplimiento.
D	La calificación D indica que el Emisor o Emisión ha incumplido con sus obligaciones financieras.
E	La calificación E indica que BRC no cuenta con la información suficiente para calificar.

6. MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO

Las hojas de vida de los miembros del Comité Técnico de Calificación se encuentran disponibles en nuestra página web www.brc.com.co

Una calificación de riesgo emitida por BRC INVESTOR SERVICES S. A. –Sociedad Calificadora de Valores– es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

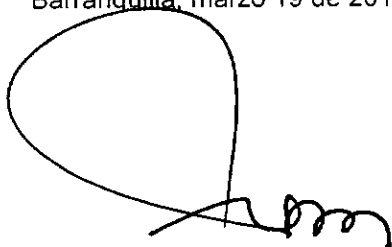
COMPORTAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA PARA LA VIGENCIA 2013

CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

INDICADOR LEY 358 DE 1997 VIGENCIA 2013

CONCEPTO	(Millones de Pesos)
INGRESOS CORRIENTES	413.135
VIGENCIAS FUTURAS DEL PERIODO	24.409
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	129.175
AHORRO OPERACIONAL	259.551
SALDO DEUDA	133.741
INTERESES DE LA DEUDA	12.640
SOLVENCIA (Intereses de la Deuda/Ahorro Operacional)	5%
LÍMITE DE LEY	40%
SOSTENIBILIDAD (Saldo de la Deuda/Ingresos Corriente - Vigencias Futuras)	34%
LÍMITE DE LEY	80%
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)	VERDE

Barranquilla, marzo 19 de 2014-03-19



JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretario de Hacienda Departamental

Proyectó: Carlos Goldfarb

COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

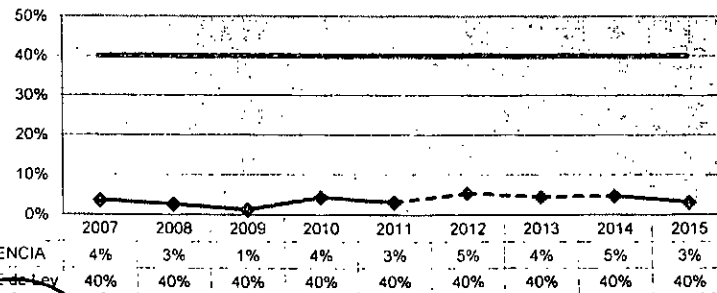
CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

LEY 358 DE 1997

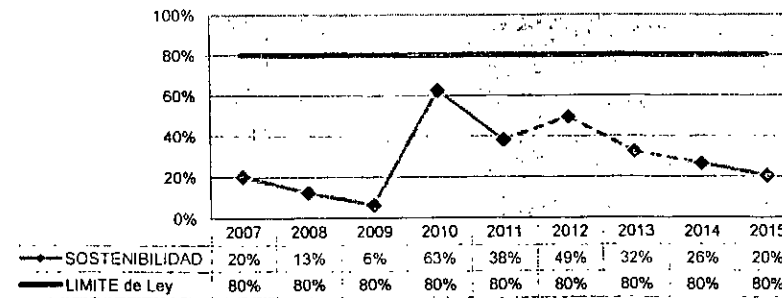


INFORME VIABILIDAD FISCAL DAF					DEPTO			PROYECTADO	
CONCEPTO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
INGRESOS CORRIENTES	290.927	248.050	347.268	264.867	376.962	352.120	413.135	427.595	442.561
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	93.924	109.058	126.633	100.437	117.579	121.046	129.175	133.696	138.375
AHORRO OPERACIONAL	197.003	138.992	220.635	164.430	259.383	231.074	283.960	293.899	304.185
SALDO DEUDA	59.115	31.078	22.117	166.158	144.548	174.276	133.741	113.257	90.623
INTERESES DE LA DEUDA	7.162	3.672	2.733	7.131	8.084	12.383	12.640	13.819	9.549
SOLVENCIA	4%	3%	1%	4%	3%	5%	4%	5%	3%
LIMITE de Ley	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
SOSTENIBILIDAD	20%	13%	6%	63%	38%	49%	32%	26%	20%
LIMITE de Ley	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)					VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE

Solvencia = Intereses / Ahorro Operacional



Sostenibilidad = Saldo de la deuda / Ingresos corrientes de libre destinación



JUAN CARLOS MUNIZ PACHECO
Secretaría de Hacienda Departamental

DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

LEY 819 DE 2003



Cifras en millones de pesos

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013
INGRESOS CORRIENTES	478.163	559.299	578.287	686.827	598.335	728.803
RECURSOS DE CAPITAL	54.517	51.413	162.647	153.760	153.151	202.540
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	113.943	115.956	122.699	130.320	134.428	142.040
INVERSION	353.622	429.132	569.114	595.381	448.885	650.110
SUPERAVIT PRIMARIO	65.115	65.624	49.121	114.886	168.173	139.193
INTERESES DE LA DEUDA	3.672	2.733	7.131	8.084	12.383	13.476
SERVICIO DE LA DEUDA	23.360	4.201	8.040	16.341	39.610	73.611
SUPERAVIT PRIMARIO / INTERESES DEUDA (Ley 819)	17,73	24,01	6,89	14,21	13,58	10,33
SUPERAVIT PRIMARIO / SERVICIO DEUDA (Ley 819)	2,79	15,62	6,11	7,03	4,25	1,89

Juan Carlos Muñoz Pacheco
Secretario de Hacienda Departamental



Gobernación
del Atlántico

COMPORTAMIENTO INDICADOR LEY 617 DE 2000
Expresado en Millones de Pesos

SEGUIMIENTO INDICADOR LEY 617
A DICIEMBRE 31 DE 2013

CONCEPTO	Millones de pesos
Ingresos Corrientes de Libre Destinación	149.566
TOTAL FUNCIONAMIENTO	69.010
Gastos de Funcionamiento	69.010
Gastos de Funcionamiento/ICLD (LEY 617)	46,14%
Transferencias	6.848
- Asamblea	3.320
- Contraloría	3.528
Ahorro disponible para pago Deuda y Saneamiento	73.709

Barranquilla, Marzo 13 de 2014.

JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretario de Hacienda Departamental

Proyectó: Carlos Goldfarb H.

COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL



www.atlantico.gov.co - gobernador@atlantico.gov.co - Tel. 300.142.0011
Calle 40 No. 45-46 - Barranquilla - Atlántico Colombia
Teléfono: 300 7100 - Fax: 300 45 24 Correo: gobernador@atlantico.gov.co

JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretario de Hacienda Departamental

Proyectó: Carlos Goldfarb

COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL



www.atlantico.gov.co - gobernador@atlantico.gov.co - Tel. 300.142.0011
Calle 40 No. 45-46 - Barranquilla - Atlántico Colombia
Teléfono: 300 7100 - Fax: 300 45 24 Correo: gobernador@atlantico.gov.co

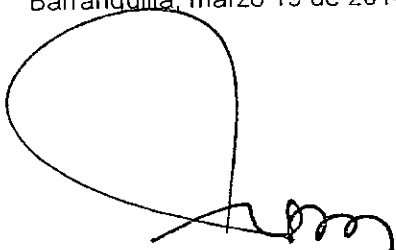
COMPORTAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA PARA LA VIGENCIA 2013

CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

INDICADOR LEY 358 DE 1997 VIGENCIA 2013

CONCEPTO	(Millones de Pesos)
INGRESOS CORRIENTES	413.135
VIGENCIAS FUTURAS DEL PERIODO	24.409
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	129.175
AHORRO OPERACIONAL	259.551
SALDO DEUDA	133.741
INTERESES DE LA DEUDA	12.640
SOLVENCIA (Intereses de la Deuda/Ahorro Operacional)	5%
LIMITE DE LEY	40%
SOSTENIBILIDAD (Saldo de la Deuda/Ingresos Corriente - Vigencias Futuras)	34%
LIMITE DE LEY	80%
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)	VERDE

Barranquilla, marzo 19 de 2014-03-19



JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretario de Hacienda Departamental

Proyectó: Carlos Goldfarb

COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL

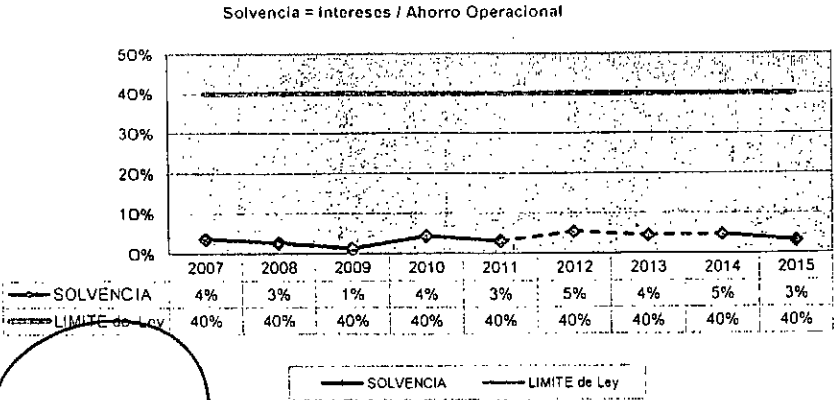
DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

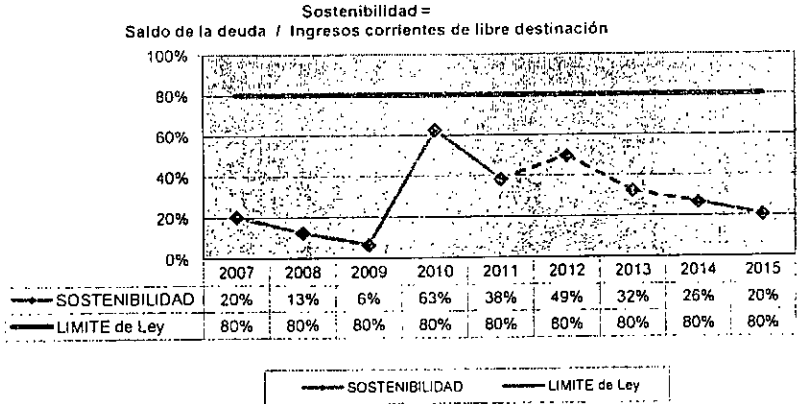
LEY 358 DE 1997



CONCEPTO	INFORME VIABILIDAD FISCAL DAF				DEPTO			PROYECTADO	
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
INGRESOS CORRIENTES	290.927	248.050	347.268	264.867	376.962	352.120	413.135	427.595	442.561
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	93.924	109.058	126.633	100.437	117.579	121.046	129.175	133.696	138.375
AHORRO OPERACIONAL	197.003	138.992	220.635	164.430	259.383	231.074	283.960	293.899	304.185
SALDO DEUDA	59.115	31.078	22.117	166.158	144.548	174.276	133.741	113.257	90.623
INTERESES DE LA DEUDA	7.162	3.672	2.733	7.131	8.084	12.383	12.640	13.819	9.549
SOLVENCIA	4%	3%	1%	4%	3%	5%	4%	5%	3%
LIMITE de Ley	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
SOSTENIBILIDAD	20%	13%	6%	63%	38%	49%	32%	26%	20%
LIMITE de Ley	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
ESTADO DE LA ENTIDAD (Semaforo)	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE



JUAN CARLOS MUNIZ PACHECO
Secretaría de Hacienda Departamental



DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

LEY 819 DE 2003



Cifras en millones de pesos

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013
INGRESOS CORRIENTES	478.163	559.299	578.287	686.827	598.335	728.803
RECURSOS DE CAPITAL	54.517	51.413	162.647	153.760	153.151	202.540
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	113.943	115.956	122.699	130.320	134.428	142.040
INVERSION	353.622	429.132	569.114	595.381	448.885	650.110
SUPERAVIT PRIMARIO	65.115	65.624	49.121	114.886	168.173	139.193
INTERESES DE LA DEUDA	3.672	2.733	7.131	8.084	12.383	13.476
SERVICIO DE LA DEUDA	23.360	4.201	8.040	16.341	39.610	73.611
SUPERAVIT PRIMARIO / INTERESES DEUDA (Ley 819)	17,73	24,01	6,89	14,21	13,58	10,33
SUPERAVIT PRIMARIO / SERVICIO DEUDA (Ley 819)	2,79	15,62	6,11	7,03	4,25	1,89


Juan Carlos Muñoz Pacheco
Secretario de Hacienda Departamental

COMPORTAMIENTO INDICADOR LEY 617 DE 2000
Expresado en Millones de Pesos

SEGUIMIENTO INDICADOR LEY 617 A DICIEMBRE 31 DE 2013

CONCEPTO	Millones de pesos
Ingresos Corrientes de Libre Destinación	149.566
TOTAL FUNCIONAMIENTO	69.010
Gastos de Funcionamiento	69.010
Gastos de Funcionamiento/ICLD (LEY 617)	46,14%
Transferencias	6.848
- Asamblea	3.320
- Contraloría	3.528
Ahorro disponible para pago Deuda y Saneamiento	73.709

Barranquilla, Marzo 13 de 2014.



JUAN CARLOS MUÑOZ PACHECO
Secretario de Hacienda Departamental

Proyectó: Carlos Goldfarb H.

COMPROMISO SOCIAL SOBRE LO FUNDAMENTAL