



Despacho del Gobernador
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

Cartagena de Indias D T y C.

Honorables Diputados

ELKIN ANTONIO BENAVIDEZ AGUAS

Presidente

Honorable Asamblea Departamental de Bolívar

Ciudad

Ref.: Proyecto de Ordenanza "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL GOBERNADOR DE BOLÍVAR PARA LA COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Cordial saludo,

Respetuosamente me permito poner a consideración de la Honorable Asamblea Departamental, el proyecto de ordenanza de la referencia, sustentado en la correspondiente exposición de motivos:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. MARCO JURÍDICO.

Respecto a los antecedentes jurídicos que fundamentan la presente iniciativa ordenanzal, se tiene los siguientes:

1.1. Disposiciones constitucionales y legales.

1. En cuanto a la competencia de la Asamblea y el Gobernadores

De conformidad con la Constitución Política son funciones de las asambleas departamentales:

"Artículo 300. *Corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas:*

(...)

9. *Autorizar al Gobernador del Departamento para celebrar contratos, negociar empréstitos, enajenar bienes y ejercer, pro tempore, precisas funciones de las que corresponden a las Asambleas Departamentales."*

De conformidad con la Constitución Política son funciones de los gobernadores:

"Artículo 305. *Son atribuciones del gobernador:*



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



1. *Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los decretos del Gobierno y las ordenanzas de las Asambleas Departamentales.*

(...)

4. *Presentar oportunamente a la asamblea departamental, los proyectos de ordenanza sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas y presupuesto anual de rentas y gastos."*

Así mismo, y de acuerdo con Ley 2200 De 2022 "**Por La Cual Se Dictan Normas Tendientes A Modernizar La Organización Y El Funcionamiento De Los Departamentos**"

"ARTÍCULO 19. Funciones. *Son funciones de las asambleas departamentales:*

31. **Autorizar al Gobernador del Departamento para comprometer vigencias futuras,** *negociar empréstitos, enajenar bienes, activos, acciones y cuotas partes, así como ejercer, pro tempore, precisas funciones de las que corresponden a las Asambleas Departamentales.*

En cuando a las funciones del Gobernador tenemos las siguientes:

ARTÍCULO 119. Atribuciones de los Gobernadores. *Además de las funciones constitucionales y legales previstas, los gobernadores tendrán las siguientes funciones:*

6. *Presentar los proyectos de ordenanza para la buena marcha del departamento.*

El artículo 151 de la Constitución Política, perteneciente al Capítulo III – De las Leyes del Título VI – De la Rama Legislativa, designó al Congreso de la República la expedición de una ley orgánica que, entre otras, disciplinara las normas sobre la preparación, aprobación y ejecución del presupuesto de rentas y ley de apropiaciones.

Al respecto del contenido de la regulación de la Ley Orgánica, el artículo 352, perteneciente al Capítulo III – Del Presupuesto del Título XII – Del Régimen Económico y de la Hacienda Pública, dispuso lo siguiente: "*Además de lo señalado en esta Constitución, la Ley Orgánica del Presupuesto regulará lo correspondiente a la programación, aprobación, modificación, ejecución de los presupuestos de la Nación, de las entidades territoriales y de los entes descentralizados de cualquier nivel administrativo, y su coordinación con el Plan Nacional de Desarrollo, así como también la capacidad de los organismos y entidades estatales para contratar."*

Atendiendo la autorización otorgada a él por el artículo 24 de la Ley 225 de 1995 el Gobierno Nacional compiló las Leyes 38 de 1989, 179 de 1994 y 225 de 1995 en el Decreto 111 de 1996, constitutivo del Estatuto Orgánico de Presupuesto.

En lo ateniende a la regulación correspondiente a la programación, aprobación, modificación, ejecución de los presupuestos de las entidades territoriales y de sus entidades descentralizadas, el artículo 104 del precitado estatuto dispuso: "*A más tardar el 31 de diciembre de 1996, las entidades territoriales ajustarán las normas sobre programación, elaboración, aprobación y ejecución de sus presupuestos a las normas previstas en la Ley Orgánica del Presupuesto."*



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



Respecto al ajuste de las normas orgánicas de presupuesto en el nivel territorial, el artículo 109 *ejusdem*, en concordancia con el artículo 353 de la Constitución Política, preceptuó lo siguiente: "Las entidades territoriales al expedir las normas orgánicas de presupuesto deberán seguir las disposiciones de la Ley Orgánica del Presupuesto, adaptándolas a la organización, normas constitucionales y condiciones de cada entidad territorial. Mientras se expiden estas normas, se aplicará la Ley Orgánica del Presupuesto en lo que fuere pertinente.

1.2 Vigencias Futuras:

A. Antecedentes – Vigencias Futuras

Las vigencias futuras se pueden definir como instrumento de planeación y ejecución presupuestal que se constituyen cuando las administraciones territoriales asumen compromisos (gastos) cuya ejecución inicia en la vigencia en curso, pero por la magnitud o complejidad del proyecto, el plazo para el desarrollo del objeto sobrepasa la vigencia fiscal.

Este mecanismo permite garantizar tanto al ordenador del gasto, como al contratista o tercero colaborador, la existencia en el tiempo de un monto o rubro disponible en el presupuesto para el pago de los compromisos durante los años en que transcurre la ejecución satisfactoria del proyecto.

B. Aspectos de ley de las vigencias futuras excepcionales

Frente a las vigencias futuras excepcionales para las entidades territoriales, el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011 indica que:

Artículo 1º. *Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales. En las entidades territoriales, las asambleas o concejos respectivos, a iniciativa del gobierno local, podrán autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:*

- A) *Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.*
- B) *El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5º de la Ley 819 de 2003.*
- C) *Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.*





D) 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 Inversiones del 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, excede la capacidad de endeudamiento de la entidad territorial, de forma que se garantice la sujeción territorial a la disciplina fiscal, en los términos del Capítulo II de la Ley 819 de 2003.

En este sentido, se debe tener presente que el Decreto reglamentario 2767 de 2012, con el cual se reglamentó la Ley 1483 de 2011, estableció cuál es el criterio para considerar de importancia estratégica un proyecto, a saber:

- A) Que dentro de la parte General Estratégica del Plan de Desarrollo vigente de la entidad territorial se haga referencia expresa a la importancia y el impacto que tiene para la entidad territorial el desarrollo del proyecto que se inicia en ese período y trasciende la vigencia del periodo de gobierno;*
- B) Que consecuente con el literal anterior, dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente se encuentre incorporado el proyecto para el cual se solicita la vigencia futura que supera el período de Gobierno;*
- C) Que dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo de la entidad territorial se tenga incorporado el impacto, en términos de costos y efectos fiscales, del desarrollo del proyecto para los diez años de vigencia del Marco Fiscal.*
- D) Que el proyecto se encuentre viabilizado dentro del Banco de Programas y Proyectos de la entidad territorial;*
- E) Sin perjuicio de los estudios técnicos que deben tener todos los proyectos, los proyectos de infraestructura, energía y comunicaciones el estudio técnico debe incluir la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, aprobado por la oficina de planeación de la entidad territorial o quien haga sus veces. Para el caso de proyectos de Asociación Público-Privada, se cumplirá con los estudios requeridos en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.*

Igualmente, el artículo 2 del precitado decreto establece cuál debe ser el contenido de los estudios técnicos, norma a la que nos remitirnos.

Por otro lado, La circular DAF externa No. 7 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de febrero 20 de 2007 señala que la vigencia futura es una operación que afecta esencialmente al presupuesto de gastos y se entiende como un compromiso que se asume en un año fiscal determinado, con cargo al presupuesto de gastos o ley de apropiaciones de un año fiscal futuro.

Presupuestalmente, cuando se menciona el término apropiación, se hace referencia a un monto o rubro disponible en el Presupuesto de Gastos, nunca en el presupuesto de ingresos. De hecho, cuando la ley orgánica clasifica el presupuesto





hace referencia al presupuesto de rentas y recursos de capital y al presupuesto de gastos o ley de apropiaciones.

En este sentido, si se requiere en una vigencia determinada asumir un compromiso que implique afectar al presupuesto de gastos de una vigencia futura, es necesario contar con una autorización de la Asamblea para comprometer dicho presupuesto, en los términos y condiciones que dispone para ello la ley orgánica de presupuesto y demás normas que la modifican o adicionan.

D. Autorización del CODFIS para comprometer vigencias futuras excepcionales

La autorización del CONFIS en mención se encuentra regulada por los artículos 23 del Estatuto Orgánico de Presupuesto y el artículo 11 del Decreto 115 de 1996, los cuales en su tenor literal preceptúan:

"El Confis 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 concrete en una vigencia subsiguiente.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD POR LAS CUALES SE SOLICITAN LAS VIGENCIAS FUTURAS

EJECUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO INFRAESTRUCTURA PARA EL SOSTENIMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SECUNDARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR identificado con código BPIN No. 2022002130145

1. DEFINICION DEL PROBLEMA

1.1. Problema central

Altos niveles de afectación presentada en las vías secundarias y terciarias del Departamento de Bolívar por eventos de tipo climático de alto impacto en el territorio.

1.2. Descripción de la situación actual:

Actualmente el Departamento de Bolívar cuenta con un inventario primario de red de vías terciarias cuyo levantamiento se hizo hace aproximadamente 10 años y que representa un total de 2.232 kilómetros, que por zodes se identifica así:





ZODES	MUNICIPIO	LONG
MAGDALENA MEDIO BOLIVARENSE	ARENAL DEL SUR	78,00
	CANTAGALLO	21,00
	MORALES	98,90
	SAN PABLO	228,20
	SANTA ROSA SUR	216,29
	SIMITI	132,00
	TOTAL	774,39

LOBA	RIO VIEJO	44,00
	NOROSI	40,35
	REGIDOR	12,00
	ALTOS DEL ROSARIO	20,30
	BARRANCO DE LOBA	42,30
	SAN MARTIN DE LOBA	58,50
	EL PEÑON	
TOTAL	217,45	

DEPRESION MOMPOSINA	CICUCO	
	MARGARITA	59,55
	MOMPOS	9,00
	SAN FERNANDO	29,95
	HATILLO DE LOBA	16,9
	TALAIGUA NUEVO	21,00
	TOTAL	136,40

MOJANA BOLIVARENSE	ACHI	20,00
	SAN JACINTO DEL CAUCA	
	MAGANGUE	94,00
	MONTECRISTO	8,70
	PINILLOS	
	TIQUISIO	52,00
	TOTAL	174,70

MONTES DE MARIA BOLIVARENSE	CORDOBA	60,95
	EL CARMEN DE BOLIVAR	76,40
	EL GUAMO	24,20
	MARIA LA BAJA	82,90
	SAN JACINTO	69,55
	SAN JUAN NEPOMUCENO	99,10
	ZAMBRANO	35,25
TOTAL	448,35	



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



DIQUE BOLIVARENSE	ARJONA	43,83
	CALAMAR	11,50
	ARROYO HONDO	24,90
	CARTAGENA	67,50
	CLEMENCIA	19,75
	MAHATES	81,90
	SAN CRISTOBAL	7,55
	SAN ESTANISLAO	51,63
	SANTA CATALINA	37,80
	SANTA ROSA DE LIMA	32,86
	SOPLAVIENTO	5,65
	TURBACO	50,53
	TURBANA	23,13
	VILLANUEVA	22,50
	TOTAL	481,01

Lo anterior sin contar con las vías veredales que se han venido sumando como ramales de acceso a zonas pobladas del territorio que aún no han sido registradas como tal.

Ante la gran dimensión de nuestra extensión territorial, el principal reto que afrontan los gobiernos departamentales y locales en asocio con el Gobierno Nacional, es la suma de esfuerzos y de recursos para incrementar de manera progresiva y a mediano plazo el proceso de conectividad vial intermunicipal e interveredal; logrando el Departamento en los últimos 7 años, intervenir 343,6 kilómetros de vía y 60 puentes para impulsar el desarrollo de Bolívar; mas los mejoramientos realizados desde la gestión del Riesgo para superar dificultades de acceso presentadas por el invierno o deslizamiento que se registran en mas de 100 km adicionales.

Como resultado de las diferentes apuestas incluyendo la oferta nacional, actualmente tenemos un 30% del total de vías secundarias y terciarias intervenidas y transitables, y se propende en cada gobierno de turno por incrementar esta meta con la finalidad de garantizar el crecimiento del desarrollo económico de los Bolivarenses, toda vez que su principal actividad se encuentra representada en el sector agropecuario, que para impactar en el PIB, requiere como principal insumo de vías de acceso a predios productivos.

Esta situación se torna difícil cuando aún tenemos municipios como Pinillos por ejemplo donde ni la cabecera municipal tiene ruta de acceso terrestre definida; a lo que además se le suma el hecho de que producto del acaecimiento de fenómenos naturales representados en alta densidad de lluvia que generan erosión, hundimientos, agrietamientos, o derrumbe, se viene deteriorando la malla vial ya intervenida, lo que impide que el Departamento mantenga estable una línea base de cobertura en este componente; o en su defecto, que se incremente en el % definido en cada plan de desarrollo pues el paso del tiempo, el cambio climático y el exceso de tráfico, deteriora las obras que tienen mas de 5 años de culminadas, que hoy se encuentran en su fase de desgaste y que no hacen parte del proceso de calidad o estabilidad de las obras respaldado con las pólizas contractuales cuyas coberturas se extienden a 5 años a partir de la entrega, pues ya fenecieron.

Tal circunstancia se torna aún mas compleja cuando es un hecho notorio que los municipios del Departamento de Bolívar, no cuentan con las herramientas ni recursos necesarios para atender las emergencias o los daños que se presentan en su territorio, ni las afectaciones directas a las comunidades; y mucho menos pueden atender los generados en vías





secundarias y terciarias de manera sorpresiva e inminente producto de las olas invernales y el deterioro que causan las fuertes escorrentías al igual que fenómenos que se producen como deslizamientos y erosión en los corredores viales. Esto nos enfrenta a la realidad de buscar mecanismos que desde la concurrencia y subsidiariedad impidan que se afecte el normal desempeño de las actividades de los ciudadanos y por ende, que se causen enormes pérdidas en los ámbitos social, económico, productivo, en las áreas de salud y educación; que pueden verse afectados por el incremento en los gastos de reparaciones de vehículos, incremento en los costos de transporte tanto de personas como de productos agrícolas, en fletes, e incluso en pérdidas por impedimento de extracción de productos perecederos, sin dejar de lado el riesgo de accidentalidad que puede incluso cobrar vidas.

Al respecto el Consejo de Estado ha manifestado que la falta de mantenimiento vial se registra como FALLA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO en los siguientes términos: "(...) Mantenimiento de la malla vial. Se configura si se acredita que la entidad encargada omitió el cumplimiento de deberes legales y constitucionales, máxime si se prueba que fue enterada sobre la presencia anormal y peligrosa de obstáculos El Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito, ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad.(...).

En este orden, según diagnóstico realizado en recorrido por la malla vial existente, se pudo verificar que las vías intervenidas los últimos 10 años se encuentran en alto riesgo de deterioro generado por incremento de escorrentías y evidencia de socavaciones producto de ausencia en algunos puntos de obras de arte que inicialmente el diseño hidráulico no identificaba, y que por el incremento de las volúmenes pluviométricos en los últimos años, hoy día están generando daños tales como pérdida de agregados en tratamientos superficiales, descaramientos, pérdida de capa de rodadura, ojo de pescado o bache superficial, exudación de asfalto, pulimiento, abeza dura, baches profundos, ondulaciones, griega de esquina, Longitudinal y transversal, fallas en bloque, entre otros. Al respecto, es importante resaltar que en algunos casos apenas inicia el debilitamiento y en otros, ya es pronunciado generando puntos críticos que requieren intervención inmediata. Tales circunstancias se complican aún más, en algunos casos donde las especificaciones constructivas fueron proyectadas para tráfico liviano y de manera inevitable por el proceso de conexión intermunicipal que se ha generado y en ocasiones por identificarse como vías alternas, terminan siendo utilizadas por vehículos de tráfico pesado que con su paso inciden en el deterioro progresivo de las vías.

Así mismo, se identifica que los caminos veredales o vecinales intervenidos con maquinaria y perfilados para tránsito en material de la zona, en épocas de invierno sufren alto deterioro llegando en algunos casos a la situación extrema de incomunicar a las comunidades e impedir no sólo el transporte de los habitantes a las cabeceras, puestos de salud, colegios y al desarrollo de las actividades cotidianas; sino también el transporte y extracción de los productos agropecuarios que dinamizan la economía local y son la fuente de ingresos de las familias que conviven en las zonas afectadas.



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



Tal situación genera la necesidad de estar preparados para que en época de lluvia intensa se pueda intervenir los caminos veredales no solo con horas máquina, sino con cobertura de puntos críticos en la modalidad que los estudios técnicos que se realicen lo indiquen; y luego de la superación de la época crítica se pueda proceder con obras de mitigación del riesgo en cuanto a movilidad y acceso vial.

En igual sentido, se hace necesario tener la capacidad para poder intervenir vías impactadas negativamente por el exceso de aguas lluvias e incremento de maleza que actualmente afectan las condiciones de movilidad y la seguridad vial; limitando el flujo de personas, bienes y servicios, ocasionado a su vez por la falta de un adecuado mantenimiento rutinario de la malla vial, los bajos recursos municipales para inversión en el sector de transporte.

Sobre toda la problemática planteada, se identifica como aliado estratégico para continuar el proceso de recuperación y transitabilidad Departamental al Instituto Nacional de Vías "INVIAS", que es un establecimiento público del orden nacional adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, modificado mediante el decreto 1092 de 2021, que tiene por objeto *"la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionadas de la Red Vial Nacional de carreteras primarias y terciarias, férreas, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte."*, que el marco de su competencia nacional y experticia sobre la materia, ha sido referente tanto en normas técnicas constructivas, como en procedimientos definidos para intervenir la malla vial, y viene ejecutando en el territorio en el proceso de complementariedad ejecutando proyectos de infraestructura en los siguientes alcances:

- I. **Proyectos Viales o Carreteros:** Vinculan las vías no concesionadas primarias, secundarias y terciarias, túneles, viaductos y puentes entre otros. Los proyectos viales o carreteros se clasifican en las siguientes categorías:
 - **Proyectos de Mantenimiento:** Son proyectos cuyo objetivo es mantener las condiciones de la infraestructura de transporte con el mismo nivel de servicio para el que fue diseñada y construida. El mantenimiento puede ser rutinario, si se realiza en intervalos de tiempo menores de un año; periódico, si corresponde a intervalos variables para recuperar el deterioro causado por su uso; o de emergencia, si tiene que ver con las intervenciones originadas por daños, bloqueos o desastres de origen natural o antrópico. (...)
 - **Proyectos de Mejoramiento:** Son proyectos que tienen por objeto mejorar las especificaciones técnicas de la infraestructura de transporte existente, o mejorar los niveles de servicio para los cuales se concibió inicialmente. En estos casos se trata de proyectos que por condiciones especiales de demanda u otras condiciones de planificación, se hace necesario mejorar sus condiciones de servicio. (...)
 - **Mantenimiento Periódico:** Acciones que se requieren ocasionalmente o con una periodicidad superior a un año en una carretera y sus elementos conexos y que, en cierta medida, se pueden programar con antelación, debido a que son determinadas principalmente por el tránsito y las condiciones meteorológicas. (...)
 - **Mantenimiento Rutinario:** Actividades destinadas a reparar o reponer situaciones de deterioro que se producen en la carretera y en sus elementos conexos a lo largo del año que, en cierta medida, son independientes de la intensidad del tránsito y de las condiciones meteorológicas. (...)
 - **Proyectos de Rehabilitación:** Son proyectos destinados a la reconstrucción de infraestructura de transporte existente, cuya condición de operación ha sufrido deterioro y por tanto su nivel de servicio es inferior al nivel para el cual fue diseñado y construido el proyecto. En este tipo de proyectos se considera la reconstrucción total o parcial de la infraestructura existente, con el fin de recuperar su nivel de servicio. (...)





- Construcción Vía Nueva: Consiste en ejecutar los movimientos de tierra necesarios para conformar la subrasante de la vía; a partir de la cual se extienden las distintas capas del pavimento, al tiempo que se construyen las obras de arte (drenajes, taludes), los puentes, etc. (...)
- Administración del Mantenimiento: Coordinación, dirección y control de una serie de actividades destinadas a mantener las carreteras, asegurando la mejor utilización de los recursos disponibles (...)

Esto sobre la base del Plan Nacional de Desarrollo actualmente vigente que tiene dentro de sus objetivos, mejorar la calidad del transporte en términos de capacidad/estado de la infraestructura y la prestación de servicios para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios. Dentro de las estrategias planteadas por el gobierno nacional, a través del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se promueve la continuidad en el mejoramiento de la red vial no concesionada que se encuentre en afirmado, priorizando intervenciones sobre corredores incluidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y aquellos que contribuyan a la consolidación del territorial.

En el mismo sentido, el Pacto por el Transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, contenido en la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, resalta los importantes logros y avances en el desarrollo de la infraestructura y logística de transporte durante los últimos años, no obstante, reconoce los retos que se tienen para la consolidación de los diferentes modos de transporte, relacionados con la competitividad, uso de nuevas tecnologías, conectividad de zonas rurales y eficiencia logística requeridos para lograr reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, que permitan a millones de ciudadanos del país conectarse entre las regiones para acceder a servicios y mercados nacionales y extranjeros. El Gobierno nacional en el marco de la estrategia de reactivación segura lanzó el Programa de obra pública Concluir, concluir, concluir para la reactivación de las regiones, y el Programa Vías para la legalidad y la reactivación, visión 2030. Si bien ambos programas han priorizado red vial estratégica en las regiones, resulta necesario realizar intervenciones complementarias que permitan consolidar la red vial nacional, con el propósito de reactivar la economía del país, fortalecer la competitividad y afianzar la presencia del Estado a lo largo del territorio nacional. Lo anterior, bajo el Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0, que busca recuperar infraestructura de transporte primaria, secundaria, terciaria y férrea que permita consolidar una red estratégica de transporte en el país; lo que sigue en consonancia con lo descrito particularmente en el **pacto VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional**, que tiene entre sus objetivos la mejorar la calidad del transporte carretero, en términos de capacidad/estado de la infraestructura y de la prestación de servicios, para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios.

En ese contexto, se Logró desarrollar e implementar el programa Conectar Territorios, a través del cual direcciona inversiones hacia la red vial secundaria a través de proyectos que buscan el mejoramiento de la conectividad vial en 18 departamentos del país. En cuanto a la red primaria, se estima el mejoramiento de 510 km en 14 departamentos y el mantenimiento y rehabilitación de red ferroviaria a cargo del INVIAS. La ejecución del programa requiere recursos estimados en 4,87 billones de pesos para las vigencias 2022 - 2030, cuya ejecución quedará a cargo del Instituto Nacional de Vías. De esta meta se puede observar que la





conurrencia es insuficiente para el establecimiento de vías nuevas proyectas hacia Bolívar donde actualmente hay mas de 2.000 kilómetros de vía por intervenir; y por ende, pensar en el apoyo para recuperar lo ya intervenido sería en igual proporción deficitario frente a la totalidad de kilómetros por cubrir; lo que nos exige como departamento sumarnos a la concurrencia y subsidiaridad que actualmente ejecuta INVIAS y en tal medida realizar el **PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PARA EL SOSTENIMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SECUNDARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR**; que además fue definido como proyecto de importancia estratégica en el Consejo de Gobierno del día; con una inversión proyectada a 10 años según la siguiente fuente de ingresos

SOBRETASA ACPM		CUADRO No. 23				
Mes	año 2020	año 2021	año 2022	PROMEDIO RECUADO AÑO 2022 MAR. A OCT.	Proyeccion año 2023	
Enero	0	1.621.013.932	3.019.212.406		1.736.047.133	
Febrero	1.979.448.139	2.056.627.798	3.213.476.903		1.847.749.219	
Marzo	913.238.932	1.762.259.979	1.592.856.634		1.831.785.129	
Abril	878.595.941	1.749.912.452	1.667.748.897		1.917.911.232	
Mayo	727.170.123	2.369.284.014	1.935.878.643		2.226.260.439	
Junio	535.837.554	1.900.050.517	1.794.781.883		2.063.999.165	
Julio	611.360.458	1.996.897.378	1.665.103.709	1.990.685.987	1.914.869.265	
Agosto	701.715.775	1.665.032.654	1.796.435.727		2.065.901.086	
Septiembre	740.009.241	2.479.095.297	1.729.914.726		1.989.401.935	
Octubre	739.439.351	2.422.376.663	1.491.450.337		1.715.167.888	
Noviembre	701.196.884	2.531.558.694	1.990.685.987		2.289.288.884	
Diciembre	698.853.221	2.762.574.087	1.990.685.987		2.289.288.884	
TOTAL	9.226.865.619	25.316.683.465	23.888.231.838		23.887.670.261	

COMPROMISOS :

1.- TODOS LOS AÑOS SE DEBEN DESTINAR \$ 2.500.000.000,00 AL PROGRAMA DE SANEAMIENTO FISCAL DEL DEPARTAMENTO
2.- DESCONTAR EL SERVICIO DE LA DEUDA

PROYECCIÓN 10 AÑOS	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
SOBRETASA ACPM	23.887.670.261	25.320.930.477	26.840.186.305	28.450.597.484	30.157.633.333	31.967.091.333	33.885.116.813	35.918.223.821	38.073.317.251	40.357.716.286
ICLD	365.661.484.592	387.601.173.667	410.857.244.087	435.508.678.733	461.639.199.457	489.337.551.424	518.697.804.509	549.819.672.780	582.808.853.147	617.777.384.336

El siguiente es el comportamiento del servicio a la deuda durante los próximos 10 años:

2026		2029	
Amortización del Capital	Pago de Intereses	Amortización del Capital	Pago de Intereses
1.685.572.372	297.656.302	1.685.572.372	93.501.181

2027		2030	
Amortización del Capital	Pago de Intereses	Amortización del Capital	Pago de Intereses
1.685.572.372	229.604.595	1.264.179.279	25.449.474

2028		2031		2032	
Amortización del Capital	Pago de Intereses	Amortización del Capital	Pago de Intereses	Amortización del Capital	Pago de Intereses
1.685.572.372	162.065.606				

Que de acuerdo al comportamiento del gasto, compromisos vigentes y destinación, se reservarán así para la inversión en el proyecto de infraestructura:

PROYECCIÓN 10 AÑOS	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
SOBRETASA ACPM	23.887.670.261	25.320.930.477	26.840.186.305	28.450.597.484	30.157.633.333	31.967.091.333	33.885.116.813	35.918.223.821	38.073.317.251	40.357.716.286
MENOS PSFM	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000
MENOS SERVICIO A LA DEUDA	476.361.949	435.018.207	365.707.594	297.656.302	229.604.595	162.065.606	93.501.181	25.449.474	-	-
INVERSIÓN AÑO ACPM	20.911.308.312	22.385.912.270	23.974.478.711	25.652.941.182	27.428.028.738	29.305.025.726	31.291.615.631	33.392.774.347	35.573.317.251	37.857.716.286
INVERSIÓN ICLD	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000	4.000.000.000
TOTAL INVERSIÓN	24.911.308.312	26.385.912.270	27.974.478.711	29.652.941.182	31.428.028.738	33.305.025.726	35.291.615.631	37.392.774.347	39.573.317.251	41.857.716.286



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



Recursos que de acuerdo al alcance definido en el proyecto al que se viene haciendo referencia se invertirán en actividades **técnicamente relacionadas con** Mantenimiento, Mejoramiento; Mantenimiento Periódico; Mantenimiento Rutinario; Rehabilitación; Administración del Mantenimiento; y que se realizarán sobre las vías en buen estado en la red vial secundaria y terciaria del Departamento de Bolívar; Puentes construidos, mejorados y/o rehabilitados y en los caminos veredales y ramales en estado de deterioro.

Para el desarrollo de las actividades descritas, se priorizarán las intervenciones por nivel de riesgo desde grado de alto riesgo de accidentalidad y/o **de intransitabilidad de** la zona, tomando para la priorización el número de habitantes de los centros poblados que se intercomunican con entre si. Esta priorización se realizará en comité interdisciplinario conformado por profesionales de planta de la Gobernación de Bolívar y el aliado, operador, o concesionario que se escoja en el marco de las normas que regulen la materia para el efecto, así:

1. El Gobernador o su delegado.
2. Un (1) funcionario de la Secretaría de Planeación Departamental – Con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación relacionados con dirección de proyectos en la entidad.
3. Un (1) funcionario de la Secretaría de Infraestructura Departamental – Con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación, seguimiento, ajuste, y reporte de información de proyectos de infraestructura de uso.
4. Un (1) funcionario de la Secretaría de Hacienda Departamental con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación, seguimiento, manejo y ejecución del presupuesto de la Gobernación de Bolívar
5. Un Representante del aliado, operador, o concesionario que se escoja en el marco de las normas que regulen la materia para el efecto

La inversión proyecta realizarse de la siguiente manera:

1. El Gobernador o su delegado
2. El Jefe de la Oficina de Gestión del Riesgo del Departamento de Bolívar o quien haga sus veces o su delegado.
3. Un (1) funcionario de la Secretaría de Planeación Departamental – Con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación relacionados con dirección de proyectos en la entidad.
4. Un (1) funcionario de la Secretaría de Infraestructura Departamental – Con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación, seguimiento, ajuste, y reporte de información de proyectos de infraestructura de uso.
5. Un (1) funcionario de la Secretaría de Hacienda Departamental con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación, seguimiento, manejo y ejecución del presupuesto de la Gobernación de Bolívar
6. Un Representante del aliado, operador, o concesionario que se escoja en el marco de las normas que regulen la materia para el efecto, quien tendrá voz pero no VOTO

Lo anterior teniendo en cuenta que El **Departamento de Bolívar** basa su movilidad en el **transporte** terrestre, aéreo, marítimo y Fluvial, que se complementan entre sí y articulan el territorio. El modo de transporte de mayor importancia es el terrestre, sin embargo, carece de una buena infraestructura vial y la red existente no abarca la totalidad de los municipios,





lo que ha impedido una dinámica económica que apalanque el desarrollo en todas sus dimensiones.

La infraestructura de transporte deficiente, impide la integración física de los municipios, corregimientos y veredas con las carreteras nacionales, para fortalecer su conectividad vial con el país, en procura de una verdadera integración económica, comercial y social.

El déficit de infraestructura de transporte propicia dificultad en la movilidad lo que afecta servicios básicos como educación, seguridad, salud etc., así, limita la competitividad del departamento, en la medida que se dificulta el movimiento de bienes y servicios especialmente los producidos desde el sector rural, para hacerlos llegar a las cabeceras municipales y a los grandes centros de consumo de la región Caribe y de la nación en general.

Así es como se contempla en el Plan de Desarrollo Departamental **"Bolívar Primero" 2020-2023**, como objetivo, el hacer de Bolívar un Departamento competitivo, promoviendo estrategias que generen la implementación y materialización de políticas públicas con las que podamos sacar adelante proyectos de inversión que generen empleo e ingreso a los bolivarenses, mejorando sustancialmente nuestros factores de competitividad y hacernos más productivos.

En este sentido, el Departamento de Bolívar requiere la autorización para comprometer vigencias futuras extraordinarias, con el objeto de materializar el proyecto de inversión contemplado en el plan de desarrollo, que se relacionan a continuación:

Eje Estratégico No. 2 **"BOLÍVAR COMPETITIVO PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL"**

El propósito de este eje es: *"Satisfacer las necesidades de lo bolivarenses, a partir de una economía dinámica e incluyente. Lograr un Bolívar competitivo exige aprovechar las ventajas comparativas y competitivas del territorio y su gente, logrando que todos se unan en torno a la necesidad de dejar a las nuevas generaciones, un departamento organizado tanto en lo urbano como en lo rural, en el marco de una economía dinámica y fuerte, un sector agrícola que migra hacia la agroindustria, con una infraestructura moderna y apropiada, un turismo de experiencias que incorpora nuevos destinos, mercados eficientes y en crecimiento, con una minería legal y responsable, un recurso humano con sólida formación en educación superior y altos estándares de capacitación que se apoya en la Tecnología de la información y las comunicaciones y es capaz de innovar y diversificar en el marco de una dinámica empresarial creciente"*.

Dentro de este eje se encuentra el programa **"Plan de conectividad para Bolívar"**: La infraestructura destinada al mejoramiento de la calidad de vida, la prevención de los desastres y al transporte, se encuentran estrechamente ligadas al desarrollo competitivo de los territorios. **Por tanto, el mejoramiento de la infraestructura de transporte tiene como finalidad propiciar el mejoramiento de la productividad y competitividad del territorio, y consecuentemente de la calidad de vida de las personas que lo habitan.**





Indicadores de Bienestar (resultado) y Metas

Nombre del Indicador	Unidad de medida	Año	Línea de base	Meta del cuatrienio (2020-2023)
Incrementar el número de Kilómetros de vías en buen estado en la red vial secundaria y terciaria del Departamento de Bolívar	Kms	2019	933.11	1163.11

Indicadores de productos y Metas

Nombre del Indicador	Unidad de medida	Año	Línea de Base	Meta del cuatrienio (2020-2023)	Dependencia Responsable
Km de vías secundarias intervenidas.	Kms	N/D	N/D	60	Secretaría De Infraestructura
Km de vías urbanas intervenidas.	Km	N/D	N/D	5	Secretaría De Infraestructura
Vías urbanas intervenidas	Kms	N/D	N/D	5	Secretaría De Infraestructura
Puentes construidos, mejorados y/o rehabilitados	ML	N/D	N/D	12	Secretaría De Infraestructura

El desarrollo económico y social de un territorio se encuentra determinado en gran medida, por la cantidad y estado de vías, puertos, aeropuertos y ferrovías construidas para el beneficio de los múltiples sectores que utilizan esta infraestructura, (comercio, agricultura, transporte y sociedad civil). Una buena movilidad favorece la dinámica económica del territorio en general y consecuentemente la calidad de vida de los ciudadanos, facilitando el desarrollo de todo tipo de actividades. Con esto estamos contribuyendo a la competitividad y a la reactivación económica porque con las obras públicas en el territorio generando mano de obra local podemos también mejorar los ingresos de las familias.

Esto nos lleva a la necesidad de apostarle a mantener la línea base de este indicador conservada y funcionando en óptimas condiciones de seguridad vial que permitan brindar garantías para la movilidad de los Bolivarenses que habitan en el área de influencia de cada vía intervenida a pesar del paso del tiempo y de los diferentes factores que influyen en su deterioro.

Hoy se evidencian las siguientes vías intervenidas años atrás, cuyas garantías de estabilidad fenecieron, y que por diagnóstico en campo luego de los recorridos y validación de las situaciones técnicas concretas, demandan el desarrollo de actividades destinadas a reparar o reponer situaciones de deterioro que se producen en la carretera y en sus elementos conexos a lo largo del año que, en cierta medida, son independientes de la intensidad del tránsito y de las condiciones meteorológicas; y que incluso pudieran tener como alcance la reconstrucción de infraestructura de transporte existente, cuya condición de operación ha sufrido deterioro y por tanto su nivel de servicio es inferior al nivel para el cual fue diseñado y construido el proyecto:





1. Mejoramiento de la vía transversal de los montes de María, con 32,53 kilómetros de pavimento
2. Vía Loma Arena Santa Catalina
3. Rehabilitación y mantenimiento de la vía la línea cruce 90 – Carretera la cordialidad – Santa Rosa de Lima – Villanueva – San Estanislao con 32,8 kilómetros pavimentados
4. Vía Córdoba – Zambrano

Adicionalmente, se requiere para manejar el concepto de prevención de la gestión del riesgo en las temporadas de lluvia, realizar la revisión actual del estado de las obras de arte y protección, así como los BX y demás obras hidráulicas de las vías intervenidas, para que en temporada de verano, se puedan realizar las programaciones de ejecución de acciones que se requieren ocasionalmente o con una periodicidad superior a un año y que, en cierta medida, se pueden programar con antelación, debido a que son determinadas principalmente por el tránsito y las condiciones meteorológicas.

En este orden, se hace necesario contar con un instrumento de ejecución que permita intervenir las obras de infraestructura vial con aquellos proyectos de infraestructura ligados a la sostenibilidad de los 933,11 kilómetros de vía que en el 2019 fueron identificados como línea base para la construcción del Plan De Desarrollo Departamental "Bolívar Primero 2020 - 2023"; así como la capacidad de reacción inmediata para rehabilitar los caminos veredales obstruidos y dejados en desuso por las temporadas de lluvia, pues tales acciones en el proceso de recuperación del riesgo, demandan no sólo horas máquinas, sino también estudios tipográficos, y diseños para intervenir cortes e implementación de rellenos con materia seleccionado según los criterios técnicos, que con la existencia de un operador vial, permitiría inclusive resolver de manera inmediata los puntos críticos con alternativas como la placa huella, base estabilizadas, o tratadas para uso como capa de rodadura.

EL CONSEJO DE POLÍTICA FISCAL DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR – CODFIS, en sesión, autorizó la asunción de vigencias futuras excepcionales en la vigencia subsiguiente cuya fuente de financiación son los recursos **DE ICLD hasta por \$4.000.000.000 anuales; y el total del ACPM de las vigencia 2023, incluyendo los excedentes de vigencias anteriores que se registren, y las vigencias 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032; luego de descontar de los ingresos anuales, el servicio a la deuda pública y los \$2.500.000.000 que aporta esta fuente por Ordenanza al programa de Saneamiento Fiscal y Financiero.**

Es de anotar, que la autorización para comprometer vigencias futuras en la vigencia fiscal 2023 incluidos sus excedentes, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029 y 2030 de la fuente de ingresos de **DE ICLD y ACPM** clasificada en el presupuesto de ingresos del Departamento de Bolívar no afecta el marco fiscal de mediano plazo tal como se determinó por el CODIFIS.

Para este caso, nos encontramos bajo el amparo de lo establecido en el artículo 3º del Decreto 4836 de 2011, el cual dispone:

Artículo 3º. Modificase el artículo 1º del Decreto 1957 de 2007, el cual quedará así:

"Artículo 1º. Los compromisos presupuestales legalmente adquiridos, se cumplen o ejecutan, tratándose de contratos o convenios, con la recepción de los bienes y





servicios, y en los demás eventos, con el cumplimiento de los requisitos que hagan exigible su pago.

Para pactar la recepción de bienes y servicios en vigencias siguientes a la de celebración del compromiso, se debe contar previamente con una autorización por parte del Confis o de quien este delegue, de acuerdo con lo establecido en la ley, para asumir obligaciones con cargo a presupuestos de vigencias futuras.

*Parágrafo. La disponibilidad presupuestal sobre la cual se amparen procesos de selección de contratistas podrá ajustarse, **previo a la adjudicación y/o celebración del respectivo contrato. Para tal efecto, los órganos que hacen parte del Presupuesto General de la Nación podrán solicitar, previo a la adjudicación o celebración del respectivo contrato, la modificación de la disponibilidad presupuestal, esto es, la sustitución del Certificado de Disponibilidad Presupuestal por la autorización de vigencias futuras.** (Subrayado fuera del texto).*

Para desarrollar las facultades descritas en los artículos precedentes, el Gobernador de Bolívar podrá suscribir hasta por 10 años Contratos de Infraestructura, Contratos o Convenios de asociación, concesiones y Asociaciones Público Privadas; y en tal sentido, se facúltese al Gobernador del Departamento de Bolívar para que durante la vigencia 2023, pueda asociarse en los términos de los artículos 95 y 96 de la Ley 489 de 1998, con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios o contratos interadministrativos, previo cumplimiento estricto de los procedimientos de ley; así mismo para gestionar, constituir y suscribir asociaciones público privadas, en los términos de la ley 1508 de 2012, su Decreto Reglamentario 1467 de 2012, y demás normas que las complementan o adicionan, o conceder concesiones viales para la provisión de bienes públicos y de servicios relacionados que puedan realizarse para el cumplimiento de las actividades, proyectos y programas cuyo alcance esté encaminado al **SOSTENIMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SECUNDARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR**; para lo que deberá dar estricto cumplimiento a las normas jurídicas, técnicas, financieras, presupuestales y contables que se apliquen, y asumirá la responsabilidad garantizar su cumplimiento.

3. ANALISIS DE LAS METAS PLURIANUALES

EL CONSEJO DE POLÍTICA FISCAL DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR – CODFIS, en sesión celebrada, autorizó la asunción de vigencias futuras cuya fuente de financiación es ACPM (Anexamos CERTIFICADO).

De igual forma en Consejo de Gobierno, fue declarado de importancia estratégica, toda vez que este proyecto representa un incentivo indiscutible para la economía de la región, no sólo por la reconstrucción y mantenimiento de las obras civiles, la demanda de mano de obra no calificada, los empleos directos e indirectos y la demanda de servicios no especializados, sino, también, porque se promueve uno de nuestros ejes fundamentales de nuestro plan de reactivación económica son las obras de infraestructura, como generadores de mano de obra local, lo que constituye un estímulo fundamental para el futuro desarrollo socio-económico de la región.



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



1. ANALISIS DE LAS METAS PLURIANUALES

Frente a las vigencias futuras excepcionales para las entidades territoriales, el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011 indica que:

Artículo 1°. Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales. En las entidades territoriales, las asambleas o concejos respectivos, a iniciativa del gobierno local, podrán autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

A) Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.

B) El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5° de la Ley 819 de 2003.

C) Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.

D) 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 Inversiones del 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, excede la capacidad de endeudamiento de la entidad territorial, de forma que se garantice la sujeción territorial a la disciplina fiscal, en los términos del Capítulo II de la Ley 819 de 2003.

En este orden de ideas, al incorporar las vigencias futuras aquí solicitadas y al analizar las metas plurianuales del marco fiscal de mediano plazo del Departamento 2022-2031, en cuanto a su capacidad de endeudamiento, encontramos lo siguiente:

Valores en millones de pesos	PROYECCION CAPACIDAD LEGAL DE ENDEUDAMIENTO - LEY 358 DE 1997									
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Ingresos corrientes Ley 358 de 1997	429.721	456.400	481.787	530.251	562.066	595.790	649.411	707.858	771.565	841.006
1.1 Ingresos corrientes	445.209	471.921	500.237	530.251	562.066	595.790	649.411	707.858	771.565	841.006
1.2 Vigencias futuras	15.488	15.521	18.450	0	0	0	0	0	0	0
2. Gastos de funcionamiento	325.161	344.671	365.351	387.272	410.509	435.139	461.247	488.922	518.258	549.353





Valores en millones de pesos	PROYECCION CAPACIDAD LEGAL DE ENDEUDAMIENTO - LEY 358 DE 1997									
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
3. Ahorro operacional	104.560	111.729	116.436	142.979	151.557	160.651	188.164	218.936	253.308	291.653
4. Saldo neto de la deuda con nuevo crédito	339.428	319.040	272.482	228.904	187.681	146.626	107.342	72.225	39.012	18.387
5. Intereses de la vigencia	7.957	11.000	9.797	8.191	6.709	5.241	3.776	2.439	1.305	330
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional	7,61 %	9,85 %	8,41 %	5,73 %	4,43 %	3,26 %	2,01 %	1,11 %	0,52 %	0,11 %
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrientes	78,99 %	69,90 %	56,56 %	43,17 %	33,39 %	24,61 %	16,53 %	10,20 %	5,06 %	2,19 %
SEMÁFORO: Estado actual de la entidad	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE	VERDE
SEMÁFORO: Estado actual de la entidad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Considerando las vigencias futuras autorizadas bajo la Ordenanza 310 de 2021 y las aquí consideradas para su aprobación, con fuente de financiación Ingresos Corrientes de Libre Destinación, se observa que los indicadores de solvencia y sostenibilidad contemplados bajo la Ley 358 de 1997 no violan los límites establecidos. De acuerdo con lo anterior, para el indicador de solvencia se evidencia que el punto más alto alcanzado se presenta en la vigencia 2023 sin superar el 60%, mientras que el indicador de sostenibilidad alcance su máximo en la vigencia 2022 sin superar el 100%. Por lo anterior la incorporación de las vigencias futuras aquí solicitadas no ponen en riesgo la capacidad de endeudamiento de la entidad territorial y por tanto al consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo, se cumplen.

De igual forma en Consejo de Gobierno, declaro de importancia estratégica este proyecto, toda vez que representa un incentivo indiscutible para la economía de la región, no sólo por la construcción de las obras civiles, la demanda de mano de obra no calificada, los empleos directos e indirectos y la demanda de servicios no especializados, sino, también, porque se promueve uno de nuestros ejes fundamentales de nuestro plan de reactivación económica son las obras de infraestructura, como generadores de mano de obra local, lo que constituye un estímulo fundamental para el futuro desarrollo socio-económico de la región.

Así las cosas, El Departamento de Bolívar sustenta la necesidad de proyectar las vigencias futuras excepcionales requeridas en las vigencias fiscales 2023 – hasta 2038 por lo que dejamos a consideración de la Duma Departamental la presente iniciativa con la seguridad de que por su importancia, para los objetivos de la Administración Departamental, encontrará una gran acogida de parte de la Corporación.

Atentamente,


 FIRMA DIGITAL
VICENTE ANTONIO BIELE-SCAFF
 Gobernador de Bolívar



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co



PROYECTO DE ORDENANZA No. _____

Por medio del cual se autoriza al Gobernador de Bolívar para la comprometer vigencias futuras excepcionales en la ejecución de contratos derivados del pacto funcional Bolívar y se otras disposiciones.

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 9.º del artículo 300 de la Constitución Política, Decreto Ley 111 de 1996, el artículo 8.º de la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4836 de 2011

ORDENA

ARTÍCULO PRIMERO: Autorícese al Gobernador del Departamento de Bolívar, para comprometer y contratar vigencias futuras excepcionales hasta por diez años, en la siguiente proyección financiera:

FUENTE DE INGRESO	DE VIGENCIAS FUTRUAS A AFECTAR	VALORES ANUALES PROYECTADOS QUE DEBERAN ACTUALIZARSE ANUALMENTE CON EL IPC	OBSERVACIONES
Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD)	2023, Vigencias 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032	\$4.000.000.000 (actualizado con el IPC)	La inversión priorizada a financiar con estos recursos será la de caminos veredales y ramales no pavimentados (donde no se pueda invertir ACPM)
ACPM	2023 Incluyendo los excedentes que se registren de la vigencia 2022 Vigencias 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032	\$23.887.670.261 (actualizado con el IPC y el ejercicio anual del recaudo efectivo por vigencia de esta fuente de ingresos de la Gobernación de Bolívar) menos lo que en cada vigencia debe destinarse al servicio a la deuda pública, y los \$2.500.000.000 que aporta esta fuente por Ordenanza al programa de Saneamiento Fiscal y Financiero	La inversión priorizada a financiar con estos recursos será la de vías pavimentadas según el alcance definido por el tributo reglamentado.

para que contrate y asuma los compromisos que se requieran para cubrir la financiación del proyecto denominado "INFRAESTRUCTURA PARA EL SOSTENIMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SECUNDARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR" identificado con BPIN No. 2022002130145 con cargo a la fuente de recursos y vigencias de descritas en el presente artículo, previo descuento del servicio a la deuda y de las obligaciones definidas en el programa de saneamiento fiscal y financiero que hayan sido asumidas con antelación a esta fuente de recursos.

PARAGRAFO PRIMERO: Las autorizaciones que se conceden en la presente Ordenanza al gobernador del Departamento de Bolívar no lo exoneran del cabal cumplimiento de los requisitos exigidos en la Ley 1483 de 2011 y su decreto reglamentario 2767 de 2012 y demás normas concordantes y afines vigentes, para asumir obligaciones que afecten los presupuestos de apropiaciones o gastos de las vigencias futuras 2023 y 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029 y 2030, 2031, 2032; así como los definidos en la ley 1508 de 2012, su Decreto Reglamentario 1467 de 2012, y demás normas que las complementan o adicionan.





ARTÍCULO SEGUNDO. PRIORIZACIÓN DE INVERSIONES: Las inversiones que se realicen de acuerdo al alcance definido en el proyecto, se invertirán en actividades técnicamente relacionadas con Mantenimiento, Mejoramiento; Mantenimiento Periódico; Mantenimiento Rutinario; Rehabilitación; Administración del Mantenimiento; y que se realizarán sobre las vías en buen estado en la red vial secundaria y terciaria del Departamento de Bolívar; Puentes construidos, mejorados y/o rehabilitados y en los caminos veredales y ramales en estado de deterioro, teniendo en cuenta para su imputación presupuestal y pago, los límites normativos para aplicación de las fuentes de financiación relacionadas en el artículo primero según las observaciones y límites allí definidos

Para el desarrollo de estas actividades, se priorizarán las intervenciones por nivel de riesgo desde grado de alto riesgo de accidentalidad y/o de intransitabilidad de la zona, tomando para la priorización el número de habitantes de los centros poblados que se intercomunican con entre si; y se realizará en comité interdisciplinario conformado por profesionales de planta de la Gobernación de Bolívar y el aliado, operador, o concesionario que se escoja en el marco de las normas que regulen la materia para el efecto, así:

1. El Gobernador o su delegado
2. El Jefe de la Oficina de Gestión del Riesgo del Departamento de Bolívar o quien haga sus veces o su delegado.
3. Un (1) funcionario de la Secretaría de Planeación Departamental – Con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación relacionados con dirección de proyectos en la entidad.
4. Un (1) funcionario de la Secretaría de Infraestructura Departamental – Con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación, seguimiento, ajuste, y reporte de información de proyectos de infraestructura de uso.
5. Un (1) funcionario de la Secretaría de Hacienda Departamental con Experiencia de más de 3 años en procesos de planeación, seguimiento, manejo y ejecución del presupuesto de la Gobernación de Bolívar
6. Un Representante del aliado, operador, o concesionario que se escoja en el marco de las normas que regulen la materia para el efecto, quien tendrá voz pero no VOTO

ARTÍCULO TERCERO: FORMULACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE FASES DE INTERVENSIÓN: Con cargo a la iniciativa descrita, antes de cada intervención de las vías, caminos veredales, ramales o puentes en estado de deterioro la red vial secundaria y terciaria del Departamento de Bolívar, que serán objeto de Mantenimiento, Mejoramiento, Mantenimiento Periódico, Mantenimiento Rutinario, Rehabilitación, Administración del Mantenimiento, deberá realizarse la fase de revisión del proyecto de intervención de la misma, validar o formular de ser el caso, los estudios y diseños, actualizarlos de acuerdo a los cambios identificados por el paso del tiempo y las condiciones de uso en las especificaciones respectivas; actualizar los presupuestos de acuerdo con los referentes de precio existente en el Departamento de Bolívar para cada ítem y zona de intervención, etapa que deberá cargarse en costos a los recursos descritos en el artículo primero de ésta Ordenanza.

ARTÍCULO CUARTO: Para desarrollar las facultades descritas en los artículos precedentes, el Gobernador de Bolívar podrá suscribir hasta por 10 años Contratos de Infraestructura, Contratos o Convenios de asociación, concesiones y Asociaciones Público Privadas; y en tal sentido, se faculta al Gobernador del Departamento de Bolívar para que durante la vigencia 2023, pueda asociarse en los términos de los artículos 95 y 96 de la Ley 489 de 1998, con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios o contratos interadministrativos, previo cumplimiento estricto de los procedimientos de ley; así mismo





para gestionar, constituir y suscribir asociaciones público privadas, en los términos de la ley 1508 de 2012, su Decreto Reglamentario 1467 de 2012, y demás normas que las complementan o adicionan, o conceder concesiones viales para la provisión de bienes públicos y de servicios relacionados que puedan realizarse para el cumplimiento de las actividades, proyectos y programas cuyo alcance esté encaminado al **SOSTENIMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SECUNDARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.**

PARÁGRAFO: En el evento en el que se opte por cualquiera de las modalidades descritas en el presente artículo para cubrir el alcance allí definido, deberá el Gobernador dar estricto cumplimiento a las normas jurídicas, técnicas, financieras, presupuestales y contables que se apliquen, y será su responsabilidad garantizarlo.

ARTÍCULO QUINTO: Autorizar y conferir facultades al Gobernador del Departamento de Bolívar, para contratar la **"INFRAESTRUCTURA PARA EL SOSTENIMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SECUNDARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR"**, previo cumplimiento de la normatividad legal vigente que rige la materia, con cargo a las vigencias futuras autorizadas en la presente ordenanza.

ARTÍCULO SEXTO: La secretaria de Hacienda Departamental, una vez comprometido los recursos a que se refiere el Artículo Primero de la presente Ordenanza, deberá incluir en el Presupuesto General del Departamento para las vigencias 2023-2032, las apropiaciones necesarias para cumplir con los compromisos adquiridos.

ARTICULO SÉPTIMO: Los recursos del presupuesto comprometidos en el Artículo Primero de esta Ordenanza corresponden al rubro Ingresos Corrientes de Libre Destinación de inversión financiado a los Ingresos corriente de Libre destinación – ICLD Departamental, y ACPM

ARTICULO OCTAVO: Esta Ordenanza rige a partir de su sanción y publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Proyecto de ordenanza presentado por:


FIRMA DIGITAL
VICENTE ANTONIO BLEL SCAFF
Gobernador de Bolívar



Vía Cartagena - Turbaco, km 3, Sector Bajo Miranda, El Cortijo
Teléfono: 57-5-6517444

e-mail: contactenos@bolivar.gov.co • www.bolivar.gov.co