

# **Recuperación y sostenimiento de la malla vial de Bogotá**



**Foro  
Movilidad y conectividad de Bogotá y la Región**

**9 de octubre de 2006**

# Movilidad y Conectividad de Bogotá y la Región

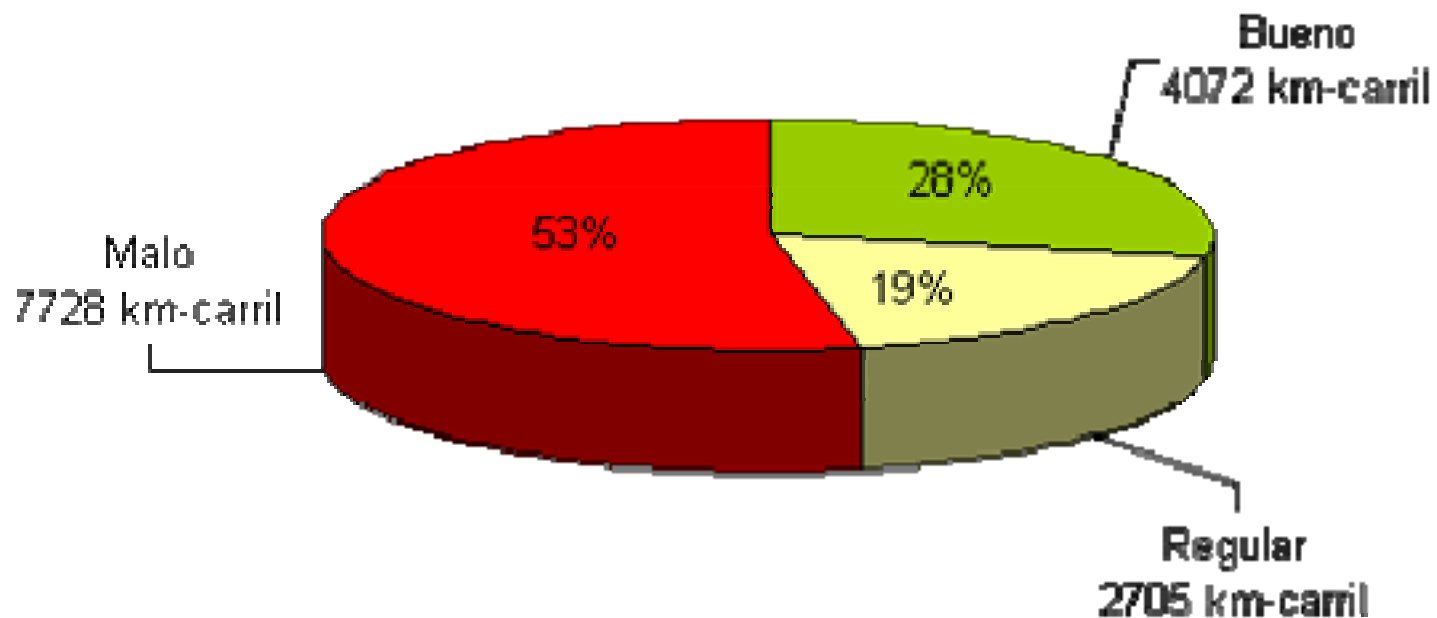
1. Plan de movilidad debe ser acogido como estrategia válida-oportuna de largo plazo
2. El plan de movilidad debe responder al concepto de “Ciudad-Región”
3. El SITM constituye un avance indiscutible que debe ser complementado en cobertura y calidad del servicio
4. Optimizar los accesos viales a la ciudad a través de un convenio Nación-Distrito que facilite la articulación con las concesiones viales “vecinas”

# Movilidad y Conectividad de Bogotá y la Región

5. Criterios para la definición del nuevo corredor vial a la Costa Atlántica
6. Avenida Longitudinal con nuevo enfoque
7. Canasta creativa de fuentes de financiación para la “recuperación” y el “mantenimiento” de la malla vial
8. Fortalecimiento institucional para garantizar eficiencia en los propósitos y mejor capacidad de gestión

# Inventario y Diagnóstico

La malla vial de Bogotá se compone de 14.505 Km-carril sin incluir las troncales de Transmilenio



Fuente: IDU-2005

# Inventario y Diagnóstico

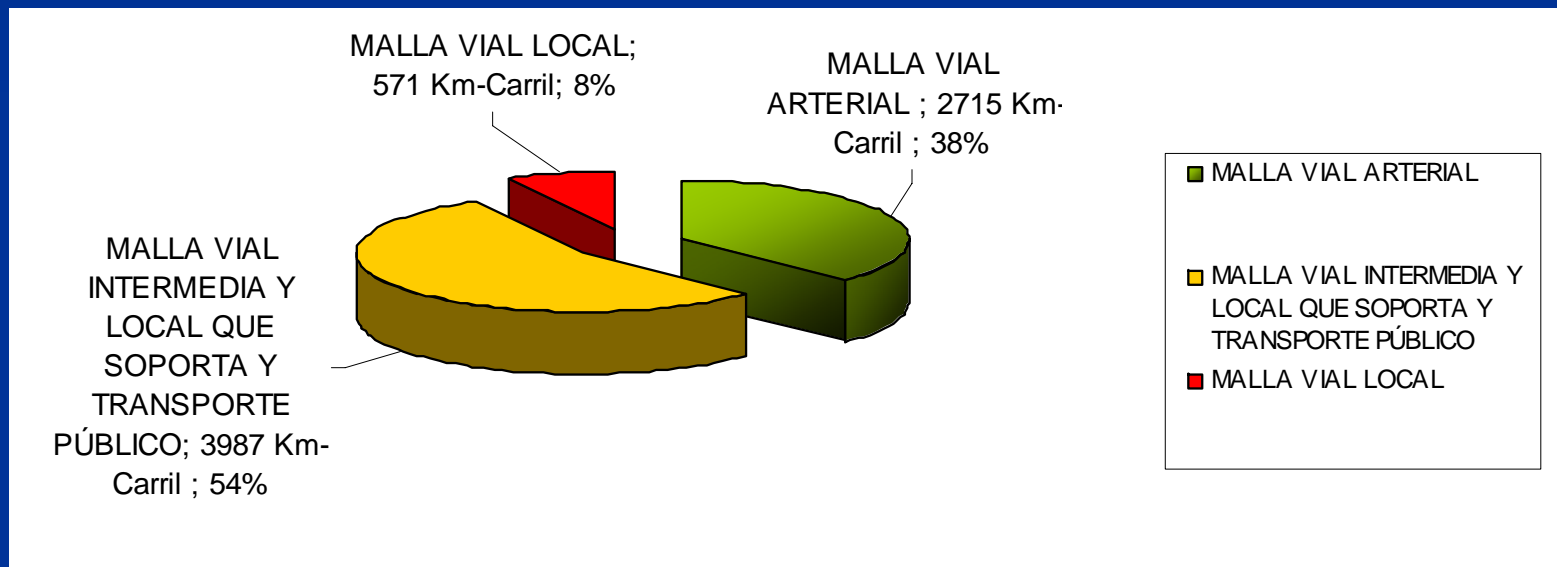
NECESIDADES DEL SUBSISTEMA VIAL DE BOGOTA D.C. SIN TENER EN CUENTA ANDENES A DICIEMBRE DE 2005		
COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	INTERVENCION REQUERIDA	NECESIDAD A DICIEMBRE DE 2005
<i>Malla Vial Arterial Principal y Complementaria</i>	MANTENIMIENTO NIVEL I	\$ 61.916
	MANTENIMIENTO NIVEL II	\$ 319.654
	REHABILITACION	\$ 327.280
	TOTAL	\$ 708.850
<i>Malla Vial Intermedia</i>	MANTENIMIENTO NIVEL I	\$ 13.977
	MANTENIMIENTO NIVEL II	\$ 502.500
	REHABILITACION	\$ 1.273.238
	TOTAL	\$ 1.789.715
<i>Malla Vial Local</i>	MANTENIMIENTO NIVEL I	\$ 63.526
	MANTENIMIENTO NIVEL II	\$ 222.054
	REHABILITACION	\$ 2.344.391
	TOTAL	\$ 2.629.971
<b>TOTAL SISTEMA VIAL</b>		<b>\$ 5.128.536</b>

Fuente: IDU-2005

**Se requieren inversiones del orden de los \$5.1 billones para llevar la totalidad de la malla vial a buen estado**

# Inventario y Diagnóstico

**Sin embargo, ante la insuficiencia actual de recursos asignados para la recuperación de la malla vial, el IDU priorizó una serie de corredores de movilidad**



**La priorización corresponde a un total de 7.273 Km-carril que ascienden a un monto aproximado de \$ 2,1 billones de pesos**

INDICE DE SERVICIO

CÓMO SE  
DETERIORA

DETERIORO  
ACCELERADO

CUÁNTO  
CUESTA  
ARREGLAR

RECURSOS  
INVERTIDOS EN  
VARIOS AÑOS

TIEMPO

RECUPERACIÓN SIN  
MANTENIMIENTO RUTINARIO

MÁS \$  
MÁS TORTUOSO  
PARA MOVILIDAD  
Y DESGASTE  
CARROS

PLAN DE CHOQUE INICIAL  
RECUPERACIÓN

MANTENIMIENTO RUTINARIO

Menos costoso  
Más eficiente

# **Acciones a implementar sobre la malla vial**

**1. Recuperación**

**2. Mantenimiento**



# **Recuperación de la malla vial**

# Recuperación de la malla vial

## Propuesta

- Continuar los programas vigentes de mantenimiento de red arterial (distritos de mantenimiento)
- Endeudamiento
- Uso temporal de nuevas rentas recurrentes
- Otras fuentes extraordinarias de recursos

# Endeudamiento

## Propuesta

El Distrito debe hacer esfuerzos por aumentar el monto del crédito definido en US\$150 millones

Endeudamiento con cargo al Distrito y aval de la Nación por una sola vez (US\$500 millones)

- A favor:
  - Obtención de recursos en el corto plazo
  
- En Contra:
  - Menor margen de maniobra para gestionar recursos hacia programas sociales

# Uso temporal de nuevas rentas recurrentes

## Propuesta

La imposibilidad de un endeudamiento por la totalidad de la inversión requerida, hace necesario el uso “temporal” de una fracción de los nuevos recursos destinados al mantenimiento

- A favor:
  - Garantizar recursos para la recuperación de la red
  - Fortalecimiento de la relación uso vehículo con pago por deterioro

# Fuentes extraordinarias

## Propuesta

Implementar para **el plan de choque** un valor adicional (sobretasa) sobre mecanismos como:

- Impuesto predial
- Vehículos automotores

¿Valorización por beneficio general?

- A favor:
  - Garantizar recursos para la recuperación de la red
- Desafío:
  - Generar un compromiso político con relación al cobro durante el plan de recuperación de la malla vial

# **Mantenimiento de la malla vial**

# Mantenimiento de la malla vial

## Alternativas de financiamiento

- Destinación específica del impuesto sobre los vehículos automotores
- Incremento de la sobretasa a los combustibles:
  - Gasolina
  - Diesel
  - Gas Natural Vehicular
- Peajes:
  - Interiores:
    - En vías nuevas
    - Para acceder a ciertas zonas
  - Accesos a la ciudad
- Asociaciones público-privadas

# Impuesto sobre los vehículos automotores

## Propuesta

Garantizar el mismo monto de recursos por este concepto para el mantenimiento

¿Generar destinación específica?

- A favor:
  - Contar con un mínimo de recursos para mantenimiento
  - Relacionar el uso de la malla con el pago
  
- Desafío:
  - Depende de una decisión política
  - Buscar fuentes alternativas para los programas que queden eventualmente desfinanciados en otros sectores



# Sobretasa a los combustibles

## Propuesta

Incrementar el monto de la sobretasa a la gasolina motor del 25% al 30%

Incrementar la sobretasa al diesel

Implementar la sobretasa al gas natural vehicular

# Sobretasa a los combustibles

## ■ A favor:

- El pago es proporcional al uso
- Por su naturaleza, es una fuente de recursos directa y de fácil administración y recaudo
- Optimiza y racionaliza el uso de los vehículos
- Se mantiene un diferencial de precios entre la gasolina motor y el gas natural y en esta medida, no afecta la política de conversión a gas natural vehicular
- Minimiza el impacto sobre el valor del recaudo asociado a la conversión de vehículos a gas natural

## ■ En Contra:

- Impacto para el usuario por monto actual de la gasolina motor
- Impacto sobre el transporte de carga y público colectivo

# Peajes

- Interiores:
  - En vías nuevas como mecanismo de financiación de concesiones
  - Para acceder a ciertas zonas como mecanismo para controlar la congestión
- Accesos a la ciudad como:
  - Mecanismo de financiación
  - Instrumento de política territorial

# Peajes

## ■ A favor:

- Son cargos directos a los usuarios de la infraestructura
- Racionalizan el uso de la malla vial
- Proveen recursos de financiación
- Sirven para controlar el acceso indiscriminado de vehículos a la ciudad
- Facilitan la vinculación de capital privado al mantenimiento vial

## ■ En contra:

- Se requieren sistemas rápidos de cobro que suelen ser costosos
- Pueden implicar un cargo desproporcionado para algunos usuarios
- Generan desviación de tráfico hacia rutas cuyo cobro por uso sea menor
- El número de usuarios que vive en Bogotá y trabaja en la Sabana es muy similar al que trabaja en la ciudad y reside afuera

# Asociaciones Público-Privadas

## Propuesta Proyectos Nuevos Condiciones

- Concesiones viales en vías arteriales con especificaciones de alta velocidad (tipo ALO)
- Establecimiento de peajes para el financiamiento de las obras
- Existencia de rutas alternativas para los usuarios que no utilicen corredores de altas especificaciones
- Implementación de tecnologías de recaudo que permitan asociar la distancia recorrida con el pago y eviten la congestión

# Asociaciones Público-Privadas

## Propuesta mantenimiento malla vial

- Responsabilidad de la malla vial de una zona o localidad a un contratista a través de proyectos de desarrollo urbanístico integral por un periodo mayor a 10 años
- Recursos asociados a la explotación de parqueaderos, publicidad en amoblamientos urbanos, kioskos, etc.
- La asociación público privada tendría a su cargo la gestión de los recursos provenientes de programas como Obra por tu lugar y Tapa tu hueco

# Recomendaciones

- Eficiencia en el manejo de los recursos:
  - Optimizar la gestión del IDU: La ausencia de mecanismos que garanticen coordinación entre la planeación del mantenimiento y la asignación de recursos se traduce en un sobre costo para el Distrito y los usuarios de las vías
  - Mejorar la coordinación interinstitucional
- Diferenciar entre el plan de choque (rehabilitación) y el largo plazo (mantenimiento)
  - En la medida en que se rehabilite la malla vial, los requerimientos anuales de recursos no serían tan cuantiosos
- Una canasta creativa de fuentes de financiación
  - Endeudamiento
  - Aportes de los usuarios
  - Participación del sector privado

# Recomendaciones

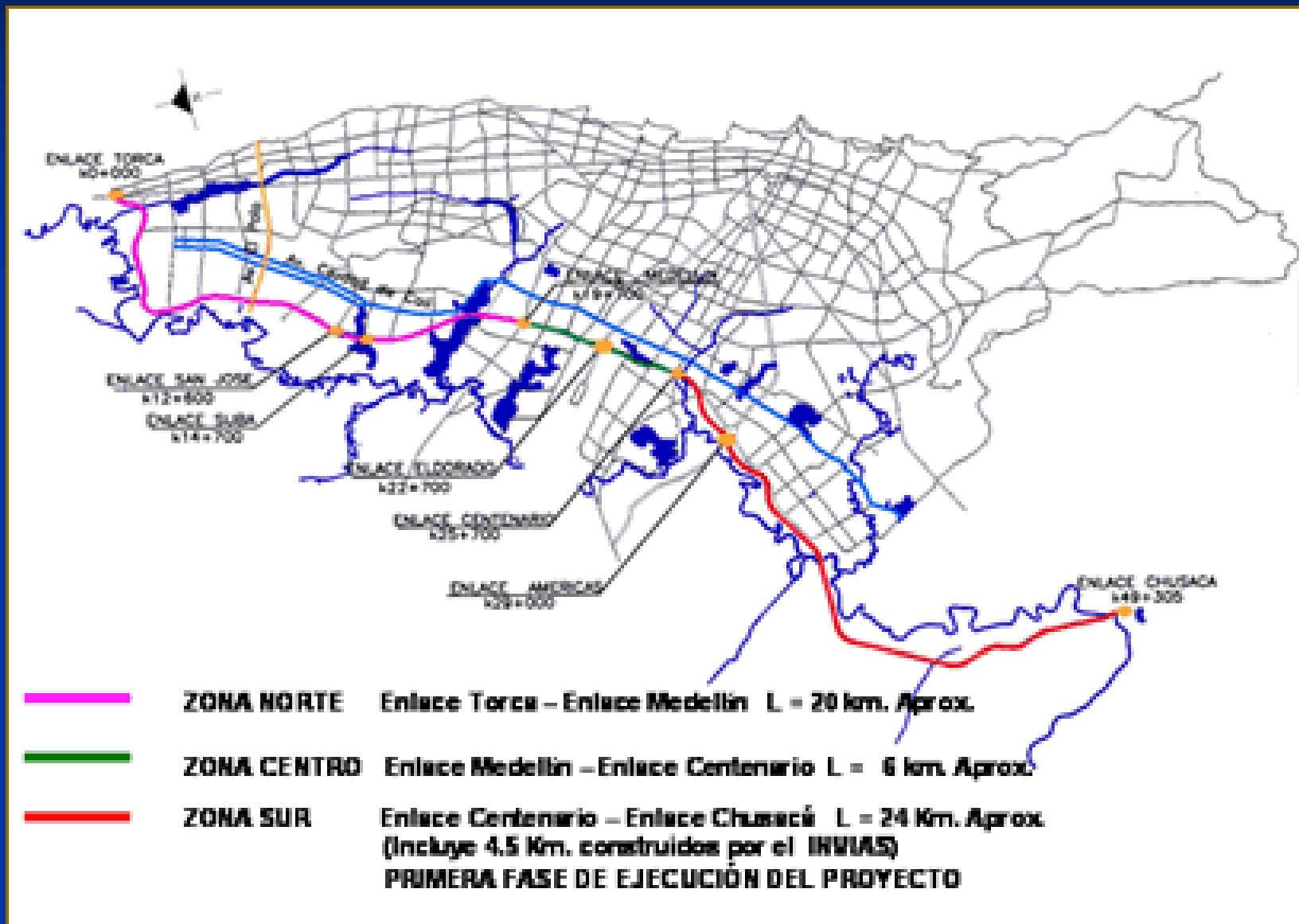
- Los contratos deben ser a largo plazo y prever dos etapas: la recuperación y el mantenimiento. Por ejemplo, tal y como ocurre en los contratos CREMA en Argentina, se pueden otorgar por periodos de seis años
- A favor:
  - Se unifica la responsabilidad al sistematizarse y organizarse la gestión en cabeza de las empresas contratadas
  - Se disminuyen los costos de la gestión administrativa al evitarse sucesivas licitaciones para realizar las mismas tareas
  - Se facilita la forma de financiación a través de esquemas como la titularización



# **Avenida Longitudinal de Occidente ALO**

**Un proyecto que disminuye la presión sobre la  
malla vial, contribuye a mejorar la movilidad  
en Bogotá y facilita la integración con la  
región**

# Avenida Longitudinal de Occidente ALO Trazado Actual



# Avenida Longitudinal de Occidente ALO

- Actualmente está en proceso de licitación la construcción del tramo de 9.5 Km. (Canoas-río Bogotá) a cargo de la Nación (Invías) y los estudios y diseños del tramo Sur (río Bogotá-Calle 13) a cargo del Distrito
- La ejecución de los tramos Centro y Norte de la ALO está incluida en el POT, sin embargo, a la fecha no se cuenta con un cronograma de inversiones para adelantar las obras en estos sectores
- La Gobernación de Cundinamarca concesionó la vía Chía-Cota-Mosquera-La Mesa-Girardot (Devisab)
- En la actualidad, existen conexiones viales directas entre Bogotá y la concesión a la altura de la Autopista Norte, la Calle 170, la Calle 80 y la Calle 13

# Avenida Longitudinal de Occidente

## Propuesta

- Uso del trazado de la concesión departamental Chía-Cota-Funza-Mosquera para operación en el corto plazo
- Coordinación interinstitucional entre el Distrito y la Gobernación para uso del corredor
- Construcción de obras puntuales a la altura de Chía, conexión con el aeropuerto Eldorado (entre Cerro Gordo y Balsillas) y pasos urbanos de los municipios de la Sabana
- Construcción de vías de especificaciones adecuadas para conectar las zonas industriales con el trazado alternativo
- Construcción del trazado original en el largo plazo como un corredor rápido de acceso restringido, cuyo financiamiento se sustenta en peajes diferenciales con altas tarifas para el tráfico pesado

# Avenida Longitudinal de Occidente

## Ruta alterna





**GRACIAS**