

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

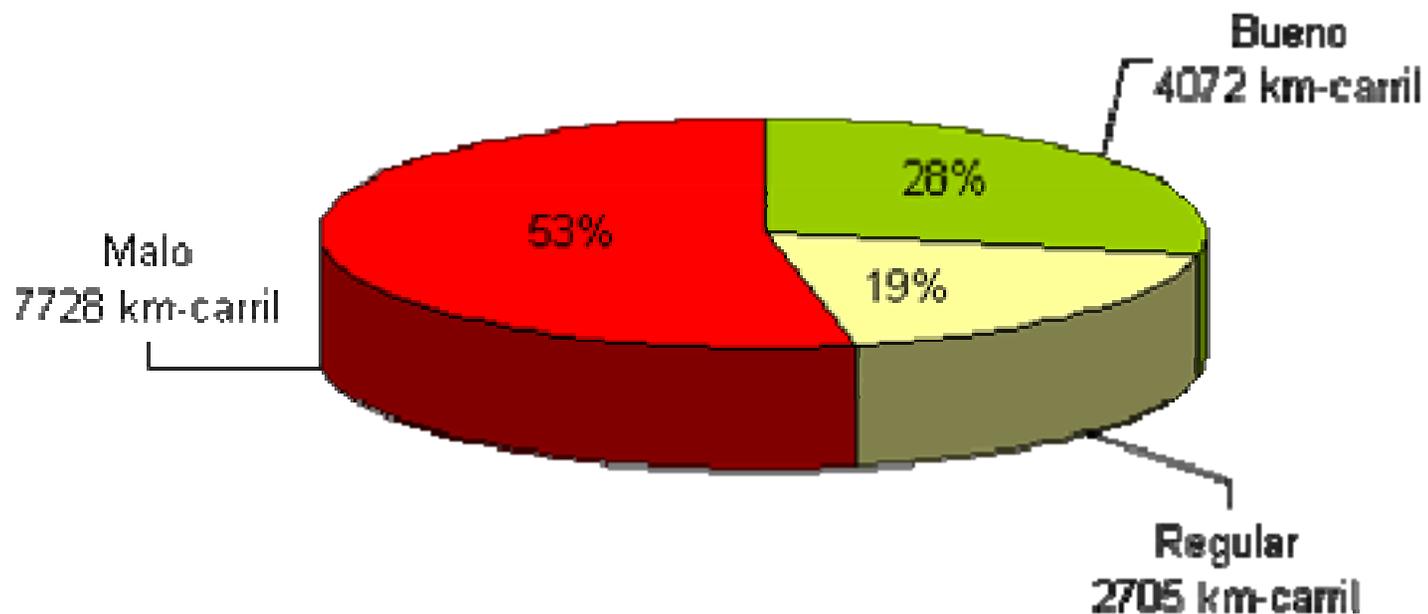
1. Plan de movilidad debe ser acogido como estrategia válida-oportuna de largo plazo
2. El plan de movilidad debe responder al concepto de “Ciudad-Región”
3. El SITM constituye un avance indiscutible que debe ser complementado en cobertura y calidad del servicio
4. Optimizar los accesos viales a la ciudad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

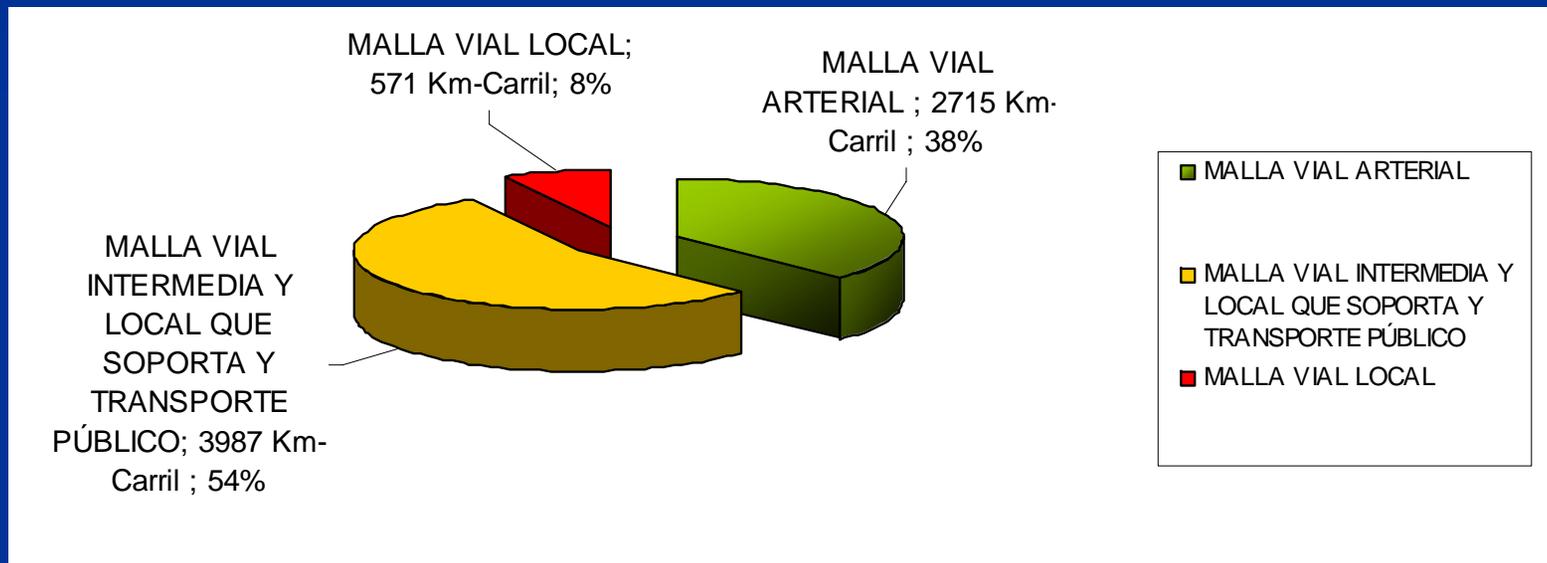
| NECESIDADES DEL SUBSISTEMA VIAL DE BOGOTA D.C. SIN TENER EN CUENTA ANDENES A DICIEMBRE DE 2005 | | |
|--|------------------------|-------------------------------|
| COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL | INTERVENCION REQUERIDA | NECESIDAD A DICIEMBRE DE 2005 |
| <i>Malla Vial Arterial Principal y Complementaria</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 |
| TOTAL SISTEMA VIAL | | \$ 5.128.536 |

Fuente: IDU-2005

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

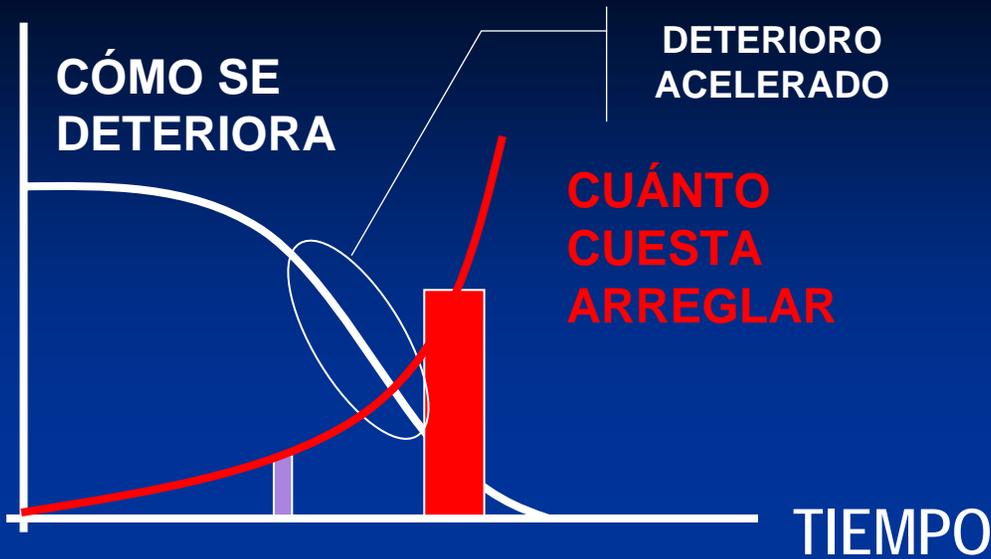
Inventario y Diagnóstico

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

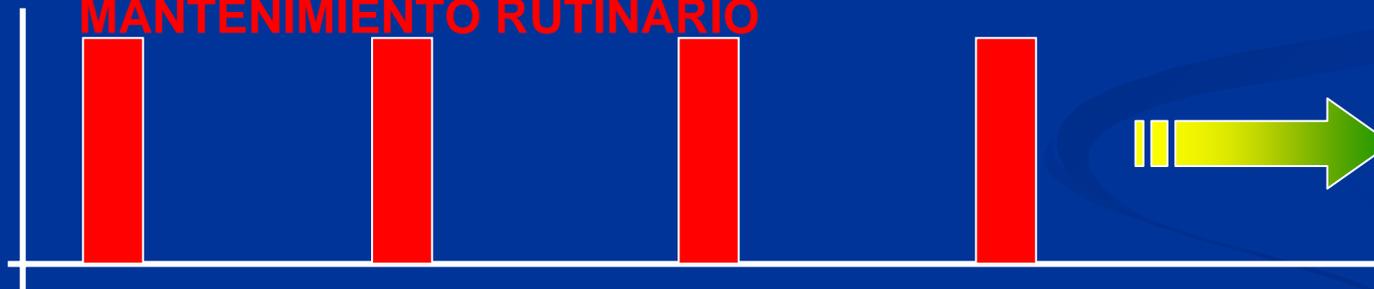
INDICE DE SERVICIO



RECURSOS
INVERTIDOS EN
VARIOS AÑOS

MÁS \$
MÁS TORTUOSO
PARA MOVILIDAD
Y DESGASTE
CARROS

RECUPERACIÓN SIN
MANTENIMIENTO RUTINARIO



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

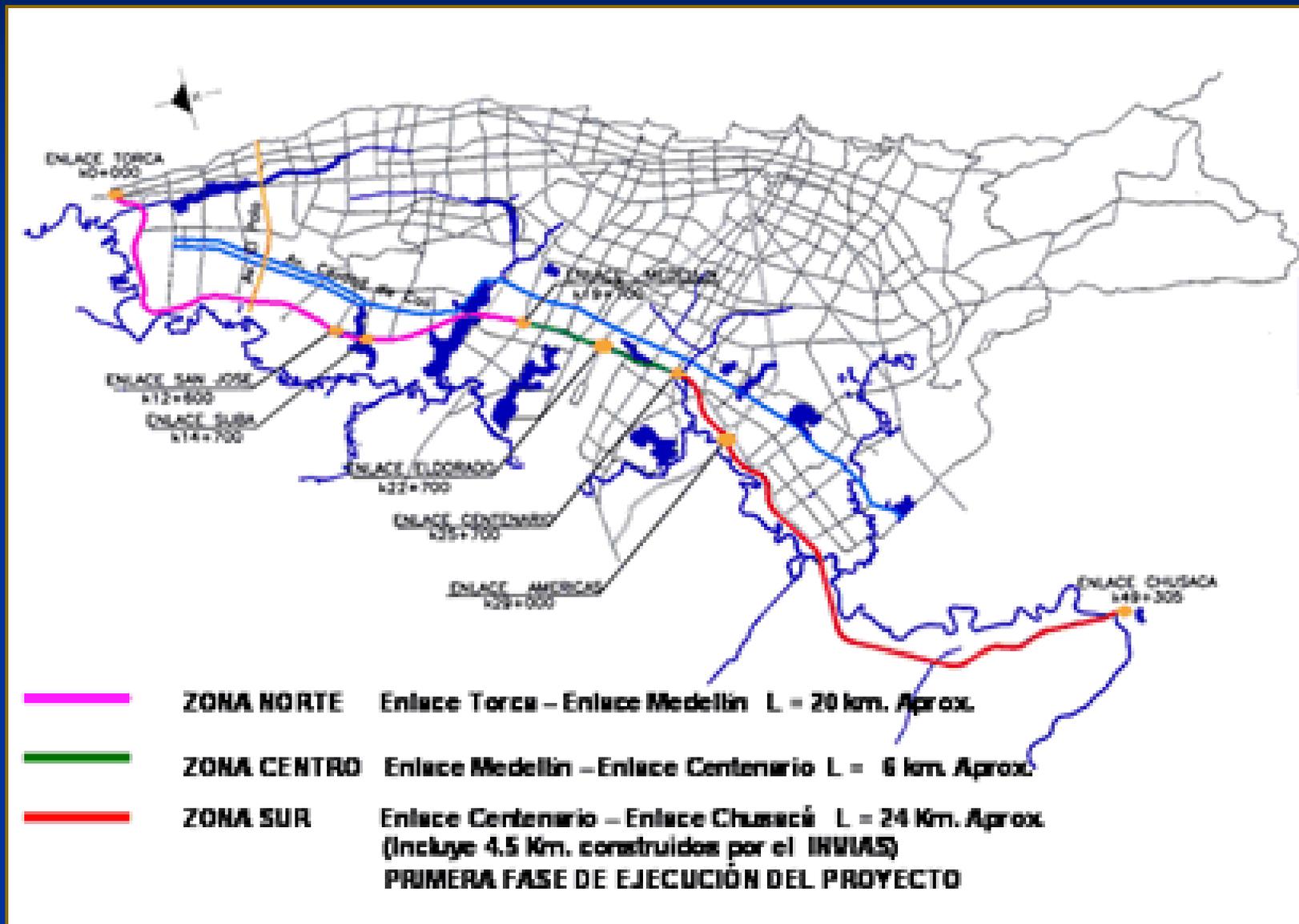
Recomendaciones

- 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

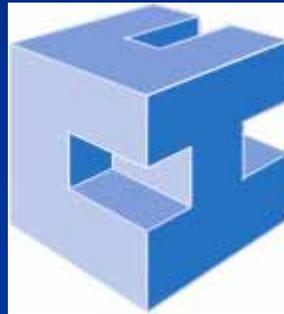
Propuesta

- 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