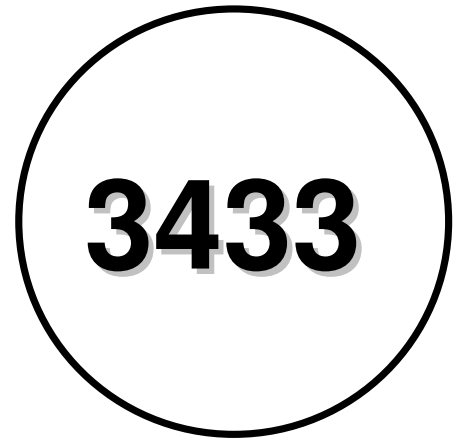


Documento

Conpes



Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

**CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE -
ALO -
SECTOR RIO BOGOTÁ - CHUSACÁ**

**DNP: DIES - DIFP
Ministerio de Transporte - INVIAS
Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

Versión aprobada

Bogotá D.C., 24 de Julio de 2006

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES la Construcción y mantenimiento de la Avenida Longitudinal de Occidente de Bogotá -ALO, sector Río Bogotá - Chusacá, como estratégico dado su carácter de vía de enlace entre el Distrito Capital y la red vial nacional, a cargo del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

I. ANTECEDENTES

El proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente - ALO fue planteado desde 1961 como un elemento de ordenamiento regional urbano con el fin de ofrecer un anillo vial para Bogotá y se considera como un componente fundamental para mejorar la movilidad y futuro polo de desarrollo de la ciudad.

En el Plan de Desarrollo y la Ley de inversiones 1994-1998 se asignaron partidas para la realización de éste proyecto mediante contratos de Concesión. Así mismo, mediante el Acuerdo 13/1998 del Concejo de Santa fe de Bogotá, se adoptó el trazado de la ALO y se dispuso su ejecución, operación y mantenimiento por el sistema de concesión. Dentro de las disposiciones adoptadas en éste acuerdo se autorizó la instalación de peajes en el corredor del proyecto.¹

Para el desarrollo del proyecto se han suscrito dos convenios entre el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS en los años 1997 y 2001, por medio de estos convenios se inició la adquisición de predios, estudios fase III y construcción de 4.5 Km. por parte del INVIAS en el sector Canoas - Chusacá.

Así mismo, en el documento CONPES 3185, “Propuesta para mejorar la movilidad entre Bogotá y Soacha: Extensión de la troncal Norte-Quito-Sur del Sistema Transmilenio” del 31 de julio de 2002, se menciona que la introducción del sistema TransMilenio en la Autopista Sur modificará la configuración urbana que sirvió como base a los convenios suscritos entre el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. y el Instituto Nacional de Vías, para el desarrollo del proyecto Avenida Longitudinal de Occidente – ALO. Por esta razón, se recomendó tanto al IDU como al INVIAS analizar las implicaciones desde los puntos de vista técnico, económico, legal y financiero del proyecto TransMilenio Soacha sobre el Proyecto ALO.

¹ La ALO es la única vía sobre la cual el Concejo de Bogotá ha autorizado la instalación de peajes en diferentes puntos de su trazado en jurisdicción del Distrito.

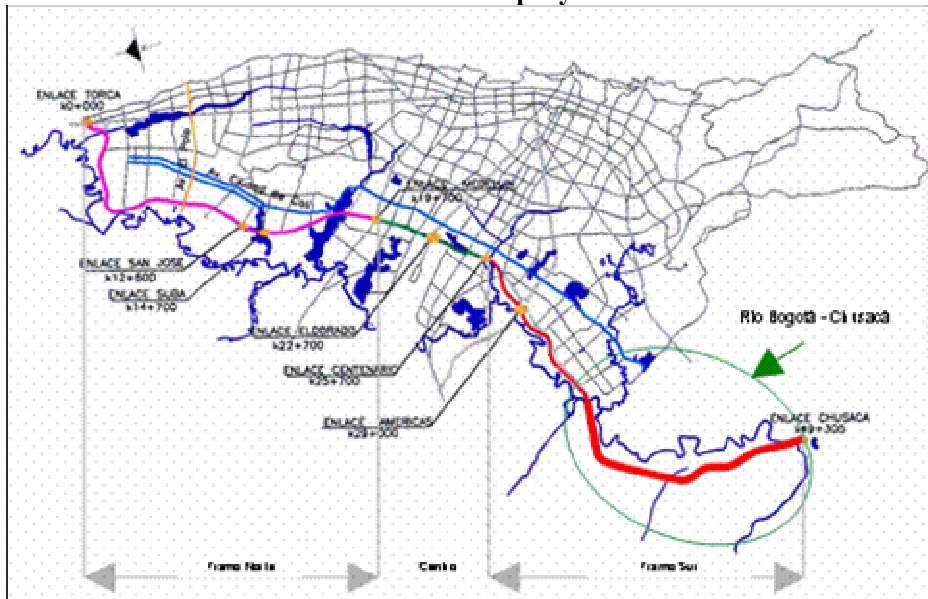
II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto ALO se menciona en el Plan de Ordenamiento logístico del Plan de Maestro de Movilidad, como corredor especializado que busca mejorar las facilidades de acceso y circulación longitudinal de camiones en la ciudad y como corredor para la futura distribución de combustibles hacia Cundinamarca hacia Cachipay, La Calera y Cáqueza entre otros municipios.

El proyecto ALO en su totalidad, une la vía Girardot - Bogotá a la altura de Chusacá con la vía Bogotá – Tunja en inmediaciones del sitio denominado Torca, en una longitud de 49 Km. Discurre en la zona sur bordeando el río Bogotá para cruzar posteriormente una vez en el distrito por la zona del Tintal y la zona franca aledaña al aeropuerto del Dorado para finalmente internarse en inmediaciones del Juan Amarillo hasta llegar a Torca, tal como se muestra en el grafico No. 1. El proyecto cuenta con licencia ambiental para todo el trazado, según las resoluciones del Ministerio del Medio Ambiente No 1262 de 1.997 y 1194 de 1.999 y la resolución expedida por la CAR No 1400 de 1.999.

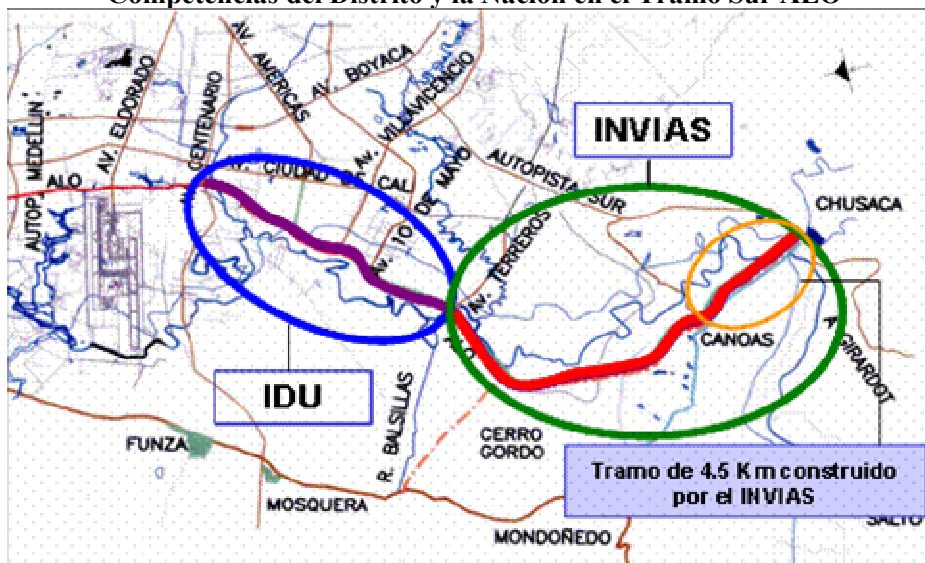
Es necesario resaltar que el proyecto de la ALO generará importantes beneficios para la ciudad, entre ellos: mejorará los accesos al Aeropuerto El Dorado, servirá como vía de enlace para la movilidad de pasajeros y carga hacia éste punto de la ciudad, generando ahorros de tiempos de viaje y en la disminución de la congestión en las vías de acceso al aeropuerto. Además, la construcción de la ALO representa una gran oportunidad para el desarrollo planificado y organizado de la ciudad hacia el occidente y para la construcción de nuevos proyectos urbanos en la zona.

Grafico No. 1
Localización del proyecto



Fuente: Ministerio de Transporte, INVIAS, IDU

Grafico No. 2
Competencias del Distrito y la Nación en el Tramo Sur ALO



Fuente: Ministerio de Transporte, INVIAS, IDU

En función de las conexiones de la ALO con la malla vial del Distrito y de acuerdo al comportamiento del tráfico en los diferentes escenarios de modelación realizados, el proyecto Avenida Longitudinal de Occidente, se divide en los siguientes tramos:

Cuadro No. 1
Tramos del Proyecto

TRAMO	LONGITUD	DESCRIPCION	COMPETENCIA
Norte	20 Km	Enlace Torca - Enlace Medellín Calle 80	Distrito Capital - IDU
Centro	6 Km	Enlace Medellín Calle 80 - Enlace Centenario Calle 13	Distrito Capital - IDU
Sur	24 Km	Enlace Centenario Calle 13 - Avenida Ciudad Villavicencio	Distrito Capital - IDU
		Avenida Ciudad Villavicencio - Río Bogotá (Límite Distrito)	Distrito Capital - IDU
		Río Bogotá - Chusacá *	Nación - INVIAS

Fuente: Ministerio de Transporte, INVIAS

- Dentro del tramo comprendido entre el Río Bogotá y Chusacá, se encuentran construidos por parte del INVIAS 4.5 Km. entre Canoas y Chusacá.

Tal como se indica en el cuadro 1, los tramos norte y centro están a cargo del Distrito Capital, en cuanto al tramo sur, el sector comprendido desde la calle 13 hasta el río Bogotá es competencia del Distrito Capital y el sector desde el río Bogotá hasta Chusacá hace parte de la red vial a cargo de la Nación.

El IDU durante el año 2000 contrató una estructuración técnica, legal y financiera² así como estudios y diseños de Ingeniería a Fase III, considerando desde un principio la construcción de todo el proyecto. Este estudio recomendó la construcción de una primera etapa del proyecto (Tramo Chusacá-Calle 13) como una obra pública y concesionar la operación y mantenimiento de esta primera etapa, posteriormente continuar con la segunda etapa del proyecto (Tramo Calle 13 – Torca), mediante un contrato de concesión completo (construcción, operación y mantenimiento), debido a los resultados de las estimaciones de tráfico del proyecto. En este sentido la obra del tramo sur se desarrollará con las siguientes características:

- Una calzada bidireccional (calzada oriental del diseño fase III)
- Dos carriles de 3.50 m cada uno y dos bermas
- Los ajustes requeridos se realizarán teniendo en cuenta la gradualidad de obra con base en los diseños fase III del proyecto Contrato IDU 888/99.
- Mantenimiento del tramo Chusacá-Canoas.

² Unión Temporal Proyecto ALO (INGETEC S.A. – LOUIS BERGER - CHEMAS ASESORES LTDA. - CORREVAL S.A.)

La intervención a realizar desde Chusacá hasta el Río Bogotá incluye un puente vehicular de 60 m de luz, la cual se efectuará con recursos de la Nación y la ejecución estará a cargo del INVIAS en el período 2006-2008.

El sector Río Bogotá-Chusacá en el tramo comprendido entre el Río Bogotá y Canoas, las obras serán ejecutadas por la Nación a través del INVIAS en una longitud de 9.6 Km., con las siguientes características técnicas:

Cuadro No. 2
Características Tramo Río Bogotá - Canoas

ITEM	CARACTERISTICAS
Tipo de calzada	Bidireccional (Calzada oriental del diseño Fase III)
Longitud del tramo	9,6 Km (Canoas - Río Bogotá)
Estudios	Ajustes los diseños fase III del proyecto Contrato IDU 888/99
Predios	Adquisición de predios para el corredor vial

Fuente: Ministerio de Transporte, INVIAS

III. PRESUPUESTO

Para el tramo a cargo del INVIAS, comprendido entre el Río Bogotá y Canoas, el costo estimado de las intervenciones para el desarrollo del proyecto “Construcción y mantenimiento de la Avenida Longitudinal de Occidente –ALO- Sector Río Bogotá - Chusacá”, teniendo en cuenta las características del mismo y el cronograma de ejecución de las obras, requerirá recursos de inversión durante tres vigencias fiscales, tal como se ilustra en el Cuadro No. 3.

Cuadro No. 3
Programación de Recursos
(Millones de pesos corrientes)

VIGENCIA	PRESUPUESTO	RECURSOS
2006	15.000	Propios
2007	20.617	Nación
2008	10.648	Nación

Fuente. Ministerio de Transporte – INVIAS

De acuerdo con los antecedentes discutidos arriba, se recomienda declarar el proyecto como estratégico para el país, con el fin de contar con la autorización de vigencias futuras en 2007 y 2008³.

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte – INVIAS, Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Conpes:

1. Declarar de importancia estratégica para el país el proyecto “Construcción y mantenimiento de la Avenida Longitudinal de Occidente –ALO- Sector Río Bogotá - Chusacá”, propuesto en el presente documento y de acuerdo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003.
2. Encargar al Ministerio de Transporte - INVIAS adelantar las acciones necesarias para ejecutar el plan de inversiones propuesto en el presente documento y realizar el trámite correspondiente para la aprobación de las Vigencias Futuras requeridas para la total financiación y ejecución de las obras.
3. Encargar al Ministerio de Transporte - INVIAS analizar las implicaciones desde los puntos de vista técnico, económico, legal y financiero del proyecto TransMilenio Soacha sobre el Proyecto ALO, según lo mencionado en el documento CONPES 3185, “Propuesta para mejorar la movilidad entre Bogotá y Soacha: Extensión de la troncal Norte-Quito-Sur del Sistema TransMilenio” del 31 de julio de 2002.
4. Encargar al Ministerio de Transporte – INVIAS - INCO la elaboración de un estudio que determine el impacto que tendrá la concesión Bosa – Granada – Girardot sobre el tráfico del proyecto, dados los mejoramientos que se efectuarán en el sector de la Autopista Sur de la Vía Bogotá-Girardot y la rentabilidad de la construcción y mejoramiento de la Avenida Longitudinal de Occidente ALO.
5. Encargar al Ministerio de Transporte – INVIAS - INCO la coordinación interadministrativa con las entidades del Distrito, tendiente a garantizar la construcción de los tramos Torca-Calle 80 (Tramo Norte), Calle 80 – Calle 13 (Tramo Centro) y Calle13 – Río Bogotá (Tramo Sur) con el fin de garantizar el desarrollo integral del proyecto.

³ En cumplimiento del Decreto 4730 de 2005, el proyecto cuenta con el aval fiscal del CONFIS (Acta No 287 del 23 de junio de 2006).

6. Encargar al Ministerio de Transporte – INVIAS - INCO, en el término de 2 años a partir de la fecha de aprobación del presente documento⁴, presentar al Conpes un informe de la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto de Concesión de la ALO bajo diferentes escenarios de inversión, así como las estrategias para incrementar la rentabilidad del proyecto.

7. Encargar al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, la Oficina de la Alta Consejería de la Presidencia de la República, de coordinar con las autoridades locales competentes la elaboración y presentación de alternativas que promuevan el desarrollo adecuado del área de influencia del proyecto ALO. Esta propuesta deberá incluir, además de los aspectos técnicos del proyecto: i) el costo estimado total; ii) alternativas de financiación, ya que el proyecto no se encuentra incluido dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo; y iii) las acciones que tanto las entidades territoriales como la Nación deberán adelantar en el corto y mediano plazo. De igual forma, la propuesta debe identificar los esquemas de gestión del suelo a desarrollar en conjunto con los municipios beneficiarios del proyecto, con el fin de regular la dinámica del mercado inmobiliario de la zona de influencia y promulgar las normas necesarias para definir zonas de reserva, parques y áreas para desarrollo de proyectos de Vivienda de Interés Social, entre otros. Estas disposiciones deberán ejecutarse a través de un Macroproyecto Urbano, de acuerdo con lo establecido por la Ley 388 de 1997.

8. Encargar al Departamento Nacional de Planeación, al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, que en coordinación con los gobiernos locales, en un término máximo de quince meses a partir de la fecha de aprobación de este documento, presente al CONPES el Macroproyecto Urbano para el desarrollo integral del área de influencia del Proyecto ALO acorde con la Ley 388 de 1997, que promueva un proceso de urbanización sostenible en términos sociales, ambientales y económicos.

⁴ Se plantea un término de 2 años, porque es el tiempo previsto para la construcción del tramo sur (Tramo Chusacá-Calle 13) según la recomendación de la estructuración realizada en el año 2000, para luego desarrollar el total del proyecto por concesión.