



Posted on: 4 October 2016

DB Reference N°: IDB1369-10/16

Country: Colombia

Institution: Inter-American Development Bank

Sector: Roadways/Consulting Services

Deadline: 13 October 2016

Status: Published

Loan N°./Financing: 3090/OC-CO

Project: PROYECTO DE APOYO A LA PARTICIPACIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA - PAPP

Title: Estructurar técnica, legal, económica y financieramente bajo el mecanismo de Asociación Público Privada el diseño, la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial para tráfico mixto y no motorizado

Borrower/Bid No: PAPP-84-SBCC-CF-4TU16
INVITACION A PRESENTAR EXPRESIONES DE INTERES



BM-009-2016

INVITACION A PRESENTAR EXPRESIONES DE INTERES

SERVICIOS DE CONSULTORIA

País: Colombia

PROYECTO DE APOYO A LA PARTICIPACIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA - PAPP

Contrato de Préstamo: BID 3090/OC-CO

Nombre del Proceso de Selección: "Estructurar técnica, legal, económica y financieramente bajo el mecanismo de Asociación Público Privada el diseño, la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial para tráfico mixto y no motorizado de los corredores: (i) Avenida José Celestino Mutis (Calle 63) y (ii) Avenida Calle 127".

Referencia No. PAPP-84-SBCC-CF-4TU16

El Plan de Desarrollo Distrital "Bogotá Mejor Para Todos"^[1], en su Pilar 2 – Democracia Urbana – se enfoca en incrementar y mejorar el espacio público, el espacio peatonal, y la infraestructura pública disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá. A su vez, este pilar contiene el programa Mejor movilidad para todos, cuyo objetivo es mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.

Adicionalmente, dentro del Eje transversal – Nuevo Ordenamiento Territorial – se presenta el programa Articulación regional y planeación integral del transporte, cuyo objetivo es mejorar la conectividad regional de Bogotá y los tiempos de acceso y egreso tanto para el transporte de pasajeros como de carga, de manera que se aumente la competitividad de la región en los mercados nacionales e internacionales y la calidad de vida de la ciudadanía.

La construcción de la Avenida José Celestino Mutis (Calle 63) y de la Calle 127^[2], se encuentra priorizada en los proyectos de los dos programas mencionados y con su implementación se busca apoyar el cumplimiento de las siguientes metas del Distrito, previstas en su Plan de Desarrollo 2016-2020:

- Aumentar al 50% las vías completas^[3] en buen estado
- Alcanzar el 30% del nivel de satisfacción de los usuarios del Sistema de Transporte Público troncal y zonal
- Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo a la Encuesta de Movilidad
- Disminuir en 5% el tiempo de recorrido hacia los límites de la ciudad.

En la actualidad, la Avenida José Celestino Mutis inicia en la Carrera 9A hasta la Carrera 114 con perfiles de uso mixto, hace parte de la malla vial arterial principal y en su recorrido se encuentran desde zonas consolidadas en el oriente a zonas de renovación y expansión al occidente y tiene presencia de elementos relevantes de la estructura ecológica de la ciudad como el Humedal Jaboque, el Parque Metropolitano Simón Bolívar, el Río Bogotá y la Quebrada las Delicias.

Por su parte, el corredor de la Calle 127 hace parte de la malla vial arterial principal, y en su recorrido se encuentran zonas consolidadas en el oriente, así como zonas de renovación y expansión al occidente y tienen presencia de elementos relevantes de la estructura ecológica de la ciudad como el humedal Córdoba, la quebrada Callejas (ubicada en el separador de la calle 127 entre la carrera 9 y el Humedal Córdoba), el humedal Juan Amarillo y el río Bogotá. Así mismo, en su área de influencia se encuentran parques urbanos como El Country, Atabanza, Córdoba, Niza, Indio o de las Cometas y La Gaitana.

La distribución espacial de los orígenes y destinos de los viajes en Bogotá y sus municipios vecinos, como consecuencia de la ubicación de los usos del suelo, genera movimientos radiales hacia y desde el centro expandido de la ciudad. Dado que la Avenida José Celestino Mutis y la Calle 127 corresponden a vías radiales que conectan zonas residenciales o de generación de viajes con el centro expandido de Bogotá, donde se concentran usos comerciales, industriales, de estudio y de equipamientos, se configuran en ejes de gran relevancia para la movilidad del transporte público y privado.

De otra parte, Bogotá ha disminuido su espacio público peatonal por habitante^[4], tendencia que continúa debido al acelerado crecimiento demográfico y urbano. A su vez, la red de ciclo-rutas, que inicialmente se construyó a gran velocidad, aún permanece inconclusa y no tiene conectividad, segregación ni continuidad^[5]. Es así como la generación de proyectos de vía completa que incluyan soluciones integrales para todos los modos, comprendidos también los no motorizados, mejorará la movilidad de la ciudad, así como las condiciones de disfrute de sus habitantes que usan modos sostenibles.

Por otro lado, la velocidad del transporte privado en la ciudad ha tenido una tendencia decreciente, dadas las condiciones de aumento poblacional y de las actividades económicas de Bogotá, lo que a su vez ha generado que los tiempos de viaje y las distancias de movilización también aumenten. Es así como la provisión de nueva infraestructura vial que complementa la existente, sumada a medidas de gestión de la demanda impactará la movilidad de la ciudad, en el sentido de mejorar sus indicadores de tiempo y velocidades de viaje, lo que redundará en la disminución de sus niveles de congestión.

Por su parte, el Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM TransMilenio se compone actualmente de 12 troncales que proveen al Sistema 113 km de corredores exclusivos, correspondientes al 30% de los 388 km que estaban programados inicialmente para el proyecto. Esta situación ha generado que gran parte de los viajes se concentren en la troncal de la Caracas, siendo esta la más cargada con 51.000 pasajeros por hora por sentido al nivel de la Calle 19, y que en general gran parte del Sistema presente niveles altos de congestión tanto a bordo de los buses como en la infraestructura de las estaciones y de las vías.

En ese sentido, la Calle 63 se configura en un corredor estratégico para el Sistema TransMilenio, puesto que genera una nueva conexión occidente oriente, desde Engativá, pasando por el Aeropuerto El Dorado y que llega directamente a un punto intermedio del centro expandido de la ciudad^[6]. Esta conexión aliviaría la carga de la troncal Caracas desde la Calle 80 hasta la Calle 26 dado que los pasajeros que hoy en día van por la troncal NQS desde el sur y quieren llegar a destinos entre la Calle 80 y la Calle 45 usan rutas que suben a la Caracas por la Calle 6 o la Calle 80, teniendo que hacer recorridos negativos en el último caso. Con la operación de la Calle 63 los usuarios podrían seguir por la NQS y llegar a un punto en la Caracas más cercano a su destino final, eliminando recorridos innecesarios por esta última troncal.

Por su parte la Calle 127 se convierte en una troncal de gran importancia para el SITM, puesto que generaría una nueva conexión complementaria occidente – oriente, desde la zona noroccidental de la ciudad, que llega directamente a un punto donde se concentran usos de salud, comerciales, financieros, dotacionales, así como contribuiría a descongestionar las troncales de la Calle 80 y la Avenida Suba y especialmente sus portales que se encuentran dentro de los tres más saturados del Sistema.

Por otro lado, la construcción de estas vías desde el límite occidental del Distrito hasta la franja oriental de la ciudad genera un importante enlace entre Bogotá, y la región, de gran importancia para el transporte público, privado y de carga a través de la conexión con la vía Chía - Mosquera - Girardot, pudiendo por su ubicación, convertirse en un acceso que complementa los corredores de la Calle 80 y la Calle 13, que soportan los mayores volúmenes vehiculares de transporte de carga que sale y entra de la ciudad.

Es así como de acuerdo con las previsiones del Distrito, el proyecto de diseño, construcción, mantenimiento y operación de la Avenida José Celestino Mutis y la Calle 127, que considere servicios para todos los usuarios de transporte (peatones, ciclistas, transporte público, de carga y privado) puede ser ejecutado a través del mecanismo de Asociación Público Privada – APP^[7], que contemple diversas fuentes de ingresos, entre estas, sin limitarse a ellas, los peajes urbanos^[8], adoptados en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor Para Todos”, que además pueden contribuir al uso más racional de la infraestructura vial en la medida que a partir de las tarifas que se apliquen al transporte privado y de carga se pueda financiar el mejoramiento de la oferta de transporte público de la ciudad, de la infraestructura para transporte no motorizado (andenes, espacio público y ciclorutas) y de las vías mismas, así como también la vinculación de capital de los fondos de financiación climática o de desarrollos inmobiliarios conexos.

Por las razones anteriormente descritas y teniendo en cuenta el objetivo del Componente I, del Programa de “Apoyo a la Participación Privada (PAPP) en Infraestructura” del Contrato de Préstamo BID No. 3090/OC-CO, de fomentar la participación privada, se considera conveniente adelantar la estructuración técnica, legal, económica y financiera bajo el mecanismo de Asociación Público Privada para el diseño, la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial para tráfico mixto y no motorizado de los corredores: (i) Avenida José Celestino Mutis (Calle 63) y (ii) Avenida Calle 127, como un proyecto de calle completa que mejore la movilidad de los usuarios del transporte público y del transporte privado, de los peatones y ciclistas y del transporte de carga.

Presupuesto: \$ 4.310.344.827 sin incluir IVA.

Duración: Setenta y seis (76) semanas.

* Este cuadro contiene la información mínima que se requiere y puede ser modificado para incluir únicamente experiencias.

[1] Acuerdo No. 645 de 2016, "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016-2020 "Bogotá mejor para todos"

[2] Considera las vías: Avenida Callejas, Avenida Rincón y Avenida Tabor

[3] "Las vías deben ser completas en cuanto a andenes, mobiliario urbano (banacas, canecas de basura, bolardos, paraderos, tótems informativos), señalización vertical y horizontal, señalética, acceso al comercio, al transporte público masivo, a los taxis, a los parques, a las viviendas, con diseño universal e instrumentos urbanísticos flexibles para permitir la inversión privada en infraestructura de equipamientos para la ciudad". Bases del Plan Distrital de Desarrollo 2016-2019.

[4] El espacio público por habitante pasó de 4,83 m2/habitante en 2003 a 4,61 m2/habitante en 2008. Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019

[5] Bases del Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019.

[6] Corresponde al sector de Bogotá comprendido entre la calle 6 y la calle 116, entre la Avenida Circunvalar y la Avenida NQS.

[7] El artículo 2 de la Ley 1508 de 2012 establece: "Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas. Las concesiones vigentes al momento de la promulgación de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración"

[8] Artículo 74 Acuerdo No. 645 de 2016, "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016-2020 "Bogotá mejor para todos"

