



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR



CONCEJO DE
SANTIAGO DE CALI



ACUERDO No. _____ DE 2009

**“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO
DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON
LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL
BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES”**

EL CONCEJO MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confieren los artículos 313 numeral 3º, el artículo 32 de la Ley 136 de 1994 y el artículo 32 de la ley 80 de 1993,

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO.- *Autorizar al Alcalde de Santiago de Cali para que adelante las actuaciones que permitan la construcción de un corredor vial automotor paralelo a la vía férrea, y un sistema complementario de ciclovías.*

ARTÍCULO SEGUNDO.- *DENOMINAR dicho corredor vial con el nombre de AUTOPISTA DEL BICENTENARIO, en memoria del Bicentenario del Grito de Independencia de Cali, ocurrido el 3 de julio de 1810.*

ARTÍCULO TERCERO.- *AUTORIZAR al Alcalde de Santiago de Cali para contratar, por*

el sistema de concesión con operación, el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la obra de infraestructura vial que se denominará AUTOPISTA DEL BICENTENARIO, cuyo objetivo principal es mejorar la movilidad de la ciudad haciendo más ágil el tránsito vehicular.

ARTÍCULO CUARTO.- *El contrato a celebrar deberá surtir las etapas previstas en la Ley 80 de 1993 modificada por la Ley 1150 de 2007 y los decretos reglamentarios.*

ARTÍCULO QUINTO.- FINANCIACIÓN. *La remuneración del concesionario se hará a través del pago de peaje para cada usuario que transite por la vía.*

PARÁGRAFO. *El proyecto de la AUTOPISTA DEL BICENTENARIO podrá recibir recursos de otras fuentes.*

ARTICULO SEXTO.- *AUTORIZAR al señor Alcalde del Municipio de Santiago de Cali, el recaudo y cobro de peaje en la AUTOPISTA DEL BICENTENARIO.*

ARTICULO SÉPTIMO.- *AUTORIZAR al señor Alcalde del Municipio de Santiago de Cali, por el término de un (1) año contado a partir de la fecha de la publicación de este Acuerdo, para que proceda a la desafectación de los bienes de uso público que se requieran para la construcción de la AUTOPISTA DEL BICENTENARIO, los cuales deberán ser canjeados por otros de características equivalentes.*

ARTÍCULO OCTAVO.- *Facultar al Alcalde de Santiago de Cali por el término de un (1) año para que, mediante Decreto, establezca el cobro y fije la tarifa del peaje, de acuerdo a las normas legales vigentes.*



ARTÍCULO NOVENO.- La autorización de que trata el Artículo Tercero del presente acuerdo se otorga por dieciocho (18) meses contados a partir de su sanción.

ARTÍCULO DÉCIMO.- VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de expedición y deberá publicarse en el Boletín Oficial del Municipio de Santiago de Cali.

EL PRESIDENTE,

EL SECRETARIO

EXPOSICION DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN

Hasta el siglo XVIII la mayor parte del territorio caleño estaba ocupado por haciendas. La ciudad era una pequeña villa en las proximidades del río Cali. Las haciendas eran propiedad de los españoles, quienes dedicaban sus tierras a la ganadería y a la siembra de la caña de azúcar.



La apertura del Canal de Panamá en 1914 y la llegada del ferrocarril en 1915 rompen el aislamiento de Cali con el resto del país y el mundo. En la década de 1930 se construyó la carretera que unió a la ciudad con Bogotá sobre la Cordillera Central. La carretera a Buenaventura se forjó entre 1926 y 1945. Esta infraestructura vial básica, conjuntamente con la modernización de la industria azucarera y el crecimiento de las exportaciones de café, a través de Buenaventura, fueron de vital

importancia para el desarrollo de la región y la ciudad.

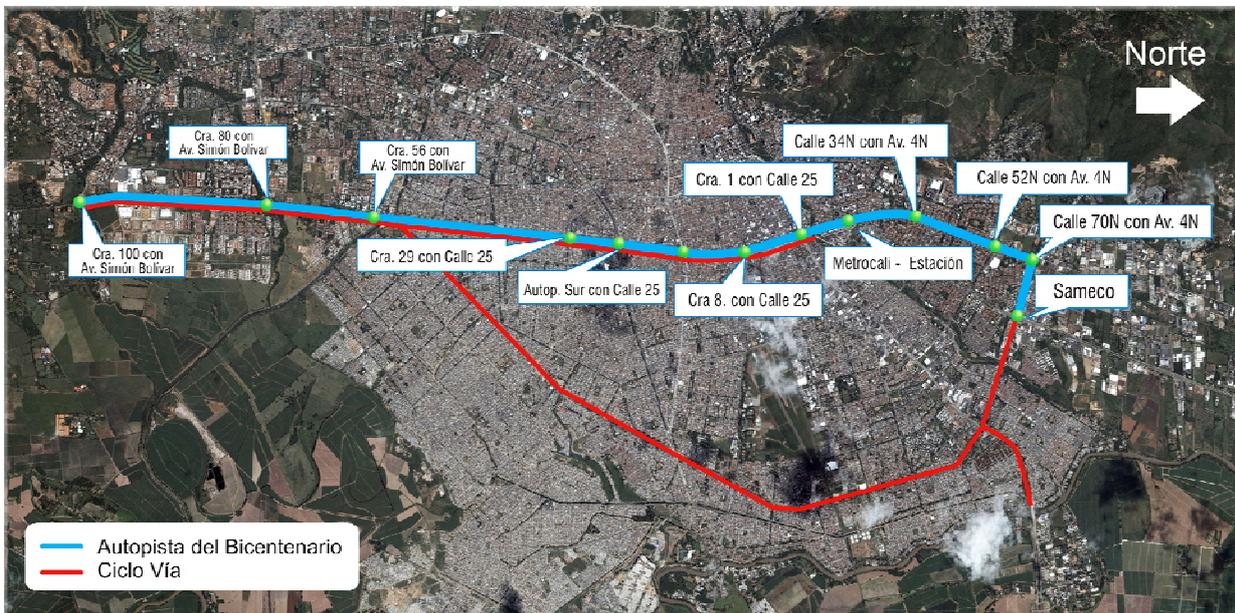
Un evento memorable para la Cali lo constituye la celebración en la ciudad de los Juegos Panamericanos en su versión de 1971. La preparación de este evento deportivo le dio un impulso al desarrollo y al embellecimiento del espacio público. Gran parte de la infraestructura deportiva de la ciudad data de esta época.

El crecimiento urbano (más de dos millones de habitantes) ha puesto a la ciudad en el tercer lugar por población después de la capital y Medellín. La recesión económica nacional y otros factores originados en la problemática social del país, han hecho que la ciudad empiece el siglo XXI con profundas



crisis, como otros centros urbanos colombianos. Sin embargo, Cali, como heredera de una historia ancestral de grandes desafíos, con una posición geopolítica estratégica, con grandes proyectos de desarrollo y de infraestructura pendientes y con la legitimidad del optimismo caleño, se abre al nuevo siglo con grandes perspectivas.

Una de ellas es contar con el desarrollo de nuevas vías que le permitan cubrir los requerimientos de movilidad, máxime cuando el desarrollo de la ciudad está jalonado desde el norte industrial hacia el sur comercial y las actuales vías se tornan insuficientes para acercar la vivienda al trabajo, al comercio y al ocio y viceversa.



Es así como la presente administración señala hacia el desarrollo de la **Autopista del Bicentenario**, vía de circulación rápida de automóviles y vehículos de carga, la cual permitirá descongestionar otras vías de la ciudad que, por su antigüedad, capacidad y obsolescencia, hacen lento el flujo vehicular con los consecuentes elevados consumos de combustible (el consumo al ralentí de un motor en un semáforo oscila entre 0,7 y 1,3 litros según el cilindraje y marca del motor, por hora. Las emisiones de CO₂ promedio que se estima por cada 100.000 vehículos son de 600 toneladas / día. Considerando un cilindraje promedio de 1.300 c.c.; una velocidad promedio de 35 Km / hora y un recorrido promedio de 35 Km / día, se puede decir que en promedio en Cali, un vehículo



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR

puede consumir un galón de gasolina en ese recorrido, considerando los trancones) y la contaminación ambiental (las emisiones gaseosas promedio típicas en escape de un automóvil son de 60 gr/km recorrido y de 0.69 a 2,57 gr/km recorrido en motores diesel)

El proyecto de la **Autopista del Bicentenario**, que se presenta a la consideración de la ciudadanía caleña y de su Concejo Municipal, refleja la situación de movilidad en la ciudad y responde a ella. Las características de la propuesta de construcción de la **Autopista del Bicentenario** y la decisión de adelantar esta obra por el Sistema de Concesión con Operación, obedecen a que el Municipio debe gestionar los recursos de inversión pública para la construcción y operación de una obra anhelada por todos.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR



AUTOPISTA DEL
BICENTENARIO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Presento a consideración del Honorable Concejo Municipal de Santiago de Cali, el proyecto de Acuerdo “POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “**AUTOPISTA DEL BICENTENARIO**” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” el cual se fundamenta en los siguientes ítems.

1. SANTIAGO DE CALI EN EL CONTEXTO REGIONAL Y LOCAL

Cali crece y evoluciona con una extraordinaria proyección al futuro. Los factores de competitividad de la ciudad nos colocan en un lugar privilegiado. La ubicación en el norte de Suramérica convierte a Cali en la urbe estratégicamente mejor posicionada en Colombia para comunicarse con el mundo cultural, comercial y político de la Cuenca del Pacífico, donde habita la mitad de la humanidad.



Hacen parte de los factores de competitividad de nuestra ciudad, la cercanía al Puerto de Buenaventura, al Túnel de La Línea y a las reservas de geoplasma del Pacífico colombiano. La región aledaña a Cali cuenta con la más moderna malla vial del país y un aeropuerto internacional, una moderna red de

conectividad con fibra óptica, una red de zonas francas, y una integración regional que cubre los sectores primario, secundario y terciario de la economía.



Las condiciones sociales y económicas, topográficas y climáticas de nuestra tierra, y nuestra proverbial calidez, hacen de Cali un polo para la inmigración.

Nuestra Santiago de Cali se ubica en el sur occidente del Valle del Cauca, limita con Yumbo y La Cumbre, con Palmira y Candelaria, con Buenaventura y Dagua, y Jamundí. Nos asentamos en 560 km² a 1.070 msnm, con una población de 2'120.000 personas en 520.000

viviendas. La temperatura promedio en nuestra tierra es de 24.8 °C.

De acuerdo con la clasificación de las viviendas urbanas por estrato socio-económico, la mayoría de nuestras viviendas se encuentra en los estratos 1, 2 y 3 (83%). En el área urbana habitamos 4.3 personas por vivienda, 3.9 personas por hogar y tenemos 1.1 hogar por vivienda.

Santiago de Cali extiende su brazo y encuentra en el Occidente el mayor y más importante puerto marítimo del país en la hermana Buenaventura, a 24 días de navegación del sudeste asiático, el mayor mercado potencial del planeta y lugar donde reside la mitad de la humanidad. Toda la economía colombiana, venezolana y brasilera que aspire llegar por mar a estos lugares, obligatoriamente deberá transitar por nuestro territorio; Cali es su ruta. Para ello pronto contaremos con una doble calzada y una trocha ancha para nuestros vagones repletos de mercancías en contenedores que pronto encontrarán un puerto seco a medio camino entre ambos municipios, en el vecino Dagua. Nuestra tierra amiga metropolitana de Palmira cuenta



con un aeropuerto de nivel internacional con capacidad para extenderse de acuerdo con los requerimientos del comercio y el turismo. La más moderna malla vial de Colombia con salida



por el túnel de La Línea, la renovada red ferroviaria del Pacífico y una red de telecomunicaciones de fibra óptica, extienden sus redes por el Valle del Cauca con epicentro en nuestro Municipio, articulando estrechamente los lazos entre las ciudades vecinas que conforman una región estratégica para el futuro del país. Esta confluencia de movilidad y comunicación constituye un factor excepcional de la moderna competitividad.

La fortaleza local en servicios de salud y en algunos otros sectores económicos como la marroquinería, los textiles y los biocombustibles, permiten priorizar la orientación de las acciones catalizadoras del gobierno en la perspectiva de una osada estrategia de aprovechamiento de oportunidades de generación de trabajo y empleo, especialmente con unidades de Pyme's. Los distritos de salud, belleza y moda, de negocios, agroquímicos y biocombustibles, fundamentados en las ventajas propias de la región y el Municipio, se convertirán en el mediano plazo en factores que convertirán a Santiago de Cali en eje del desarrollo local y regional. Estas opciones empresariales reclaman una inversión sólida en infraestructura que permita su desarrollo y su competitividad en los mercados mundiales, sólo garantizando la movilidad y conectividad de los factores productivos podrá la región asumir el reto de los nuevos tiempos en un mercado global.

2. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO-MIO



Uno de los mayores retos de transformación urbana y social de Santiago de Cali es la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Este gran proyecto inició con la construcción de los corredores troncales en abril de 2004 con el tramo de la troncal carrera 1ª entre calles 70 y 47, con una longitud de 2.0 km, para la intervención del corredor con la construcción de los carriles sólo bus y carriles mixtos, la construcción de las estaciones de parada en el separador central del corredor, la intervención de las redes de servicios públicos, señalización, semaforización y la recuperación del espacio público.

Posteriormente se continuó con el tramo de la carrera 1ª entre calles 19 y 40 (3.70 km), los carriles sólo bus, la adecuación de los carriles mixtos, las estaciones de parada en el separador central, un puente peatonal, la adecuación de puentes vehiculares de las calles 25 y 26, la intervención de las redes de servicios públicos, señalización y semaforización y la adecuación del espacio público.

Luego la troncal sur en los tramos de la carrera 15 entre la terminal de Puerto Mallarino y la autopista sur (1.90 km) con los carriles sólo bus, las estaciones de parada en el separador central, los carriles mixtos, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización, la adecuación del espacio público, los puentes de la carrera 15 con calle 70 (Puente de los Mil Días) con dos estructuras a desnivel, una de luz 52 m (central) y otra de 37 m (lateral), y las obras de canalización sobre la Autopista Sur y las obras de infraestructura sobre la avenida Ciudad de Cali (canal Cauquita).

Posteriormente la carrera 15 entre Autopista Sur y calle 15 (3.60 km) con carriles sólo bus, las estaciones de parada en el separador central, los carriles mixtos, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización y espacio público.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR

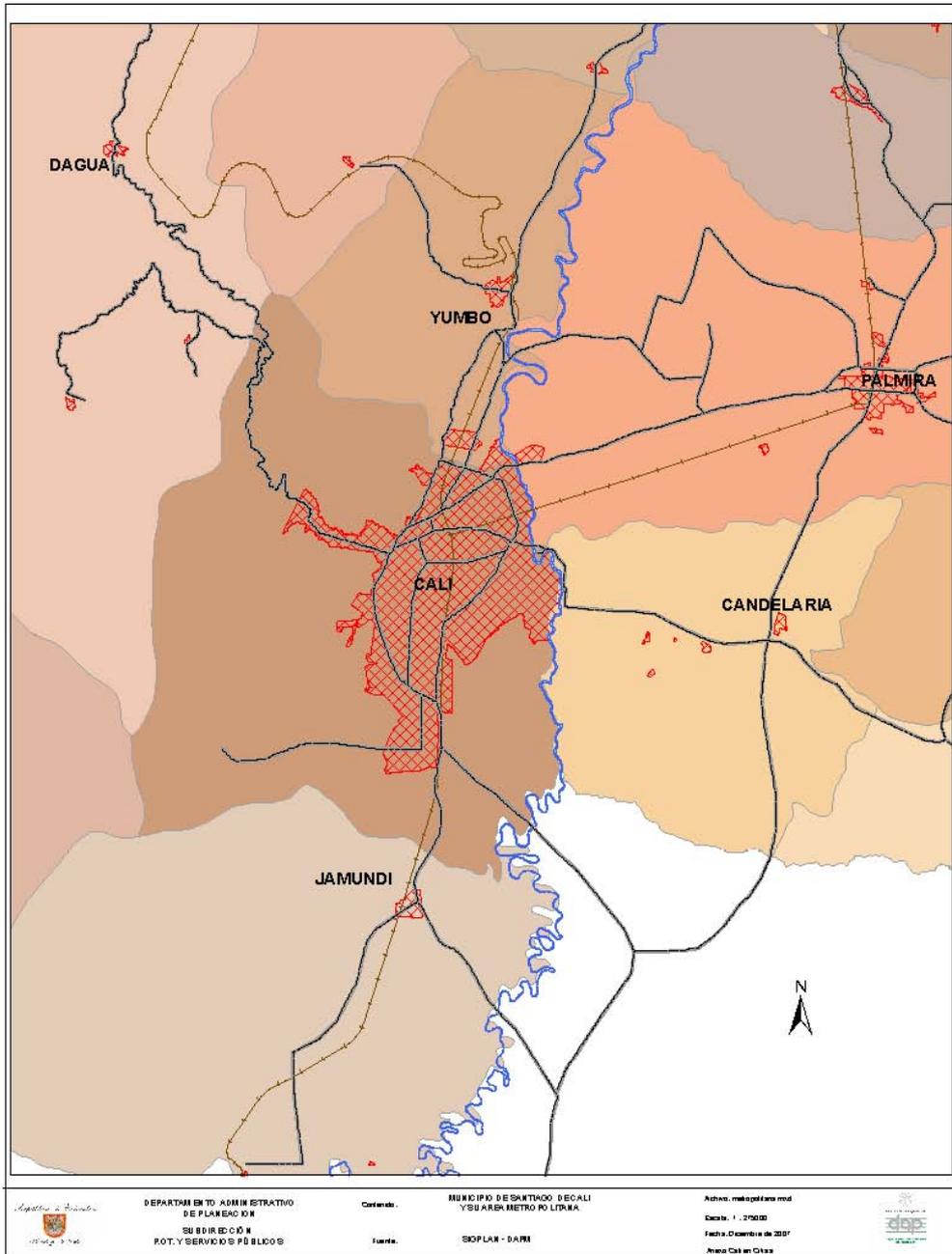




ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR



Municipio de Santiago de Cali y la región circunvecina



Después la carrera 15 entre calle 15 y calle 5 (1.24 km) con carriles sólo bus, carriles mixtos, las estaciones de parada una doble y otra triple (intersección calle 15 con carrera 15) en el separador central, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización y espacio público, generando espacios como la plazoleta de San Pascual y la recuperación de la plazoleta de San Bosco.

Luego la troncal calle 5 entre carreras 15 y 52 (3.40 km), los carriles sólo bus, los carriles mixtos, las estaciones de parada en el separador central, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización, la adecuación de la Plazoleta de los Estudiantes a la altura de la calle 5 con carrera 15 como espacio público, la intervención de la superestructura de dos puentes vehiculares de la calle 5 con carrera 15 y el puente de la calle 5 con avenida Roosevelt; la reconstrucción del puente peatonal de la calle 5 (Hospital Universitario) y la intervención del espacio público en el separador central entre la carrera 39 y la carrera 52.

Posteriormente la troncal sur en los tramos de la calle 5 entre las carreras 52 y 82 (3.30 km), los carriles sólo bus, los carriles mixtos, las estaciones de parada en el separador central, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización, se respetó el corredor de samanes y ceibas ubicados en el separador central en el eje sur-norte de la calle 5 y se deprimió la calle 4 en la intersección con la Autopista Sur.



Después la calle 5 entre la carrera 82 y la terminal de Valle del Lili (3.00 km), los carriles sólo bus, los carriles mixtos, las estaciones de parada en el separador central, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización, la intervención de las intersecciones con las carreras 80 y 13 se realizó a nivel de carpeta ya que estas serán afectadas con los puentes a desnivel.

Luego la troncal centro en la calle 15 entre las carreras 1ª y 15 (1.74 km) con los carriles sólo bus, los carriles mixtos, las estaciones de parada, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización y el espacio público.

Más adelante la troncal centro en la calle 13 entre las carreras 1ª y 15 (1.74 km) con los carriles sólo bus, los carriles mixtos, las estaciones de parada, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización y el espacio público.

Posteriormente la troncal carrera 1ª entre calles 40 y 47 (560 m.), los carriles sólo bus, los carriles mixtos, las estaciones de parada, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización y el espacio público, como terminación de la troncal carrera 1ª.



Además se inició la terminal intermedia Cañaveralejo (calle 5 entre carreras 50 y 52) y la construcción de una estación de parada sobre el corredor central de la troncal calle 5ª.

Luego los corredores pretroncales y alimentadoras del SITM (152 km) con la intervención de los corredores, las redes de servicios públicos, señalización, semaforización. Igualmente la construcción de un puente vehicular en la intersección de la calle 25 con avenida 2N.

Luego el corredor troncal de la avenida 3N entre las calles 55N y 35N y la Avenida de las Américas entre las Calles 2N y 2EN (2.62 km), obras que hacen parte de la fase II.



El SITM-MIO considera la construcción de un Centro Intermodal de Transporte Regional de Pasajeros del Sur, ubicado en el área de expansión al margen del Corredor Cali-Jamundí, donde inicia el trazado sur de la **Autopista del Bicentenario**.

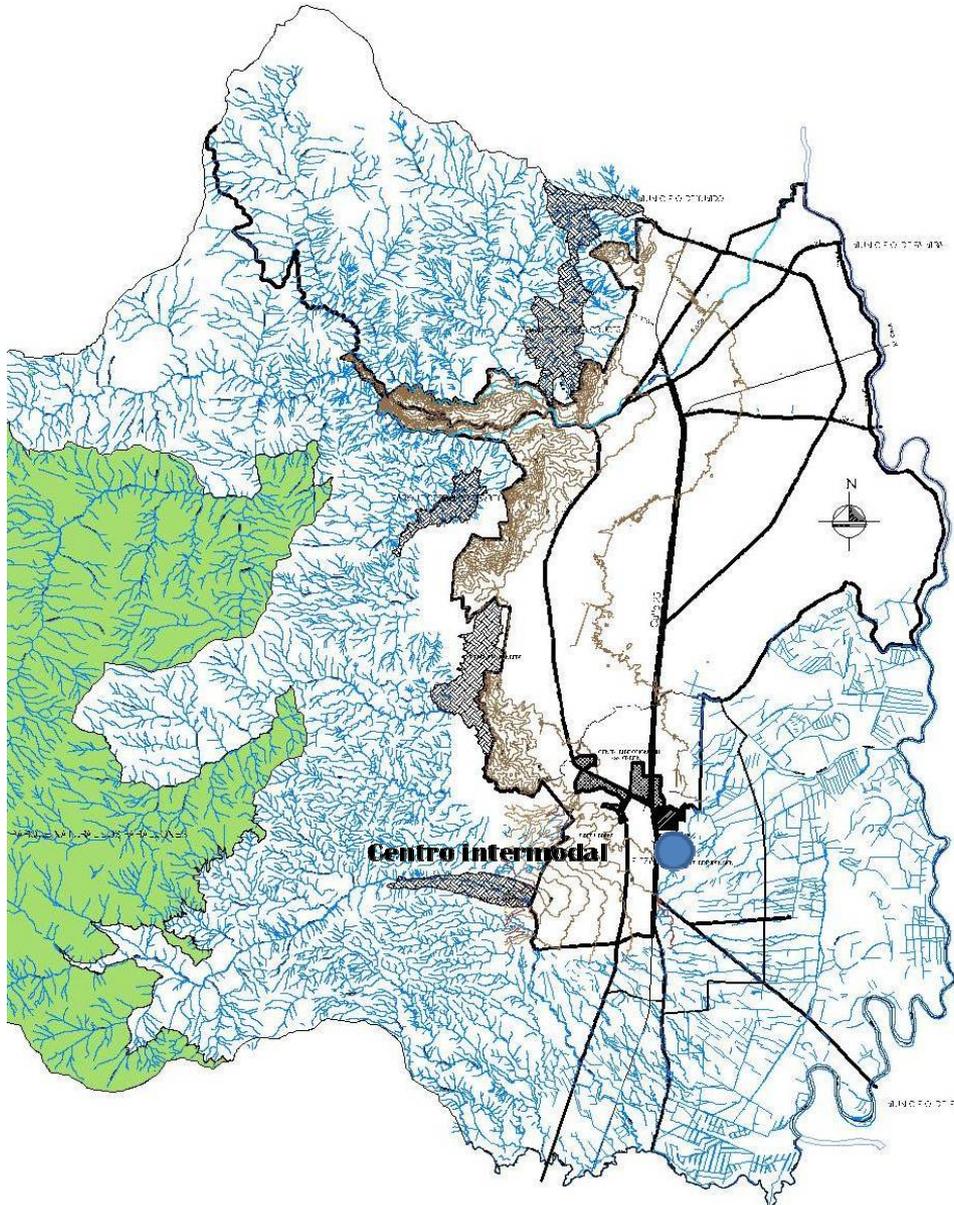
De otra parte, Metro Cali S.A. firmó un convenio con la Corporación Andina de Fomento, para la inscripción del proyecto del SITM como proyecto Mecanismo de Desarrollo Limpio, que consiste en que los proyectos que reduzcan los gases efecto invernadero (certificado por Naciones Unidas) generan Certificados de Reducción de Emisiones que pueden ser comercializados a los países que tienen obligaciones de reducción.

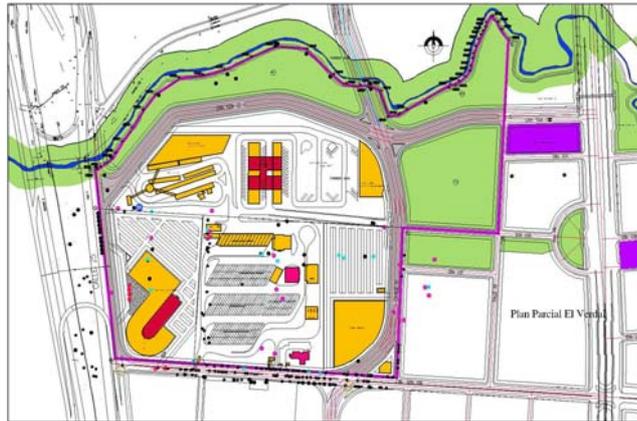
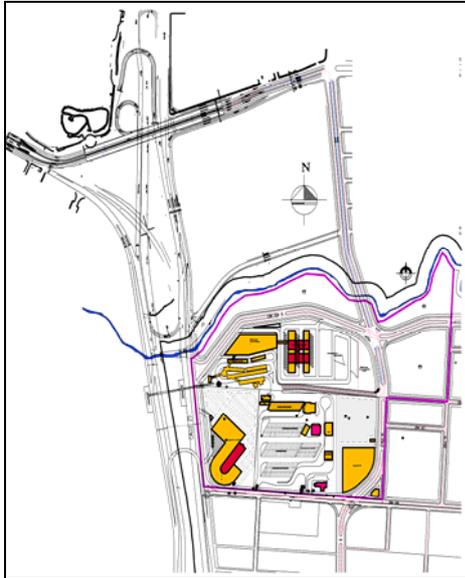


ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR





Centro Intermodal de Transporte Regional de Pasajeros del Sur

Por otra parte, Metrocali con el desarrollo del SITM-MIO, ha recuperado y generado nuevo espacio público y zonas verdes, realizando siembra de árboles y mantenimiento del existente, lo cual se evidencia en la siguiente tabla.

Cantidades de Espacio Público Recuperado y Generado con el MIO

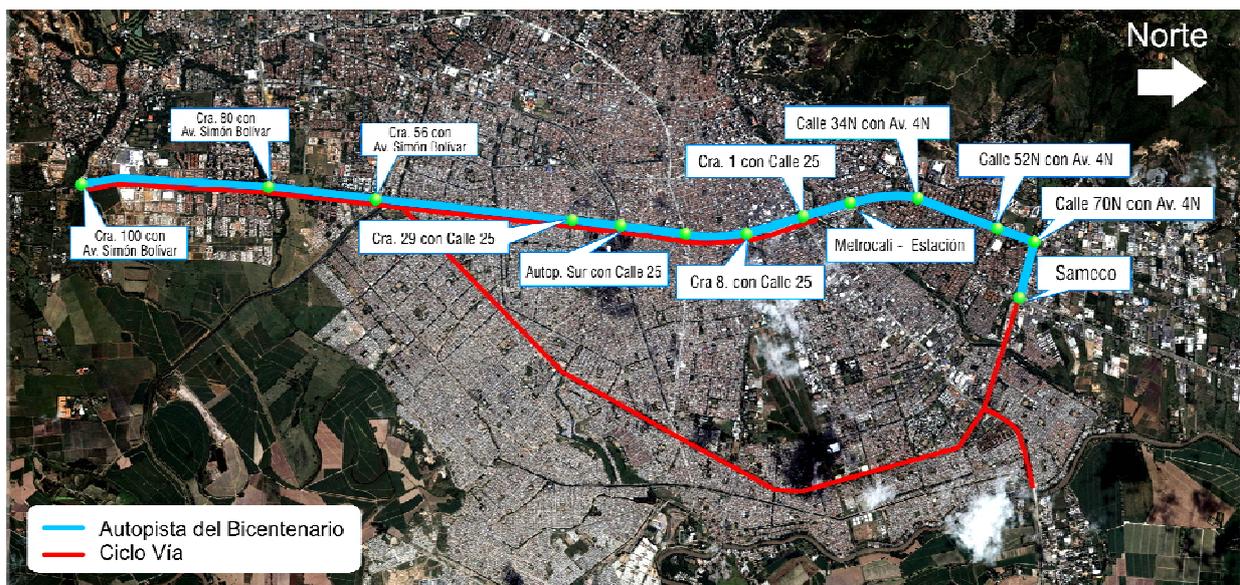
DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD
Espacio público generado	m ²	14.400
Espacio público recuperado	m ²	126.550
Zonas verdes generadas	m ²	43.041
Zonas verdes recuperadas	m ²	181.669
Arboles sembrados	und	9.670
Mantenimiento de arboles	und	979

Dentro del desarrollo de los proyectos adelantados en el SITM-MIO, se implementan los Planes de Manejo Ambiental y Social, creando departamentos de gestión social en

las interventorías y obras civiles, los cuales establecen y controlan la contratación de la mano de obra calificada y no calificada empleada. Los resultados en los corredores troncales de la fase I que corresponden a la carrera 1ª, la carrera 15, calle 5ª y la troncal centro calle 13 y calle 15 y corredores pretroncales de la fase I establecen que se generaron 9.731 empleos directos distribuidos entre 7.633 empleos de mano de obra no calificada y 2.098 empleos de mano de obra calificada.

Desde 2002 (Conpes 3166), se definió que se han realizado aportes por \$557.800 millones, de los cuales \$406.000 millones han sido de la Nación y \$152.000 millones del Municipio (sobretasa a la gasolina).

3. LA AUTOPISTA DEL BICENTENARIO EN EL CONTEXTO DE LA CIUDAD



Esta descripción técnica de los desarrollos del MIO obedece a que este documento de exposición de motivos reconoce en el MIO, en el MIOCABLE, en las 21 Megaobras y en la **Autopista del Bicentenario**, la más importante combinación de obras de infraestructura en muchas décadas en nuestra ciudad, que impactará no sólo la movilidad colocándonos en primerísimos lugares del mundo y elevando ostensiblemente nuestra competitividad, sino porque incidirá en la cultura ciudadana e iniciará procesos de renovación urbana que transformarán radicalmente a Santiago de Cali.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR

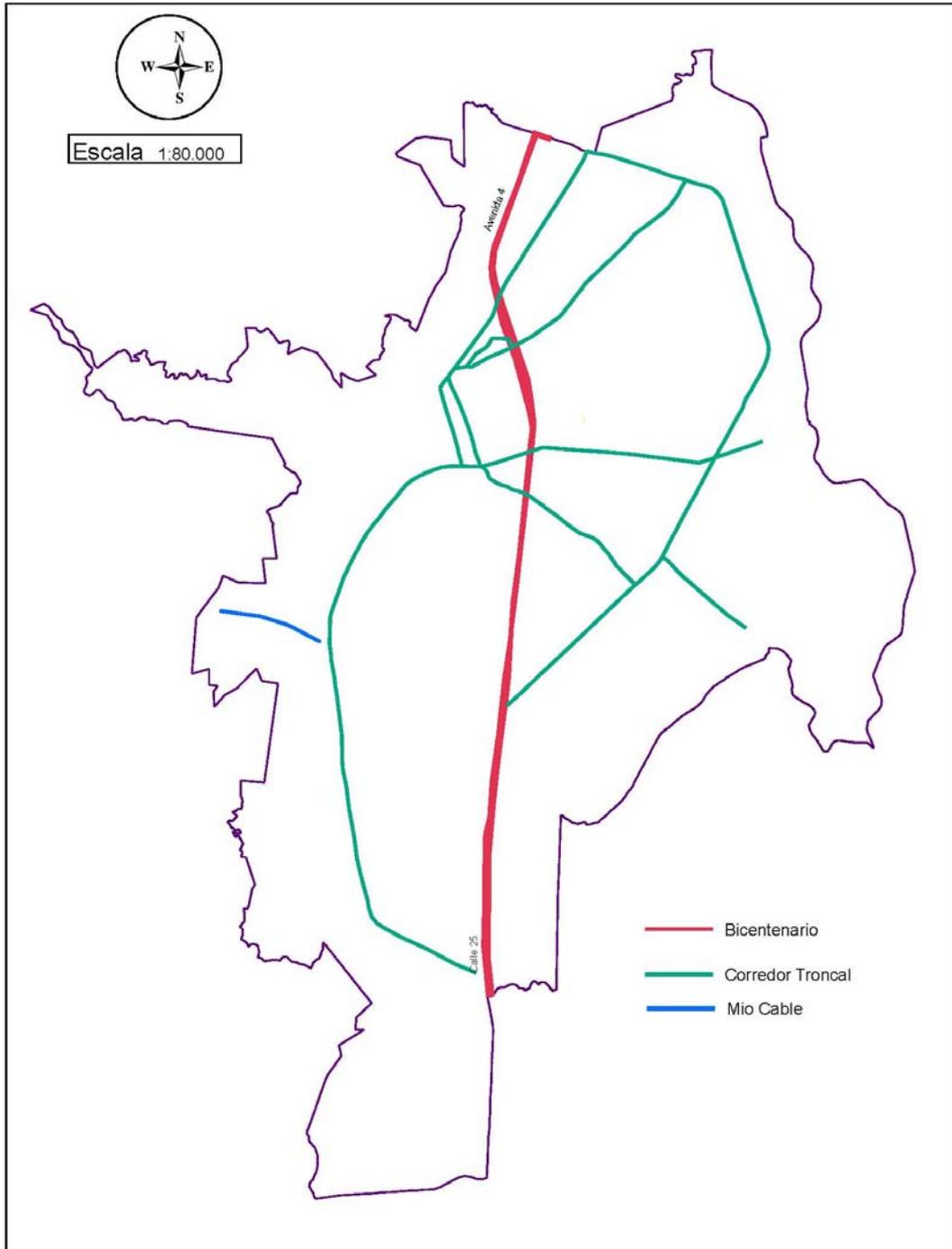
La **Autopista del Bicentenario** se inscribe en el Sistema Vial del Municipio, determinado jerárquicamente en vías inter-regionales, vías arterias principales, vías arterias secundarias, vías colectoras, vías locales y ciclo-rutas. La malla vial urbana de Cali tiene 2.590 km. de los cuales, el 36% está construido con pavimento rígido, el 58% con pavimento flexible, el 2% con adoquín y falta por pavimentar el 5%. Del total, 250 km corresponden a los corredores del SITM. La situación descrita es un reflejo del atraso de más de 20 años en la malla vial de la ciudad.

Hasta 2000, los programas y proyectos de infraestructura vial establecidos en el Plan Vial de Tránsito y de Transporte del Municipio 1993-2008, cuyo estudio culminó en 1991 y que estuvo proyectado a una vigencia de 15 años que, además, fue retomado posteriormente en el Plan de Ordenamiento Territorial, no se han desarrollado como se esperaba en el periodo 2001-2005.

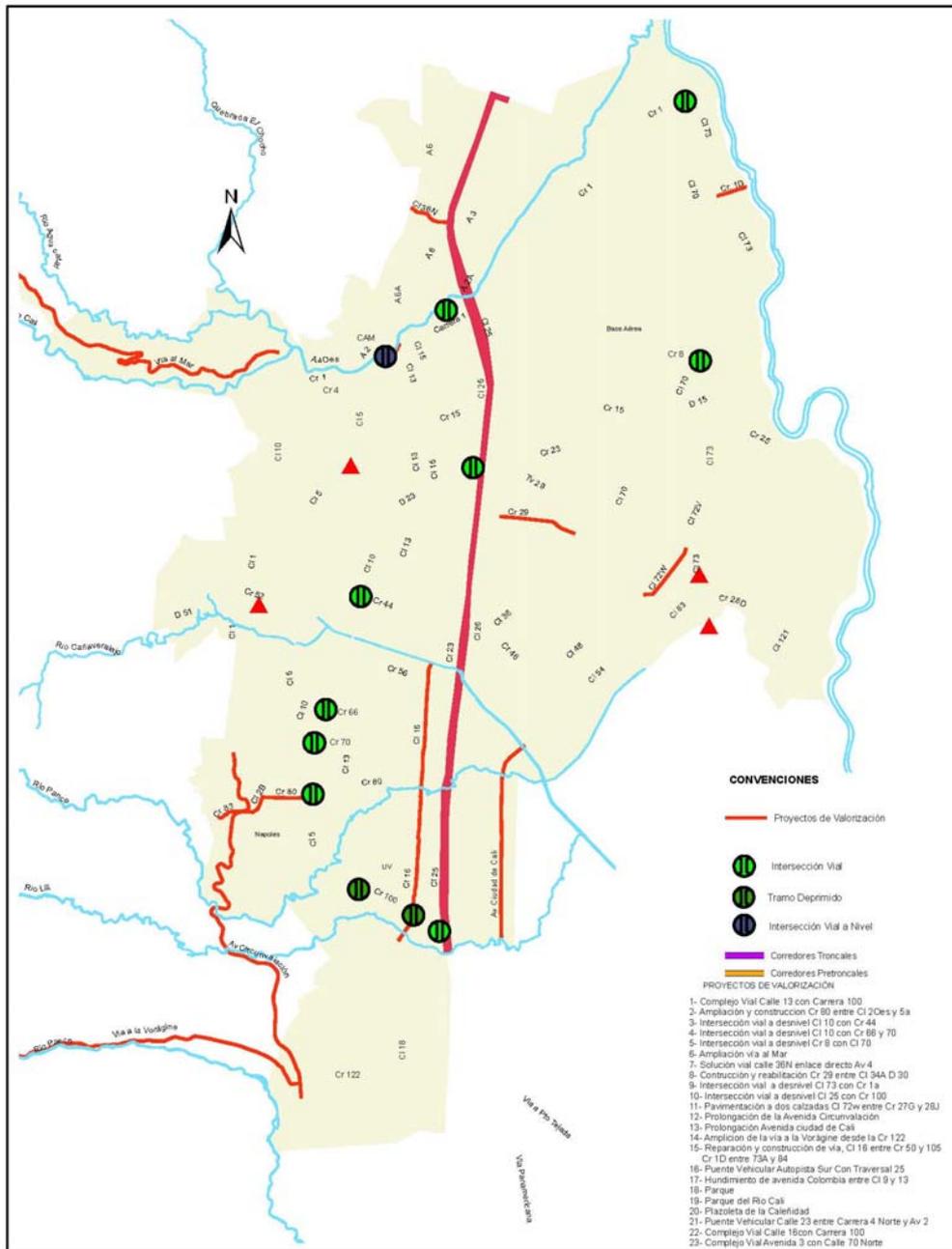
De los 19 programas que conforman el Plan Vial de Tránsito y Transporte, 8 corresponden a programas y proyectos de infraestructura vial, 5 a programas y proyectos de Tránsito y 2 a programas y proyectos de transporte. La **Autopista del Bicentenario** ya estaba considerada en dicho Plan Vial en términos de funcionalidad y trazado.

El cronograma propuesto para ejecutar el plan vial no se cumplió por parte de la Secretaria de Infraestructura y Valorización en razón a que los recursos de la sobretasa fueron comprometidos, una parte, para pago de la deuda pública del Municipio y, la otra, para la ejecución de los corredores del SITM.

La situación más crítica se refleja en el estado actual de la infraestructura de pavimento de la malla vial de la ciudad, porque la mayoría de los pavimentos construidos han superado el periodo de vida útil para los cuales fueron diseñados y por el desmesurado aumento del parque automotor. Dado que no hay recursos para el mantenimiento preventivo de los pavimentos e igualmente no se cuenta con un estudio de patología estructural para determinar preventivamente los daños sobre la malla vial y el tipo de intervención que se debe realizar, se debe ejecutar mantenimiento correctivo y curativo (rehabilitaciones y repavimentaciones) a un costo mayor que el mantenimiento que permitiría alargar la vida útil del pavimento.



Sistema Intermodal de Transporte Masivo



Megaobras



La inversión en la construcción de nuevas vías para la expansión de la malla vial del Municipio no supera el 20% de acuerdo con la evaluación de los programas y proyectos definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

El sector rural cuenta con 320 km. de vías, 80 km. de los cuales están pavimentadas permitiendo la conexión entre corregimientos y de éstos con el casco urbano. Se destaca en las vías rurales la pavimentación reciente de importantes tramos de la Vuelta de Occidente que potencia en materia turística y recreativa los corregimientos de la cuenca del río Pichindé que corre paralela a la **Autopista del Bicentenario** por los cerros occidentales de Cali.

El 7% de las vías del área urbana se encuentra en buen estado, el 75% en regular estado y el 18% en mal estado, sin contar el atraso que en materia de desarrollo vial se percibe con la ausencia de necesarios cruces elevados y vías, que hasta el presente no han contado con financiación.

El convenio de desempeño suscrito por el Municipio limita la inversión de recursos propios en vías, razón que obliga a depender casi exclusivamente del escaso 20% del recaudo de la sobretasa a la gasolina para atender 22 comunas y 15 corregimientos que requieren construcción y mantenimiento de vías. Al asumir como proyecto global el SITM, se desprotegió la malla vial y las consecuencias en el deterioro vial saltan a la vista, a pesar de que nuestro aporte municipal se invierte en las vías que hacen parte del Sistema. De igual forma, se debe asumir que más del 55% del recaudo de la sobretasa a la gasolina está comprometido con el SITM hasta el 2019, cerca del 20% con el convenio de desempeño hasta el 2014 y 5% para el pago de la construcción de la transversal 103 en la comuna 14 hasta el 2011. Estos son argumentos para acudir a la Concesión con Operación como modelo para la financiación de la **Autopista del Bicentenario**.

4. LA AUTOPISTA DEL BICENTENARIO Y LA MOVILIDAD

El actual sistema de transporte de Cali está conformado por 336.782 vehículos, de los cuales 300.822 corresponden a particulares, 31.454 a públicos, 4.506 a oficiales. De los 31.454 vehículos que conforman el servicio público colectivo, 3.581 son buses, 1.274 busetas, 3.352 microbuses, 833 camperos, 16.305 taxis, entre otros.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR

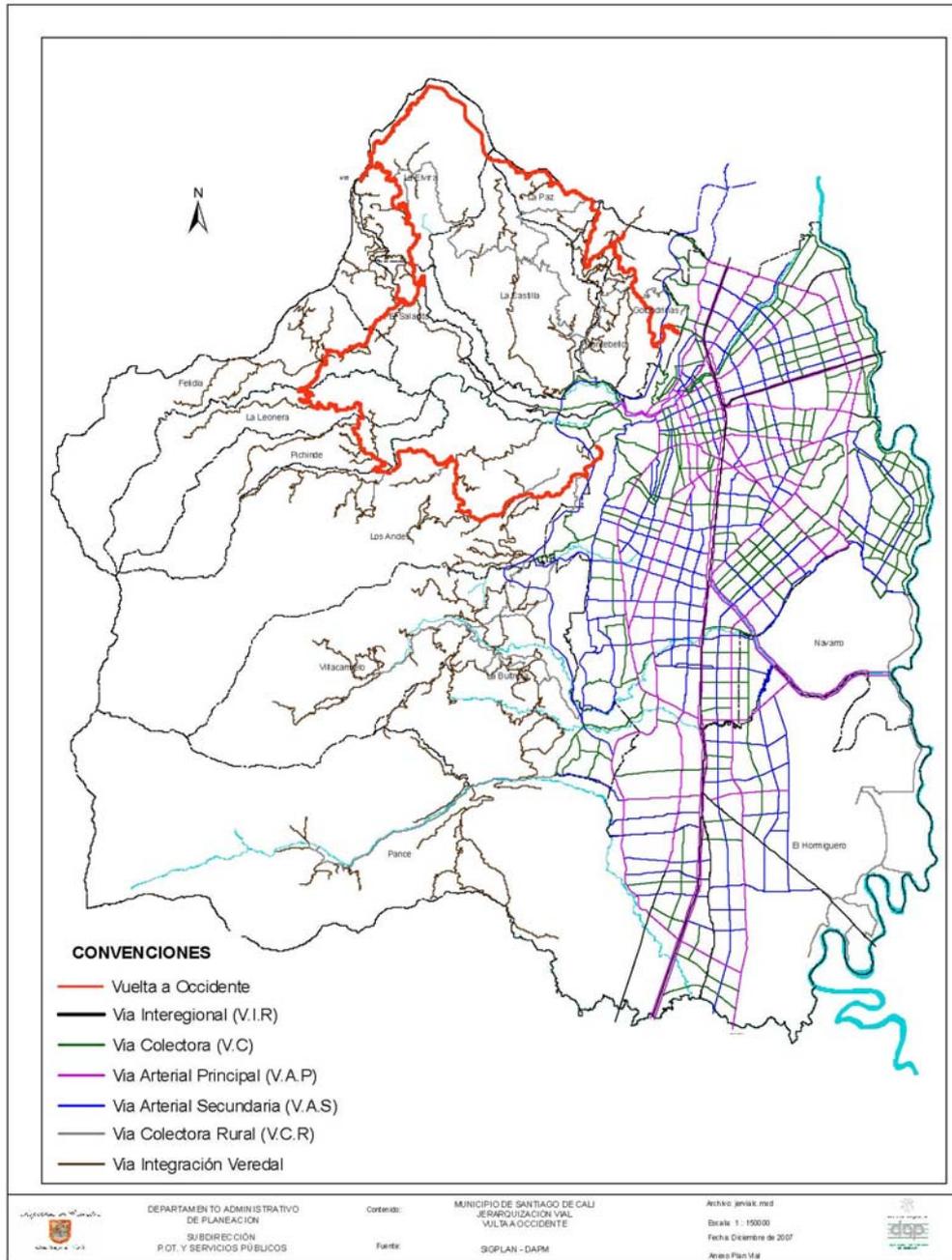
El sistema colectivo actual es operado por 30 empresas prestadoras de servicio público colectivo, que manejan 231 rutas, con una longitud de 10.349 km, para un promedio de 44.8 km por ruta. Al aplicar el IPK (Índice de pasajeros transportados por km), indica que la ruta no es rentable cuando este valor es menor que 0.8. En Cali, el 33% de las empresas actuales tiene un IPK menor a 1, y el promedio es 1.37.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR



Jerarquización vial y Vuelta a Occidente



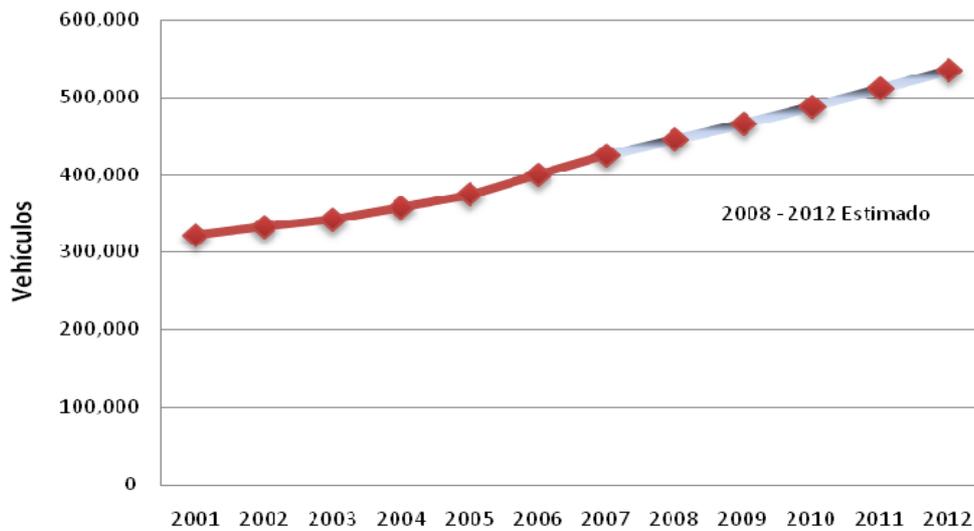
La flota actual, genera una sobre oferta de vehículos del 42%, que conlleva a problemas como la guerra del centavo, desbalance del sistema, accidentalidad, ineficiencia, congestión vehicular además de contaminación ambiental. Si se analiza el parque automotor, este creció en un 32% en los últimos 6 años y la red vial en el 1% anual, es lógico deducir, que se ha generado un desbalance entre la cantidad de carros en movimiento y la longitud de vías para soportarlo, lo cual ha conducido a un aumento de los congestionamientos y la subsiguiente disminución de la velocidad promedio de vehículos particulares. Estos datos muestran el inmenso desbalance entre la oferta y la demanda vial, razón por la cual la **Autopista del Bicentenario** adquiere un importancia nodal en el tratamiento de los problemas de movilidad.

Incidencia del Tránsito

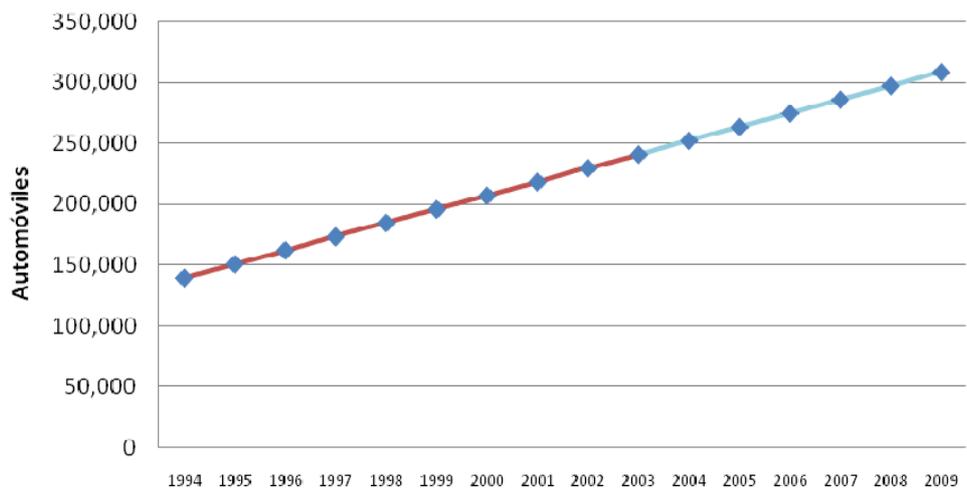
Año	Vehículos matriculados
2001	321.411
2002	332.271
2003	341.930
2004	357.927
2005	373.936
2006	399.160
2007	424.552
2008	444.589
2009	465.572
2010	487.545
2011	510.555
2012	534.651

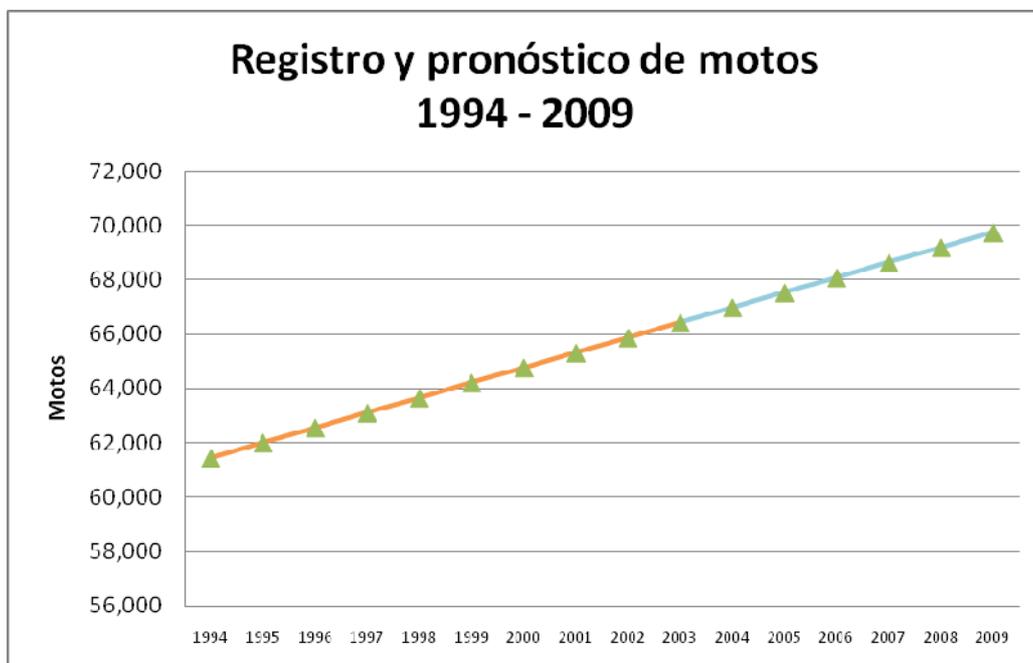
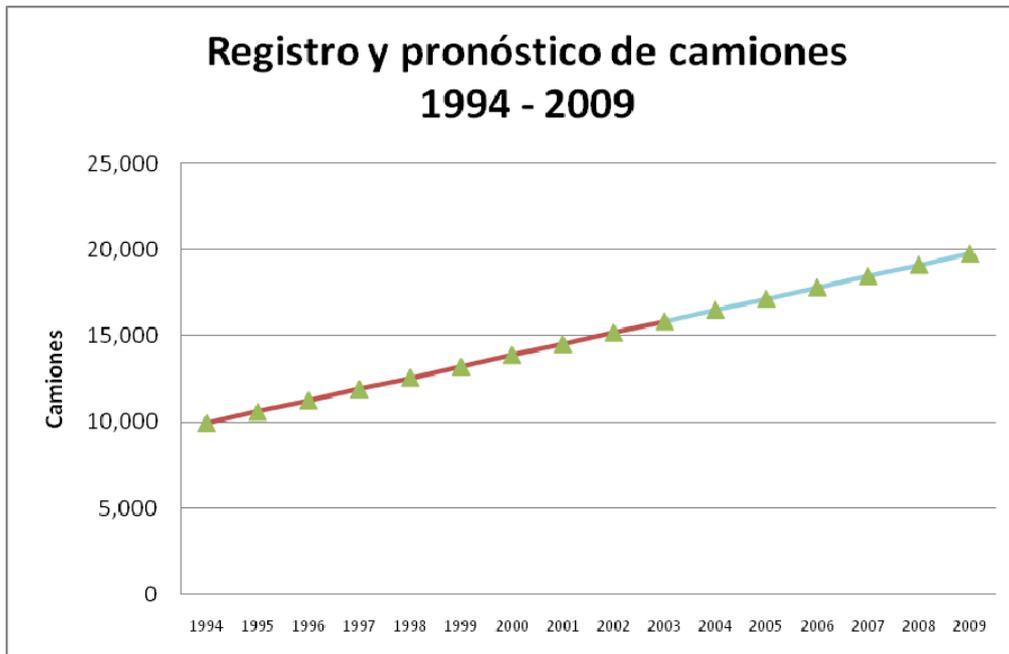


Vehículos matriculados y estimados 2001 - 2012



Registro y pronóstico de automóviles 1994 - 2009





De acuerdo con los datos observados, el número de vehículos matriculados está creciendo a una tasa anual promedio de 4.72%, por lo tanto se estima que para el año 2012 se contará con 534.651 vehículos matriculados. La tasa promedio anual de crecimiento en el número de motos es de 5.8% para los dos últimos años.

De los 2.590 km de vías, 320 intersecciones están semaforizadas y un 66% de los equipos de semáforos están en operación, el 34% restante presenta daños de diferentes tipos debido a vandalismo. La ciudad carece de 14.000 señales de tránsito, en algunos corredores, como en la Avenida Ciudad de Cali, hacen falta al menos 3 puentes peatonales según estudios de demanda.

Los sitios de mayor congestión vehicular los encontramos en la carrera 8, la calle 70, la avenida 3 norte con calle 70, la avenida 3 norte con calle 34, la carrera 1 de la calle 5 a la calle 13, la carrera 66 de la calle 5 a la calle 14, y la carrera 100 de la calle 13 a la calle 16, debido en parte a que la Secretaría de Transito sólo cuenta con 277 agentes de tránsito de los cuales 55 se encuentran ejerciendo funciones administrativas, en algunos casos por licencia médica. La **Autopista del Bicentenario** generará una movilidad que permitirá disminuir los índices de congestión vehicular tal como lo ilustra el siguiente diagrama:

La accidentalidad está dada principalmente por un 39% de vehículos de servicio particular tipo automóvil y motocicletas con un 13%; los hombres están involucrados en el 77% de los casos. El 30% de la población involucrada tiene entre 25 y 34 años. El horario de mayor accidentalidad es de 3 p.m. a 6 p.m. El sitio de mayor accidentalidad es la carrera 8 con calle 70, punto que coincide con el de mayor congestión; en la mayoría de los casos sólo se presentan daños de latas. El sitio donde se presentan el mayor número de accidentes con homicidios es la calle 73 (Avenida Ciudad de Cali) con carrera 23D. Los reportes de accidentalidad de 2007 muestran que homicidios por accidente de tránsito fueron 357, por lesiones personales 10.168 casos y por daños físicos 9.550, para un promedio de 55 accidentes/día.



Accidentalidad 2001 – 2007

DESCRIPCIÓN	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Accidente de tránsito	22,148	19,498	16,466	14,817	15,642	17,485	15,788	21,807
Promedio diario	61	53	45	41	43	48	43	60
Morbilidad	7,473	7,891	5,833	4,841	8,076	9,927	7,275	13,298
Mortalidad	461	371	349	314	325	301	311	357
Accidente por cada 100 vehículos	71.0	60.7	49.6	43.3	43.7	46.8	39.6	51.4
Heridos por cada mil vehículos	23.9	24.8	35.6	28.8	22.6	26.5	18.2	31.3
Muertos por cada 1000 vehículos	1.5	1.2	1.1	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8
Accidentes por cada 10000 habitantes	111.1	96.5	80.4	71.5	74.4	82.5	73.5	71.0

En general, en nuestra ciudad la movilidad vial no evolucionó a la par con el crecimiento. Como se expuso en el debate sobre el Plan de Desarrollo, el atraso en la modernización de la malla vial de la ciudad es superior a veinte años. El cronograma propuesto para ejecutar el Plan Vial no se ha cumplido cabalmente durante muchos años, en razón a que los recursos de la sobretasa fueron comprometidos, una parte, para pago de la deuda pública del Municipio y, la otra, para la ejecución de los corredores del SITM.

La situación de la movilidad se ha venido agravando dado el crecimiento del parque automotor, las obras del MIO y las de reparación de la malla vial en algunos sectores, dando lugar a una gran inconformidad de la ciudadanía por las dificultades en los desplazamientos y el consiguiente desgaste que ello implica.

En lo que respecta al parque automotor, la oferta vial de la ciudad resulta escasa ante la demanda de los 336.782 vehículos que la recorren, de los cuales 245.134 son automóviles; 9.706 buses, 10.039 camiones, 71.470 motos y 433 son maquinaria, a lo



cual se aúna que el sistema vial no responde adecuadamente a las demandas del peatón y del ciclista.

Por otra parte, la construcción del Masivo Integrado de Occidente -MIO- redujo sustancialmente, la ya escasa oferta vial, por la disminución y restricción de los corredores para el flujo vehicular.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
CONTRATO 084 - 99 CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL VALLE - UNION TEMPORAL CINTRA VALLE

R.M.A. - VEHICULOS POR ESTADO Y SERVICIO

ACTIVOS													
COD.	CLASE	PARTICULAR			PUBLICO			OFICIAL			TOTAL		
		2006	2007	VAR	2006	2007	VAR	2006	2007	VAR	2006	2007	VAR
100	AUTOMOVILES	205,433	224,028	9.1%	18,791	18,910	0.6%	2,150	2,196	2.1%	226,374	245,134	8.3%
103	AUTOMOVIL	147,125	162,409	10.4%	16,349	16,305	-0.3%	287	295	2.8%	163,761	179,009	9.3%
105	CAMIONETA	34,696	36,265	4.5%	1,600	1,772	10.8%	953	973	2.1%	37,249	39,010	4.7%
107	CAMPERO	23,602	25,337	7.4%	842	833	-1.1%	900	924	2.7%	25,344	27,094	6.9%
109	AMBULANCIA	4	10					10	4	-60.0%	14	14	
110	MINI MPV	5	6								5	6	
111	MINI TRAIL	1	1								1	1	
200	BUSES	1,346	1,381	2.6%	8,639	8,222	-9.9%	100	103	3.0%	10,085	9,706	-3.8%
203	BUS	479	480	0.2%	3,954	3,581	-9.4%	34	34	0.0%	4,467	4,095	-8.3%
205	BUSETA	92	92	0.0%	1,256	1,274	1.4%	16	20	25.0%	1,364	1,386	1.6%
207	MINIBUS	49	46	-6.1%	6	6	0.0%	3	3	0.0%	58	55	-5.2%
208	MICROBUS	625	634	1.4%	3,417	3,352	-1.9%	47	46	-2.1%	4,089	4,032	-1.4%
209	MINI VAN	86	112		4	7					90	119	
210	VAN	15	17		2	2					17	19	
300	CAMIONES	5,607	5,560	-0.8%	3,666	3,808	10.7%	713	671	-5.9%	9,986	10,039	0.5%
303	CAMION	4,039	4,030	-0.2%	2,916	3,037	4.1%	353	321	-9.1%	7,308	7,388	1.1%
305	VOLQUETA	1,467	1,427	-2.7%	410	402	-2.0%	346	337	-2.6%	2,223	2,166	-2.6%
307	TRACTO/CAMION	101	103	2.0%	340	369	8.5%	14	13	-7.1%	455	485	6.6%
400	MOTOS	66,742	69,448	4.1%	515	514	-0.2%	1,219	1,508	23.7%	68,476	71,470	4.4%
403	MOTOCICLETA	65,257	67,799	3.9%		1		1,214	1,503	23.8%	66,471	69,303	4.3%
405	MOTOTRICICLO	168	167	-0.6%				1	1	0.0%	169	168	-0.6%
406	TRICIMOTO	1	1								1	1	
407	CUATRIMOTO	479	635	32.6%	1	1					480	636	32.5%
409	MOTOCARRO	837	846	1.1%	514	512	-0.4%	4	4	0.0%	1,355	1,362	0.5%
500	MAQUINARIA	394	405	2.8%	-	-	-	28	28	0.0%	422	433	2.6%
503	MAQUINARIA AGRICOLA	303	304	0.3%	-	-		7	7	0.0%	310	311	0.3%
505	MAQUINARIA INDUSTRIAL	91	101	11.0%	-	-		21	21	0.0%	112	122	8.9%
TOTAL		279,522	300,822	7.6%	31,611	31,454	-0.5%	4,210	4,506	7.0%	315,343	336,782	6.8%



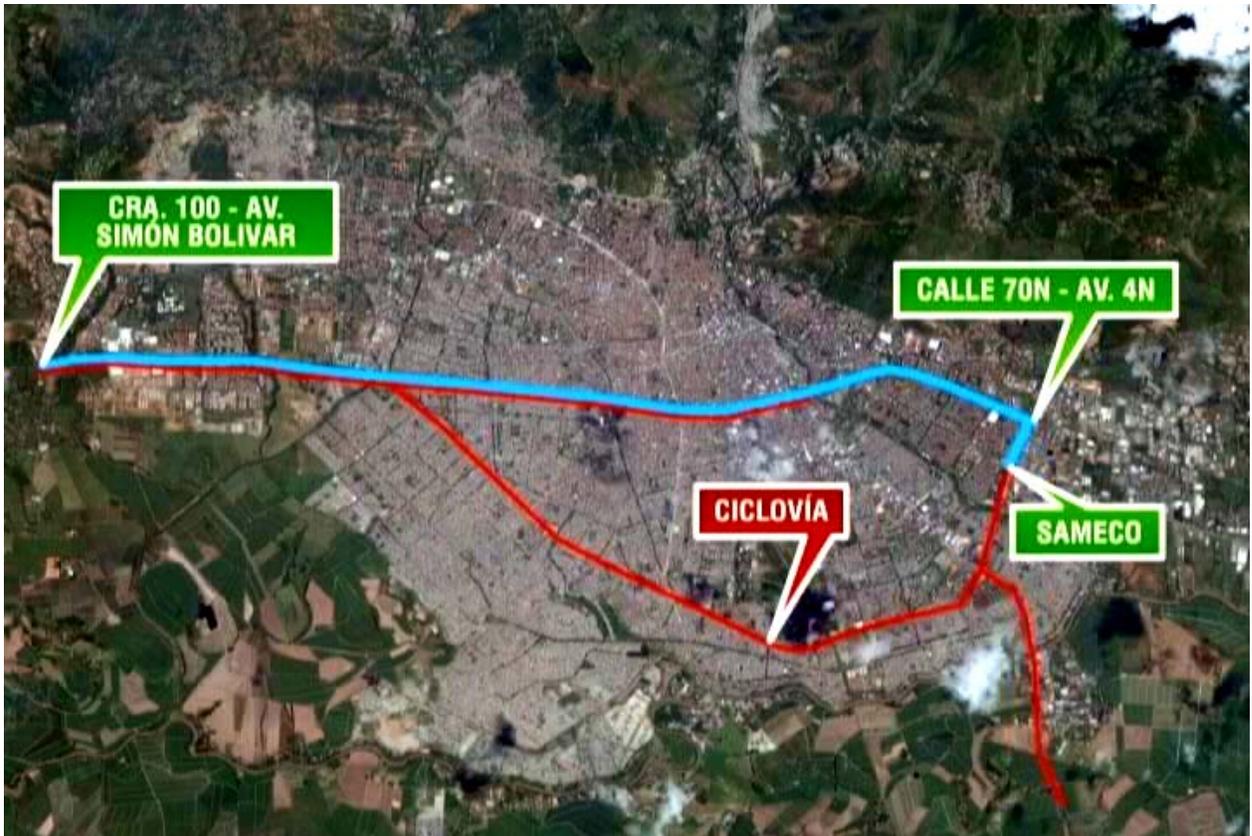
ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



CALI, UN NUEVO LATIR

INACTIVOS													
COD.	CLASE	PARTICULAR			PUBLICO			OFICIAL			TOTAL		
		2006	2007	VAR	2006	2007	VAR	2006	2007	VAR	2006	2007	VAR
100	AUTOMÓVILES	57,176	60,021	5.0%	8,564	8,736	2.0%	404	417	3.2%	66,144	69,174	4.6%
103	AUTOMOVIL	31,120	32,875	5.6%	7,853	7,975	1.6%	137	139	1.5%	39,110	40,989	4.8%
105	CAMIONETA	14,029	14,585	4.0%	395	434	9.9%	137	143	4.4%	14,561	15,162	4.1%
107	CAMPERO	12,026	12,560	4.4%	316	327	3.5%	129	134	3.9%	12,471	13,021	4.4%
109	AMBULANCIA	1	1	0.0%				1	1		2	2	0.0%
110	MINI MPV										-	-	
111	MINI TRAIL												
200	BUSES	698	704	0.9%	4,008	4,555	13.6%	13	13	0.0%	4,719	5,272	11.7%
203	BUS	289	291	0.7%	2,733	3,120	14.2%	9	9	0.0%	3,031	3,420	12.8%
205	BUSETA	93	93	0.0%	519	546	5.2%				612	639	4.4%
207	MINIBUS	8	7	-12.5%	3	3	0.0%				11	10	-9.1%
208	MICROBUS	308	312	1.3%	753	886	17.7%	4	4	0.0%	1,065	1,202	12.9%
209	MINI VAN										-	-	
210	VAN		1								-	1	
300	CAMIONES	3,911	4,044	3.4%	2,637	2,785	15.9%	123	127	3.3%	6,671	6,956	4.3%
303	CAMION	2,852	2,933	2.8%	1,727	1,844	6.8%	73	73	0.0%	4,652	4,850	4.3%
305	VOLQUETA	936	987	5.4%	231	247	6.9%	48	51	6.3%	1,215	1,285	5.8%
307	TRACTO/CAMION	123	124	0.8%	679	694	2.2%	2	3	50.0%	804	821	2.1%
400	MOTOS	6,167	6,248	1.3%	17	20	17.6%	72	74	2.8%	6,256	6,342	1.4%
403	MOTOCICLETA	6,079	6,153	1.2%	1	1	0.0%	72	74	2.8%	6,152	6,228	1.2%
405	MOTOTRICICLO	5	5	0.0%							5	5	0.0%
406	TRICIMOTO		1								-	1	
407	CUATRIMOTO	25	25	0.0%							25	25	0.0%
409	MOTOCARRO	58	64	10.3%	16	19	18.8%				74	83	12.2%
500	MAQUINARIA	26	29	45.0%	-	-	-	1	1	0.0%	27	30	11.1%
503	MAQUINARIA AGRICOLA	20	23	15.0%	-	-	-	-	-	-	20	23	15.0%
505	MAQUINARIA INDUSTRIAL	6	6	0.0%	-	-	-	1	1	0.0%	7	7	0.0%
	TOTAL	67,978	71,046	55.5%	15,226	16,096	5.7%	613	632	3.1%	83,817	87,774	4.7%

En cuanto a ciclovías se refiere, sólo tenemos una, con una longitud de 11.5 km, construida y en operación. En cuanto al amoblamiento urbano, cabe mencionar que la ciclo vía presenta grandes carencias, pues no hay bancas, canecas de basuras y demás elementos que armonicen la zona, el pavimento se encuentra deteriorado, los sumideros están rebosados y tapados por ramas, hojas y basuras, la ciclovía no cuenta con una red de alumbrado exclusiva, el mantenimiento de las zonas verdes es muy pobre, la demarcación es borrosa, en los entrecruzamientos viales e intersecciones no hay demarcación adecuada que indique la presencia de ciclistas y la señalización es casi nula.



Atendiendo el clamor de la sociedad caleña, la Administración Municipal se ha propuesto solucionar el grave problema en el desplazamiento de sur a norte, caracterizado, en la actualidad por la lentitud y la congestión en las vías, que contrarían la productividad y la competitividad en la ciudad y conllevan al aislamiento de su territorio. Tampoco se puede ser ajeno a las dificultades de los desplazamientos del transporte de pasajeros o de carga provenientes del norte o del sur del país, creando un obstáculo a la inserción de la Ciudad y del Departamento en un mundo globalizado.

Es por ello que el corredor férreo, que otrora fuera parte de uno de los sistemas férreos más importantes del país, reservado por años para el funcionamiento de un sistema de transporte público colectivo de alta capacidad y un sistema de transporte de carga, desde el límite con el municipio de Yumbo hasta los límites con los municipios de Jamundí y Palmira, de conformidad con lo definido en el artículo 73 del Acuerdo 069 de octubre de 2000, se convierta, dadas las limitaciones descritas, en una solución creativa y ambiciosa, que permita el acercamiento de manera pronta y certera a la Cali del futuro.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

De allí que la Administración Municipal considera oportuno la presentación del proyecto denominado la **Autopista del Bicentenario**, el cual se constituiría en la solución a las problemáticas descritas.



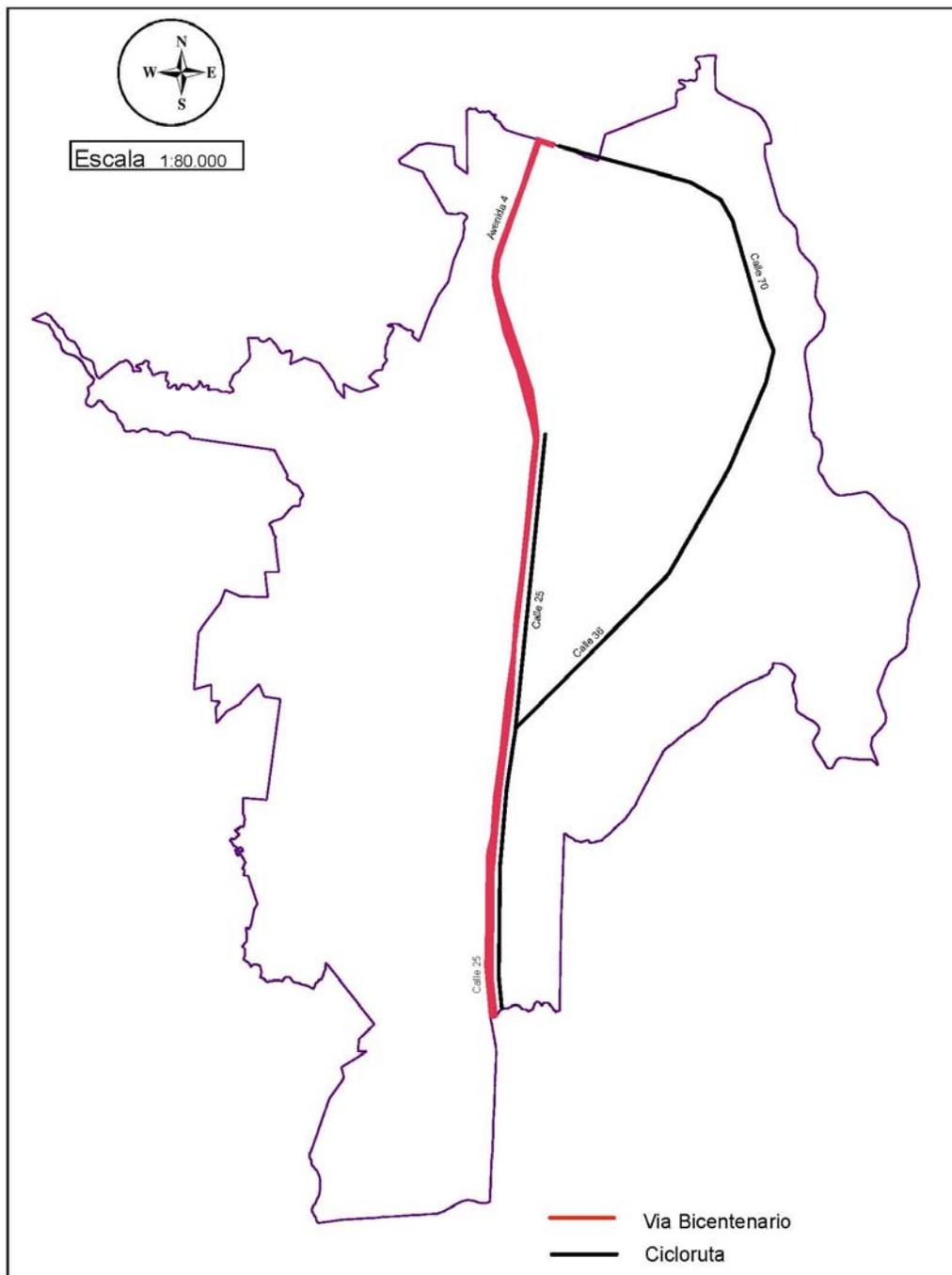
INICIO NORTE



INICIO SUR

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

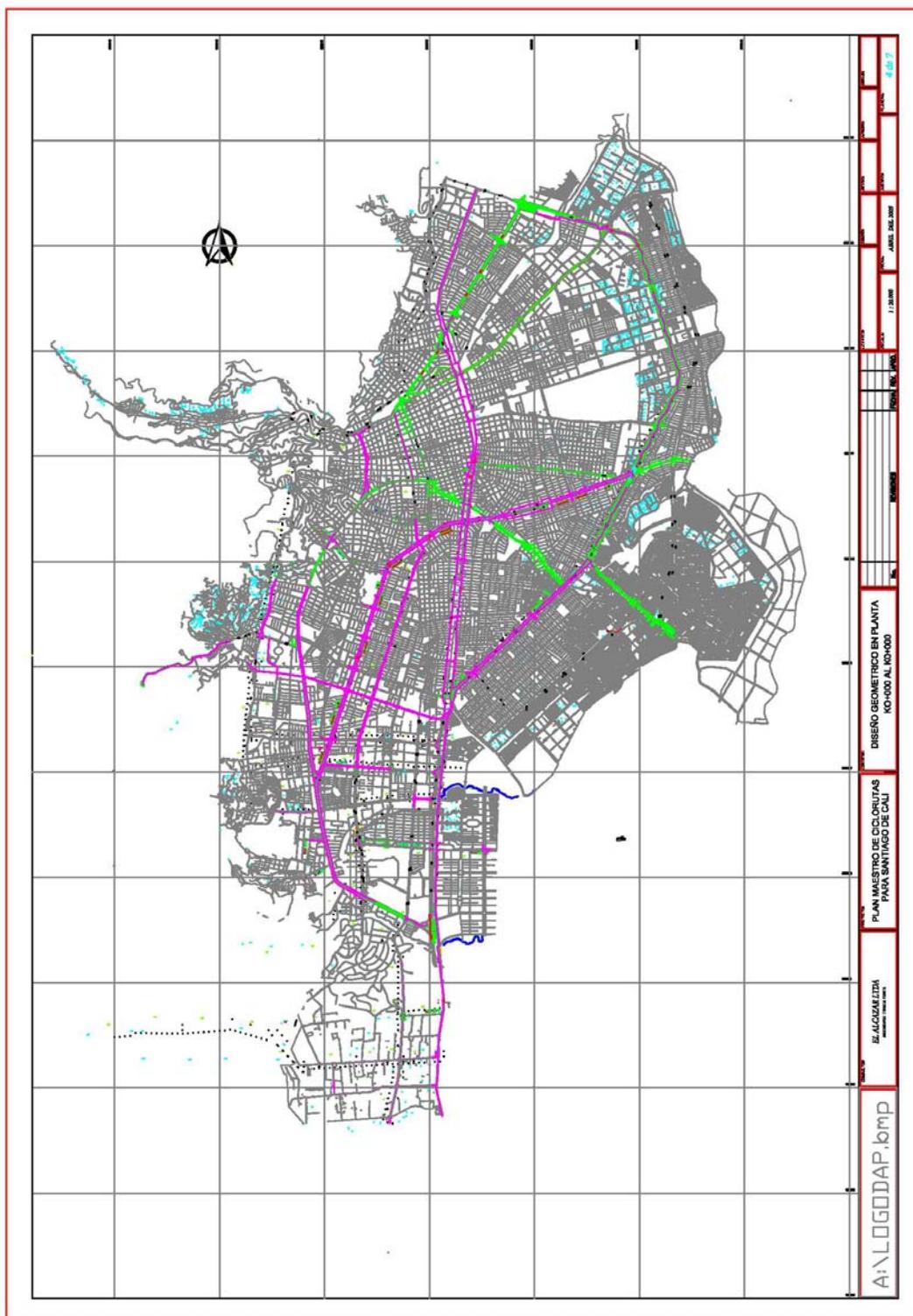
Proyecto de Acuerdo



Autopista del Bicentenario y Cicloruta Avenida Simón Bolívar y Autopista Suroriental

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



Plan Maestro de Ciclorutas

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

5. LA AUTOPISTA DEL BICENTENARIO Y SU RELACIÓN CON EL MEDIO AMBIENTE

Cali y su entorno, presentan unas condiciones ecológicas y socio-culturales muy especiales para poder mantener una estructura de arborización, que por un lado contribuya a armonizar la habitabilidad urbana y su relación con el entorno natural y por otro genere saldos pedagógicos para mejorar la convivencia y la relación de la ciudadanía con el espacio público.



La ciudad, ha entrado desde hace varios años en un franco deterioro de sus espacios públicos y de su infraestructura urbana (malla vial, edificios públicos, andenes, aseo y recolección de basuras, etc.), lo que generado en los caleños y caleñas una relación de rechazo y desapego por los mismos y en los visitantes una muy mala impresión, que ya se instaló en la audiencia nacional.

El deterioro evidente de las zonas verdes urbanas de la ciudad, se ha instalado entre otras por las siguientes razones:

- Bajos presupuestos gubernamentales y ninguna estrategia financiera, para la inversión en diseño, siembra y mantenimiento de zonas verdes.
- Escasez de viveros y espacios de propagación de especies nativas o introducidas apropiadas para los distintos espacios públicos.
- Poca investigación en propagación, fenología, paisajismo, restauración y conectividad ecológica, que arroje elementos para el diseño y manejo de espacios verdes urbanos.
- Fraccionamiento conceptual y aplicado para el diseño de espacios construidos y naturales.
- Ausencia de una normatividad, relacionada con el POT de la ciudad, para impulsar la recuperación y manejo de áreas verdes.
- Poca coordinación interinstitucional entre autoridades competentes y el sector privado, para desarrollar programas de largo plazo.
- No existen programas de formación creativos, acerca de la importancia de mejorar la habitabilidad y la relación con el entorno natural, lo que generado muy bajos niveles de pertenencia con el espacio público.

A continuación se puntualizarán algunas de las ventajas específicas de la implementación de un corredor arbóreo a lo largo de la **Autopista del Bicentenario**.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

- Desarrollo de una de las metas del plan de desarrollo 2008 – 2011 (creación de tres corredores arbóreos)



- Desarrollo de un corredor arbóreo, que en su diseño considere elementos paisajísticos (atributos estéticos, adecuación a espacios existentes y requerimientos de seguridad y visibilidad) y ecológicos (especies nativas del Valle del Cauca que puedan hospedar avifauna y recuperen nuestra identidad natural).
- Generación de procesos de apropiación del espacio público a través de una estrategia de participación social en la implementación del corredor, publicaciones y señalética apropiada.
- Mejoramiento de la calidad del aire, ya que la vegetación que se sembrará retiene partículas de polvo y humo suspendidas y absorbe los gases contaminantes generados por los vehículos, que son responsables del smog urbano.
- Modificación de la temperatura para el confort humano, al influir sobre los niveles de radiación, la velocidad del viento, la humedad y la protección contra la lluvia. Este efecto se puede percibir en varias zonas de la ciudad, donde a ciertas horas del día la placa de cemento aumenta la temperatura haciendo que el sol se refleje. El cemento se demora en enfriarse posteriormente aumentando por más tiempo la temperatura, lo que se conoce como “isla de calor urbano”

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

- Disminución de los niveles de ruido, ya que la vegetación absorbe, desvía, refleja y oculta el sonido, esto se logra con el diseño de espacios vegetales con diversas alturas a lo largo del corredor vial.
- Aumento de los niveles de biodiversidad, en la medida en que en su diseño se tengan en cuenta la utilización de especies arbóreas que posibiliten el hábitat para animales. En el caso de la Autopista del Bicentenario, serviría para aumentar las poblaciones de aves que llegan desde la cordillera occidental – Parque Nacional Natural Farallones de Cali, los humedales, el valle geográfico y la cordillera central.
- Disminución de los niveles de stress, aumentando el confort al contribuir a generar un ambiente estético y relajante. Muchas investigaciones han demostrado como las personas enfermas se curan más rápido cuando desde las ventanas pueden ver los árboles.
- Desde lo estético, la arborización ofrece la posibilidad de trabajar con sus diversas formas, texturas, colores, aromas, estructuras para complementar separadores, intersecciones y demás espacios del corredor vial.
- Generación de empleos permanentes a caleños y caleñas, en el proceso de diseño, desarrollo y mantenimiento del corredor arbóreo.
- Recreación y esparcimiento en espacios del corredor diseñados para tal fin con mobiliario urbano apropiado – cicloruta, asientos, etc.



Por último, la ciudad debe incorporar a su planeación, las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud OMS, que plantean por ejemplo que deben existir como mínimo 9 metros cuadrados de espacio verde por habitante y que las zonas verdes no deben estar más lejos de 15 minutos a pie para cada persona. Esto significaría que Cali debería tener cerca

de 2.000 hectáreas de zonas verdes si calculamos en 2.194.000 millones el número de habitantes.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

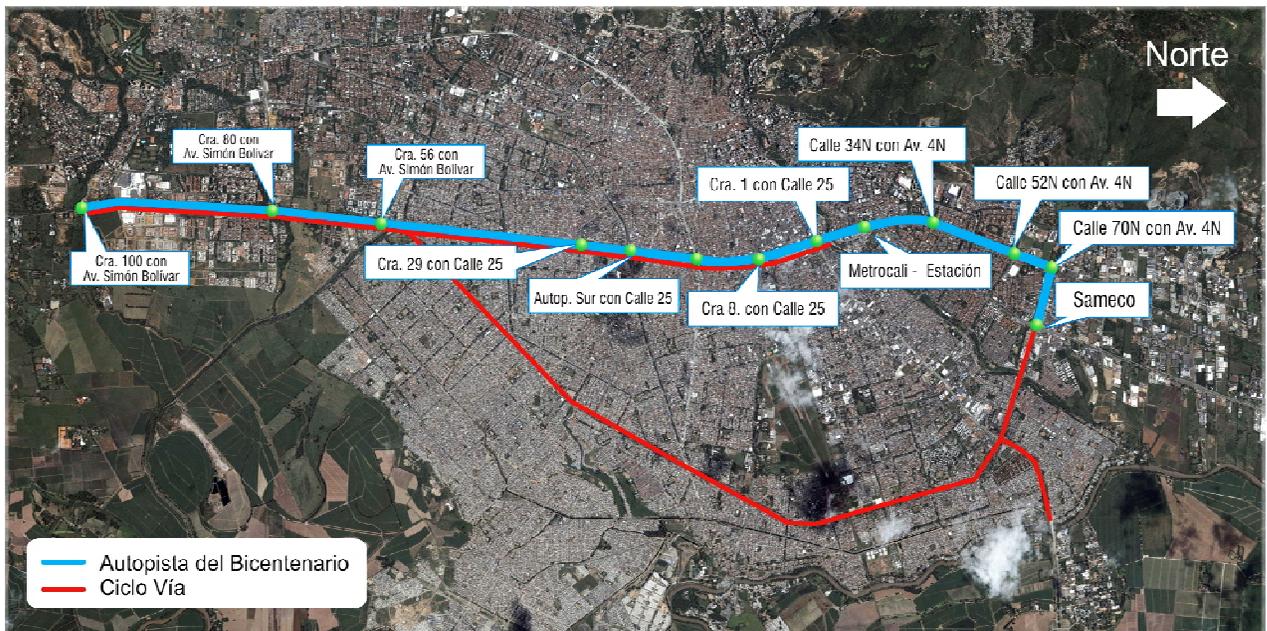
Proyecto de Acuerdo

De otra parte, la ciudad podría entrar a calificar y crear incentivo para esto, para valorar otras metas tales como las que se relacionan con los índices de biodiversidad, clasificando los espacios verdes de acuerdo al número de especies de animales y plantas por unidad de área, o la presencia de especies nativas del Valle y sus diversas unidades de paisaje.

De igual manera la OMS plantea que se deben registrar las reducciones en los niveles ruido, temperatura, contaminación del aire o aumento de caudales cuando las zonas arborizadas están en la ronda de corrientes de agua y por último la apreciación de los pobladores sobre el nivel de satisfacción por la utilización de estos espacios.

Para el caso de Cali, a las zonas verdes de la ciudad deberían aplicarse otros indicadores tales como, los niveles de conectividad con ecosistemas cercanos como los del Parque Nacional Natural Farallones de Cali y los humedales cercanos al río Cauca entre otros o la producción de frutas nativas, que al igual que muchos de los árboles y palmas están en proceso de desaparición.

6. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA AUTOPISTA DEL BICENTENARIO



“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

La idea de una gran vía que atravesase la ciudad de sur a norte siempre acompañó a la línea férrea. El Plan Piloto de Cali de 1950, diseñado por Paul Lester Wiener y José Luís Sert, consideró una gran vía de 90 metros de ancho y de carácter regional-metropolitano. En ese entonces, este proyecto pretendía racionalizar los problemas de la ciudad llevándolos a un nivel regional, sistematizar las principales vías de comunicación, organizar las edificaciones y los servicios públicos, y reorganizar el sector central de la ciudad. Posteriormente, el Plan Vial para el período 1993–2008 consideró el mismo corredor sur–norte, especificando el trazado. Posteriormente el Acuerdo 069 de 2000, “Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali”, incorporó en su articulado lo establecido en el Plan Vial.

Por consiguiente, la **Autopista del Bicentenario**, es simplemente la respuesta tanto a los problemas de movilidad descritos como a los anhelos de quienes desde aquellas calendas la vislumbraron y representa:

- Menores costos de operación vehicular y ahorro al usuario.
- Mayor agilidad de desplazamiento, menos paradas, menos tráfico y flujo continuo.
- Comunicación rápida norte-sur y de conexión oriente y occidente.
- Descongestión de la actual red vial.
- Ahorro en el mantenimiento de la red vial existente.
- Mejora de la capacidad y el nivel de servicio de la red vial por su descongestión.
- Solución a las intersecciones con accesos y salidas incluidas las del MIO.
- Solución a los pasos férreos con intersecciones a desnivel.
- Consistencia con la planeación urbana (POT) y el Plan de Movilidad.
- Consistencia con la construcción del MIO y el Tren de Cercanías.
- Plena independencia de las finanzas públicas.
- Reordenamiento y recuperación del espacio urbano en zonas deterioradas.
- Recuperación de la seguridad ciudadana en su área de influencia.
- Posibilidad de nuevas zonas verdes, áreas de recreación y mejora del paisaje urbano.
- Mejora ambiental por menor consumo de combustibles y emisión de gases.
- Mayor utilización del corredor que es barrera divisoria sin soluciones de conectividad.
- Integración de la ciudad y elevación de su competitividad.



Gracias al relieve que proporcionan los cerros tutelares en el occidente y el río Cauca en el oriente, Santiago de Cali tiene un eje urbano dominante para la circulación vial entre norte y sur. Por otra parte, por fortuna, Cali, como ninguna otra urbe del país, cuenta con el corredor del

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

Ferrocarril del Pacífico, convertido en un eje de simetría de la ciudad. Este corredor es la franja mejor ubicada para un proyecto vial que conecte sus polos.

Actualmente, el corredor férreo presenta grandes deterioros y escollos para los que la **Autopista del Bicentenario** representa una solución integradora e integral. El interés nuestro es que el corredor férreo no siga siendo ocupado ilegalmente y deje de ser un espacio para el depósito de escombros y residuos, para que se convierta en el proyecto vial urbano más importante del país, y adicionalmente, viabilice el proyecto del Tren de Cercanías que conectará a las ciudades intermedias del Valle del Cauca con el SITM. Este macroproyecto requiere además que el Instituto Nacional de Vías -INVÍAS- ceda los terrenos del separador del tren, solicitud que ya ha sido formulada por la Administración y que ha sido atendida positivamente por el gobierno central.

La **Autopista del Bicentenario** integrará los extremos de la ciudad y dinamizará la renovación urbana y las actividades culturales, económicas y sociales. Como ejemplo, el sector del Planchón de la Galería Santa Elena es un típico escollo multifactorial que demanda un tratamiento intersectorial.

El actual corredor vial paralelo a la línea férrea desestima al peatón y al ciclista y, además, presenta múltiples problemas de movilidad vial en las intersecciones y accesos. La **Autopista del Bicentenario** es elemento importante de la respuesta integral de la ciudad a las demandas del futuro. Es elemento vertebral del Plan Vial de Cali. Esta obra alivia el tráfico sobre las vías arterias y ofrece una solución de accesibilidad al este y al oeste del corredor férreo de las calles 25 y 26.



La **Autopista del Bicentenario** le ofrece al usuario una reducción notable del tiempo de viaje, ahorra combustible, lubricantes y equipo rodante, y mejora las condiciones ambientales al disminuir la concentración de gases y ruidos. Se ha estimado que el recorrido completo a velocidad crucero puede durar entre 10 y 15 minutos, mientras el traslado de sur a norte y viceversa en horas picos puede durar entre 35 y 60 minutos.

La ciudad reclama la **Autopista del Bicentenario** como complemento de las 21 Megaobras que se construirán con la contribución por valorización. La **Autopista del Bicentenario** es un corredor expedito para el transporte intermunicipal y de carga que deberá atravesar la ciudad, ofreciendo una conexión fluida y rápida entre Yumbo y Jamundí, los municipios vecinos y el resto del país.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

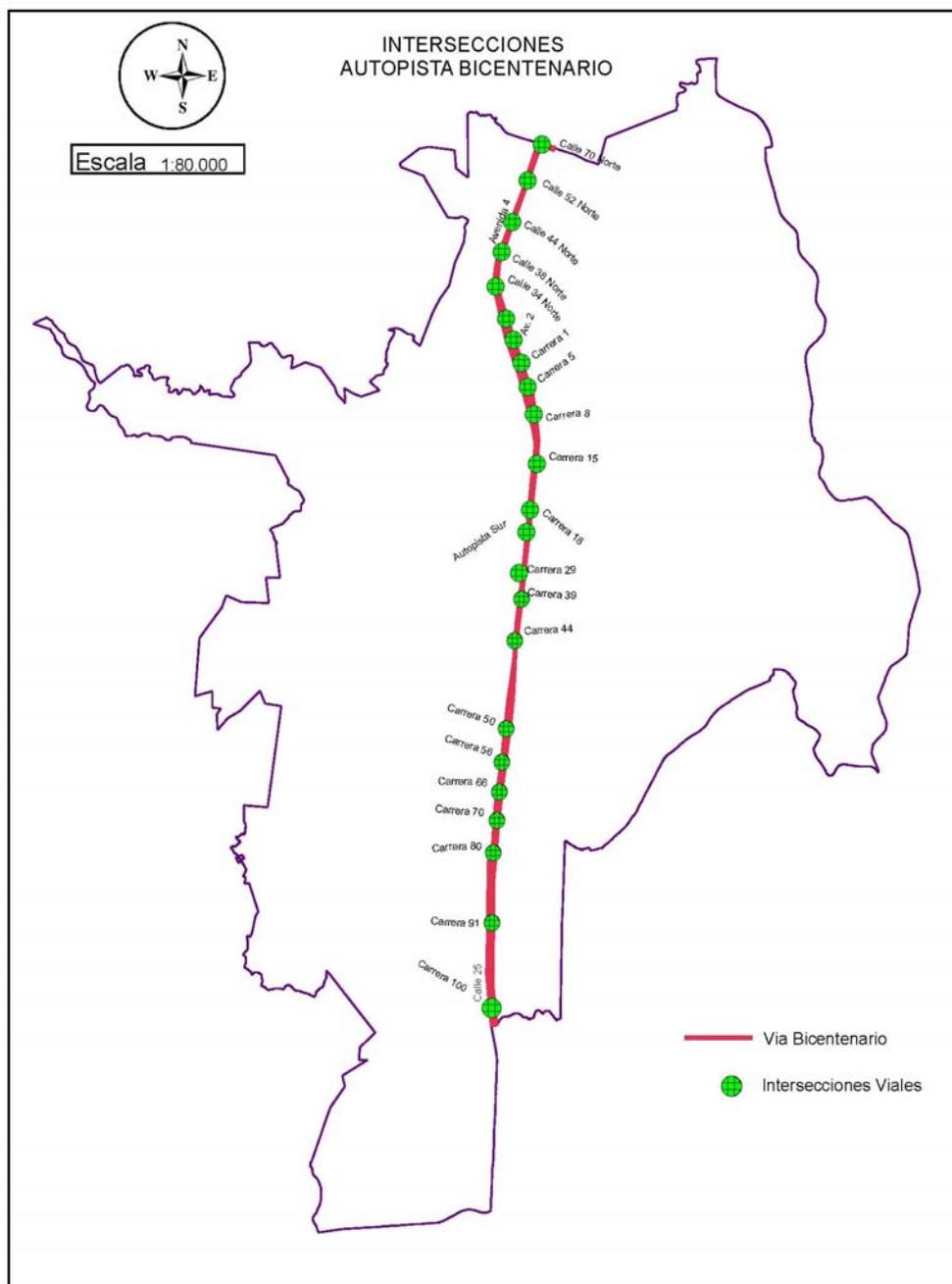
La **Autopista del Bicentenario** se extiende por 14,7 km a lo largo de un corredor férreo de doble trocha, entre la calle 70 en el norte y la carrera 100 en el sur. La **Autopista del Bicentenario** tiene dos calzadas de 7,3 m de ancho cada una, con dos carriles y zonas de seguridad. Contará con entradas y salidas en sitios estratégicos de la ciudad. Tiene una ciclovía gemela que permitirá atravesar la ciudad de modo gratuito y seguro.

El proyecto considera 25 intersecciones que son:

*Calle 70 Norte con Avenida 4 *Calle 52 Norte con Avenida 4 *Calle 44 Norte con Avenida 4 *Calle 38 Norte con Avenida 4 *Calle 34 Norte con Avenida 4 *Estación del Ferrocarril y Oficina Metrocali *Avenida 2 con Calle 25 Norte *Carrera 1 con Calle 25 *Carrera 5 con Calle 25 *Carrera 8 con Calle 25 *Carrera 15 con Calle 25 *Carrera 18 con Calle 25 *Autopista Sur *Transversal 29 con Calle 25 *Carrera 39 con Calle 25 *Carrera 44 con Calle 25 *Carrera 50 con Calle 25 *Carrera 56 con Autopista Simón Bolívar *Carrera 66 con Autopista Simón Bolívar *Carrera 70 con Autopista Simón Bolívar *Carrera 80 con Autopista Simón Bolívar *Carrera 91 con Autopista Simón Bolívar *Carrera 100 con Autopista Simón Bolívar *Río Lilí.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



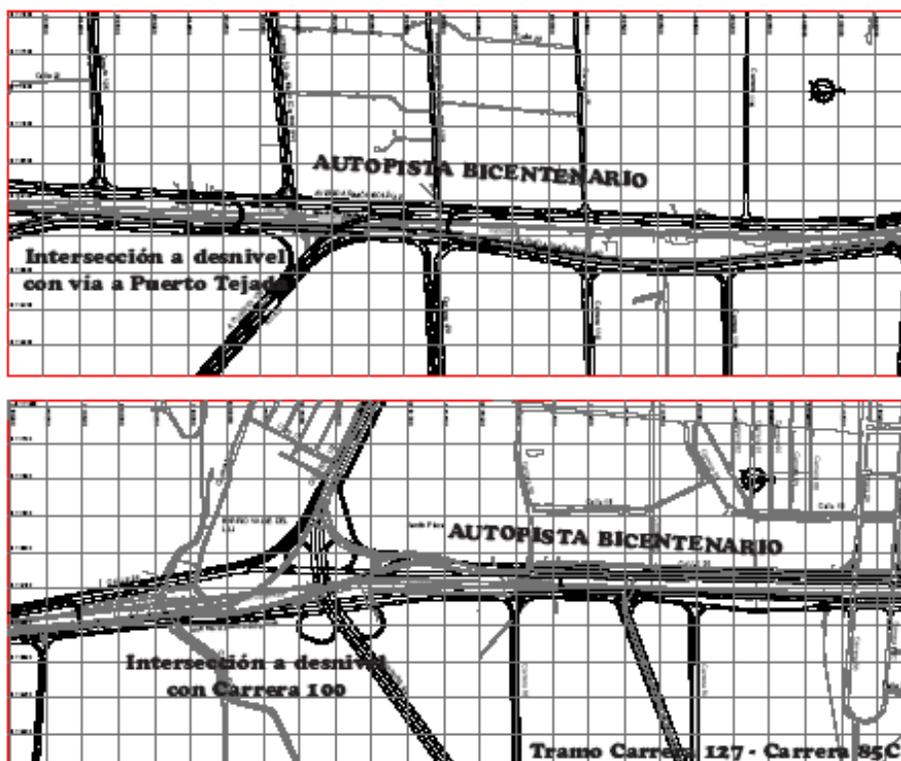
7. DISEÑOS INICIALES DE LA AUTOPISTA DEL BICENTENARIO

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

En los diagramas que se presentan a continuación, se detalla en todo su recorrido la Autopista del Bicentenario, diseñada en forma paralela al corredor férreo, así como sus intersecciones con la red vial del municipio.

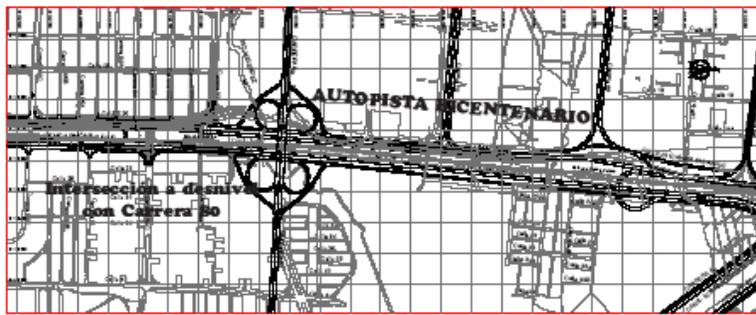
Tramo Carrera 100 – Carrera 85 C



“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

Tramo Carrera 85 C – Carrera 39



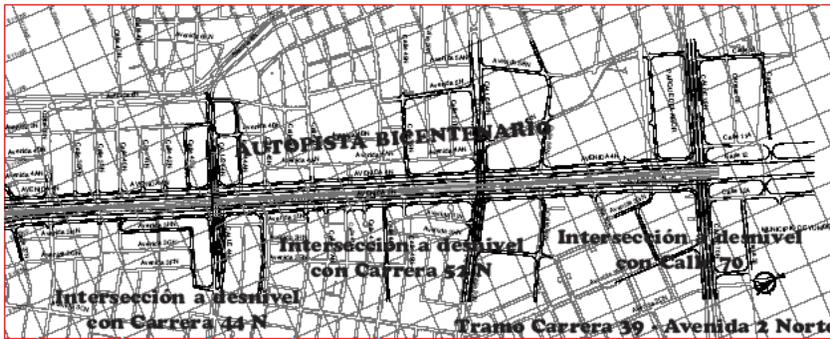
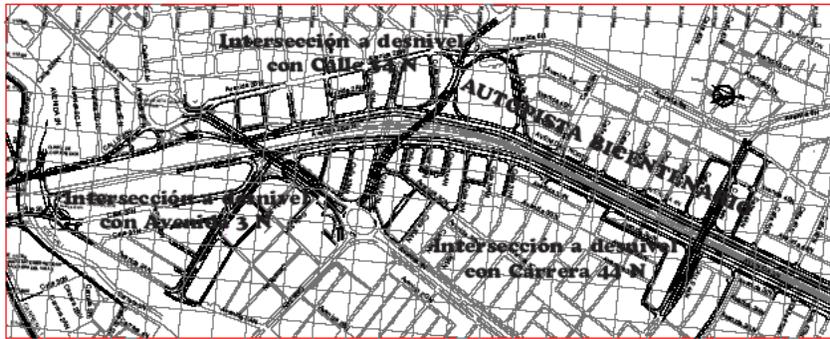
Tramo Carrera 39 – Avenida 2



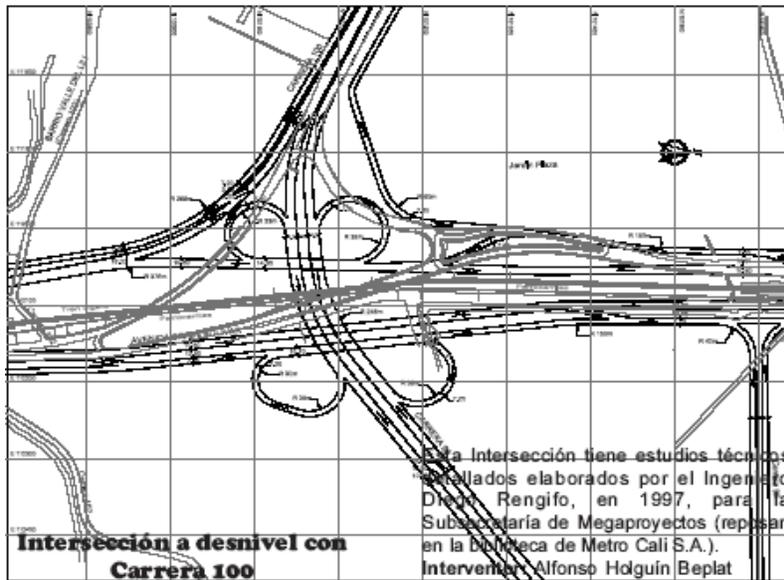
Tramo Avenida 2 – Calle 70 N

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



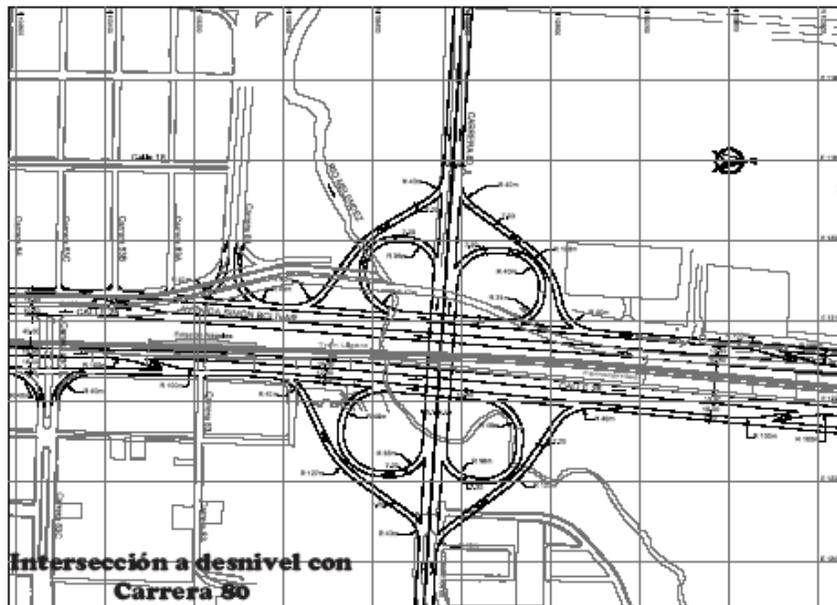
Intersección a Desnivel Carrera 100 – Calle 25



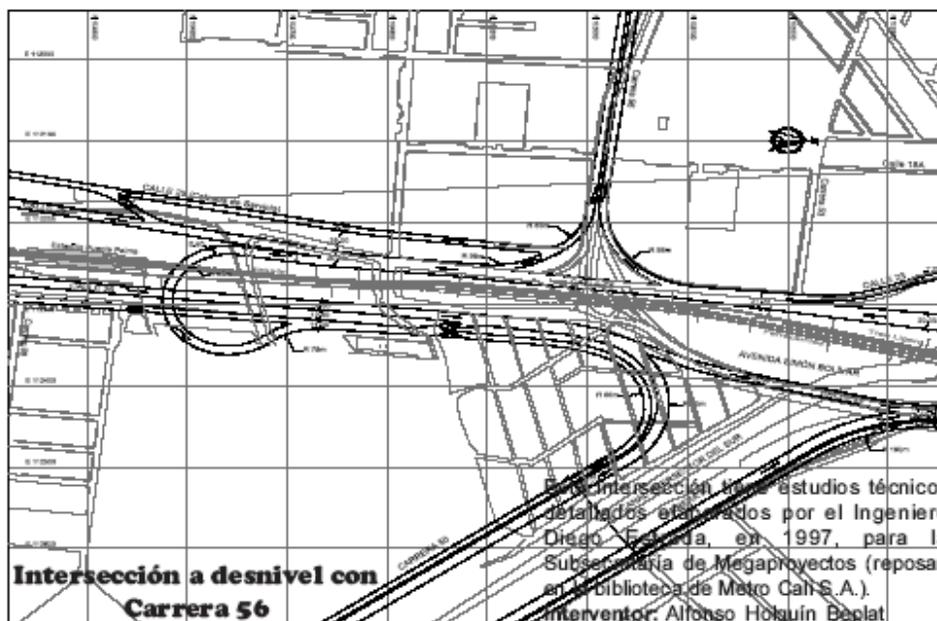
Intersección a Desnivel Carrera 80 – Calle 25

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



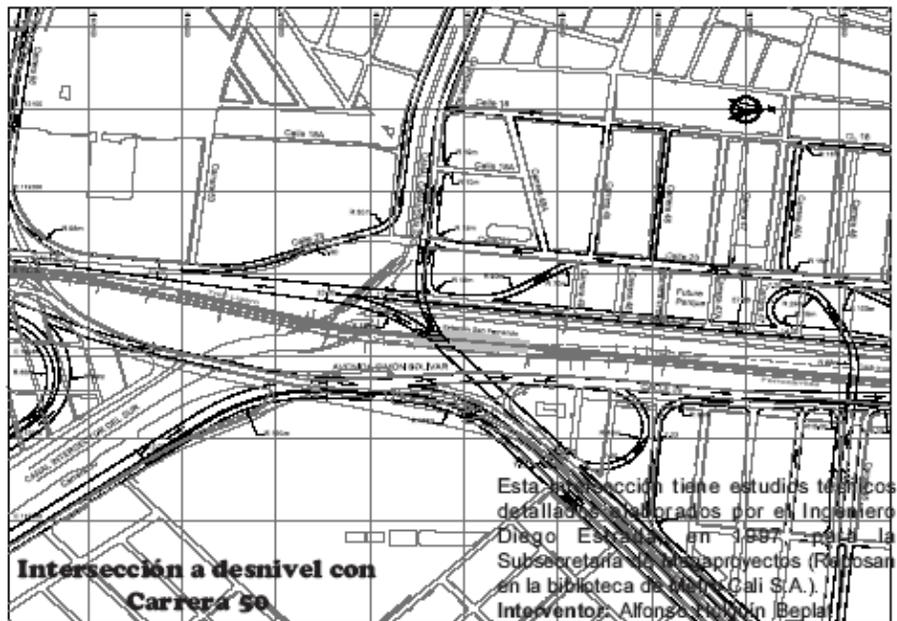
Intersección a Desnivel Carrera 56 – Calle 25



Intersección a Desnivel Carrera 50 – Calle 25

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



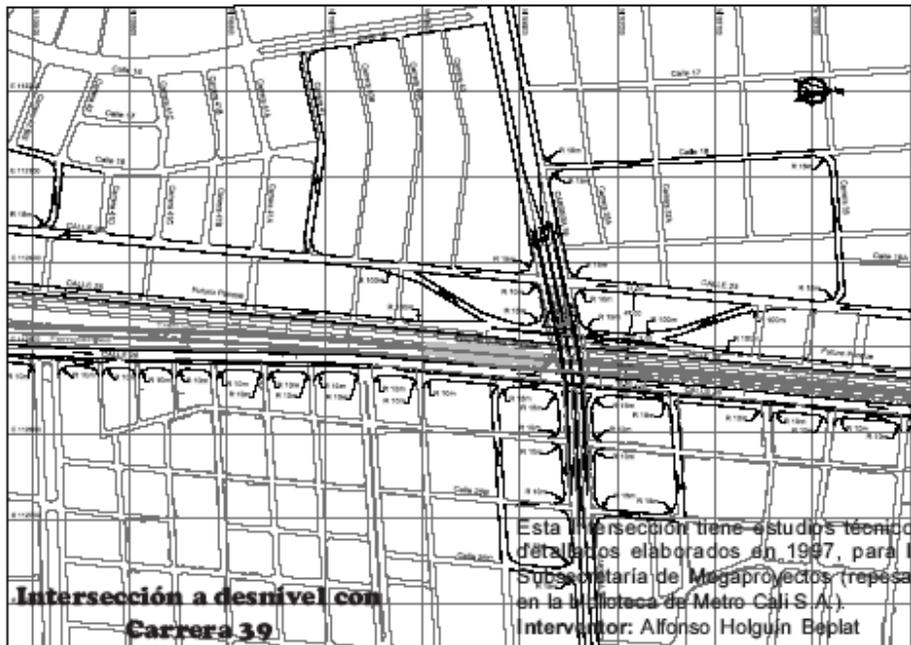
Intersección a Desnivel Carreras 46 y 44 – Calle 25



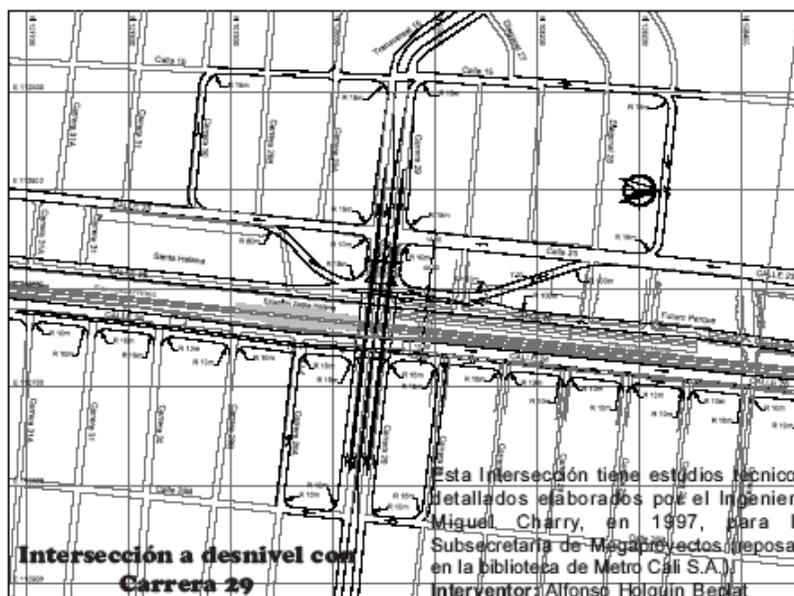
Intersección a Desnivel Carrera 39 – Calle 25

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



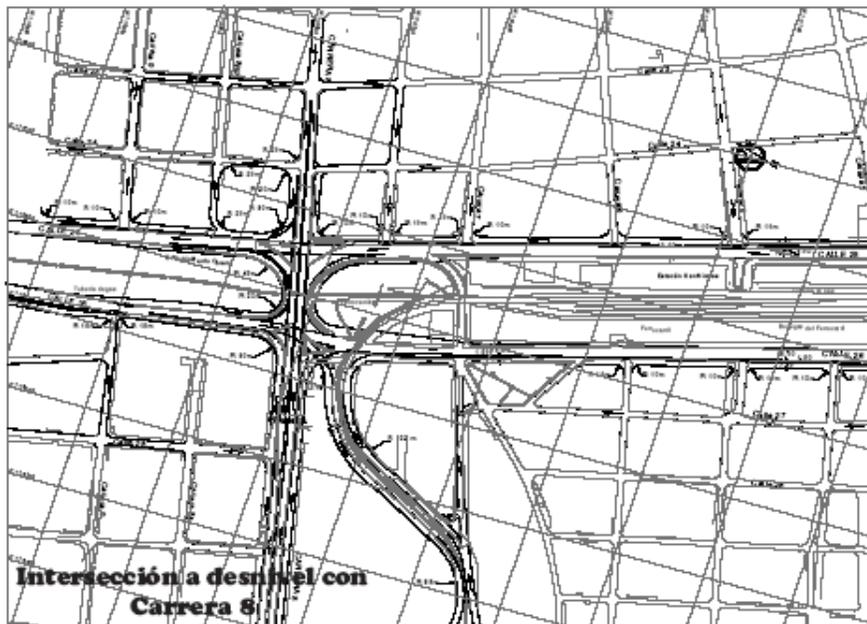
Intersección a Desnivel Carrera 29 – Calle 25



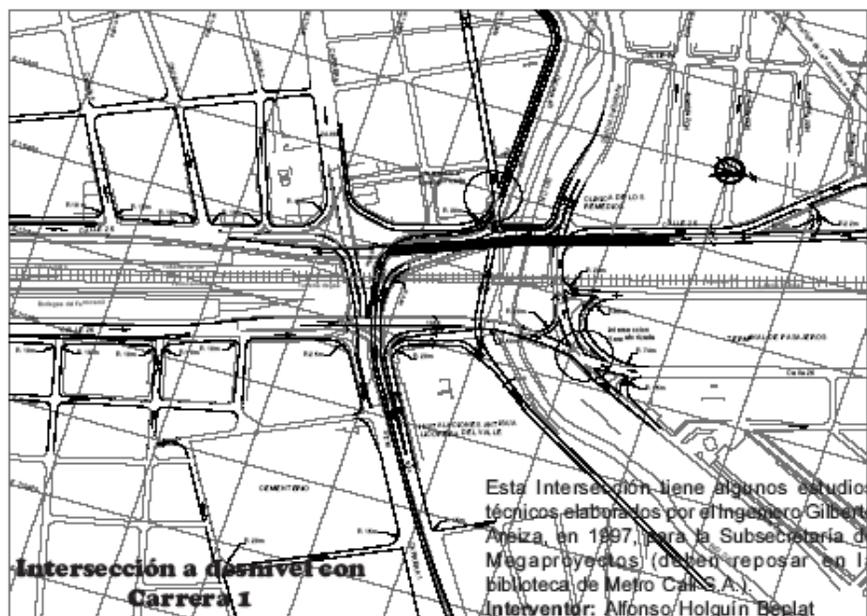
Intersección a Desnivel Carrera 8 – Calle 25

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



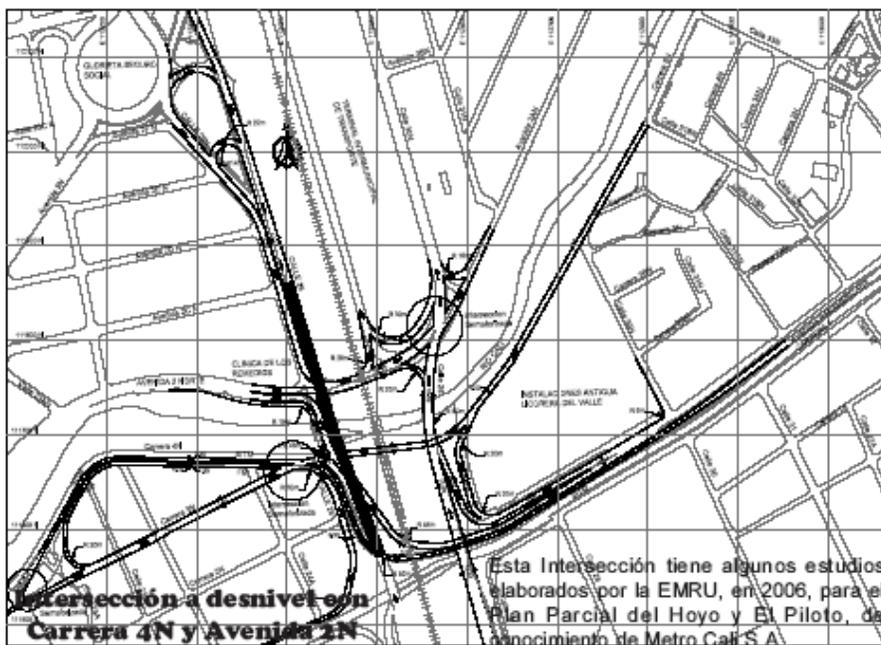
Intersección a Desnivel Carrera 1 – Calle 25



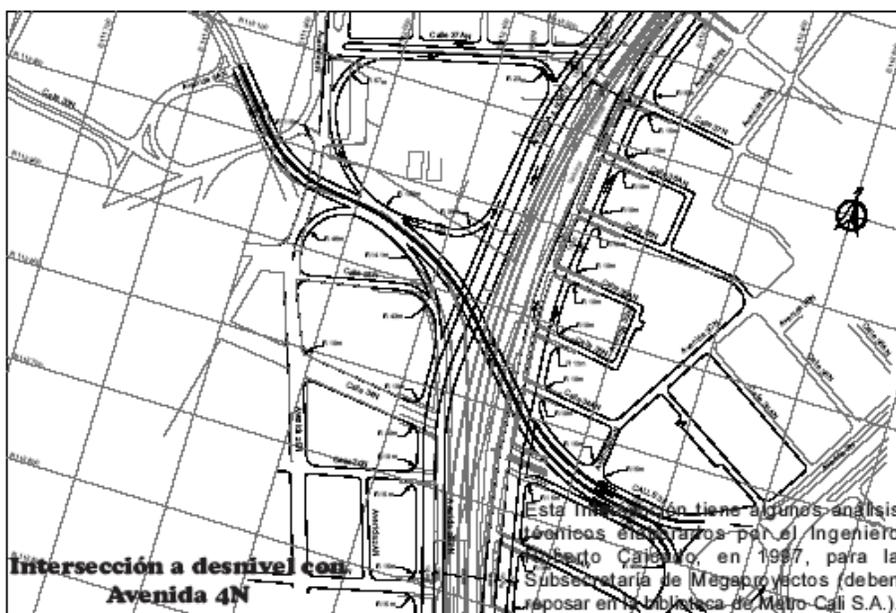
Intersección a Desnivel Avenida 2 – Calle 25

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



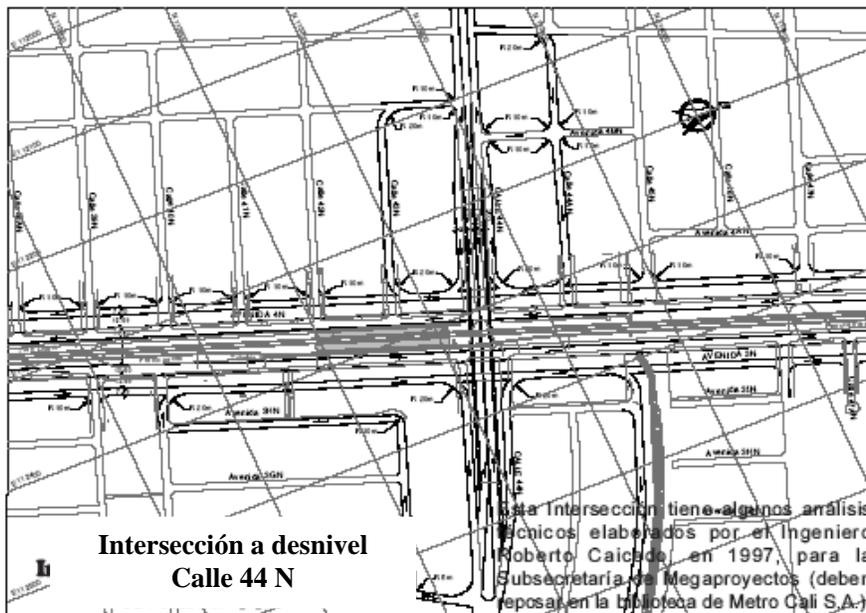
Intersección a Desnivel Avenida 4 – Calle 25 N



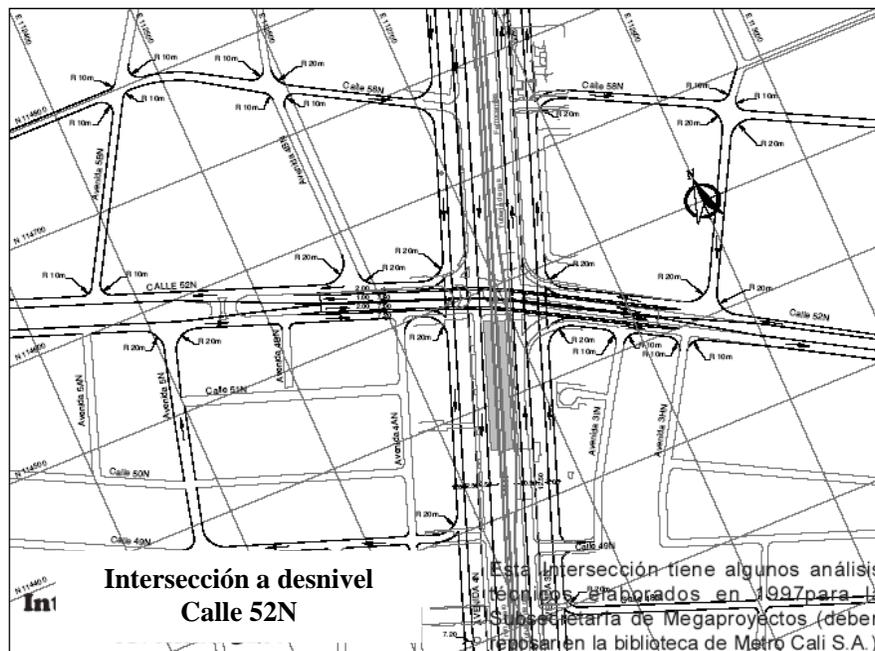
Intersección a Desnivel Avenida 4 – Calle 44 N

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



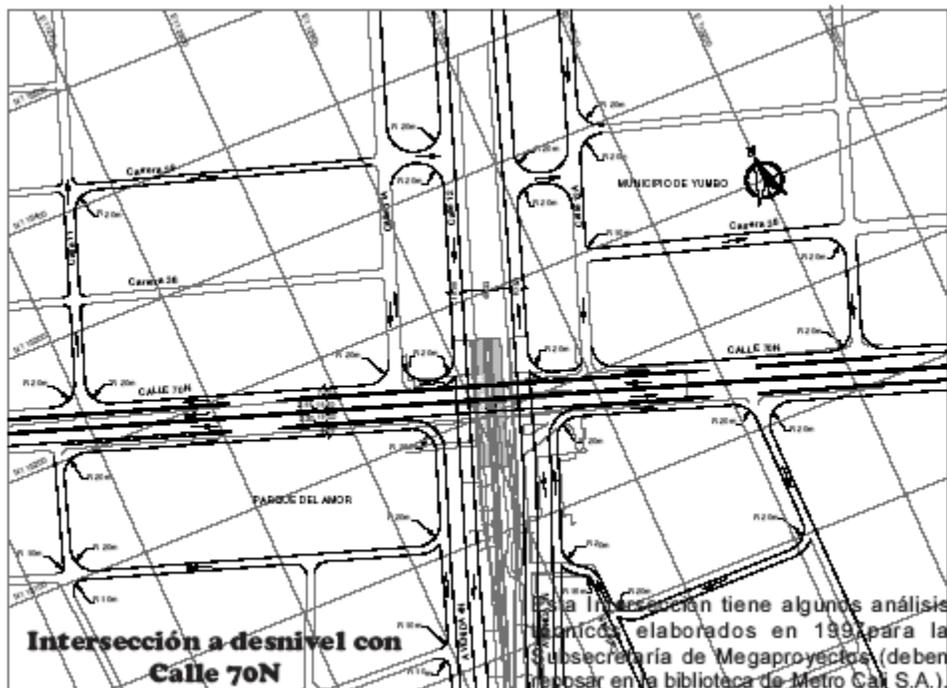
Intersección a Desnivel Avenida 4 – Calle 52 N



Intersección a Desnivel Avenida 4 – Calle 70 N

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



Los diseños anteriores datan de 1997 y han sido ajustados a las condiciones actuales urbanas y de movilidad.

8. COSTO Y AMORTIZACIÓN DEL PROYECTO

En la fase de factibilidad, el proyecto arroja un costo aproximado de 350.000 millones de pesos. Esta cifra incluye los diseños definitivos, la construcción, el mantenimiento, la iluminación, la escasa compra de predios, los equipos de operación y control para el recaudo de la tarifa, y los equipos para los servicios conexos de seguridad, carro taller, grúa y ambulancia.

Para la valoración del proyecto se ha estimado un flujo de 30.000 vehículos diarios con un incremento del 2,5% anual. Se calcula para el 2013 un flujo de 33.000 vehículos y para el 2042 de casi 69.000 vehículos por día.

Los resultados de las modelaciones financieras preliminares muestran que, en dos años de construcción y treinta de operación, la **Autopista del Bicentenario** proporcionaría al inversionista una tasa interna de retorno cercana al 12,5%.

Considerando que actualmente un vehículo particular tarda entre 35 y 60 minutos en atravesar la ciudad y que por la **Autopista del Bicentenario** tardará entre 10 y 15 minutos, se estima un ahorro de 20 minutos por recorrido. De acuerdo con los

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

estimativos e indicadores del Ministerio de Vías, si el costo por minuto de operación de un vehículo es 667 pesos, el ahorro será de 13.340 pesos por recorrido. Cuantificado este ahorro, el usuario podría costear una tarifa cercana y superior a 4.300 pesos por cada recorrido completo por la vía. Los recorridos parciales tendrían una tarifa diferencial.

El control y el recaudo se harán con la tecnología más avanzada de modo que no se interrumpa el flujo vehicular. La Administración estudia diferentes alternativas para que el peaje se cancele de manera instantánea y no constituya un factor de demora, como, por ejemplo, la instalación de un dispositivo electrónico en los vehículos que registre el kilometraje recorrido y que permita descontar de una cuenta o que los usuarios reciban la factura en casa.

El flujo libre es la posibilidad de ingresar un sistema vial en donde no haya obstáculo para transitar. Es decir sin semáforos, ni casetas de peaje o barreras, etc.

El sistema de peaje a utilizar debe permitir un cobro diferencial de acuerdo a los tramos recorridos y facilitar que la tarifa pueda ser variable no sólo por el tipo de automotor sino, también, del día y la hora, incentivando el uso en horas de menor congestión.

9. TELE PEAJE O PEAJE ELECTRÓNICO

El proceso de peaje electrónico propuesto realiza las siguientes actividades

- Comunicación TAG antena
- Foto vídeo de control
- Clasificación de vehículos

En el primer caso, el sistema se basa en radio frecuencias de micro ondas que operan con el estándar europeo de 5,8 MHZ de tal forma que TAG o transponder (dispositivo para el control automático de peajes que se instala en el vehículo) conversa con un “pórtico” ubicado sobre la carretera. Estos equipos están diseñados para la identificación, registro y débito automático de vehículos. El TAG queda asociado al número de vehículos, a una cuenta y a una dirección de cobranza.



“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

En el segundo caso, un sistema de fotografía y reconocimiento de matrículas, basado en otro conjunto de cámaras de video con flash infrarrojo para no distraer al conductor.

En el tercera actividad, un sistema de clasificación basado en cámara de vídeo con visión estereoscópica o escáner con tecnología láser. Este sistema mide el vehículo que pasa por el pòrtico y lo compara con los datos asociados al TAG, para evitar fraudes (ejemplo: tener un camión con TAG de auto para pagar menor tarifa).

Los elementos de un punto de peaje están anclados a una estructura aporticada. Todos los datos procesados en pista se comunican al sistema central que consta de dos grandes aplicativos: el sistema de operación de peaje y el control central apernado sobre una plataforma de sistemas que permite tratar con eficacia volúmenes masivos de transacciones.

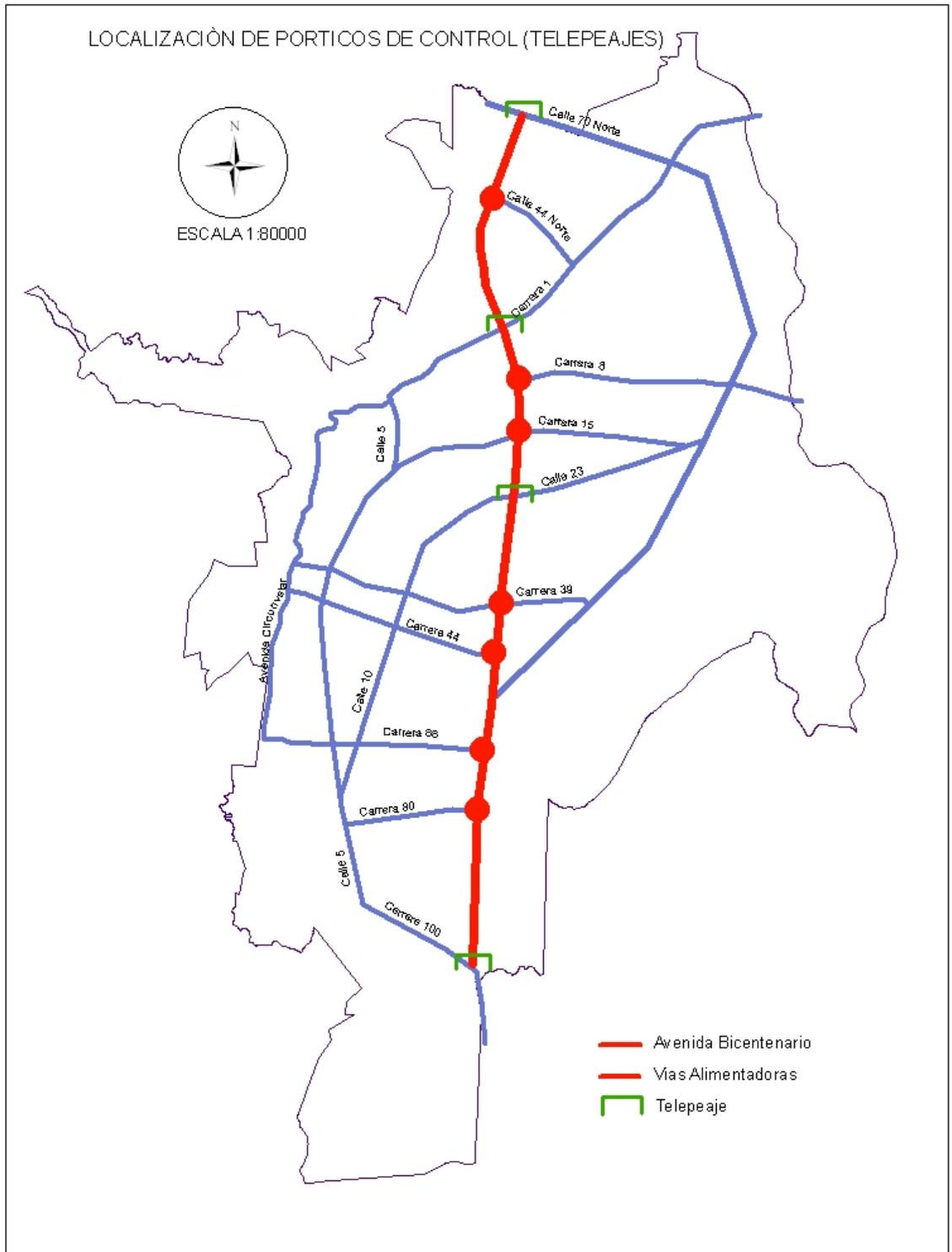
Este sistema permite la integración de procesos contables, auditoría y almacenamiento de datos, mejora las prácticas en los proceso de gestión de cuentas, el envío masivo de facturas y los estados de cuenta.

Métodos de pago. Las posibilidades de pago son:

- **EFFECTIVO.** El sistema considera el tradicional pago en caseta para los vehículos de paso o que no cuentan con tarjeta o chip, para el pago sea al inicio o al final del trayecto.
- **PREPAGO.** En este caso el sistema de tele peaje el sistema permitirá el recargue ya sea de una tarjeta o del mismo TAG o transponder.
- **POSTPAGO.** Con el tele peaje el usuario debita el cobro a una cuenta ya sea de forma inmediata o acumulable para pagos mensuales similar al pago de servicios públicos.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo



“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

La Administración Municipal iniciará los procesos licitatorios de la concesión en junio del 2009. Entre febrero y mayo de 2009 se prepararán los documentos técnicos, jurídicos y financieros para licitar y contratar la concesión. Entre junio y septiembre de 2009 se llevará a cabo la selección mediante licitación pública. La adjudicación y el perfeccionamiento del contrato de concesión se realizarán entre octubre y diciembre de 2009. El diseño definitivo y la construcción se realizarán en el 2010.

En enero de 2011 iniciará la operación de la **Autopista del Bicentenario** que le entregará a los caleños progreso y una solución concreta a los problemas de movilidad colocándola a la vanguardia nacional en materia de movilidad, competitividad e inclusión social.

Con esta obra, Cali se colocaría a la vanguardia de las ciudades colombianas, pues se convertiría en la primera vía de alta velocidad y con peaje dentro de un casco urbano en el país.



“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

10. LA AUTOPISTA DEL BICENTENARIO Y EL PLAN DE DESARROLLO



El Objetivo General contenido en el Programa Cali en Movimiento, Acuerdo 0237 del 3 de julio de 2008 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2008 – 2011 del municipio de Santiago de Cali” y señalado en su artículo 12, apunta a que se implemente en el Municipio el Plan Integral de Movilidad, que busca satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas y del transporte de carga de manera segura, eficiente, a un costo razonable

y consistente con la salud humana y el ecosistema. Este Plan lo conforma el Sistema Integrado de Transporte a nivel nacional, regional y local, que se propone la equidad entre modos de transporte y grupos socioeconómicos, para una comunidad con pleno acceso a la libre movilidad e intermodalidad, y por una racionalización del uso de la tierra.

Consecuente con lo anterior, el macroproyecto Movilidad y Malla Vial, en su lineamiento de política, orienta su accionar a la generación de dinámicas que integren el municipio y la región, a través de consolidar, adecuar y optimizar las vías que conforman su malla vial y sobre la cual se movilizan motos, bicicletas, vehículos, personas y bienes. Para este propósito, se traza como eje de proyecto, la construcción de obras de infraestructura vial, de tránsito y transporte en el área urbana y rural.

Durante las últimas cuatro décadas, Cali ha crecido significativamente a tal punto que la planificación territorial se ha rezagado sin enfrentar creativamente el control del territorio. El desarrollo de la **Autopista del Bicentenario** es una respuesta a esta necesidad de mejoramiento vial, al unir, por medio de una vía rápida, como en las grandes y modernas ciudades del mundo, el norte con el sur, mejorando la conectividad este y oeste, aliviando la problemática de tráfico y la presión de movilidad sobre las vías existentes y en consecuencia, repercutiendo positivamente, en los tiempos de desplazamiento y el estrés generado por el caos vehicular.

11. LA AUTOPISTA BICENTENARIO Y EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

La agudización de los problemas de transporte y de tráfico en la ciudad de Santiago de Cali, motivaron a las autoridades municipales y del gobierno central a explorar alternativas para la implementación de un sistema integrado de transporte, que ofrezca soluciones en materia económica, social, ambiental y de ordenamiento urbano, que considerara el Corredor Inter-Regional de Transporte Masivo.



En 1990, el Municipio de Santiago de Cali inició la formulación del Plan Vial de Tránsito y Transporte y en 1991 concluyó el Estudio de Prefactibilidad del Sistema de Transporte Público Colectivo de Cali. Entonces se analizó la capacidad del corredor férreo para albergar un proyecto de transporte masivo, que facilitara la movilización de grandes volúmenes de pasajeros y el mejoramiento de la infraestructura vial paralela al corredor, proyecto que serviría como elemento para

estructurar el desarrollo y renovación urbana de la ciudad.

Con base en estos estudios, el Municipio reservó este corredor con una franja de 110 metros, dentro de la cual se encuentra la línea férrea que comunica la ciudad con los municipios de Yumbo y Jamundí. Igualmente, reservó el corredor que de Cali conduce a la ciudad de Palmira (carrera séptima).

El artículo 73 del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali (Acuerdo 069 del 26 de octubre de 2000), define el corredor férreo como un Corredor Inter-Regional de Transporte Masivo y el artículo 74 del mismo Acuerdo, adopta las secciones transversales.

El artículo 73 del Plan de Ordenamiento Territorial indica:

“Art. 73. Corredor Inter - Regional de Transporte Masivo. Se define como el área de reserva para el funcionamiento de un sistema de transporte público colectivo de alta capacidad y un sistema de transporte de carga; tendrá un ancho mínimo de ciento diez (110) metros a lo largo de las vías férreas que atraviesan el Municipio de Cali, desde el límite con el Municipio de Yumbo, hasta los límites con los Municipios de Jamundí y Palmira; su sección se distribuye a partir del eje de la vía férrea en 27.50 metros a cada lado para el corredor propiamente dicho y 27.50 metros a cada lado, para la zona de transición.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

PARÁGRAFO 1: *El ancho del Corredor Inter - Regional de Transporte Masivo fijado en el presente artículo, será medido en forma equidistante y paralela al eje de las ferrovías que atraviesan el Municipio de Cali, a excepción del tramo comprendido entre la Carrera 15 y la Carrera 50, en el cual el ancho de la vía está delimitado al oriente por el paramento oriental de la Calle 25 y al occidente por el paramento occidental de la Calle 23, definiéndose como área de transición occidental, adicional las manzanas comprendidas entre las Calles 23 y 25 en dichos tramos.*

PARÁGRAFO 2: *En los predios ubicados dentro del Corredor Inter - Regional de Transporte Masivo propiamente dicho (55.00 metros), señalados en este artículo sólo se permitirá reparaciones locativas, hasta cuando se implemente el Sistema Integrado de Transporte Masivo.*

En los predios ubicados dentro del área de transición del Corredor Inter - Regional de Transporte Masivo, se permitirá reformas locativas o menores y edificaciones hasta de dos (2) pisos de altura y un sótano, hasta cuando se implemente el Sistema Integrado de Transporte Masivo”.



Como se observa, el artículo 73 del POT define el corredor interregional de Transporte Masivo como el área de reserva para el funcionamiento de un sistema de transporte público colectivo de alta capacidad y un sistema de transporte de carga a lo largo de las vías férreas que atraviesan el municipio desde el límite con el municipio de Yumbo hasta los límites con los municipios de Jamundí y Palmira.

Define el artículo 74 *Ibidem*, las secciones transversales para cada uno de los corredores inter-regionales. Para el correspondiente al corredor inter-regional de transporte férreo público masivo de pasajeros y carga, reserva una zona de 110 metros en dos tramos: entre la carrera 50 y la carrera 100, entre la carrera 70 y la carrera 50. El párrafo 1 del artículo en comento, prevé que este

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

dimensionamiento debe entenderse como mínimo y que, en caso de que las condiciones de desarrollo lo ameriten, las secciones transversales pueden ser aumentadas o redistribuidas si es necesario.

Por su parte, el párrafo del artículo 75 faculta a la Dirección de Planeación Municipal para aprobar las ampliaciones, modificaciones y redistribuciones de la sección transversal de las vías, con el concepto previo del Comité de Infraestructura Vial, lo cual es ratificado por el artículo 84.

El sistema de transporte público colectivo, al que alude el artículo 73, encuéntrase definido en los artículos 106 y 107, del siguiente tenor:

“Artículo 106: Servicio Público de Transporte de Pasajeros. Son los mecanismos o acciones públicas o privadas tendientes a la eficiente prestación en el manejo, uso y disposición del transporte público y privado de pasajeros, a través de medidas reguladoras de operación y de fiscalización apoyadas en proyectos físicos”.



“Artículo 107: Sistema Integrado de Transporte Masivo. Es el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas dentro de la ciudad utilizando uno o varios modos y medios de transporte operado técnicamente sobre corredores y troncales, compartidos o exclusivos, de alta capacidad y corredores alimentadores de mediana capacidad, garantizando las infraestructuras (paraderos,

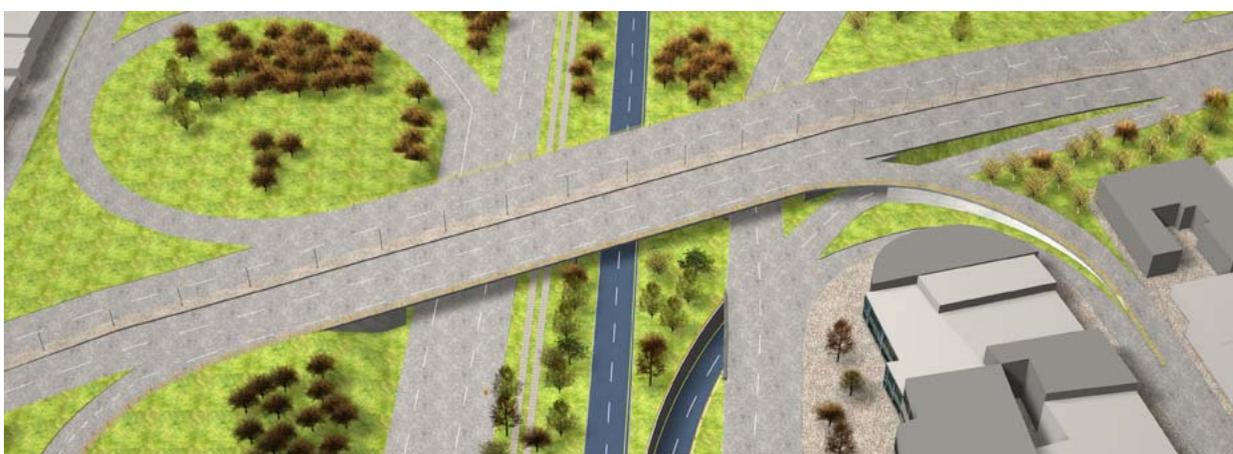
terminales y vías) y equipos necesarios para la integración física, operativa y tarifaria con una cobertura óptima de la ciudad”.

De la misma forma, los artículos 35 y 36 del Decreto 615 de noviembre de 2008 por medio del cual se adopta el Plan Integral de Movilidad Urbana –PIMU- plantea rehabilitar los corredores férreos existentes, integrar los proyectos férreos de la ciudad con los proyectos regionales y nacionales, y articular los proyectos de transporte férreo (tren de cercanías, tranvía, tren ligero, metro, entre otros) a los sistemas de transporte público, en especial al SITM, a través de los intercambiadores modales. La construcción de la **Autopista del Bicentenario** permitirá adelantar esta tarea de rehabilitación de los corredores férreos de la ciudad y permitirá agilizar la liberación del corredor actualmente ocupado.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

El objeto principal del proyecto de la **Autopista del Bicentenario**, es la de facilitar una conexión de manera continua a lo largo del corredor en los sentidos norte-sur con lo cual se reducirán sustancialmente los tiempos de viaje y los costos de operación de los vehículos. Para lograr esta condición, es necesario deprimir o elevar algunos tramos en las intersecciones más representativas que cruzan el corredor mejorando de manera sustancial la movilidad sobre el mismo.



La ejecución de este proyecto de impacto regional, implicará una gran renovación urbana, la generación de nuevo espacio público y el mejoramiento del entorno ambiental a lo largo del corredor y su área de influencia.

Para el desarrollo de este proyecto, es necesario analizar la situación financiera del Municipio. Como es conocido, y debido a la crítica situación de las finanzas públicas desde finales de la década de los noventa, en el 2001 se suscribió un Programa de Saneamiento Fiscal y Financiero ajustado a la Ley 617 de 2000. Con ello se buscó mejorar la situación fiscal y financiera, para cuya ejecución la Nación garantizó la totalidad de un crédito de ajuste de 126.000 millones de pesos y el 40% sobre 381.856 millones de pesos de los 449.327 millones reestructurados con ocasión del mismo Programa.

El saldo de nuestra deuda pública al cierre de 2007 fue de 568.504 millones de pesos. Este saldo aún no se reduce de manera significativa porque el Municipio todavía goza de períodos de gracia en el pago de las amortizaciones al capital. Del saldo total, 338.358 millones corresponden a la deuda reestructurada con garantía del 40% otorgada por la nación, con tasa de interés equivalente al DTF+0.5, plazos entre 13 y 14 años, y períodos de gracia entre 10 años y 11 años. De otra parte, 122.591 millones de pesos corresponden al crédito de ajuste garantizado por la Nación, con una tasa de interés equivalente al DTF+2.66 y plazo de 14 años, incluidos 11 de gracia. Además, 61.711 millones corresponden a intereses no pagados en su período de causación, los cuales deben cancelarse

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

entre 2006 y 2008 con una tasa de interés equivalente al DTF. Esta realidad financiera constituye uno de los principales obstáculos para la inversión social en nuestro Municipio, constituyéndose en asunto de nuestra mayor atención y prioridad para la Administración, máxime cuando se está hablando de un atraso en el desarrollo de la red vial de casi 20 años. De allí que se requiera que se opte por un sistema de concesión para la construcción, mantenimiento y operación de la **Autopista del Bicentenario**.



12. CONCESIÓN CON OPERACIÓN

Los contratos de concesión se rigen por las siguientes leyes:

Ley 80 de 1993. Esta Ley, en su artículo 32 numeral 4, define el contrato de concesión así:

"Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bienes destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden".

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

De lo anterior se infiere que desde el punto de vista de las normas de contratación no existe dificultad alguna en entregar en concesión la realización de una obra pública como una vía, y establecer diferentes formas de remuneración del concesionario, ya sea por medio de derechos, tarifas, tasas, valorización, o mediante el pago de una suma periódica, única o porcentual, o mediante la participación en la explotación del bien, posibilidades dentro de las cuales se encuentra la remuneración por medio del cobro de peajes a los usuarios una vez construida la vía.

Ley 105 de 1993. Lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, es ratificado por el Capítulo IV Título II de la Ley 105 de 1993 sobre transporte, que regula la realización de obras de infraestructura vial por concesión que realicen la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en especial el artículo 30, a cuyo tenor:

“Artículo 30º.- Del contrato de concesión. La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la Entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura Distrital o Municipal de transporte.

Parágrafo 1º.- *Los Municipios, los Departamentos, los Distritos y la Nación, podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.*

Parágrafo 2º.- *Los contratos a que se refiere el inciso 2 del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2 del artículo 45 de la citada Ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.*

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

Parágrafo 3º.- Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.”

En este aspecto se concluye que la ley permite la celebración de los contratos de concesión, fijando los peajes como una de las fuentes de financiación.

13. REGLAMENTACIÓN DEL PEAJE



El peaje es una tasa. Son tasas “los tributos en los cuales la obligación a cargo del contribuyente guarda relación con los servicios comunales que recibe y sólo nace cuando voluntariamente decide aprovecharse de ellos”. (Hugo Palacios Mejía “La Economía en el Derecho constitucional colombiano, Biblioteca Anif de Economía, Tomo II, Bogotá, 1975, pág. 552). “La tasa se podría definir como una erogación pecuniaria no definitiva, al Estado u otros entes públicos de contrapartida directa, personal y de parcial equivalencia limitada por lo máximo al costo contable del servicio”... Así, “el elemento esencial característico de la tasa se refiere a la existencia de una contrapartida de parcial equivalencia, personal y directa. Se distingue así claramente del precio (contrapartida de total equivalencia) y del impuesto (contrapartida indirecta, colectiva y sin equivalencia).” (Alejandro Ramírez C., “Hacienda Pública”, Editorial Temis S.A., Tercera edición, Bogotá 1986, pág. 201).

El peaje es, entre otros, un mecanismo que emplea el Estado para que los usuarios de la infraestructura vial contribuyan a la financiación de las obras de

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

construcción, conservación y rehabilitación de las mismas, como retribución por la utilización de esas vías.

El marco legal de los peajes y las concesiones viales se encuentra en la Ley 105 de 1993.

La Ley 105 de 1993, *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector Transporte y se dictan otras disposiciones”*, consagró, como se dijo anteriormente, la viabilidad para los municipios de establecer peajes para la recuperación de la inversión en los proyectos de infraestructura vial.

A su vez en su capítulo III, artículo 21, la Ley 105 de 2003 sobre Tasas, Tarifas y Peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, estableció que para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de Transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Desde luego, la competencia para diseñar la política general de peajes, de conformidad con la ley, la tiene el Ministerio de Transporte en virtud del numeral 14 del artículo 5 del Decreto 2053 de 2003, *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”*.

Desde luego, la competencia para diseñar la política general de peajes, de conformidad con la ley, la tiene el Ministerio de Transporte en virtud del numeral 14 del artículo 5 del Decreto 2053 de 2003, *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”*.

La red vial, a cargo de las entidades territoriales, puede utilizar el mecanismo de la concesión a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial, recuperando las inversiones a través del cobro de tasas de peaje (o inclusive por contribución de valorización), según lo dispone el artículo 30 de la Ley 105/93, previo concepto vinculante emitido por el Ministerio de Transporte como se estableció en el numeral 14 del artículo 5 del Decreto 2053 de 2003, buscando asegurar la adecuada operación de infraestructura de transporte.

Dentro del marco jurídico expuesto y bajo motivación general, el Municipio se prepara a concesionar la construcción de la **Autopista del Bicentenario**, y los ingresos que produzca la obra construida estarán asignados en su totalidad al concesionario privado durante treinta (30) años, tiempo que inicialmente se

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

considera suficiente para que el particular obtenga el retorno del capital invertido y sus utilidades. Al cabo de ese término, el Municipio de Santiago de Cali recuperará para sí la obra.

El concepto vinculante. De conformidad con una de las funciones del Ministerio del Transporte, contenida en el artículo 5-14 del Decreto 2053 de 2003, el Municipio de Santiago de Cali, interesado en la implementación de peajes sobre una autopista dentro del perímetro urbano, adelanta los trámites para obtener de esa cartera (Instituto Nacional de Vías – INVIAS), el denominado **Concepto vinculante previo**, para lo cual el ente territorial debe observar lo señalado en el instructivo *“Estudio para determinar la metodología para instalar estaciones de peaje en carreteras nacionales”*.

Este instructivo o guía sirve para orientar a las autoridades interesadas en la instalación de peajes, apoyar una cultura que facilite y explique el pago de los peajes por usuarios y comunidades, y evitar cobros excesivos a los usuarios e incrementos en el costo de operación vehicular por la instalación excesiva del número de estaciones. El Municipio de Santiago de Cali realiza todo lo pertinente ante este despacho del orden nacional.

Resulta preciso anotar que la ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas que cobren a los usuarios de obras o servicios prestados por las entidades estatales *“como recuperación de los costos de los servicios que les presten...; pero el sistema y el método para definir tales costos... , deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos”*, conforme lo establece el inciso 2º del artículo 338 de la Constitución Política.

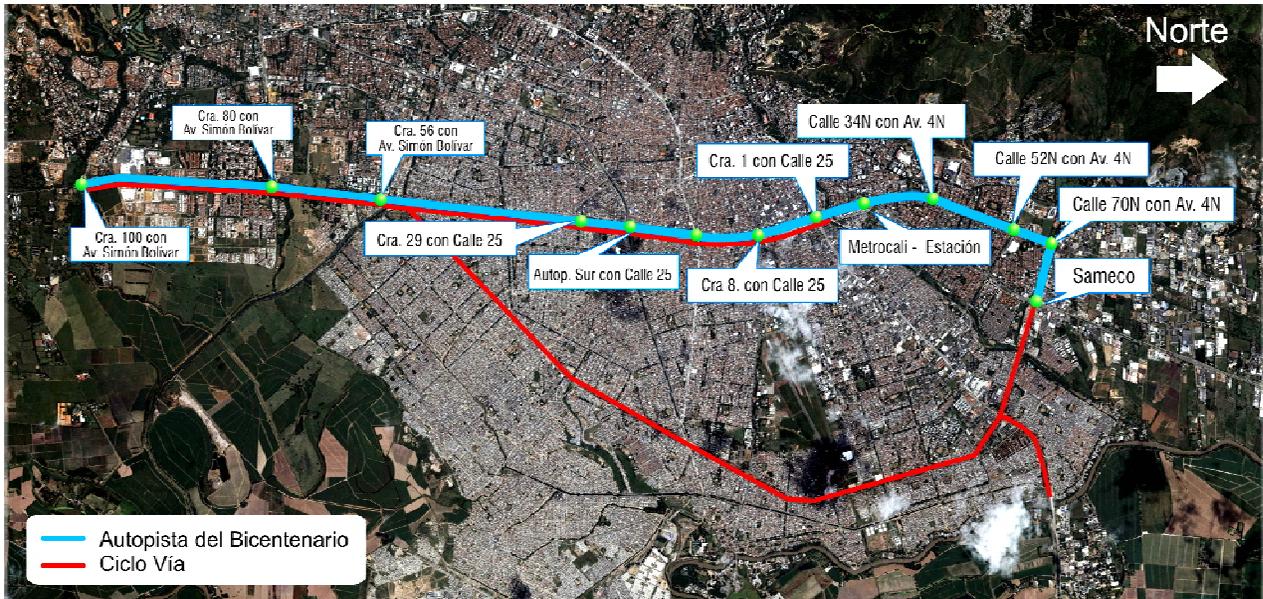
Para finalizar, resulta preciso anotar que el Municipio mediante Decreto No. 0615 de noviembre 10 de 2008 en cumplimiento de la obligación establecida por la Ley 1083 de 2006, adoptó el Plan de Movilidad Urbana orientado a la creación de un sistema que integre todos los elementos de la movilidad y que provea al territorio de las condiciones para interrelación de los factores económicos, sociales, políticos y culturales. Es finalidad de esta política mejorar los indicadores de la calidad de vida de las personas y generar condiciones para que Santiago de Cali mejore sus indicadores de competitividad en el nuevo orden estratégico mundial, colocando al municipio al servicio de las demandas estratégicas del país, en el marco de la globalización y de las exigencias contemporáneas sobre sostenibilidad ambiental.

En tal sentido, el mencionado Plan en su Capítulo III sobre “Estrategias Generales” plantea en el ítem de Transporte Vehicular Particular la alternativa de Peajes Urbanos en Santiago de Cali, así como en el acápite de los recursos para la financiación hace referencia, entre otros a los peajes antes citados.

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

14. ES POSIBLE



La **Autopista del Bicentenario** es un proyecto de ciudad. Su impacto es múltiple en la estructura urbana, en la movilidad y en la vida ciudadana. Caleños y caleñas, ávidos de identidades fuertes y de sentido de pertenencia, reconocen que un proyecto de estas características, además de trascender las dimensiones tradicionales de un proyecto vial, significa una muestra plena y contundente de su capacidad para transformar la vida y el territorio. La **Autopista del Bicentenario** es un hecho urbano no sólo porque es necesario sino porque es posible en medio de la adversidad y las limitaciones. Cali siempre se propuso metas imposibles para alcanzar lo posible.

En el imaginario social, los grandes retos colectivos siempre constituyen un aliciente para vivir y construir proyectos significativos de vida. Las naciones fortalecen su unidad y el sentido de pertenencia no sólo con magníficos monumentos, también con grandes obras urbanas de uso público, plazas emblemáticas, parques gigantescos, edificios y obeliscos que rayan los cielos, autopistas donde el tiempo ofrece a la ciudad una nueva medida para sus propósitos empresariales, familiares y ciudadanos.

La **Autopista del Bicentenario** es posible y por ello los caleños y caleñas la quieren. Pocas ciudades en el mundo cuentan con corredores expeditos para el movimiento longitudinal; la nuestra es una de ellas y desde el momento mismo

“POR EL CUAL SE CONMEMORA EL BICENTENARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE CALI 2010, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA “AUTOPISTA DEL BICENTENARIO”, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo

cuando en anciano tren atravesó sus patios y humedales, desde ese momento ya pensaba en el matrimonio con el transporte automotor. Hoy esa posibilidad es cierta y la voluntad de la ciudad despliega su creatividad y sus esfuerzos para materializar el corredor vial más importante para Cali en muchas décadas.

La ciudad dormida por décadas, las caleñas y caleños, sumidos en el sopor, despiertan ahora con grandes sueños de ciudad, prosperidad y convivencia. La actividad comercial y empresarial en el mundo ha activado múltiples posibilidades en las que una ciudad como la nuestra adquiere una importancia fundamental. Pero, para que las industrias y los negocios afinquen sus raíces en Cali, es imprescindible que nuestra urbe se encuentre dotada de una adecuada infraestructura de movilidad, conectividad y servicios. Es por ello que cobran vital importancia las grandes obras de infraestructura propuestas para su financiación por la contribución de valorización y la **Autopista del Bicentenario** financiada mediante una concesión con operación, la modernización de las empresas públicas y la educación del talento local.

Por las anteriores consideraciones de orden jurídico y de conveniencia, someto a consideración del **HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI**, el **Proyecto de Acuerdo** adjunto.

Cordialmente,

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ
Alcalde de Santiago de Cali