



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

10000-

Se radica el día
de mañana.

H. P. [Signature]
6:15 p.m.
5-01-09

Señor Doctor
SAMUEL MORENO ROJAS
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.
Carrera 8 No.10-65
Bogotá D.C.

Ref: Pronunciamento: Conveniencia y oportunidad de la firma del convenio INCO-IDU-SDM para la rehabilitación y ampliación de la autopista norte y rehabilitación de la carrera séptima, al igual que su posterior operación y mantenimiento

Respetado Señor Alcalde Mayor:

Acuso recibo de las comunicaciones remitidas a este despacho bajo radicados No 200903632 y No200903940, procedentes del IDU, fechadas el 27 y 28 de enero pasados, a través de las cuales se allegan los documentos denominados "...estudio previo y el proyecto del texto del Convenio Interadministrativo de Cooperación cuyo objeto es aunar esfuerzos entre la Nación - INCO y el Distrito Especial de Bogotá (sic) - IDU-SDM para la optimización de la infraestructura vial de acceso a la ciudad por la zona norte, Autopista del Norte y Carrera 7ª, mediante la participación del capital privado a través de esquema concesional", los cuales agradezco.

Dada la importancia y trascendencia que el tema tiene sobre el mejoramiento de las condiciones de movilidad de la ciudad y una vez analizados los documentos puestos a disposición de este Órgano de Control Fiscal, consideramos pertinente efectuar un análisis sobre el tema teniendo en cuenta, lo siguiente:

Referente histórico.

Desde comienzos de la presente década Bogotá y Cundinamarca han venido adelantado trabajos encaminados a construir un desarrollo compartido para la región, identificando perfiles económicos y plataformas productivas, explorando nuevos objetivos, estrategias y proyectos en los que deben concentrarse los esfuerzos públicos y privados para aprovechar las ventajas comparativas existentes y crear y/o desarrollar ventajas competitivas que optimicen el uso de los recursos humanos, técnicos, institucionales y financieros con el "propósito de construir un futuro compartido para la Región y alcanzar el desarrollo económico y social según los principios del desarrollo

Fredy A.
D.T. 2
05-feb-2009
5:45



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

*humano equitativo y sostenible"*¹ que permita la potencialización el crecimiento de la economía en el corto, mediano y largo plazo, adoptando un esquema de "...desarrollo endógeno, en el cual las políticas públicas tiene un gran potencial para influir positivamente en la tasa de crecimiento de la economía a largo plazo, vías políticas activas para proveer un entorno favorable a la inversión, la provisión de infraestructura de servicios, la protección de los derechos de propiedad intelectual, la promoción del comercio internacional, la ciencia, la tecnología e innovación y las actividades de investigación y desarrollo, el capital humano y la sostenibilidad ambiental"².

En este sentido, la construcción de la denominada "Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad de Bogotá - Cundinamarca", efectuada en el marco de las discusiones del Consejo Regional de Competitividad de Bogotá y Cundinamarca y la mesa de Planificación Regional, se constituye en un plan de acción basado en un acuerdo de voluntades entre los gobiernos de Bogotá y Cundinamarca, los actores políticos y el sector privado para fortalecer el aparato productivo de la Región. Dicha agenda ha identificado 71 proyectos que, clasificados en nueve (9) factores de competitividad estructural³, se consideran de relevancia regional indispensables para mejorar las condiciones de productividad y competitividad, dentro de los cuales el factor de la infraestructura es uno de ellos. Dichos proyectos fueron presentados al Gobierno Nacional en el segundo semestre del 2005.

Así mismo, el factor de la infraestructura vial se encuentra priorizado en la "Agenda Interna del Gobierno Nacional", la cual asume la propuesta regional, e incorpora dentro de sus prioridades de inversión, entre otros los siguientes proyectos indispensables para mejorar la movilidad, la productividad y la competitividad de la región Bogotá - Cundinamarca:

- I. La Operación estratégica Aeropuerto Eldorado.
- II. El Tren de Cercanías.
- III. Transmilenio a Soacha⁴,
- IV. El Puerto multimodal de Puerto Salgar,
- V. El Corredor Vial Tobiagrande - Puerto Salgar,
- VI. Los principales corredores viales de "Salidas y Accesos para la integración Bogotá- Región": Autopista Norte, carrera 7ª, vía la Calera, Avenida al Llano, Autopista Sur, Calle 13, y la Autopista Medellín (calle 80)

¹ Agenda Interna para la Productividad y Competitividad de la Región Bogotá- Cundinamarca. Cámara de Comercio de Bogotá, noviembre 2005

² *Ibid*

³ FACTORES DE LA COMPETITIVIDAD (CEPAL): 1. Fortaleza económica, 2. Internacionalización, 3. Gobierno e Instituciones, 4. Finanzas, 5. Infraestructura y tecnología de información y comunicación, 6. Gestión Empresarial, 7. Ciencia y Tecnología, 8. Recurso Humano, 9. Medio ambiente

⁴ Mediante el documento CONPES 3404 del 2003, se acordó que el Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte masivo de pasajeros del municipio de Soacha se integrara como una extensión de la Troncal Norte-Quito-Sur del Sistema Transmilenio.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

Con la inversión en los corredores de entrada y salida a Bogotá, se pretende; a) Mejorar la conectividad y articulación vial en términos de movilidad del Distrito Capital con la Región y con la Nación, b) Apoyar las operaciones que buscan aumentar la productividad y competitividad de la Región Bogotá - Cundinamarca mejorando la conectividad con las ciudades de la red y de la Región con los mercados nacional e internacional, c) Mejorar la accesibilidad y conectividad entre las distintas centralidades, el centro de Bogotá y la red regional de ciudades y d) Contener la conurbación de Bogotá con los municipios vecinos mediante una conectividad eficiente con la red de ciudades.

Para el cumplimiento de dicho propósitos se considera, entre otros aspectos, necesario:

- Ampliar la capacidad vial de las autopista del Norte
- Construir la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) en todo su trazado, como eje estructurante de la conectividad regional y la competitividad, dado que a esta vía confluyen las Avenidas Centenario (calle 13), José Celestino Mutis (calle 63), Medellín (calle 80) y Jorge Eliécer Gaitán.
- Que los municipios circunvecinos mejoren las condiciones de las vías con las cuales se conectan los accesos del Distrito Capital, con el propósito de mantener corredores viales continuos de gran capacidad que permitan realizar viajes de personas y mercancías de manera eficaz, rápida y segura.

Estos factores de infraestructura identificados como prioritarios en las agendas internas regional y nacional, alcanzaron una manifestación concreta por parte del Gobierno Nacional el 18 de junio de 2008, mediante el documento CONPES 3535, en donde se consigna de manera expresa la voluntad política y operativa de realizar la ampliación, rehabilitación, operación y mantenimiento de la Autopista Norte entre las calles 183 y 236, y la ampliación desde la calle 236 hasta el peaje, y desde el peaje hasta la Caro, la construcción, operación y mantenimiento de la Troncal Peaje, y la rehabilitación de la carrera séptima entre la calle 181 A y la calle 236.

Sobre este aspecto se manifestó que para la financiación del proyecto resulta indispensable el establecimiento de un peaje en el municipio de Chia (*Cundinamarca*), lo cual requiere que el IDU ponga a disposición del INCO el tramo vial (*de la Autonorte y carrera 7ª*) que conecta por el norte la malla vial de Bogotá con el departamento de Cundinamarca.

Considerando los antecedentes referidos y el impacto que tiene este proyecto de ampliación, rehabilitación, operación y mantenimiento de la autopista norte y la rehabilitación de la carrera séptima para el Distrito Capital, el Departamento de Cundinamarca, la Nación y los ciudadanos que circulan a diario por este corredor vial,



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

dada la afectación que tiene sobre la libre movilidad de las personas, el impacto sobre la competitividad en términos de limitación a la productividad y el incremento sobre los costos de los productos; la contaminación ambiental por la emisión de gases y el deterioro a la salud por aumento de stress; la Contraloría de Bogotá considera importante hacer las siguientes consideraciones:

1. EL ANTECEDENTE JURÍDICO QUE VIABILIZA EL PROYECTO

Con la promulgación de la Ley 105 de 1993, se desarrollan en el país mecanismos de cooperación entre las Administraciones Territoriales y la Nación, para atender y emprender de manera prioritaria la demanda de proyectos de inversión esenciales para las políticas de movilidad locales y territoriales, es así como la Ley en su artículo 30, autoriza a la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, para que de manera individual (*Distrito Capital*) o combinada (*Nación, Distrito Capital, departamento de Cundinamarca*) o a través de sus entidades descentralizadas del sector transporte (INCO), puedan entregar en Concesión tramos de su infraestructura vial para su construcción, rehabilitación, y conservación.

De igual forma prevé el citado artículo 30 que para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los Distritos, y los municipios podrán establecer como fuentes de financiación peajes y/o valorización.

De otro lado, el artículo 95 de la Ley 489 de 1998 contempla la posibilidad de que las Entidades Públicas celebren Convenios Interadministrativos de Cooperación Institucional, a través de los cuales se delega en una entidad el cumplimiento de cometidos estatales o la ejecución de actividades a cargo de otra entidad, con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo.

El artículo 4º del decreto 190 de 2004 "*Áreas de actuación estratégica en el marco de una agenda regional*" determina que el Distrito Capital establecerá acuerdos y alianzas con la Nación, Departamentos, Municipios y demás autoridades con competencia en la región Bogotá - Cundinamarca, en torno a varias acciones estratégicas entre las cuales se tiene la Movilidad Inteligente.

En la estrategia de Movilidad inteligente se identificaran los espacios de articulación de la infraestructura vial y de los modos de transporte necesarios para soportar la plataforma productiva regional. El Distrito Capital apoyará la formulación de proyectos y planes concertados dentro de la fase I de la Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca, como el Puerto Multimodal de Puerto Salgar, el Plan Maestro del Aeropuerto Eldorado, incluida la adecuación de accesos para la movilidad de la carga



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

pesada en la Zona Franca de Bogotá y de los pasajeros, y la ampliación de las vías que articulan la ciudad a la Región⁵

Por todo lo anterior, es claro para la Contraloría de Bogotá, que el Distrito Capital, ya sea de manera individual o conjunta puede entregar a un particular, en concesión parte de su infraestructura vial, para que con el producto de peajes que se cobren por su uso, o la autorización del cobro de tasas o contribuciones por valorización, se pague el costo de las obras realizadas, y se obtenga por parte del concesionario una utilidad razonable.

2. SOLO A TRAVES DEL COBRO DE PEAJE, ES POSIBLE ASEGURAR LA FINANCIACIÓN DE LA REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA AUTOPISTA NORTE Y REHABILITACIÓN DE LA CARRERA SÉPTIMA

La malla vial de Bogotá, alcanza 15.602 kilómetros carril de los cuales el 95% (14.759 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 5% (843 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio). Si a los 15.602 kilómetros carril de la malla vial de la ciudad se le suma los 16.679 kilómetros carril administrados por el INVIAS, se podría decir que Bogotá administra cerca del 50% de la red vial nacional.

Por el tamaño y complejidad de la malla vial de la ciudad, los recursos del presupuesto Distrital han resultado ser insuficientes para su sostenibilidad, hasta el punto de que hoy solo se encuentra en buen estado el 38% del Subsistema Vial de la ciudad, razón esta por la cual, ni en el corto ni mediano plazo la administración distrital podrá destinar recursos para el proyecto de ampliación y rehabilitación de la Autopista Norte y rehabilitación de la carrera 7ª diferentes a los \$50.000 millones que en el plan de desarrollo del alcalde Samuel Moreno "Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor" 2008-2011, se presupuestaron para atender la rehabilitación y ampliación de la Autopista Norte entre las calles 181 y 191 (contrato en ejecución)

Ante el hecho evidente de que en lo que corresponde a la infraestructura vial, los esfuerzos fiscales del Distrito que deben focalizarse en asegurar los recursos necesarios para mantener la malla vial existente antes que privilegiar la construcción o ampliación de nuevas vías, resulta imposible que Bogotá junto con el Departamento de Cundinamarca y la Nación puedan financiar los \$360.858 millones que sin incluir predios, cuestan las obras de rehabilitación y ampliación de la autopista norte entre la calle 192 y la Caro y rehabilitación de la carrera 7ª entre la calle 181ª y la calle 236, y la construcción de los 3.3 kilómetros de la Troncal Peaje (que bota a la autopista norte el flujo vehicular que viene de "Andrés Carne de Res" en el municipio de Chía.

⁵Página 125 de la Agenda Interna para la Productividad y Competitividad de la Región Bogotá- Cundinamarca. Cámara de Comercio de Bogotá, noviembre 2005



"Al rescate de la moral y la ética pública"

No existiendo ni en el mediano ni largo plazo en el presupuesto distrital, fuentes de financiamiento posibles, diferentes a la que se obtenga con el cobro de peajes, resulta, entonces que la opción más conveniente es la suscripción del "Convenio Interadministrativo de Cooperación" entre el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y el IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante el cual, el IDU pondría a disposición del INCO, durante veinte (20) años⁵, la infraestructura vial de los tramos de la Autopista Norte y de la Carrera 7ª, para que a través de la ampliación del contrato de "Concesión con Devinorte" por doce (12) años mas (2.016-2.028) u otro concesionario cuya selección y contratación efectúa el INCO sin intervención alguna del IDU, este ejecute las actividades de:

- (i) Rehabilitación y ampliación de la Autopista Norte a cinco carriles entre las calles 192 y 236, incluyendo andenes y ciclorruta;
- (ii) Rehabilitación de la Carrera Séptima entre las calles 181 A y 236 (El Buda), y
- (iii) Operación y mantenimiento de las dos vías

Resulta igualmente apropiada para los intereses del Distrito Capital, la estrategia del Gobierno Nacional, de prorrogar o adicionar hasta por el 60% el contrato de concesión suscrito por el INCO con Devinorte, para que con doce años mas de prórroga (2.016-2.028) durante 20 años comprendidos entre el 2.009 y el 2.028, el concesionario instale en el municipio de Chía paralelo al peaje existente (Andes) casetas para el cobro de peajes a los vehículos (excluidos los de servicio público) que ingresen a la ciudad por el norte, siendo este el esquema de financiación que ante las limitaciones fiscales del Distrito Capital, resulta ser el mas apropiado para atender esta clase de proyectos vitales para el mejoramiento de la movilidad y de la productividad y competitividad de la Región, que además:

- Asegura la construcción y ampliación durante cinco (5) años, y el mantenimiento en el largo plazo, de vías tan importantes para la ciudad como son la Autopista Norte y la carrera 7ª, en los tramos comprendidos entre calles 192 y 236 de la Autonorte, y a partir de la calle 181 en lo que corresponde a la carrera 7ª.
- Se genera la expectativa de que además de asegurarse recursos para el mantenimiento de las dos (2) vías, a partir del 2.029 cuando termine la administración de las vías por parte del INCO, el Distrito Capital y el Departamento de Cundinamarca reciban importantes ingresos por participación en el negocio del nuevo peaje, situación esta que podría dejarse planteada en la suscripción del convenio próximo a suscribirse. De ahí la importancia de que este modelo de financiación de la infraestructura vial, se constituya en la primer experiencia positiva, de mantenimiento y sostenibilidad de la malla vial, el cual

⁵ Plazo del convenio según modelo financiero hasta ahora propuesto



"Al rescate de la moral y la ética pública"

podría ser extensivo a corredores viales de integración regional tales como: calle 13, autopista sur y la ALO.

3. EL COSTO DEL PEAJE PODRÍA SER DEL 55% O DEL 75% DEL VALOR QUE ACTUALMENTE SE COBRA A LOS VEHICULOS QUE SALEN DE BOGOTÁ POR EL PEAJE DE ANDES.

Tomando como referencia los precios del concesionario, que en la primera revisión efectuada por el INCO fueron ajustados a la baja en un 10%, según lo informado por INCO. El valor de la tarifa del peaje que recaudará el concesionario para la financiación de las obras del proyecto de ampliación de la autopista norte y de rehabilitación operación y mantenimiento de la autonorte y la carrera 7ª, dependerá de la inclusión o no en el proyecto, de la denominada vía "Troncal Peaje", que a lo largo de 3.3 kilómetros de vía arrojarían a la Autopista Norte (al norte del peaje), el flujo vehicular proveniente del sitio denominado "Andrés Carne de Res":

- Teniendo en cuenta que el valor de esta troncal (*ubicada en el municipio de Chía*) asciende a \$58.000 millones, el costo estimado (*sin incluir predios*) de la totalidad del proyecto con una TIR real del 9.45% (*TIR nominal: 15%*) sería de \$369.858 millones⁷, y la tarifa del cobro del peaje sería de \$4.350, equivalente al 75% de la tarifa de salida vigente, que es de \$5.800 para todo automóvil, campero o camioneta que sale de Bogotá por el peaje de Andes. La Contraloría de Bogotá está convencida de que INCO por virtud de los principios de objetividad, transparencia y economía escogerá la oferta económica que más convenga a los intereses públicos y a la afectación menos posible de la economía per cápita de los usuarios
- Si en el proyecto, no se incluyen los 3.3 kilómetros de la "Troncal Peaje", su costo estimado sin incluir predios, sería de \$311.852 millones, con lo cual el costo de la tarifa correspondería a \$3.190 equivalente del 55% de la tarifa que hoy se viene cobrando todo automóvil, campero o camioneta que sale de Bogotá por el peaje de Andes.

Es por lo anterior, que los 3.3 kilómetros de la denominada vía "Troncal Peaje", se convierten en la variable sensible, que finalmente define el valor del peaje que principalmente afecta a los habitantes de los municipios vecinos, que por situaciones de trabajo o estudio ingresan diariamente a la ciudad, en vehículos que en su gran mayoría por no encontrarse matriculados en Bogotá, no pagan por el uso de la malla vial del Distrito Capital, razón esta por la cual se considera justo el cobro a partir de 2009 de \$3.190 (a precios de 2008) que corresponden al 55% de los \$5.800 que viene

⁷ Datos suministrados por el INCO.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

pagando todo automóvil, campero o camioneta que sale de Bogotá por el peaje de Andes, para el proyecto que no incluye la "Troncal Peaje", y de \$4.350 para el proyecto incluida la "Troncal Peaje" en el cual la tarifa es el 75% de la salida de la ciudad.

4. ESTRUCTURACION FINANCIERA

Sería conveniente mantener el modelo financiero hasta ahora propuesto⁸ en el cual se inicia el cobro del peaje de entrada a la ciudad en el 2009 y no a la terminación de las obras en el 2012, pues solo de esta forma se podrá otorgar a los usuarios una tarifa diferencial menor equivalente al 75% de la de salida.

5. GARANTIA DE COBERTURA DE INGRESOS MINIMOS, EN CASO DE CONVERTIRSE EN UN IMPONDERABLE PARA LA SUSCRIPCION DEL CONVENIO.

En la eventualidad de que no se llegue a un acuerdo sobre la posibilidad de que en la prórroga y adición del contrato de concesión vigente ocurra una negociación que permita sujetar esta a una concesión de tercera generación, según se posibilitó en el documento CONPES 3535, para las concesiones que estuviesen próximas a terminar, se debe considerar entonces, por lo estipulado en el numeral 8.3 de la CLAUSULA OCTAVA del borrador del convenio INCO-IDU-SDM, que señala dentro de las actividades a cargo del INCO, la de; *"Realizar la adecuada identificación y asignación de los riesgos contractuales, de manera tal que el IDU solamente deba asumir aquellos riesgos no asegurables⁹"*, que además del IDU, el Departamento de Cundinamarca y el INCO asuman este riesgo en la proporción de los tramos viales aportados; precisión que de igual manera aplicaría en el caso contrario, es decir, distribuirse los ingresos adicionales que se generen durante los años de operación de la Concesión, de acuerdo con los términos definidos por el legislador en el artículo 33 de la Ley 105 de 1993, que dice: *"Artículo 33º.- Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales*

⁸ En la cláusula tercera del convenio interadministrativo se define que el plazo de convenio es indeterminado pero determinable, pues el mismo depende del modelo financiero del proyecto concesional dentro del cual se realiza la administración de la infraestructura vial en referencia. Con la estructuración referida en este documento el plazo sería de 20 años.

⁹ "Son aquellas que no se pueden prevenir ni calcular, dado que muchas veces dependen del azar y objetivamente no sabemos qué posibilidad existe que ciertos fenómenos ocurran. Los riesgos no asegurables dependen de la incertidumbre, son imprevistos que pueden surgir, por: Cambios en las condiciones del mercado interno y externo que pueden ser debidos a: cambios en los gustos y preferencias, nuevas modas, modificaciones del nivel de ingresos y de su distribución, modificación de hábitos de consumo, etcétera. Alteraciones en las condiciones de producción por introducción de nueva maquinaria y equipo, utilización de nuevos insumos, cambios en el tamaño y localización de la planta, etcétera. Modificaciones en la política económica del Estado, como: expansión del crédito a la industria, impulso a las exportaciones, entrada en vigor del TLC y del TLCUE, control de precios y salarios, promoción de estímulos fiscales, etcétera. Variaciones en el ambiente político social como: proximidad de elecciones, movilización de grupos sociales como sindicatos y agrupaciones de colonos, posibilidad de un golpe de Estado, legislación restrictiva a la expansión empresarial". www.vital.unal.edu.co/cursos/economicas/2006086/lecturas/tema_1/relacion_riesgo_incitidumbre.html - 15k



"Al rescate de la moral y la ética pública"

podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial".

Así mismo, la Contraloría de Bogotá, encuentra necesario que se establezca de manera clara que, es responsabilidad del INCO la estructuración técnica, legal y financiera de la prórroga de la Concesión, o de la adjudicación de una nueva.

6. ASUNCION DE RIESGOS DE INCO.

Para la Contraloría de Bogotá es claro que el texto del convenio determina con precisión las responsabilidades del INCO para asumir los riesgos que se deriven en su condición de administrador de la infraestructura vial, antes mencionada, a partir de la entrega que efectúe el IDU.

7. PEAJES PARA LA AMPLIACIÓN, REHABILITACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CALLE 13, Y LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE (ALO)

Acertadamente el Alcalde Samuel Moreno ha planteado la necesidad de solucionar con la implementación de un peaje de entrada a Bogotá (*paralelo al peaje Río Bogotá ubicado en Funza*) los problemas de movilidad que a diario suceden sobre la Avenida Centenario (*calle 13*), para lo cual se requiere de la ampliación de esta vía en el tramo (*de entrada y salida*) comprendido entre el peaje y la Avenida Boyacá, las cuales se podrán financiar bajo el mismo esquema que se viene trabajando la Autopista Norte, es decir que el INCO pueda prorrogar o adicionar el contrato de la Concesión Fontibón - Faca - Los Alpes, de conformidad con los términos establecidos por el Gobierno Nacional el 18 de junio de 2008, en el documento CONPES 3535.

Una vez se le restablezca por parte del IDU la connotación de megaproyecto a la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), se podría considerar la alternativa de instalar un peaje de entrada y salida de la ciudad, ubicado en el costado norte del Río Bogotá, que por estar ubicado en jurisdicción del Distrito Capital, sería concesionado directamente por la Administración Distrital, de conformidad con el artículo 159 del Decreto Ley 1421 de 1993, que señala: "*Peajes. El Concejo Distrital en los términos del numeral 3 del artículo 12 del presente Estatuto podrá establecer dentro de los límites del Distrito, peajes en las vías de acceso a la ciudad o en las nuevas vías circunvalares y de alta velocidad. Su producto lo destinará a la construcción, mantenimiento, conservación y reparación de vías*".



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

En este orden de ideas, la Contraloría de Bogotá encuentra que por razones de economía, eficiencia, eficacia y celeridad, la alternativa planteada para mejorar la infraestructura vial de acceso a la ciudad por la zona norte; Autopista del Norte y Carrera 7ª, a través de la figura de un "Convenio Interadministrativo de Cooperación" entre el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM resulta ser imperativa, en aras de solucionar los graves y crecientes problemas de movilidad que afronta la ciudad y los municipios circunvecinos a través de dicho corredor vial, salvo que la administración distrital pueda presentarle a la ciudad una alternativa más eficiente.

Cordialmente,

MIGUEL ANGEL MORALESRUSSI RUSSI
Contralor de Bogotá

Proyectó: Alberto Martínez Morales, Director Sector Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá D.C.
Ajustó: Gabriel E Riveros R. Asesor Despacho
Revisó: Miguel Ángel Moralesrussi Russi, Contralor de Bogotá.