



## **ESTADO DE LA MALLA VIAL EN EL DISTRITO CAPITAL**

### **PLAN ANUAL DE ESTUDIOS – PAE 2023**

#### **DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE ECONOMÍA Y POLÍTICA PÚBLICA**

**Bogotá, D.C. Septiembre de 2023**

[www.contraloriabogota.gov.co](http://www.contraloriabogota.gov.co)

Cra. 32 A No. 26 A 10  
Código Postal 111321  
PBX 3358888

## **ESTADO DE LA MALLA VIAL EN EL DISTRITO CAPITAL**

**Julián Mauricio Ruiz Rodríguez**  
**Contralor de Bogotá, D.C**

**Javier Tomás Reyes Bustamante**  
**Contralor Auxiliar**

**Lina Raquel Rodríguez Meza**  
**Directora de Estudios de Economía y Política Pública**

**Ana María García Sierra**  
**Marco Javier Cortes Casallas**  
**Jaime Noy Fonseca**  
**Profesionales Analistas**

**Dirección de Estudios de Economía y Política Pública**

## Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN.....	6
1. ESTADO MALLA VIAL.....	7
2. CONTEXTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN EL PLAN DE DESARROLLO “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”.....	11
2.1 Entidades que Intervienen la Malla Vial.....	16
2.1.1 Malla vial Troncal y Arterial. ....	17
2.1.2 Malla vial Intermedia, Local y Rural.....	23
2.1.2.1. Intervención Malla vial Intermedia, Local y Rural por el IDU y la UAEMRV .....	23
2.1.2.2 Competencia FDL sobre Malla Vial Local, Intermedia y Rural .....	26
2.1.3 Red de ciclorutas .....	31
2.2 Análisis Contratos vigentes IDU .....	37
3. VALORIZACIÓN .....	45
3.1 Análisis de los recursos de Valorización.....	45
3.1.1. Recursos y Proyectos de Valorización IDU .....	45
4. TEMAS RELEVANTES DE MOVILIDAD.....	53
4.1 METRO .....	53
4.2 Corredor verde de la Carrera Séptima.....	57
4.3 REGIOTRAM .....	61
4.4 CABLES AÉROS.....	63
CONCLUSIONES.....	66

## Índice de tablas

Tabla 1	Escala de clasificación del estado de las vías para los indicadores PCI y URCI	8
Tabla 2	Extensión de la malla vial de Bogotá a 30 de junio de 2022	9
Tabla 3	Estado de malla vial de Bogotá D.C. por tipo de malla vial Km Carril	10
Tabla 4	Metas proyecto de inversión malla vial y de infraestructura de movilidad, Programa 49	12
Tabla 5	Metas infraestructura de movilidad Programa 50	14
Tabla 6	Proyectos de infraestructura de movilidad priorizados para ejecutar en la vigencia del PDD	15
Tabla 7	Entidades competentes para la atención de la malla vial en Bogotá	16
Tabla 8	Resultado acumulado Metas construcción o mantenimiento de la malla vial troncal y arterial ejecutadas por UAERMV	18
Tabla 9	Resultado acumulado Metas proyecto 7782 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas por IDU	19
Tabla 10	Resultado acumulado Metas proyecto 7779 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas por IDU	20
Tabla 11	Resultado acumulado Meta proyecto 7761 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas IDU	20
Tabla 12	Resultado acumulado Metas proyecto 7763 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas IDU	21
Tabla 13	Resultado acumulado Metas proyecto 7858 asociadas a malla vial Intermedia, Local y Rural ejecutadas UAEMRV	23
Tabla 14	Metas Proyecto 7858 que aportan al mejoramiento malla vial intermedia, local y rural	24
Tabla 15	Resultado acumulado Metas proyecto 7782 asociadas a malla intermedia, local y rural ejecutadas por IDU	24
Tabla 16	Resultado acumulado Metas proyecto 7779 asociadas a malla intermedia, local y rural ejecutadas por IDU	25
Tabla 17	Resultado acumulado Metas proyecto 7763 asociadas a malla intermedia, local y rural ejecutadas por IDU	26
Tabla 18	Matriz de Inversión Directa Consolidado por Componente FDL. 2021, 2022 y 2023	27
Tabla 19	Resultado acumulados metas 20 PDL asociadas a malla vial Intermedia, Local y Rural, corte 31-12-2022.	28
Tabla 20.	Información valores de contratos en ejecución malla vial urbana y rural en 12 localidades	29
Tabla 21.	Análisis plazo de contratos por localidades	30
Tabla 22	Resultado acumulado Metas proyecto 7858 asociadas a red de ciclorrutas	31
Tabla 23	Resultado acumulado Metas proyecto 7858 asociadas a red de ciclorrutas ejecutadas SDM	32
Tabla 24	Resultado acumulado Metas red de ciclorrutas proyecto 7763	33
Tabla 25	Resultado acumulado Metas red de ciclorrutas proyecto 7782	34
Tabla 26	Resultado acumulado Metas red de ciclorrutas proyectos 7782 y 7786	34
Tabla 27	Resultado acumulado metas a Ciclo-Infraestructura en 19 FDL.	35
Tabla 28	Intervención malla vial en PDDUNCS por entidad corte 31 de diciembre 2022	36
Tabla 29	Ejecución Contractual, retrasos, avance y estado	37
Tabla 30	Ejecución financiera proyectos de obra	41
Tabla 31	Recursos Valorización -IDU- en pesos	45
Tabla 32	Contratos suscritos Recursos de Valorización IDU	46
Tabla 33	Contratos suscritos Recursos de Valorización IDU	47
Tabla 34	Ejecución de los Recursos de Valorización IDU	47
Tabla 35	Estado de los proyectos a cargo del IDU con recursos de valorización	48
Tabla 36	Proyectos sin ejecución con recursos de valorización	48



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Control fiscal de todos y para todos".*

Tabla 37 Situación de los proyectos en Ejecución a cargo del IDU	49
Tabla 38 Estado de los proyectos en ejecución IDU	50
Tabla 39 Valor de los contratos en ejecución, suspendidos y terminados IDU.	52
Tabla 45 Resultado acumulado metas Metro ejecutadas por Empresa Metro de Bogotá S.A	54
Tabla 46 Contratos Metro ejecutadas vigencia del 2020 a 31 de marzo de 2023	55
Tabla 47 Resultado acumulado metas Corredor verde ejecutadas por IDU y Transmilenio	57
Tabla 48 Contratos asociados meta Corredor verde recursos TRANSMILENIO ejecutados IDU	58
Tabla 49 Resumen pliegos para la construcción del corredor verde	60
Tabla 50 Resultado acumulado metas Regiotram ejecutadas por IDU proyecto 7786	62
Tabla 51 Resultado acumulado metas Cable Aéreo proyecto 7782	64
Tabla 52 Contratos Cables aéreos	65

## INTRODUCCIÓN

La Contraloría de Bogotá D.C., en ejercicio de la competencia asignada por el artículo 267 y 272 de la Constitución Política, el Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 42 de 1993 y el Decreto Ley 403 de 2020, a través de la Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, y en cumplimiento del numeral 1 del artículo 5 del Acuerdo 658 de 2016 modificado por el artículo 2 del Acuerdo 664 de 2017 que establece la función de: “Realizar estudios, investigaciones, análisis y evaluaciones de las políticas públicas, plan de desarrollo y finanzas del Distrito Capital, encaminados a orientar el control de la gestión fiscal”, realiza el presente informe “Estado de la Malla Vial en el D.C.”, el cual se encuentra programado en el Plan Anual de Estudios PAE – 2023.

El presente informe tiene como objetivo evaluar el avance de la gestión de la Administración Distrital respecto de la ejecución física y presupuestal de los recursos destinados a la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la malla vial de Bogotá, en cumplimiento de los principios de la gestión fiscal. Así mismo, se da a conocer el estado de avance en los proyectos de infraestructuras relevantes de movilidad como lo es el Metro, el RegioTran, el corredor Verde, y los cables aéreos programados en el PDD.

Para el desarrollo del informe, este organismo de control fiscal seleccionó 50 metas de proyectos de inversión establecidas en el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI 2020-2024”, en lo transcurrido con corte al 31 de diciembre de 2022 que aportan al mejoramiento o construcción de la malla vial y al seguimiento de temas relevantes de infraestructura para la movilidad de la ciudad.

Finalmente, se analiza el comportamiento de los recursos de valorización aprobados por el Concejo de Bogotá D.C., mediante los Acuerdos: 25 de 1995, 180 de 2005, 523 de 2013 y 724 de 2018 con corte a marzo 31 de 2023.

## 1. ESTADO MALLA VIAL

El Plan de Ordenamiento Territorial POT establece que el Subsistema vial está conformado por: la Malla vial arterial, Malla vial intermedia, Malla vial local, Malla vial rural, alamedas y pasos peatonales, además de la red de ciclo rutas y los corredores de movilidad local (ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C., 2004). Por su parte, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU semestralmente realiza la actualización de la información de extensión y estado de la malla vial en el Sistema de Información Geográfica SIGIDU, que la clasifica en: Urbana (Troncal, Arterial, Intermedia y Local) y Rural (Rural principal y Rural no principal).

En este contexto, encontramos que el IDU para la evaluación y diagnóstico de los pavimentos de la malla vial, lo realiza valorando el estado funcional y el estructural a través de tres metodologías (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. IDU, 2021 y 2022):

- i) Evaluación superficial, la cual determina el Índice de Condición del Pavimento -PCI- empleado para vías en la malla vial urbana y rural con superficie de rodadura flexible, rígida o articulada; a la par el IDU en esta evaluación utiliza el Índice de Condición de Vías Sin Superficie -URCI- para malla vial rural; en ambas el Índice numérico varía de cero (0) a cien (100) de acuerdo al estado del pavimento, donde cero (0) es una superficie totalmente fallada y cien (100) indica una superficie en excelente estado, estos indicadores a su vez se clasifican de acuerdo a una escala de siete (7) categorías: bueno, satisfactorio, justo, pobre, muy pobre, grave y fallado.
- ii) Evaluación funcional, se utiliza para determinar el Índice de Regularidad Internacional -IRI-
- iii) Evaluación estructural, determina el Número Estructural Efectivo en superficies flexibles y la transferencia de carga en superficies rígidas

A partir del 2021 el IDU ajustó la metodología para la toma de información, procesamiento, análisis, escala de clasificación de estado, y cálculo de las estadísticas de extensión de malla vial (IDU, 2021), entre los cambios se destaca el uso de equipos con sensores laser para la toma de información en campo de manera automatizada, la aplicación

de la norma ASTM D6433 que modifica la toma de información para pavimento flexible y el cambio de tres (3) categorías de clasificación (bueno, regular y malo) para aplicar el valor de PCI/URCI a siete (7) categorías atendiendo las normas internacionales ASTM D-6433, E-2840 y el Manual Técnico TM-5-626.

Revisado el boletín técnico Extensión y Estado de la malla vial de Bogotá con corte a junio de 2022, se encuentra que éste presenta información sobre la condición superficial de los pavimentos, es decir indicadores de condición (PCI/URCI). A continuación, se muestran los siete (7) rangos determinados para su calificación: bueno, satisfactorio, justo, pobre, muy pobre, grave y fallado, los cuales son utilizados para la definición de estrategias de conservación de las vías, ver tabla 1.

**Tabla 1**

*Escala de clasificación del estado de las vías para los indicadores PCI y URCI*

Índice de Condición del Pavimento -PCI-		Índice de Condición de Vías Sin Superficie -URCI-	
Bueno	100 a 86	Bueno	100 a 86
Satisfactorio	85-71	Satisfactorio	85-71
Justo	70-56	Justo	70-56
Pobre	55-41	Pobre	55-41
Muy Pobre	40-26	Muy Pobre	40-26
Grave	25-11	Grave	25-11
Fallado	10-0	Fallado	10-0

Nota. Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Boletín técnico Extensión y Estado de la malla vial de Bogotá corte junio de 2022.

Al respecto, evidenciamos que para los rangos de bueno, satisfactorio y justo se interviene con actividades de mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico, el primero busca lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura y es una práctica preventiva, por su parte, el mantenimiento periódico se realiza a nivel superficial y es también una práctica preventiva y correctiva. Cuando el índice (PCI/URCI) está calificado como pobre, muy pobre, grave y fallado, requieren intervenciones de mayores extensiones mediante rehabilitación, reconstrucción, retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva, donde se puede reutilizar total o parcial los materiales existentes.

La segunda fuente de información son los reportes de obra sobre intervenciones realizadas en las vías por diferentes entidades (Alcaldías Locales, UAERMV, empresas de servicios públicos, Caja de la Vivienda Popular, Secretaría Distrital de Hábitat), en donde el IDU tiene en cuenta las actividades ejecutadas a su cargo como conservación, mantenimiento periódico o rutinario, construcción, reconstrucción o rehabilitación y solicita a estas entidades, lo realizado.

Lo anterior, ha permitido determinar que la extensión de la malla vial de la ciudad a 30 de junio de 2022 corresponde a 14.536,90 km-carril, de los cuales 13.269,21 km-carril es malla vial urbana y 1.267,68 km- carril es malla vial rural, ver tabla 2.

**Tabla 2**

*Extensión de la malla vial de Bogotá a 30 de junio de 2022*

<b>EXTENSIÓN MALLA VIAL</b>	14.536,90		km-Carril
Malla Vial Urbana	13.269,21	91%	km-Carril
Arterial	2.660,60	20%	km-Carril
Troncal	1.104,80	8%	km-Carril
Intermedia	3.215,97	24%	km-Carril
Local	6.287,85	47%	km-Carril
Malla Vial Rural	1.267,68	9%	km-Carril
Principal	357,08	28%	km-Carril
No Principal	910,61	72%	km-Carril

Nota. Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Boletín técnico Extensión y Estado de la malla vial de Bogotá corte 2022-1

De los 14.536,90 km-carril de extensión, el IDU reporta que solo cuenta con estado de condición superficial del 98%, que incluye la malla vial en zona urbana y en zona rural. Al respecto, se identificó que en clasificación "bueno" se encontraban 5.368,38 km-carril que corresponde al 38%, en estado Satisfactorio 2.834,87 km-carril que corresponde al 20%, en estado justo el 13% con 1.911,99 km-carril, estado pobre, muy pobre y grave 3206.99 km-carril que representa el 23%, y finalmente 925,20 km-carril en estado fallado que representa el (6%), ver tabla 3.

**Tabla 3**

*Estado de malla vial de Bogotá D.C. por tipo de malla vial Km Carril*

KM/CARRIL	Troncal Km Carril	%	Arterial Km Carril	%	Intermedia Km Carril	%	Local Km Carril	%	Rural Principal Km Carril	%	Rural No Principal Km Carril	%	Total Malla Vial Km Carril	% Total Malla Vial por estado
Bueno	795,64	72%	977,29	37%	1.247,36	39%	2.238,83	36%	55,52	16%	53,74	7%	5368,38	38%
Satisfactorio	197,74	18%	622,14	23%	764,57	24%	1.172,44	36%	46,94	13%	31,04	4%	2834,87	20%
Justo	66	6%	453,59	17%	491,43	15%	720,59	12%	69,63	19%	110,75	15%	1911,99	13%
Pobre	36,13	3%	299,74	11%	339,57	11%	509,38	8%	61,48	17%	168,63	22%	1414,93	10%
Muy Pobre	8,59	1%	191,95	7%	212,22	7%	391,22	6%	84,26	24%	258,74	34%	1146,97	8%
Grave	0,7	0%	85,34	3%	102,26	3%	322,84	5%	35,93	10%	98,01	13%	645,09	5%
Fallado	0	0	29,19	1%	57,14	2%	802,63	13%	3,31	1%	32,92	4%	925,2	6%
<b>Total</b>	<b>1.104,80</b>		<b>2.659,23</b>		<b>3.214,56</b>		<b>6.157,93</b>		<b>357,08</b>		<b>753,83</b>		<b>14247,43</b>	

*Nota.* Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Boletín técnico Extensión y Estado de la malla vial de Bogotá corte junio 2022.

Al observar detalladamente el estado de la malla vial Urbana (Troncal, Arterial, Intermedia y Local) encontramos que el tipo de malla con mayor porcentaje en estado bueno es la malla vial troncal con un 72%, seguida de la malla intermedia con 39%, la malla arterial con 37% y finalmente la malla local con un 36%. Paralelamente el tipo de malla con mayor porcentaje de km-carril en estado fallado es la malla vial local con 13%, seguida de la malla vial intermedia y arterial, con un 2% y 1% respectivamente. Por estrategia de conservación o de intervención para los diferentes estados de la malla vial, encontramos que se debe hacer reconstrucción o rehabilitación a los estados pobre, muy pobre, grave y fallado lo que significa que para la malla vial local tendría un 33% de las vías (2026,07 km-carril) para este tipo de intervenciones, la Intermedia el 22% es decir 711,19 km-carril, la arterial el 23% con 2026,07 km-carril y la troncal solo el 4%.

El cambio de metodología realizada por el IDU en el año 2021 dificulta la estimación de los aportes que el gobierno "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL" deja a la conservación o mejoramiento de la malla vial de la Ciudad frente a otras administraciones dado que los resultado de estas estadísticas no son comparables directamente con los resultados sobre el estado de la malla vial presentados en semestres anteriores ni con los diagnósticos realizados en años previos, debido a las diferencias metodológicas que se presentan" (IDU, 2021).

## **2. CONTEXTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN EL PLAN DE DESARROLLO “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”.**

El Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI 2020-2024” PDDUNCS se organizó en cinco (5) propósitos, 76 metas trazadoras, 57 programas, 554 metas sectoriales, 377 proyectos de inversión y 2052 metas de proyecto de inversión (CONCEJO DE BOGOTÁ, 2020).

Este organismo de control fiscal para este estudio seleccionó 50 metas de proyectos las cuales encausan la inversión del Gobierno “Un Nuevo Contrato Social” a: adicionar o a mejorar la malla vial de la ciudad (subsistema vial); incrementar la infraestructura asociada al subsistema de transporte en cuatro aspectos: lo avanzado en la red de transporte masivo Metro, el RegioTran, corredor verde de la séptima y los cables aéreos. En las metas de proyecto de inversión se consignan los resultados concretos, medibles, realizables y verificables que se esperan obtener, con el fin de lograr los objetivos establecidos en PDD.

En el Propósito 4. “Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”, es donde la Administración aborda los temas referentes a malla vial e infraestructura a la movilidad, en dos programas: el 49 “Movilidad segura, sostenible y accesible” y el 50 “Red de Metros”; solo una meta que contribuye al mejoramiento de la infraestructura vial del Distrito, está por fuera del Propósito 4, la cual corresponde a “Construir .65 km\_carril de malla vial” que se ubica en el proyecto 33 “Más árboles y más y mejor espacio público” del Propósito 2.

Con el programa 49 “Movilidad segura, sostenible y accesible”, se busca mejorar las condiciones y calidad de transporte público urbano regional, iniciar la construcción de cables, aumentar la oferta de transporte del SITP, construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial.

A continuación, se enumeran las 39 metas de proyectos de inversión que apuntan a mejorar la malla vial o incrementar la infraestructura de movilidad de la ciudad.

**Tabla 4**

**Metas proyecto de inversión malla vial y de infraestructura de movilidad, Programa 49**

Meta Sectorial	PROYECTO	DESCRIPCIÓN META PROYECTO	ENTIDAD
376 Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros 2 cables		Construir 4 Cable aéreo	Instituto de Desarrollo Urbano
		Realizar 3 Estudio y Diseño asociados a la construcción de cables aéreos	Instituto de Desarrollo Urbano
		Adquirir 788 Unidades prediales asociados a construcción de cables aéreos	Instituto de Desarrollo Urbano
392. Conservar 360 km-carril de malla vial troncal	007782 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible	Mantener 415.23 Km carril de troncal	Instituto de Desarrollo Urbano
		Mantener .22 km carril DE MALLA VIAL INTERMEDIA	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 4.23 Km de malla vial troncal	Instituto de Desarrollo Urbano
		Adquirir 1 Unidades prediales para la construcción del subsistema de transporte	Instituto de Desarrollo Urbano
397. Ejecutar las obras para la adecuación de 29.6 km de corredores de transporte masivo	007782 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible	Construir 3.53 Km ciclorutas asociadas a Troncales	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 17.96 Km-carril de malla vial arterial asociada a troncal	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 1 Km carril De malla vial intermedia	Instituto de Desarrollo Urbano
		(*) Realizar 100 por ciento Administración de Predios asociada a los corredores de transporte masivo	Instituto de Desarrollo Urbano
		Realizar 2 Estudio y Diseño Estudio Y Diseño Asociados A La Construcción de troncales	Instituto de Desarrollo Urbano
398. Ejecutar las obras para la adecuación de 20 Km del corredor verde de la carrera séptima	007782 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible	Adecuar 20 Km de corredor verde Carrera séptima	Instituto de Desarrollo Urbano
	007251 Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá	(*) Ejecutar anualmente el 100 Por Ciento de las actividades a cargo de TMSA para las obras para la adecuación de 20 Km del corredor verde de la carrera séptima	Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
377. Conservar 190 km. de cicloinfraestructura	007858 Conservación de la Malla Vial Distrital y Cicloinfraestructura de Bogotá	Conservar 85.56 km de cicloinfraestructura del distrito capital	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
	007779 Conservación de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	Mantener 129.35 Km de ciclorutas urbana con mantenimiento	Instituto de Desarrollo Urbano
378. Realizar actividades de conservación a 2.308 km carril de malla vial	007779 Conservación de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	Mantener 547.96 Km carril de malla vial arterial no troncal	Instituto de Desarrollo Urbano
		Mantener 690.48 Km carril de malla vial intermedia	Instituto de Desarrollo Urbano
		Mantener 234.29 Km carril de malla vial rural	Instituto de Desarrollo Urbano
		Mantener 58 Puentes vehiculares de la red vial urbana con mantenimiento	Instituto de Desarrollo Urbano
		Rehabilitar 1.60 Km carril de malla vial intermedia	Instituto de Desarrollo Urbano
007858 Conservación de la Malla Vial Distrital y Cicloinfraestructura de Bogotá	Mantener 1 km carril malla vial local	Instituto de Desarrollo Urbano	
		Conservar 1,502.95 km carril de la malla vial local e intermedia distrito capital	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

Meta Sectorial	PROYECTO	DESCRIPCIÓN META PROYECTO	ENTIDAD
		Conservar 94.43 km carril de la malla vial arterial del distrito capital, realizar apoyos interinstitucionales e implementar obras de bioingeniería.	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
		Mejorar 34 km carril de vías rurales del distrito capital e implementar obras de bioingeniería	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
		Realizar 22 Estudios y Diseños para la ejecución de obras de infraestructura vial	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 313.67 KM Carril de vías arteriales	Instituto de Desarrollo Urbano
380. Construir 146 km. de malla vial. En esta construcción se contara con un 35% de mano de obra de la localidad donde se ejecute el proyecto	007763 Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	Adquirir 431 Unidades prediales para la ejecución de obras de infraestructura	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 1 Km-carril de vías intermedias	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 1 Km de ciclorutas asociados a la malla vial	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 44.04 km carril de Malla vial local	Instituto de Desarrollo Urbano
		Realizar 8 Estudios y Diseños asociados a la construcción de ciclorutas	Instituto de Desarrollo Urbano
	007763 Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	Adquirir 1 Unidades prediales asociado a la construcción de ciclorutas	Instituto de Desarrollo Urbano
381. Construir 280 km. de cicloinfraestructura		Construir 99.67 Km de ciclorutas	Instituto de Desarrollo Urbano
	007587 Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	Implementar 56 Km de ciclorruta en calzada	Secretaría Distrital de Movilidad
		Realizar 3 Estudios y Diseños asociados a la construcción de puentes vehiculares	Instituto de Desarrollo Urbano
382. Construir o reforzar 29 Puentes vehiculares e intersecciones a desnivel	007763 Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	Construir 20 Puentes vehiculares asociados a la malla vial	Instituto de Desarrollo Urbano
		Adquirir 38 Unidades prediales para adquisición predial asociado a la construcción de puentes vehiculares	Instituto de Desarrollo Urbano
		Reforzar 16 Puentes Vehiculares asociados a la malla vial	Instituto de Desarrollo Urbano

*Nota.* Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. Plan de Desarrollo “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI” Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Por su parte, el Programa 50 “Red de Metros”, busca el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá PLMB- Tramo 1; realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la fase 2 de la PLMB; realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del REGIOTRAM de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad, así como la estructuración de todos los proyectos férreos que permitan la integración regional REGIOTRAM del Norte y REGIOTRAM del Sur; a continuación se enumeran las metas de proyectos, macro proyectos y metas de este sector.

**Tabla 5**

*Metas infraestructura de movilidad Programa 50*

Meta Sectorial	PROYECTO INVERSION	DESCRIPCIÓN META PROYECTO	ENTIDAD
400. Alcanzar el 100% del proceso de contratación para la expansión de la PLMB-Fase 2	7520 Desarrollo, identificación, planeación, estructuración y adjudicación de la fase 2 de la PLMB.	Realizar el 100 % de los estudios y diseños para la etapa de planeación del proyecto	Empresa Metro de Bogotá S.A.
		Avanzar en el 100 % de los trámites para la adjudicación de la obra del proyecto.	Empresa Metro de Bogotá S.A.
		Avanzar el 30 % la ejecución de obras del contrato de concesión incluyendo los diseños de detalle, obras de la fase previa y la adecuación del terreno patio taller	Empresa Metro de Bogotá S.A.
401. Alcanzar el 60 % del ciclo de vida del proyecto PLMB - Tramo 1	007501 Primera Línea de Metro de Bogotá	Implementar el 100 % de las asistencias técnicas (PMO-Encargo Fiduciario) en cumplimiento de lo establecido en el convenio de cofinanciación y los contratos de créditos con la banca multilateral	Empresa Metro de Bogotá S.A.
	007519 Diseño, construcción y puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1, incluidas sus obras complementarias.	Avanzar el 100 % en el programa de traslado de redes con la ETB, correspondiente a la ejecución de las obras de los tramos del 1 al 4.	Empresa Metro de Bogotá S.A.
		Avanzar en el 30 % la ejecución de obras del contrato de concesión incluyendo los diseños de detalle, obras de la fase previa y la adecuación del terreno del patio taller	Empresa Metro de Bogotá S.A.
		Trasladar el 100 % de las interferencias identificadas en el trazado de la PLMB T1	Empresa Metro de Bogotá S.A.
402. Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte y estructuración del Regiotram del sur	007786 Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana de la Ciudad	Entregar al concesionario el 100 % de los predios del trazado de la PLMB T1.	Empresa Metro de Bogotá S.A.
		Implementar el 100 % de asistencias, estudios, consultorías, etc. asociado al seguimiento, control y sostenibilidad del proyecto PLMB T-1. (Interventoría, auditoría externa, financiación, MDAN, etc.)	Empresa Metro de Bogotá S.A.
		Realizar 3 Estudio y diseño asociado a la construcción de vías urbanas	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 18 Km-carril de vías urbanas	Instituto de Desarrollo Urbano
		Construir 6 KM de ciclorutas	Instituto de Desarrollo Urbano

*Nota.* Fuente: SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

De igual manera, el PDD “Un Nuevo Contrato Social”, en el artículo 19 del Acuerdo 761 de 2020 señala los siguientes proyectos de infraestructura priorizados producto de la armonización con el plan anterior:

**Tabla 6**

*Proyectos de infraestructura de movilidad priorizados para ejecutar en la vigencia del PDD*

PROYECTO POT	Estado actual
Avenida paseo de los libertadores desde la avenida San José hasta el límite del distrito con Chía	APP Autopista norte desde la calle 192 hasta la calle 245 accesos Norte
Avenida Centenario, calle 13 desde Avenida Batallón Caldas hasta límite del Distrito con Funza.	Estudios y Diseños
Ciclorruta Avenida Centenario, desde Avenida Constitución hasta Río Bogotá	Incluido en proyecto AV Centenario
Avenida José Celestino Mutis desde carrera 114 hasta carrera 122	Proyecto mixto diseños y obra, actualmente se encuentra en diseños.
Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur y obras complementarias	9 contratos de obra y sus interventorías adjudicadas
Avenida Caracas desde Avenida Ciudad de Villavicencio hasta Avenida del Uval un tramo desde la Caracas hacia la Picota,	En construcción Troncal Caracas extensión desde Molinos al portal Usme incluye estación intermedia
Avenida Francisco Miranda de la carrera 5 a la Av. Caracas ya se construyó entre la 7 y la Caracas	Estudios y diseños por adjudicar construcción entre Avenida Carrera 5 a Avenida Carrera 7.
Avenida La Sirena entre el Canal Córdoba y la Av. Paseo de Los Libertadores	Avenida la Sirena (Cl. 153) desde Autopista Norte hasta Av. Boyacá (Costado Norte)
Avenida de la Sirena, calle 153 (calzada Costado Sur), desde Canal Córdoba hasta Avenida Boyacá.	Estudios y Diseños Ampliación Puente Vehicular Calle 153 x Autopista Norte
Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Bosa hasta Avenida circunvalar del sur	Troncal Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Circunvalar del Sur hasta Av. Américas - Tramo CONPES En Ejecución de Estudios y Diseños.
Ciclorrutas Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Primero de Mayo hasta Avenida Circunvalar del Sur. Parcial hasta la Av. Bosa,	Ciclorruta incluida en proyecto de la Troncal Av. Ciudad de Cali
Ciclorrutas Autopista Norte - Usme desde Avenida San José calle 170 hasta Avenida Medellín calle 80.	Parcialmente Construida desde Calle 185 hasta AV Calle 80. En estudios y diseños Aceras y Ciclorruta Autopista Norte desde la Cl. 128A hasta Héroes Cl 77 (Costado Oriental)
Ciclorruta Avenida Iberia calle 134 desde Avenida Santa Bárbara carrera 28 hasta Avenida Alberto Lleras Camargo, carrera 7ª.	Ciclorruta Avenida Iberia calle 134 desde Avenida Santa Bárbara carrera 28 hasta Avenida Alberto Lleras Camargo, carrera 7ª.
Ciclorruta Avenida de las Américas, desde Avenida Jorge E. Gaitán Calle 26 hasta Puente Aranda.	Construida desde Avenida Ciudad de Cali (por Avenida Manuel Cepeda) hasta Carrera 50.
Avenida José Celestino Mutis desde Avenida de la Constitución hasta Avenida Boyacá. Incluye Ciclorruta e Intersección Avenida Boyacá por Avenida José Celestino Mutis.	En ejecución
Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta Avenida Conejera y El Tabor desde Av. Conejera hasta Av. Ciudad de Cali.	En ejecución
Avenida Tintal desde Avenida Ciudad de Villavicencio hasta Avenida Manuel Cepeda Vargas calzada oriental.	En ejecución
Av. Santa Bárbara (Av. 19) desde Av. Callejas, calle 127 hasta Av. Contador, calle 134.	En ejecución (Reconstrucción)
Avenida Mariscal Sucre, Carrera 19 y Avenida Colombia carrera 24 desde calle 62 hasta la Avenida Ciudad de Lima, calle 19.	En ejecución (ampliación, reconstrucción y mejoramiento geométrico)
Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) desde Chuzacá hasta la calle 13 tramo sur. Avenida Longitudinal de Occidente desde Chuzacá hasta el Límite del Distrito	En ejecución tramo Chuzacá a Calle 13. Adquisición Predial
V-1 Avenida El Rincón x V-1 Avenida Boyacá (Intersección)	En ejecución
Ciclorruta Avenida de la Constitución desde Avenida Centenario hasta Avenida Ciudad Montes calle 3ª.	En ejecución como parte del corredor Bosa-Tintal-Alsacia-Constitución. Tramo Avenida Centenario – Avenida Tintal
Ciclorruta Avenida Congreso Eucarístico de Auto Norte hasta Canal Río Negro	En ejecución como parte de la Troncal AK 68

**Nota.** Fuente: Artículo 19 del Acuerdo 761 de 2020. Plan Distrital de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"

Las 50 metas de proyectos del PDD seleccionadas se distribuyen en: 34 metas de proyectos de inversión que aportan al mejoramiento de la malla vial y a la red de ciclorutas, nueve (9) asociadas a temas del METRO; tres (3) a construcción de cables aéreos; dos (2) relacionadas con el corredor verde de la carrera séptima y dos (2) metas asociadas a inserción urbana del RegioTram.

La metodología que utiliza el presente informe, consiste en el análisis de las metas reportadas por la Secretaría Distrital de Planeación en el Sistema de Seguimiento a los Programas Proyectos y Metas al Plan de Desarrollo de Bogotá D.C. SEGPLAN, en términos de los resultados obtenidos de presupuesto y ejecución física de lo transcurrido en el PDD, con corte a 31 de diciembre de 2022. El análisis a los contratos se realiza a partir de la información suministrada por el IDU y la consignada en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública SECOP. Adicionalmente se revisaron los informes de las auditorías de regularidad efectuadas a los sujetos de control durante las vigencias 2020, 2021, y 2022, con el fin de determinar los diferentes pronunciamientos sobre los contratos o a las metas del PDD que aportan el mejoramiento de malla vial de la ciudad.

## 2.1 Entidades que Intervienen la Malla Vial

La intervención por parte de las diferentes *entidades* para la construcción, mantenimiento y mejoramiento de la malla vial se realiza de acuerdo con las competencias definidas en la normatividad establecida en el ordenamiento jurídico entre ellas el Decreto Ley 1421 de 1993, Decreto Distrital 555 de 2021 "Revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial", Acuerdo 761 de 2020 Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2020-2024, Acuerdo 740 de 2019 "Organización y el funcionamiento de las localidades de Bogotá D.C". La siguiente tabla nos individualiza las entidades competentes para la atención de la malla vial:

**Tabla 7**

*Entidades competentes para la atención de la malla vial en Bogotá*

ENTIDAD	Intervención y tipo de malla vial	MARCO NORMATIVO
<b>Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-</b>	Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad. Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de ciclo infraestructura y la red de infraestructura peatonal. Construcción de malla arterial principal y malla arterial complementaria En sectores urbanos desarrollados podrá adelantar la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local	Artículo 156 Decreto 555 de 2021, Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.
<b>Unidad Administrativa Especial de</b>	Programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital	Artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020 Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2020-2024. (modifica artículo 109 del Acuerdo 257 funciones UMMMV)

ENTIDAD	Intervención y tipo de malla vial	MARCO NORMATIVO
<b>Rehabilitación y Mantenimiento Vial -UAERMV-</b>	Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de ciclo infraestructura y la red de infraestructura peatonal.	Artículo 156 Decreto 555 de 2021
<b>Fondos de Desarrollo Local</b>	Construcción y mantenimiento de las vías locales e intermedias. Adelantar el diseño construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia. Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de ciclo infraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.	Acuerdo 06 de 1992  Acuerdo 740 de 2019, Organización y Funcionamiento de las Localidades de Bogotá  Artículo 156 Decreto 555 de 2021

*Nota.* Fuente: Elaboración propia, basado en el Marco Normativo que rige a cada entidad

Este informe presenta con corte 31 de diciembre de 2022, los resultados obtenidos en 34 metas de proyectos de inversión del PDD, por entidad (IDU, UAERMV, SDM); por tipo - troncal, arterial, intermedia, local, rural, y red de ciclorutas y por unidad de medida pertinente - Km Carril para la Malla Vial, puentes vehiculares, km para ciclorutas, también se incluye el análisis de los recursos de inversión directa asignados por los Fondos de Desarrollo Local FDL al mejoramiento de la malla vial y a la red de ciclorutas en esta administración.

### **2.1.1 Malla vial Troncal y Arterial.**

Los resultados de las metas asociadas a mantener o construir la Malla vial Troncal y Arterial se presentan a continuación, primero las ejecutadas por la UAERMV y luego las ejecutadas por el IDU.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial asocia una meta del proyecto 7858 "Conservación de la Malla Vial Distrital y Cicloinfraestructura de Bogotá" la cual tiene cumplimiento físico y de presupuesto acorde a lo programado.

**Tabla 8**

*Resultado acumulado Metas construcción o mantenimiento de la malla vial troncal y arterial ejecutadas por UAERMV*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulado	Recursos Ejecutados Acumulado	Eficiencia
Conservar 94.43 km carril de la malla vial arterial del distrito capital, realizar apoyos interinstitucionales e implementar obras de bioingeniería. U	57,85	63,77	110,23	\$ 53.284.763.730	\$ 52.712.357.675	98,93

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

En la vigencia 2022 la UAERMV realizó 756 intervenciones para el cumplimiento de la meta con un valor en insumos de \$ 12.197.687.093,80 con lo que logró impactar 240.93 Km carril, la intervención fue en diferentes tipos de vías donde predominó la malla vial arterial con 231,36 Km carril, seguida de la Troncal con 6,72 Km carril, intermedia con 1,39 Km carril, rural con 0,56 Km carril, y sin identificar 0,91 Km carril, el tipo de intervención mayoritariamente es actividades de parcheo-bacheo y en menor medida intervenciones de Mantenimiento Rutinario y Sello de Fisuras (UAERMV, 2023).

El IDU, programó en el PDD trece (13) metas para construcción o mantenimiento de malla troncal y arterial que se encuentran en cinco (5) proyectos de inversión del PDD (7782, 7779, 7761, 7763 y 7858), por lo anterior, el análisis se realiza agrupando estas metas por proyecto de inversión así:

**Proyecto 7782** - Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible-, las metas "Mantener 415.23 Km carril de troncal" y "Construir 4.23 Km de malla vial troncal", registran una ejecución presupuestal eficiente y una baja ejecución física; tres metas cumplen las magnitudes programadas, al respecto se observa que lo hacen sin ejecución presupuestal, la meta "Realizar 2 Estudio y Diseño Estudio y Diseño Asociados a la Construcción de troncales" se encontraba suspendida. Ver tabla 9.

**Tabla 9**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7782 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas por IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Mantener 415.23 Km carril de troncal	409,16	264,97	65%	\$ 132.200.192.293	\$ 131.851.856.222	99,74
Construir 4.23 Km de malla vial troncal	25,63	4,23	17%	\$ 82.050.429.189	\$ 70.408.246.078	85,81
Construir 17.96 Km-carril de malla vial arterial asociada a troncal	17,96	17,96	100%	\$ 0	\$ 0	0
Construir 23 Estaciones del sistema Transmilenio	27,00	23,00	85%	\$ 0	\$ 0	0
Realizar 2 Estudio y Diseño Estudio Y Diseño Asociados A La Construcción de troncales (suspendida)	2	2	100%	\$ 0	\$ 0	0

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Las metas "Construir 4.23 Km de malla vial troncal", "Construir 23 Estaciones del sistema Transmilenio" y "Construir 17.96 Km-carril de malla vial arterial asociada a troncal" son reprogramadas aumentando la magnitud en el año 2023 a "Construir 29,60 Km de malla vial troncal", "Construir 32 Estaciones del Sistema Transmilenio" y a "Construir 69,71 Km-carril de malla vial arterial asociada a troncal" respectivamente, lo que evidencia problemas en la programación.

**Proyecto de inversión 7779** "Conservación de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible". Las dos metas asociadas a malla vial troncal y arterial muestran para el período de estudio ineficacia en el logro de las magnitudes programadas acumuladas siendo de 44% y 47% respectivamente, con ejecuciones eficientes de presupuesto del 100% y 99.56%.

**Tabla 10**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7779 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas por IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Mantener 547.96 Km carril de malla vial arterial no troncal	592,46	263,69	44,51	\$ 246.387.194.434	\$ 246.378.428.541	100
Mantener 58 Puentes vehiculares de la red vial urbana con mantenimiento	38	18	47,37	\$ 57.576.759.968	\$ 57.325.017.899	99,56

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Para el año 2023, la Administración Distrital reprograma la magnitud disminuyendo sus valores de mantener 547.96 Km a 441,95 Km carril de malla vial arterial no troncal y de mantener 58 puentes a 54 Puentes vehiculares de la red vial urbana con mantenimiento (SDP, 2023). No obstante se evidencia una ejecución del 100% de los recursos programados.

**Proyecto 7761** "Infraestructura para espacio público y áreas verdes de la ciudad" la meta "Construir 0.65 km carril de malla vial arterial" tiene cumplimiento físico del 100% pero sin recursos asignados, ver tabla 15.

**Tabla 11**

*Resultado acumulado Meta proyecto 7761 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Construir 0.65 km carril de malla vial arterial	0,65	0,65	100,00%	\$ 0	\$ 0	N/A

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Esta meta es reprogramada (aumento) en el año 2023 a "Construir 2,76 km carril de malla vial arterial" (SDP, 2023), su cumplimiento se debe a que se ejecutó con recursos comprometidos en la vigencia 2020 mediante los contratos de interventoría IDU-1008-2020 y contrato de obra IDU-929-2020, el cual finalizó en agosto de 2023, el proyecto de obra

asociado era la estructura perimetral Parque Gilma Jiménez ubicado en la localidad de Kennedy, a 31 de marzo de 2023 el IDU asocia a esta meta el contrato IDU-1723-2021 el cual se encuentra en estado terminado y aporta también a la meta de “Construir 983.449,74 M2 de espacio público” (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2023).

**Proyecto 7763** “Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible” tres metas en el acumulado de cumplimiento físico a 31 de diciembre 2022 fueron ineficaces con 0% de cumplimiento; sin embargo, logran ejecuciones presupuestales acumuladas del 80%, 60% y 93% respectivamente. Por su parte la meta “Construir 313.67 KM Carril de vías arteriales” logra el 55,25% del cumplimiento físico y ejecuta el 66% del presupuesto acumulado asignado.

**Tabla 12**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7763 asociadas a malla vial troncal y arterial ejecutadas IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Construir 313.67 KM Carril de vías arteriales	267,95	148,03	55,25	\$ 997.558.202.670	\$ 629.412.706.354	63,10
Realizar 3 Estudios y Diseños asociados a la construcción de puentes vehiculares	4	0	0	\$ 13.339.445.059	\$ 10.671.783.741	80
Construir 20 Puentes vehiculares asociados a la malla vial	26	0	0	\$ 289.781.078.862	\$ 176.127.527.788	60,78
Adquirir 38 Unidades prediales para adquisición predial asociado a la construcción de puentes vehiculares	22	17	77,27	\$ 45.081.226.834	\$ 26.204.628.333	58,13
Reforzar 16 Puentes Vehiculares asociados a la malla vial	19	0	0	\$ 120.726.279.930	\$ 112.892.382.346	93,51

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

La Administración reprograma las magnitudes de las metas en el 2023 de Construir 313.67 KM Carril a 312.39 KM Carril de vías arteriales; de reforzar 16 a reforzar 11 puentes vehiculares asociados a la malla vial y de adquirir 38 unidades prediales a 22 unidades prediales para adquisición predial asociado a la construcción de puentes vehiculares, de igual manera aumenta la meta de Construir Puentes vehiculares de 20 a 22.

Así las cosas, el IDU en lo transcurrido del PDD con corte a 31 de diciembre de 2022, en las metas que aportan al mejoramiento de la malla vial Troncal (corredores de Transmilenio) realiza intervenciones tipo mantenimiento a 264,97 Km carril de los 409.16 km programados es decir obtiene un 64% de cumplimiento y logra una ejecución eficiente de los recursos alcanzando el 99.7%. En construcción de malla vial troncal obtiene un resultado ineficaz del 16% al ejecutar 4,23 Km carril de los 25,63 Km carril programado y ejecutó el 85,8% de los recursos es decir \$70.408.246.078 de los \$82.050.429.188,98 programados.

En malla arterial el IDU realiza mantenimiento al 44% al lograr 263.69 Km carril de los 592,46 Km carril programados con una ejecución del 100% de los recursos asignados, en cuanto a construcción de malla vial arterial obtiene un resultado ineficaz al alcanzar el 58% de lo programado, es decir de 286,56 KM carril logra 166,64 KM en lo transcurrido del período y ejecuta \$629.412.706.354 de los \$997.558.202.670 programados que corresponde al 63,1%.

La UAERMV en las metas asociadas al PDD solo interviene la malla vial Arterial y realiza mantenimiento a 63.77 Km carril superando la meta programada de 57.85 km carril y logra una ejecución presupuestal del 98,9%.

Frente a la infraestructura puentes vehiculares que hacen parte de la malla vial arterial y troncal, el IDU realiza mantenimiento a 18 puentes y no logra la construcción de puentes vehiculares en lo transcurrido del período.

### 2.1.2 Malla vial Intermedia, Local y Rural

A continuación se expondrán las metas asociadas a mantener o construir Malla vial Intermedia, Local y Rural ejecutadas por la UAEMRV, luego agrupadas en tres proyectos de inversión, las metas ejecutadas por el IDU y posteriormente las metas formuladas en los 20 Planes de Desarrollo Local 2021-2024 para este tipo de malla vial.

#### 2.1.2.1. Intervención Malla vial Intermedia, Local y Rural por la UAERMV y el IDU

Las (2) dos metas ejecutadas por la UAERMV del proyecto de inversión 7858 "Conservación de la Malla Vial Distrital y Cicloinfraestructura de Bogotá" tienen un cumplimiento acumulado a 31 de diciembre de 2022 eficaz y eficiente es decir logran las magnitudes y recursos programados, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

**Tabla 13**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7858 asociadas a malla vial Intermedia, Local y Rural ejecutadas UAEMRV*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Conservar 1,502.95 km carril de la malla vial local e intermedia distrito capital	1.077,09	1.060,35	98,45	\$ 227.450.085.370	\$ 211.131.456.494	92,83
Mejorar 34 km carril de vías rurales del distrito capital e implementar obras de bioingeniería	17,94	19,56	109,03	\$ 16.851.778.958	\$ 16.753.423.486	99,42

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

La meta "Conservar 1,506.21 km carril de la malla vial local..." es reprogramada a "Conservar 1.360,94 km carril de la malla vial local...", para el cumplimiento de esta meta en la vigencia 2022 se aprecia que la entidad realiza intervenciones tanto a la malla vial intermedia, local y rural, pero también a la malla arterial.

**Tabla 14**

*Metas Proyecto 7858 que aportan al mejoramiento malla vial intermedia, local y rural*

Meta	Suma de KM CARRIL DE IMPACTO	Suma de VR INSUMOS (En pesos)
<b>Conservar 1360,94 Km-carril de la malla vial local e intermedia del distrito capital</b>	<b>272,8</b>	<b>\$ 39.792.451.108,58</b>
Arterial	0,59	\$ 89.085.743,87
Circuito Movilidad	0,25	\$ 164.269.160,75
Expansión	0,19	\$ 73.067.011,01
Intermedia	0,79	\$ 171.697.864,07
Local	125,27	\$ 14.731.807.368,96
	145,71	\$ 24.562.523.959,92
<b>Mejorar 34 km-carril de vías Rurales del distrito capital e implementar obras de Bioingeniería</b>	<b>8,1</b>	<b>\$ 1.112.471.853,04</b>
Rural	8,1	\$ 1.112.471.853,04

*Nota.* Fuente: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Radicado 20231120086782 del 04 de julio de 2023, información vigencia 2022. Consolidado y calculado Dirección de estudios de Economía y Política Pública

Por su parte, el IDU en el plan de acción reporta la meta “Construir 1 Km carril de malla vial intermedia” del proyecto 7782 la cual se repite en el proyecto 7763; ambas se encuentran en estado suspendido y sin ejecución presupuestal ni físico. La meta “Mantener 0,22 km carril de malla vial intermedia” se encontraba suspendida con cumplimiento de lo programado físicamente y sin recursos del PDD, esto debido a que se logró la meta mediante el contrato IDU-1386-2017 el cual se encuentra en estado liquidado (IDU, 2023).

**Tabla 15**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7782 asociadas a malla intermedia, local y rural ejecutadas por IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Mantener .22 km carril DE MALLA VIAL INTERMEDIA (Suspendida)	0,22	0,22	100	\$ 0	\$ 0	0
Construir 1 Km carril De malla vial intermedia (Suspendida)	0	0	0	\$ 0	\$ 0	0

*Nota.* Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

**Proyecto 7779** “Conservación de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible”; una meta está suspendida con ejecución física del 100% y sin ejecución de recursos por cuanto estaba asociada a los contratos IDU-1610-2019 de conservación e IDU-1471-2017 de interventoría.

En la meta “Mantener 1 km carril malla vial local” no se programó recursos o magnitudes durante el período y para el año 2023 ya no aparece (SDP, 2023); las metas “Mantener 690.48 Km carril de malla vial intermedia” y “Mantener 234.29 Km carril de malla vial rural” tienen una baja ejecución física con 34.91% y 22.90% respectivamente y con eficiente ejecución presupuestal de 99.67% y 100%; la administración las reprograma en el año 2023 disminuyendo las magnitudes a “Mantener 608.71 Km carril de malla vial intermedia” y “Mantener 186.93 Km carril de malla vial rural”, con el propósito de mostrar su cumplimiento.

#### Tabla 16

*Resultado acumulado Metas proyecto 7779 asociadas a malla intermedia, local y rural ejecutadas por IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Mantener 690.48 Km carril de malla vial intermedia	484,40	169,10	34,91	\$ 255.649.429.100	\$ 254.813.665.053	99,67
Rehabilitar 1.60 Km carril de malla vial intermedia (Suspendida)	1,60	1,60	100	\$ 0	\$ 0	0
Mantener 1 km carril malla vial local	0	0	0	\$ 0	\$ 0	0
Mantener 234.29 Km carril de malla vial rural	275,33	63,06	22,90	\$ 58.740.119.874	\$ 58.738.579.436	100

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

**Proyecto 7763** “Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible” la meta “Construir 44.04 km carril de Malla vial local” logra cumplimiento del 100% sin ejecución presupuestal, en el año 2023 es reprogramada a “Construir 59.24 km carril de Malla vial local” sin contratos reportados por el IDU.

**Tabla 17**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7763 asociadas a malla intermedia, local y rural ejecutadas por IDU*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Construir 1 Km-carril de vías intermedias (Suspendida)	0	0	0	\$ 0	\$ 0	0
Construir 44.04 km carril de Malla vial local	31,24	31,24	100	\$ 0	\$ 0	0

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

El IDU no asigna recursos para las metas asociadas a malla vial local, en malla vial rural ejecuta actividades de mantenimiento a 63.06 Km carril de las 275, 33 Km carril programadas es decir el 22.9% y ejecuta el 100% de los recursos asignados.

Por su parte la UAERMV obtiene resultados eficientes y eficaces en la ejecución de las metas malla vial local e intermedia logrando 1.060,35 km carril de los 1.077,09 km carril programados, y en malla vial rural logra el 109% de la meta al cumplir 19,56 km carril de los 17, 94 Km carril programados con una ejecución presupuestal del 99.42%.

### **2.1.2.2 Competencia FDL sobre Malla Vial Local, Intermedia y Rural**

Los lineamientos de Política para las líneas de Inversión Local dadas por la administración distrital, corresponden a una herramienta de planeación para la ejecución de los recursos de inversión de los FDL los cuales son de carácter vinculante y específico, en los que se señalan las inversiones (conceptos de gasto) y en ocasiones indica los porcentajes de presupuesto que deben adelantar las Alcaldías Locales.

Estas líneas de inversión alcanzaron el 40% para temas de movilidad (Bogotá Humana 2012-2016), 47% en inversión “Malla vial, espacio público y peatonal” (Bogotá Mejor Para Todos 2017-2020). Al observar el Proyecto de Presupuesto de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de los 20 Fondos de Desarrollo Local para la vigencia fiscal 2021, se encuentra que en la distribución del agregado Inversión Directa relacionada con las líneas de inversión local, al tema de infraestructura se le asigna el 13.5% (ALCALDÍA MAYOR DE

BOGOTÁ.CONFIS, 2020). Para el año 2022 la Administración Distrital aumenta los recursos para infraestructura quedando en 27.6%, y para el año 2023 se le asigna a la línea de inversión Infraestructura el 28.2%.

**Tabla 18**

*Matriz de Inversión Directa Consolidado por Componente FDL. 2021, 2022 y 2023*

Líneas de inversión	2021 (En pesos)		2022 (En pesos)		2023 (En millones de pesos)	
	Valor	Part. %	Valor	Part. %	Valor	Part. %
Sistema Bogotá Solidaria/ Ingreso Mínimo Garantizado (20%)	166.955.961.000	20,0%	211.474.141.000	18,0%	253.380	17,7%
Gestión pública local	96.030.886.000	11,5%	128.506.897.000	11,0%	168.394	11,7%
Educación superior y primera infancia (10%)	83.553.407.000	10,0%	95.988.831.000	8,2%	113.904	7,9%
Inspección, vigilancia y control	37.686.225.000	4,5%	44.063.368.000	3,8%	61.691	4,3%
<b>Subtotal Inflexible</b>	<b>384.226.479.000</b>	<b>46,0%</b>	<b>480.033.237.000</b>	<b>40,9%</b>	<b>597.369</b>	<b>41,6%</b>
Desarrollo social y cultural	126.974.054.000	15,2%	177.651.370.000	15,2%	214.555	14,9%
Infraestructura	112.393.763.000	13,5%	323.472.084.000	27,6%	404.710	28,2%
Desarrollo de la economía local	69.911.624.000	8,4%	52.565.750.000	4,5%	59.869	4,2%
Inversiones ambientales sostenibles	69.365.995.000	8,3%	68.555.732.000	5,8%	89.229	6,2%
Participación ciudadana y construcción de confianza	26.497.165.000	3,2%	23.120.802.000	2,0%		0,0%
Ruralidad	15.205.550.000	1,8%	7.975.167.000	0,7%	28.657	2,0%
<b>Subtotal Participativo</b>	<b>420.348.151.000</b>	<b>50,4%</b>	<b>653.340.905.000</b>	<b>55,7%</b>	<b>797.020</b>	<b>55,5%</b>
Otras líneas condiciones de salud	29.276.582.000	3,5%	38.368.044.000	3,3%	40.166	2,8%
Participación ciudadana y construcción de confianza	690.736.000	0,1%	766.468.000	0,1%	953	0,1%
<b>Subtotal Flexible</b>	<b>29.967.318.000</b>	<b>3,6%</b>	<b>39.134.512.000</b>	<b>3,3%</b>	<b>41.119</b>	<b>2,9%</b>
<b>Total</b>	<b>834.541.948.000</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.172.508.654.000</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.435.508</b>	<b>100,0%</b>

Nota. Fuente: ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Consejo Distrital de política Económica y Fiscal CONFIS. Acta 22 de 2020, Acta 20 de 2021 y Acta 24 de 2022. Cálculos Propios. Consolidado y calculado Dirección de estudios de Economía y Política Pública.

El cuadro anterior permite evidenciar que la Administración Distrital aumentó el porcentaje de presupuesto al componente de infraestructura para los FDL en la asignación anual, también se destaca que mediante excedentes financieros se incrementó la inversión en mejoramiento de malla vial local e intermedia. En el año 2022 la administración Distrital distribuye los excedentes financieros de los 20 FDL a 31 de diciembre de 2021 y asigna \$60.930.049.640 para el fortalecimiento de la malla vial, parques y espacio público (CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONOMICA Y FISCAL, 2022). No obstante se observa que no se alcanzan los porcentajes de inversión asignados en anteriores administraciones.

Frente a los resultados por localidad se encuentra que cinco (5) localidades incluyen metas asociadas al mejoramiento de la malla vial rural, y la Localidad de Tunjuelito no deja dentro de las metas presupuesto para intervención de malla vial local, intermedia o rural en su PLD 2021-2024.

**Tabla 19**

*Resultado acumulados metas 20 PDL asociadas a malla vial Intermedia, Local y Rural, corte 31-12-2022.*

Localidad	Meta	Programado Total	Ejecutado Total	Eficacia	Ejecutado Total	Programado Total	Eficiencia
Usaquén	Intervenir 2 Km/Carril (Loca y/o Intermedia)	1,70	3,98	234%	\$ 20.260.764.072	\$ 20.260.764.072	100%
Chapinero	Intervenir .8 Km-Carril (Local y/o Intermedia)	0,40	0,40	100%	\$ 4.997.602.130	\$ 5.003.324.191	100%
Chapinero	Intervenir 2.5 Km-Carril De Malla Vial Rural	2,10	2,10	100%	\$ 2.677.192.610	\$ 2.753.912.000	97%
Santa Fe	Intervenir 5.32 Km/ Carril (Local y/o Intermedia)	2,32	2,50	108%	\$ 3.661.731.699	\$ 4.477.777.080	82%
Santa Fe	Intervenir 2.5 Km/ Carril Malla Vial Rural	0,00	0,00	0%	\$ 175.565.561	\$ 175.565.561	100%
San Cristóbal	Intervenir 4.43 Kilómetros-Carril (Local Y/O Intermedia)	1,24	4,22	340%	\$ 7.555.003.514	\$ 11.372.679.086	66%
Usme	Intervenir 3.05 Kilómetros-Carril De Malla Vial Rural	1,65	1,43	87%	\$ 2.991.721.481	\$ 2.991.721.481	100%
Usme	Intervenir 7 Kilómetros- (Local y/o Intermedia)	1,75	2,01	115%	\$ 19.244.152.583	\$ 19.346.907.565	99%
Bosa	Intervenir 4.5 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	2,30	5,40	235%	\$ 19.868.912.082	\$ 19.871.673.417	100%
Kennedy	Intervenir 8.57 Kilómetros Carril De Malla Vial Urbana	7,57	7,57	100%	\$ 28.910.256.564	\$ 29.153.692.814	99%
Fontibón	Intervenir 6 Kilómetros Carril De Malla Vial Urbana	3,00	3,00	100%	\$ 29.107.012.066	\$ 29.120.131.596	100%
Engativá	Intervenir 55 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	38,95	54,62	140%	\$ 24.427.255.432	\$ 24.442.780.869	100%
Suba	Intervenir 7.4 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	3,90	3,56	91%	\$ 31.015.584.744	\$ 31.020.799.000	100%
Barrios Unidos	Intervenir 40 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	33,41	33,41	100%	\$ 8.044.102.354	\$ 8.044.102.354	100%
Teusaquillo	Intervenir 6.87 Km Carril De Malla Vial Urbana	3,42	3,97	116%	\$ 5.378.553.986	\$ 5.378.857.654	100%
Los Mártires	Intervenir 1 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	0,50	0,50	100%	\$ 4.906.113.775	\$ 4.907.958.690	100%
Antonio Nariño	Intervenir 5 Km/Carril De Malla Vial Urbana	2,00	3,41	171%	\$ 4.541.569.119	\$ 4.544.852.700	100%
Puente Aranda	Intervenir 6.81 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	6,80	3,28	48%	\$ 15.897.479.248	\$ 15.897.479.250	100%
La Candelaria	Intervenir .5 Kilómetros-Carril De Malla Vial Urbana	0,20	0,00	0%	\$ -	\$ 492.546.000	0%
Rafael Uribe Uribe	Intervenir 2 Km/Carril De Malla Vial Urbana	1,00	1,00	100%	\$ 12.970.826.200	\$ 13.450.649.851	96%
Ciudad Bolívar	Intervenir 19 Km-Carril De Malla Vial Rural	13,00	13,00	100%	\$ 6.243.177.164	\$ 6.290.727.394	99%
Ciudad Bolívar	Intervenir 26 Km-Carril De Malla Vial Urbana	14,00	13,70	98%	\$ 25.526.974.430	\$ 25.528.187.393	100%
Sumapaz	Intervenir 5.3 Kilómetros-Carril De Malla Vial Rural	2,80	2,90	104%	\$ 11.758.664.971	\$ 11.758.664.971	100%
<b>Total malla vial intermedia y local</b>		<b>124,46</b>	<b>146,53</b>	<b>118%</b>	<b>\$ 266.313.893.998</b>	<b>\$ 272.315.163.582</b>	<b>98%</b>
<b>Total Rural</b>		<b>19,55</b>	<b>19,43</b>	<b>99%</b>	<b>\$ 23.846.321.787</b>	<b>\$ 23.970.591.407</b>	<b>99%</b>
<b>TOTAL</b>		<b>144,01</b>	<b>165,96</b>	<b>115%</b>	<b>\$ 290.160.215.785</b>	<b>\$ 296.285.754.989</b>	<b>98%</b>

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. SEGPLAN. Seguimiento Plan de Acción 2021 - 2024. Componente de inversión por localidad con Corte 31 de diciembre de 2022. Consolidado y calculado Dirección de estudios de Economía y Política Pública.

Al respecto, la Dirección de Participación Ciudadana y Desarrollo Local de la Contraloría de Bogotá informó que a 31 de diciembre de 2022 doce (12) localidades reportaban contratos en ejecución cuyo objetivo es la intervención de la malla vial local, intermedia y rural asociados a las metas, ver tabla.

**Tabla 20.**

*Información valores de contratos en ejecución malla vial urbana y rural en 12 localidades*

LOCALIDAD	CONTRATO	VALOR TOTAL \$	VALOR GIRADO ANTICIPO \$	VALOR AMORTIZADO ANTICIPO	VALOR ADICION \$	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA \$	VALORES GIRADOS \$
Antonio Nariño	170-2022	4.096.474.658			1.258.001.883		
Bosa	336-2022	9.080.970.134			1.281.101.677		46.605.258
Bosa	508-2021	2.121.564.275					1.890.958.858
Bosa	340-2023	4.489.589.357					
Chapinero	304 -2021	2.240.632.023	375.055.001	361.179.659	365.357.016		1.805.898.294
Fontibón	228 -2022	6.533.838.097					
Fontibón	409-2022	17.527.272.727					
Kennedy	CIA-534-2021	4.469.130.012					4.062.845.466
Kennedy	COP-363-2020	6.660.504.893			1.000.150.926		7.035.259.282
Kennedy	COP-552-2021	541.277.519					482.236.567
Los Mártires	FOLM-COP-137 -2019	8.283.121.103	47.981.334	42.619.609	127.546.962		150.360.819
Puente Aranda	ALPA-LP-003-2022	11.588.464.545	2.317.692.909				
San Cristóbal	507-2021	3.263.380.489			500.588.844	21.533.012	2.801.481.213
Suba	485-2020	8.083.110.289					3.616.987.338
Suba	541-2021	7.367.292.388			2.614.954.183		6.509.224.401
Suba	362-2022	8.031.744.143			589.395.733		1.553.724.791
Suba	363-2022	7.934.153.426			910.296.418		1.872.361.670
Teusaquillo	186-2022	3.450.482.978			1.006.390.869		
Usaquén	158 DE 2022	1.690.934.986					1.430.441.766
Usaquén	175 DE 2022	5.942.275.720			592.531.797		3.794.128.884
Usaquén	296 de 2022	6.027.801.850			2.009.267.283		1.717.353.591
Usaquén	305 de 2022	269.963.718					
Usme	191-2019	9.000.000.000	600.000.000	600.000.000	3.000.000.000		8.100.000.000
<b>TOTALES</b>		<b>138.693.979.330</b>	<b>3.340.729.244</b>	<b>1.003.799.268</b>	<b>15.255.583.591</b>	<b>21.533.012</b>	<b>46.869.868.198</b>

Nota. Fuente: Contraloría de Bogotá. Dirección de Participación Ciudadana y Desarrollo Local. 25 de febrero de 2023

De los contratos asociados a malla vial en ejecución a diciembre 31 de 2022 por los (12) doce FDL reportados, el contrato 409-2022 de la localidad de Fontibón es el que asigna la mayor cantidad de recursos con \$17.527.272.727.

En cuanto al análisis de plazo de los contratos en ejecución de malla local, intermedia y rural a corte de 31 de diciembre de 2022 en 12 localidades se observa que de los 23 contratos

reportados que estaban en ejecución ocho (8) tenían un atraso mayor a un año; tres (3) contratos tenían un atraso superior igual a los dos (2) años, el CCP 363-2020 del FDL de Kennedy y el 485-2020 del FDL de Suba. Se resalta el atraso por encima de los 3 años del contrato FDLM-COP-137-2019 en la localidad de Los Mártires con un avance de obra del 50%.

**Tabla 21.**

*Análisis plazo de contratos por localidades*

LOCALIDAD	CONTRATO	FECHA FINALIZACION INICIAL	FECHA DE FINALIZACIÓN	AVANCE DE OBRA FISICO %	FECHA PROYECTADA DEL PROYECTO	RETRASO PROYECTO ANALISIS MES
Usme	191-2019	07/10/2019	25/10/2022	90%	02/10/2023	48,5
Los Mártires	FDLM-COP-137 -2019	24/09/2020	02/09/2022	50%	17/05/2023	32,2
Suba	485-2020	16/12/2021	14/09/2022	97%	21/09/2023	21,5
Kennedy	COP-363-2020	14/01/2022	28/02/2023	99%	26/09/2023	20,7
Bosa	508-2021	18/07/2022	02/09/2022	100%	15/09/2023	14,1
Chapinero	304_2021	31/07/2022	22/12/2022	100%	31/07/2023	12,2
San Cristóbal	507-2021	19/06/2022	19/12/2022	100%	16/06/2023	12,1
Suba	541-2021	19/07/2022	20/01/2023	100%	16/07/2023	12,1
Kennedy	CIA-534-2021	04/04/2023	00/01/1900	97%	17/03/2024	11,6
Kennedy	COP-552-2021	27/09/2022	00/01/1900	100%	01/06/2023	8,2
Usaquén	158 DE 2022	02/11/2022	05/11/2022	81%	26/06/2023	7,9
Usaquén	175 DE 2022	27/02/2023	01/01/2023	95%	12/10/2023	7,6
Usaquén	296 de 2022	14/12/2022	14/03/2023	88%	10/07/2023	6,9
Usaquén	305 de 2022	23/10/2022	24/10/2022	100%	02/05/2023	6,4
Teusaquillo	186-2022	13/01/2023	13/05/2023	50%	01/05/2023	3,6
Suba	362-2022	10/03/2023	10/06/2023	45%	25/06/2023	3,6
Fontibón	228 -2022	03/03/2023	23/03/2023	47%	08/06/2023	3,3
Suba	363-2022	10/03/2023	10/06/2023	38%	09/06/2023	3,0
Bosa	336-2022	16/08/2023	16/08/2023	18%	02/11/2023	2,6
Bosa	340	30/04/2023	19/05/2023	14%	10/06/2023	1,4
Puente Aranda	ALPA-LP-003-2022	06/03/2023	07/03/2023	16%	15/04/2023	1,3
Antonio Nariño	170-2022	02/04/2023	09/08/2023	3%	12/04/2023	0,4
Fontibón	409-2022	25/04/2024	25/04/2024	1%	30/04/2024	0,2

*Nota.* Fuente: Contraloría de Bogotá. Dirección de Participación Ciudadana y Desarrollo Local reporte 25 de febrero de 2023, información con corte a 31 de diciembre.

Como se observa en el cuadro anterior, todos los contratos en ejecución de las 12 localidades reportados por la Dirección de Participación Ciudadana y Desarrollo Local a 31 de diciembre de 2022 presentan retrasos, los que mayor tiempo de ejecución han destinado corresponden a los ejecutados por los FDL de Usme, Los Mártires, Suba, Kennedy y Bosa. No obstante lo anterior, en el SEGPLAN se reporta el cumplimiento de las metas programadas.

### 2.1.3 Red de ciclorutas

Ciclorrutas o Ciclorutas es el nombre dado en Bogotá a la infraestructura urbana de carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y afines, tienen un ancho total de 2.8 metros, esta interconectada y atraviesa la mayor parte de la ciudad, el 69% de la red de ciclorutas se ubica sobre la malla vial primaria, a 20 de febrero de 2023 la ciudad tenía más de 600 kilómetros de ciclorrutas permanentes y cinco kilómetros de ciclorrutas temporales (Alcaldía de Bogotá, 2023).

El PDD "Un Nuevo Contrato Social" consagró la construcción o mantenimiento de la red de ciclorutas, que estaría a cargo de varias entidades entre ellas la UAERMV que programa actividades de conservación, el IDU que establece intervenciones de mantenimiento y construcción asociadas tanto en espacio público como en calzada, la Secretaría Distrital de Movilidad SDM la cual realiza intervenciones de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial y 19 FDL proponen metas para el mantenimiento de la cicloinfraestructura en sus respectivos Planes de Desarrollo Local.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tiene a cargo una meta, la cual tuvo su desempeño por encima de lo programado alcanzando el 108% y ejecución presupuestal del 99,92% de los recursos programados acumulados como se observa a continuación.

#### Tabla 22

*Resultado acumulado Metas proyecto 7858 asociadas a red de ciclorrutas*

Proyecto 7858. Conservación de la Malla Vial Distrital y Cicloinfraestructura de Bogotá						
Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Conservar 85.56 km de cicloinfraestructura del distrito capital	52,80	57,35	108,62	\$ 23.820.601.861	\$ 23.800.601.861	99,92

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

En la vigencia 2022 para esta meta la UAERMV realizó 70 intervenciones de Parcheo-Bacheo, 70 de Mantenimiento Rutinario y 9 de sello de fisuras con un valor de insumos de \$1.849.601.093,87 en 13,46 Km Carril de impacto (UAERMV, 2023), se observa que la meta es modificada aumentado la magnitud en el año 2023 de conservar 85.56 a 86.35 km de cicloinfraestructura del distrito capital.

La SDM en sus dos metas asociadas a la red de ciclorutas logra las magnitudes y ejecuta los recursos asignados; la que corresponde a "Realizar el mantenimiento a 30 Km de ciclo-infraestructura" tiene un cumplimiento a 31 de diciembre de 2022 de 104% en ejecución física, tal como se observa la tabla 23; para la vigencia 2023 la Administración incrementa la meta a "Realizar el mantenimiento a 36 Km de ciclo-infraestructura". Vale la pena aclarar que la meta "Implementar" consiste en disponer en campo la señalización requerida, para nuevos proyectos de ciclorruta en calzada, los cuales se pueden conformar con señalización vertical, horizontal y otros elementos de seguridad vial, por lo tanto, no son actividades de construcción, rehabilitación o mantenimiento (SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, 2023), con estas acciones se disminuye el espacio de malla vial vehicular o de espacio público para generar proyectos de ciclorruta.

**Tabla 23**

*Resultado acumulado Metas proyecto 7858 asociadas a red de ciclorutas ejecutadas SDM*

Proyecto 7587. Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá						
Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Implementar 56 Km de ciclorruta en calzada	48,58	48,58	100%	\$ 1.256.666.772	\$ 1.007.960.112	80,21%
Realizar el mantenimiento a 30 Km de ciclo-infraestructura	25	26	104%	\$ 1.286.034.040	\$ 1.074.769.040	83,60%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

El IDU, por su parte, propuso trece (13) metas asociadas al componente de ciclorutas; sin embargo, para este estudio no se consideraron las metas que están incorporadas a espacio público; se realiza el análisis a nueve (9) metas las cuales se encuentran en malla vial a partir de los siguientes proyectos de inversión:

**Proyecto 7763**, la meta “Construir 1 Km de ciclorutas asociados a la malla vial” se encuentra suspendida; las metas “Realizar 8 Estudios y Diseños asociados...” y “Construir 99.67 Km de ciclorutas” tienen ejecuciones físicas ineficaces de 22.22% y 30% respectivamente. En cuanto a su ejecución presupuestal esta meta alcanza el 90%, siendo modificada la magnitud en el 2023 a “Realizar 6 Estudios y Diseños asociados a la construcción de ciclorutas”. Finalmente la meta “Construir 99.67 Km de ciclorutas” logra una ejecución presupuestal acumulada de 62.29%.

**Tabla 24**

*Resultado acumulado Metas red de ciclorutas proyecto 7763*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Construir 1 Km de ciclorutas asociados a la malla vial (Suspendida)	0	0	0	\$ 0	\$ 0	0
Realizar 8 Estudios y Diseños asociados a la construcción de ciclorutas	9	2	22,22%	\$ 19.617.256.634	\$ 17.673.841.820	90,09%
Adquirir 1 Unidades prediales asociado a la construcción de ciclorutas	1	1	100%	\$ 45.536.475	\$ 18.536.475	40,71%
Construir 99.67 Km de ciclorutas	42,06	12,66	30,10%	\$ 41.235.345.623	\$ 25.686.431.345	62,29%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022.

Vale la pena señalar que los contratos de conservación de espacio público y ciclorutas, pueden contemplar la atención de bicarriles localizados en la Malla vial, acorde a lo reportado por el IDU se genera intervención integral (calzada + Ciclorruta), por lo anterior, los contratos asociados también contribuyen en otras metas relacionadas a malla vial.

**Proyecto 7779**, La meta “Mantener 129.35 Km de ciclorutas urbana con mantenimiento” obtiene una baja ejecución física, y compromete el 100% de los recursos, la administración disminuye la magnitud para el año 2023 a “Mantener 72,84 Km de ciclorutas urbana con mantenimiento”, si modificar la asignación de recursos.

**Tabla 25**

*Resultado acumulado Metas red de ciclorrutas proyecto 7782*

Proyecto 7779 Conservación de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible						
Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Mantener 129.35 Km de ciclorutas urbana con mantenimiento	103,51	22,76	21,99%	\$ 108.092.582.146	\$ 108.092.582.146	100%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

**Proyectos 7782 y 7786**, la meta "Construir 3.53 Km ciclorutas asociadas a Troncales" se ejecuta físicamente pero sin recursos, esta meta es aumentada en el año 2023 a "Construir 13,33 Km ciclorutas asociadas a Troncales" por su parte la meta "Construir 6 KM de ciclorutas" para las vigencias estudiadas no tiene asignadas magnitudes físicas como tampoco presupuesto.

**Tabla 26**

*Resultado acumulado Metas red de ciclorrutas proyectos 7782 y 7786*

Proyecto 7782. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible						
Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Construir 3.53 Km ciclorutas asociadas a Troncales	3,53	3,53	100%	\$ 0	\$ 0	0%
Proyecto. 7786 Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana de la Ciudad						
Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulados	Recursos Ejecutados Acumulados	Eficiencia
Construir 6 KM de ciclorutas	0	0	0%	\$ 0	\$ 0	0%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022.

En cuanto el aporte para la red de ciclorutas por los FDL se encuentra que 19 localidades programan metas relacionadas a Intervenir Ciclo-Infraestructura, de estas seis (6) alcaldías no programan ni recursos ni magnitudes en los transcurrido del período con corte a 31 de diciembre de 2022; así las cosas, durante el período de estudio logran 18.969 Metros Lineales de Ciclo-Infraestructura de los 18.925 Metros Lineales inicialmente programados alcanzando un 100,2% de ejecución física.

**Tabla 27**

*Resultado acumulado metas a Ciclo-Infraestructura en 19 FDL.*

Localidad	Meta	Programado Total	Ejecutado Total	Eficacia	Ejecutado Total	Programado Total	Eficiencia
Usaquén	Intervenir 800 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	710,00	710,00	100%	\$ 848.196.090	\$ 848.196.090	100%
Chapinero	Intervenir 500 MI De Ciclo-Infraestructura	0,00	0,00	0%	\$ -	\$ -	0%
Santa Fe	Intervenir 1600 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	400,00	400,00	100%	\$ 191.278.171	\$ 192.480.631	99%
San Cristóbal	Intervenir 3200 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	1.125,00	3.000,00	267%	\$ 208.830.784	\$ 208.830.784	100%
Usme	Intervenir 6000 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	2.991,00	2.991,00	100%	\$ 416.493.000	\$ 416.493.000	100%
Tunjuelito	Intervenir 1000 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	1.000,00	1.000,00	100%	\$ 193.000.000	\$ 193.000.000	100%
Bosa	Intervenir 4000 Metros Lineales De Cicloinfraestructura	1.994,00	3.473,00	174%	\$ 1.196.024.844	\$ 1.200.000.000	100%
Kennedy	Intervenir 6600 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	1.500,00	1.500,00	100%	\$ 1.043.024.000	\$ 1.043.024.000	100%
Fontibón	Intervenir 2420 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	1.210,00	1.210,00	0%	\$ 546.406.000	\$ 563.425.000	97%
Engativá	Intervenir 2417 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	0,00	0,00	0%	\$ -	\$ -	0%
Suba	Intervenir 11000 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	0,00	0,00	0%	\$ -	\$ -	0%
Barrios Unidos	Intervenir 1895 Metros Lineales De Cicloinfraestructura	1.895,00	0,00	0%	\$ 1.145.502.292	\$ 1.196.892.000	96%
Teusaquillo	Intervenir 2900 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	2.900,00	1.450,00	50%	\$ 300.351.325	\$ 300.351.334	100%
Los Mártires	Intervenir 900 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	600,00	600,00	100%	\$ 755.184.436	\$ 758.244.770	100%
Antonio Nariño	Intervenir 450 MI Ciclo Infraestructura	0,00	0,00	0%	\$ -	\$ -	0%
Puente Aranda	Intervenir 1600 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	0,00	0,00	0%	\$ -	\$ -	0%
La Candelaria	Intervenir 150 Metros Lineales De Ciclo-Infraestructura	0,00	0,00	0%	\$ -	\$ -	0%
Rafael Uribe Uribe	Intervenir 2527 M Lineales De Ciclo-Infraestructura	1.100,00	1.100,00	100%	\$ 740.254.738	\$ 808.968.000	92%
Ciudad Bolívar	Intervenir 1500 M2 Lineales De Ciclo-Infraestructura	1.500,00	1.535,00	102%	\$ 1.870.010.599	\$ 1.870.011.000	100%
	<b>Total M2 Lineales De Ciclo-Infraestructura</b>	<b>18.925,00</b>	<b>18.969,00</b>	<b>100,2%</b>	<b>\$ 9.454.556.279</b>	<b>\$ 9.599.916.609</b>	<b>98%</b>

Nota. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. SEGPLAN. Seguimiento Plan de Acción 2021 - 2024. Componente de inversión por localidad con Corte 31 de diciembre de 2022. Consolidado y calculado Dirección de estudios de Economía y Política Pública

Como se viene observando la mayor cantidad de intervenciones a la red de ciclorutas son de tipo conservar/mantener de las cuales la Administración Distrital actual logra 22.76 Km de ciclorutas de las 103,51 Km de ciclorutas programados a 31 de diciembre de 2022 obteniendo una eficacia del 22%, al revisar la ejecución de recursos esta alcanza el 100% de lo programado. Para las intervenciones de construcción realiza 16.19 Km de ciclorutas de los 45,59 Km de ciclorutas programadas. Es decir, el IDU entre conservación y construcción realiza 38,95 de los 149,1 km de cicloruta programados, que representa el 26%.

Dicho lo anterior, podemos concluir que en las metas propuestas por la administración en la intervención de los diferentes tipos de malla vial en el marco del PDD "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL" y en los logros alcanzados en lo transcurrido de la administración distrital con corte el 31 de diciembre de 2022, se observa un rezago en el total programado por parte del IDU, donde las obras en malla vial presentan un avance del 41% y con una ejecución presupuestal del 78%. Las metas que tenían como objetivo intervenir malla vial local e intermedia logran el 100% pero con contratos asociados al anterior PDD. El resto de los compromisos y sus respectivas intervenciones se encuentran por debajo del 65% donde (2) dos de ellas se encuentran entre un 45% y 58% de avance físico y las nueve restantes no han avanzado más de un 36%. La construcción de puentes es la que más denota dificultades al contar con un avance físico de 0% y una ejecución presupuestal del 60%.

**Tabla 28**

*Intervención malla vial en PDDUNCS por entidad corte 31 de diciembre 2022*

Tipo Malla	Tipo intervención	Unidad medida	Meta PDD 2021-2024	Prog Mag Acum 31/12/2022	Ejec Mag Acum 31/12/2022	%	Prog rec Acum	Ejec rec Acum	%
<b>Instituto de Desarrollo Urbano</b>									
Troncal	Mantener	Km Carril	415,23	409,16	264,97	65%	\$ 132.200.192.293	\$ 131.851.856.222	99,7%
	Construir	Km Carril	4,23	25,63	4,23	17%	\$ 82.050.429.189	\$ 70.408.246.078	85,8%
Arterial	Mantener	Km Carril	547,96	592,46	263,69	45%	\$ 246.387.194.434	\$ 246.378.428.541	100,0%
	Construir	Km Carril	332,28	286,56	166,64	58%	\$ 997.558.202.670	\$ 629.412.706.354	63,1%
Puentes	Mantener/ Reforzar	Puentes	74	64	18	28%	\$ 178.303.039.898	\$ 170.217.400.245	95,5%
	Construir	Puentes	20	26	0	0%	\$ 289.781.078.862	\$ 176.127.527.788	60,8%
Intermedia	Mantener	Km Carril	690,7	484,62	169,32	35%	\$ 255.649.429.100	\$ 254.813.665.053	99,7%
	Construir/ Rehabilitar	Km Carril	2,6	1,6	1,6	100%	\$ 0	\$ 0	0,0%
Local	Construir	Km Carril	44,04	31,24	31,24	100%	\$ 0	\$ 0	0,0%
	Mantener	Km Carril	1	0	0	0%	\$ 0	\$ 0	0,0%
Rural	Mantener	Km Carril	234,29	275,33	63,06	23%	\$ 58.740.119.874	\$ 58.738.579.436	100,0%
Ciclorutas	Mantener / Conservar	KM	129,35	103,51	22,76	22%	\$ 108.092.582.146	\$ 108.092.582.146	100,0%
	Construir	KM	110,2	45,59	16,19	36%	\$ 41.235.345.623	\$ 25.686.431.345	62,3%
						41%	\$ 2.389.997.614.089	\$ 1.871.727.423.208	78%
<b>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</b>									

Tipo Malla	Tipo intervención	Unidad medida	Meta PDD 2021-2024	Prog Mag Acum 31/12/2022	Ejec Mag Acum 31/12/2022	%	Prog rec Acum	Ejec rec Acum	%
Arterial	Mantener/Conservar	Km Carril	94,43	57,85	63,77	110%	\$ 53.284.763.730	\$ 52.712.357.675	99%
Local e Intermedia	Conservar/Mantener	Km Carril	1,502,95	1077,09	1060,35	98%	\$ 227.450.085.370	\$ 211.131.456.494	93%
Rural	Mejorar	Km Carril	34	17,94	19,56	109%	\$ 16.851.778.958	\$ 16.753.423.486	99%
Ciclorutas	Mantener/Conservar	km	85,56	52,80	57,35	109%	\$ 23.820.601.861	\$ 23.800.601.861	100%
<b>Secretaría Distrital de Movilidad</b>									
Ciclorutas	Mantener / Conservar	km	30	25	26	104%	\$ 1.286.034.040	\$ 1.074.769.040	84%
<b>Fondos de Desarrollo Local</b>									
Local e Intermedia	Intervenir	Km Carril	199	124,46	146,53	118%	\$ 284.073.828.553	\$ 278.072.558.969	98%
Rural	Intervenir	Km Carril	27,05	19,55	19,43	99%	\$ 12.211.926.436	\$ 12.087.656.816	99%
Ciclorutas	Intervenir	Metros lineales		18.925,00	18.969,00	100,2%	\$ 9.599.916.609	\$ 9.454.556.279	98%

Nota. \* Sin ciclorutas asociadas a espacio público. Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Plan de Desarrollo "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI". Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad y Componente de inversión por localidad con Corte 31/12/2022. Consolidado y calculado Dirección de estudios de Economía y Política Pública

Los FDL y la UAERMV logran los compromisos programados en el mejoramiento de la malla vial, y en las intervenciones a la red de ciclorrutas, dando cumplimiento a las metas de proyecto tanto a la magnitud acumulada como a los recursos.

## 2.2 Análisis Contratos vigentes IDU

A continuación se presenta la relación de los contratos vigentes en el IDU con corte a 31 de mayo de 2023, asociados al cumplimiento de las metas para el mejoramiento de la malla vial, donde se muestra los retrasos, avance y estado en la ejecución de los mismos:

**Tabla 29**

*Ejecución Contractual, retrasos, avance y estado*

PROYECTO	CONTRATOS IDU	PLAZO SEGÚN CONTRATO	RETRASO MESES	% RETRASO	% AVANCE FISICO CONTRATO	ESTADO DEL CONTRATO
AV. MUTIS KR114 A KR 122	1397-2017	18	57	414%	53%	EN EJECUCIÓN
AV. NOVENA - 170-193	1551-2017	24	50	309%	68%	EN EJECUCIÓN
AMPLIACIÓN DE ESTACIONES	1535-2018	14	42	397%	89%	EN EJECUCIÓN
CALLES COMERCIALES	1641-2019	12	36	396%	11%	EN EJECUCIÓN
AV. GUAYACANES	1540-2018	21	34	263%	89%	EN EJECUCIÓN
AV. GUAYACANES	1539-2018	23	33	244%	86%	EN EJECUCIÓN
AV. GUAYACANES	1543-2018	24	30	227%	98%	EN EJECUCIÓN



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Control fiscal de todos y para todos".

PROYECTO	CONTRATOS IDU	PLAZO SEGÚN CONTRATO	RETRASO MESES	% RETRASO	% AVANCE FISICO CONTRATO	ESTADO DEL CONTRATO
TM CIUDAD DE CALI **	1646-2020	84	30	135%	53%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	351-2020	128	21	116%	27%	EN EJECUCIÓN
VÍAS PERIMETRALES PARQUE ZONAL GILMA JIMÉNEZ	929-2020	15	21	239%	42%	EN EJECUCIÓN
PATIO LA REFORMA	1712-2020	15	20	234%	82%	EN EJECUCIÓN
CENTRO FUNDACIONAL USAQUÉN	1720-2021	21	17	180%	1%	EN EJECUCIÓN
TM CARACAS TRAMO 1	1601-2019	95	17	117%	52%	EN EJECUCIÓN
TM CIUDAD DE CALI	1647-2020	83	15	118%	34%	EN EJECUCIÓN
Reforzamiento de puentes	1826-2021	15	15	198%	31%	EN EJECUCIÓN
CALLES COMERCIALES	517-2022	11	13	221%	1%	EN EJECUCIÓN
TM CIUDAD DE CALI **	1670-2020	93	13	114%	6%	EN EJECUCIÓN
TM CIUDAD DE CALI **	1653-2020	88	10	111%	13%	EN EJECUCIÓN
CICLOPARQUEADEROS PORTAL SUBA	1641-2022	9	3	133%	1%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	349-2020	104	1	101%	49%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	353-2020	56	1	102%	42%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	350-2020	116	1	101%	22%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	348-2020	116	1	101%	20%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	347-2020	116	1	101%	30%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	346-2020	116	1	101%	32%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	352-2020	128	1	101%	20%	EN EJECUCIÓN
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	345-2020	128	1	101%	25%	EN EJECUCIÓN
CICLORUTA CRR 15 ENTRE CLL 100 Y 127	1714-2022	14	1	106%	4%	EN EJECUCIÓN
MEJORAS GEOMETRICAS Y PUENTES PEATONALES AUTO NORTE	1646-2019	21	0	100%	27%	EN EJECUCIÓN
CALLE 54 SUR	1668-2022	14	0	100%	0%	EN EJECUCIÓN
REFORZAMIENTO PUENTES VEHICULARES GP 3	1586-2022	19	0	100%	0%	EN EJECUCIÓN
INTERSECCIÓN NQS POR AV. BOSA	1013-2022	41	0	100%	1%	EN EJECUCIÓN
REFORZAMIENTO DE PUENTES	1825-2021	24	0	100%	22%	EN EJECUCIÓN

Fuente: Información suministrada por el IDU, con corte 31 de mayo de 2023.

La anterior tabla detalla el avance de las obras y los retrasos en meses y porcentaje de conformidad con lo pactado inicialmente. Existen contratos con retrasos hasta de 57 meses y

[www.contraloriabogota.gov.co](http://www.contraloriabogota.gov.co)

Cra. 32 A No. 26 A 10

Código Postal 111321

PBX 3358888

aquellos contratos que no han sido modificados en el plazo pactado, según el bajo avance físico reportado podría ser objeto de modificación y en consecuencia generar retrasos.

Esta situación ha sido objeto de revisión por las auditorías de regularidad al IDU en las vigencias 2020, 2021 y 2022 realizadas por este organismo de control fiscal, en las cuales se evidenció:

- Utilización desproporcionada de la figura jurídica de la suspensión, justificando el termino adicional mediante la suscripción de las actas administrativas, para el estudio de las argumentaciones de las prórrogas, vulnerando los principios de oportunidad, responsabilidad y economía propios de la contratación estatal
- Deficiente gestión de la Entidad relacionada con la adquisición y entrega oportuna de predios necesarios para el proyecto vial lo que conlleva al atraso en su ejecución.
- El sujeto de control no ha realizado la entrega de los espacios autorizados con los permisos de intervención en el espacio público incumpliendo las obligaciones consagradas en el contrato para la normal ejecución.
- No se cumplen los términos establecidos en los contratos para la solicitud de prórrogas y/o adición.
- Vulneración el principio de planeación por la deficiente gestión respecto del componente arbóreo y las consecuencias en el ecosistema provenientes del desarrollo del Proyecto
- Deficiencias en el control de la supervisión por la falta de recurso de personal y equipos necesarios para mitigar los atrasos del proyecto.
- Deficiencias del IDU en la coordinación interinstitucional con la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB, ocasionado retrasos en la ejecución de las obras.

Adicional a lo anterior, se realizó el análisis financiero de los contratos vigentes en el IDU que le aportan al cumplimiento de las metas para el mejoramiento de la malla vial, determinando que se comprometió inicialmente la suma de 4.2 billones para la ejecución de 40 proyectos de obra, los cuales se adicionaron en un 7% del valor inicialmente apropiado que corresponde a la suma de 286 MM y se reconocieron mayores cantidades de obra en un 2% que corresponde a la suma de 76 MM, es decir que a la fecha se ha comprometido el 9% más de lo inicialmente planeado en estos proyectos.

La siguiente tabla nos muestra que de los 40 proyectos en 11 se ha pactado adiciones, en uno (1) se han reconocido valores por mayores cantidades de obra y en nueve (9) se han reconocido las dos figuras en mención. En cuanto al avance de la ejecución financiera en la mayoría de los proyectos ésta coincide con la ejecución física.

**Tabla 30**

*Ejecución financiera proyectos de obra*

PROYECTO DE OBRA	CONTRATOS IDU	VALOR CTO INICIAL	VALOR ADICIONES	% ADICIONES	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA	% MAYOR CANTIDAD DE OBRA	VR TOTAL	% AVANCE FINANCIERO CONTRATO
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	351-2020	368.334.453.739	40.000.000.000	11%	-	0%	408.334.453.739	15%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	345-2020	356.558.147.916	20.898.302.447	6%	-	0%	377.456.450.363	11%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	346-2020	292.993.429.408	-	0%	-	0%	292.993.429.408	11%
TM CARACAS TRAMO 1 **	1601-2019	256.554.412.806	5.101.652.406	2%	2.877.332.898	1%	264.533.398.110	2%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	353-2020	251.047.561.743	-	0%	-	0%	251.047.561.743	7%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	348-2020	247.625.771.607	-	0%	-	0%	247.625.771.607	11%
TM CIUDAD DE CALI **	1647-2020	221.019.965.377	-	0%	-	0%	221.019.965.377	29%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	350-2020	216.363.454.208	-	0%	-	0%	216.363.454.208	18%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	349-2020	208.086.098.930	-	0%	-	0%	208.086.098.930	37%
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	352-2020	207.527.321.911	-	0%	-	0%	207.527.321.911	32%

PROYECTO DE OBRA	CONTRATOS IDU	VALOR CTO INICIAL	VALOR ADICIONES	% ADICIONES	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA	% MAYOR CANTIDAD DE OBRA	VR TOTAL	% AVANCE FINANCIERO CONTRATO
AV. 68 ALIMENTADORA LÍNEA METRO **	347-2020	206.413.520.077	-	0%	-	0%	206.413.520.077	10%
INTERSECCIÓN NQS POR AV. BOSA	1013-2022	181.740.991.864	-	0%	-	0%	181.740.991.864	0%
TM CIUDAD DE CALI **	1670-2020	167.023.565.788	-	0%	-	0%	167.023.565.788	4%
AV. GUAYACANES	1540-2018	124.006.063.410	27.280.826.522	22%	11.882.282.988	10%	163.169.172.920	81%
PATIO LA REFORMA	1712-2020	89.702.424.200	50.419.167.831	56%	8.000.000.000	9%	159.205.167.699	22%
AV. GUAYACANES	1539-2018	106.162.080.321	43.641.725.196	41%	-	0%	149.803.805.517	66%
TM CIUDAD DE CALI **	1646-2020	141.226.481.736	-	0%	-	0%	141.226.481.736	36%
TM CIUDAD DE CALI **	1653-2020	128.484.094.540	-	0%	-	0%	128.484.094.540	18%
AV. GUAYACANES	1543-2018	110.436.629.098	17.824.653.324	16%	-	0%	128.261.282.422	87%
AV. NOVENA - 170-193	1551-2017	54.422.221.866	30.017.147.232	55%	29.847.402.142	55%	114.286.771.240	48%
AV. MUTIS KR114 A KR 122	1397-2017	25.154.525.916	9.508.993.582	38%	15.619.705.896	62%	50.283.225.394	39%
MEJORAS GEOMETRICAS Y PUENTES PEATONALES AUTO NORTE	1646-2019	36.860.405.793	8.419.082.035	23%	-	0%	45.279.487.828	17%

PROYECTO DE OBRA	CONTRATOS IDU	VALOR CTO INICIAL	VALOR ADICIONES	% ADICIONES	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA	% MAYOR CANTIDAD DE OBRA	VR TOTAL	% AVANCE FINANCIERO CONTRATO
Reforzamiento de puentes	1825-2021	31.015.475.707	4.055.237.669	13%	5.899.228.180	19%	40.969.941.556	28%
CENTRO FUNDACIONAL USAQUÉN	1720-2021	36.514.511.977	306.252.790	1%	347.938.311	1%	37.168.703.078	16%
AMPLIACIÓN DE ESTACIONES	1535-2018	21.071.391.654	12.423.798.236	59%	-	0%	33.495.189.890	52%
Reforzamiento de puentes	1826-2021	30.477.432.487	-	0%	-	0%	30.477.432.487	38%
REFORZAMIENTO PUENTES VEHICULARES GP 3	1586-2022	29.375.682.501	-	0%	-	0%	29.375.682.501	0%
VÍAS PERIMETRALES PARQUE ZONAL GILMA JIMÉNEZ	929-2020	12.789.290.695	1.789.199.993	14%	-	0%	14.578.490.688	32%
AMAPOLAS	1199-2020	9.614.333.552	2.656.385.398	28%	684.731.842	7%	12.955.450.792	96%
CALLES COMERCIALES	1564-2018	8.237.446.914	4.679.895.249	57%	-	0%	12.917.342.163	36%
CALLES COMERCIALES	1563-2018	9.369.809.913	3.145.575.441	34%	-	0%	12.515.385.354	38%
ZONA ROSA II	1811-2021	8.671.956.073	1.160.632.138	13%	928.074.972	11%	9.832.589.011	96%
CICLORUTA CRR 15 ENTRE CLL 100 Y 127	1714-2022	8.311.049.895	-	0%	-	0%	8.311.049.895	14%
CALLES COMERCIALES	1641-2019	5.013.463.587	2.785.721.557	56%	-	0%	7.799.185.144	7%

PROYECTO DE OBRA	CONTRATOS IDU	VALOR CTO INICIAL	VALOR ADICIONES	% ADICIONES	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA	% MAYOR CANTIDAD DE OBRA	VR TOTAL	% AVANCE FINANCIERO CONTRATO
MEJORAS GEOMÉTRICAS Y NUEVA SALIDAS PORTAL 80	1619-2019	6.631.744.531	-	0%	-	0%	6.631.744.531	94%
CALLE 54 SUR	1668-2022	6.414.431.387	-	0%	-	0%	6.414.431.387	0%
CALLES COMERCIALES	517-2022	5.392.394.968	-	0%	-	0%	5.392.394.968	14%
CICLOPARQUEADEROS DEL PORTAL DEL SUR	1868-2021	4.057.686.864	-	0%	310.000.000	8%	4.367.686.864	54%
ACCION POPULAR LA VICTORIA	1723-2021	4.071.870.949	210.296.412	5%	-	0%	4.282.167.361	61%
PUENTE VEHICULAR SOBRE LA QUEBRADA LA HOYA DEL RAMO, SECTOR CUATRO CAMINOS DE LA LOCALIDAD DE USME	1705-2022	3.871.292.506		0%		0%	3.871.292.506	0%
CICLOPARQUEADEROS PORTAL SUBA	1641-2022	3.561.667.602	-	0%	-	0%	3.561.667.602	0%

Fuente: Información suministrada por el IDU, con corte 31 de mayo de 2023.

### 3. VALORIZACIÓN

En este capítulo se analiza el comportamiento de los recursos de valorización aprobados por el Concejo de Bogotá D.C., mediante los Acuerdos: 25 de 1995, 180 de 2005, 523 de 2013 y 724 de 2018.

#### 3.1 Análisis de los recursos de Valorización

La valorización es la principal fuente de recursos del IDU, destinado a financiar la construcción de obras de interés público, que se impone a aquellos bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de éstas. Los recursos por valorización se pueden recaudar por beneficio general gravando a la ciudadanía por obras que benefician a toda la ciudad o por beneficio local.

##### 3.1.1. Recursos y Proyectos de Valorización IDU

Según la información recaudada, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, presenta un recaudo efectivo de \$2.3 billones de pesos por concepto de valorización; rendimientos financieros por valor de \$378.6 MM de pesos, devolución de recursos por valor de \$23 MM pesos y en cobro coactivo 75.1 MM de pesos, como se detalla en el siguiente cuadro consolidado:

**Tabla 31**

*Recursos Valorización -IDU- en pesos*

ACUERDO VALORIZACION	CANTIDAD PROYECTOS DEFINITIVOS	VALOR RECAUDO EFECTIVO	VALOR RENDIMIENTOS FINANCIEROS	VALOR DEVOLUCIONES	RECURSOS DISPONIBLES	EN PROCESO DE COBRO
Acuerdo 25 de 1995 incluye modificación por el Ac 48 de 2001	34	453.925.178.024	5.448.680.005		459.373.858.029	3.176.089.412
Acuerdo 180 de 2005 Fase I incluye modificación por Ac 398 de 2009 (obras a cargo del IDU)	38	662.014.244.443	195.206.656.373	15.088.383.981	842.132.516.835	1.954.095.687
Acuerdo 523 de 2013 (obras a cargo del IDU)	11	410.150.001.117	99.841.353.084		509.991.354.201	10.612.587.828
Acuerdo 724 de 2018	15	817.390.437.758	62.799.716.864		880.190.154.622	59.408.285.202
Acuerdo 451 de 2010 POZ Norte			15.346.320.176	7.954.220.000	7.392.100.176	
<b>TOTAL</b>	<b>98</b>	<b>2.343.479.861.342</b>	<b>378.642.726.502</b>	<b>23.042.603.981</b>	<b>2.699.079.983.863</b>	<b>75.151.058.129</b>
<b>PORCENTAJE</b>		<b>100,0%</b>	<b>16,2%</b>	<b>1,0%</b>		<b>3,2%</b>

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

Como lo muestra la tabla anterior, al realizar las operaciones aritméticas de los recursos de valorización efectivamente recaudados más los rendimientos financieros menos las devoluciones, nos da como resultado que el IDU dispuso de recursos por valor aproximado de \$2.7 billones de pesos para ejecutar las obras de valorización a su cargo.

Ahora bien, al revisar la contratación reportada por la Dirección Técnica de Contratación del IDU para ejecutar las obras de valorización, se determina que se suscribieron 2.008 contratos por valor de 3 billones de pesos, así:

**Tabla 32**

*Contratos suscritos Recursos de Valorización IDU*

ACUERDO VALORIZACION	TIPO DE CONTRATO O PROCESO	CANTIDAD	VALOR En Pesos
Acuerdo 180 de 2005 Fase I incluye modificación por Ac 398 de 2009 (obras a cargo del IDU)	CONSULTORIA	5	165.296.976.863
	CONTRATO DE OBRA	22	788.066.105.259
	INTERVENTORIA	17	46.907.329.679
	Interventoría obra	6	7.078.190.536
	PRESTACION DE SERVICIO	239	4.900.184.465
<b>Subtotal Acuerdo 180 de 2005</b>		<b>289</b>	<b>1.012.248.786.802</b>
Acuerdo 25 de 1995 incluye modificación por el Ac 48 de 2001	CONSULTORIA	61	62.066.234.299
	CONTRATO DE OBRA	63	356.536.244.443
	INTERVENTORIA	107	36.377.515.553
	PRESTACION DE SERVICIO	547	4.563.231.256
<b>Subtotal Acuerdo 25 de 1995</b>		<b>778</b>	<b>459.543.225.551</b>
Acuerdo 523 de 2013 (obras a cargo del IDU)	COMPRAVENTA	1	43.906.936.259
	CONSULTORIA	5	44.723.399.856
	CONTRATO DE OBRA	7	507.853.043.535
	INTERVENTORIA	11	38.908.536.420
	OTRO	1	-
	PRESTACION DE SERVICIO	106	2.909.994.666
<b>Subtotal Acuerdo 523 de 2013</b>		<b>131</b>	<b>638.301.910.736</b>
Acuerdo 724 de 2018	CONSULTORIA	5	19.346.226.861
	CONTRATO DE OBRA	16	780.072.800.429
	INTERVENTORIA	21	90.861.881.363
	PRESTACION DE SERVICIO	768	27.405.700.679
<b>Subtotal Acuerdo 724 de 2018</b>		<b>810</b>	<b>917.686.609.332</b>
<b>TOTAL</b>		<b>2.008</b>	<b>3.027.780.532.421</b>

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

Al clasificar por tipología contractual, se observa que los contratos de obra corresponde a 2.4 billones, con un peso porcentual del 80.3%, del total de los recursos apropiados, seguido por los contratos de consultoría que presentan un valor de 291 MM, con un peso porcentual del 9.6% sobre el total, y el 7.3% de los recursos comprometidos en contratos corresponde a contratos de interventoría, que ascienden a un valor de 220 MM, también se observa un contrato de compraventa por valor de 43.9 MM que corresponde al 1.5% sobre los recursos

descritos en los diferentes acuerdos. Finalmente los contratos de prestación de servicios representan al 1.3%, con un valor de 39.7 MM, tal como se observa en la siguiente tabla:

**Tabla 33**

*Contratos suscritos Recursos de Valorización IDU*

TIPO DE CONTRATO O PROCESO	CANTIDAD	VALOR EN PESOS	%
CONTRATO DE OBRA	108	2.432.528.193.666	80,3%
CONSULTORIA	76	291.432.837.879	9,6%
INTERVENTORIA	162	220.133.453.551	7,3%
COMPRAVENTA	1	43.906.936.259	1,5%
PRESTACION DE SERVICIO	1.661	39.779.111.066	1,3%
<b>TOTAL</b>	<b>2.008</b>	<b>3.027.780.532.421</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023

Visto lo anterior, se concluye que por valorización se contó con un total de 2.7 billones de pesos de recursos disponibles, sin embargo, el valor apropiado en el total de los contratos para realizar las obras aprobados en los acuerdos es superior a 3 billones, lo que implica que existen una diferencia de 329 MM de pesos, representada en los recursos adicionales que debieron ser financiados con otra fuente de los ingresos del IDU; es decir, que el valor de la contratación supera los recursos efectivamente recaudados por concepto de valorización. Ahora bien, el único acuerdo que no se ha excedido en recursos disponibles es el Acuerdo 180 de 2005. Como lo muestra la siguiente tabla:

**Tabla 34**

*Ejecución de los Recursos de Valorización IDU*

ACUERDO VALORIZACION	RECURSOS DISPONIBLES	VALOR CONTRATOS	DIFERENCIA
Acuerdo 25 de 1995 incluye modificación por el Ac 48 de 2001	459.373.858.029	1.011.911.833.593	- 552.537.975.564
Acuerdo 180 de 2005 Fase I incluye modificación por Ac 398 de 2009 (obras a cargo del IDU)	842.132.516.835	459.880.178.760	382.252.338.075
Acuerdo 523 de 2013 (obras a cargo del IDU)	509.991.354.201	638.301.910.736	- 128.310.556.535
Acuerdo 724 de 2018	880.190.154.622	917.686.609.332	- 37.496.454.710
Acuerdo 451 de 2010 POZ NORTE	7.392.100.176		
<b>TOTAL</b>	<b>2.699.079.983.863</b>	<b>3.027.780.532.421</b>	<b>- 328.700.548.558</b>

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

La revisión realizada con el presente informe permitió determinar que los cuatro acuerdos de valorización contemplan la ejecución de 98 proyectos definitivos a cargo del IDU, los cuales presentan el siguiente avance:

**Tabla 35**

*Estado de los proyectos a cargo del IDU con recursos de valorización*

ACUERDO VALORIZACION	PROYECTOS DEFINITIVOS	PROYECTOS EN EJECUCIÓN	PROYECTOS SIN EJECUCIÓN	PROYECTOS TERMINADOS
Acuerdo 25 de 1995 incluye modificación por el Ac 48 de 2001	34		1	33
Acuerdo 180 de 2005 Fase I incluye modificación por Ac 398 de 2009 (obras a cargo del IDU)	38		2	36
Acuerdo 523 de 2013 (obras a cargo del IDU)	11	3	1	7
Acuerdo 724 de 2018	15	15		
<b>TOTAL</b>	<b>98</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>76</b>
<b>PORCENTAJE</b>	<b>100,0%</b>	<b>18,4%</b>	<b>4,1%</b>	<b>78%</b>

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

De la tabla anterior, se puede observar que el IDU ha entregado a la ciudadanía el 78% de los proyectos a su cargo, 18 proyectos se encuentran en ejecución y 4 no tienen ningún avance. El acuerdo que tiene mayor número de proyectos en ejecución es el Acuerdo 724 de 2018. Por otra parte, el acuerdo con mayor número de proyectos terminados es el Acuerdo 180 de 2005. Frente a los 4 proyectos sin ejecución, no se pudo establecer con certeza cuál será la decisión de la Administración Distrital, sobre la ejecución o devolución de los recursos. Estos proyectos son relacionados en la siguiente tabla:

**Tabla 36**

*Proyectos sin ejecución con recursos de valorización*

ACUERDO VALORIZACION	NOMBRE PROYECTO (VIGENTE)
Acuerdo 25 de 1995	Calle 45 entre Carreras 5ª y 13ª
Acuerdo 180 de 2005	Avenida Mariscal Sucre de la Calle 19 a la Calle 62: Tramos (Carreras 20 y 22) desde la Avenida Ciudad de Lima, Calle 19 hasta la Avenida Jorge Eliécer Gaitán Calle 26. Avenida Mariscal Sucre (Carrera 20 y Carrera 22) desde la Avenida Jorge Eliécer Gaitán Calle 26 hasta la Avenida Calle 32. Avenida Mariscal Sucre (Carrera 19 y Carrera 20), en la Carrera 39 para empalmar con las Carreras 22 y 24 desde la Calle 41 hasta la Calle 45 (Avenida Francisco Miranda). Avenida Colombia (Transversal 21 y 23), desde la Diagonal 63 hasta empalmar con la Carrera 24 con Calle 62.
Acuerdo 180 de 2005	Intersección Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22)
Acuerdo 523 de 2013	Avenida Cota (Desde la Avenida San José (AC 170) hasta límite del Distrito Capital (Río Bogotá).

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

De acuerdo con la información suministrada el IDU da cuenta que en lo que respecta a la Calle 45 entre Carreras 5ª y 13ª, se encuentra actualizando estudios y diseños. En lo que corresponde a la Avenida Mariscal Sucre, la obra no presenta ejecución. Sobre la Intersección Avenida Ciudad de Cali, los contratos suscritos para esta obra fueron terminados de manera anticipada por una controversia entre el diseñador y el contratista. La obra Avenida Cota fue aplazada.

En este contexto, y siendo que para los casos en concreto puede operar la pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo que establece la realización de los proyectos, dado que han pasado 5 años de estar en firme y la administración no ha realizado las acciones pertinentes para su cumplimiento. Por otra parte y una vez consultado al IDU sobre el tema, este refiere que "En cuanto a su inquietud sobre devolución de recaudos realizados por contribución de Valorización, se informa que no se ha expedido Acuerdo, resolución, acto administrativo ni orden judicial que la imponga".

Con relación a los 18 proyectos en ejecución a cargo del IDU, 15 corresponden al Acuerdo 724 de 2018 y 3 al Acuerdo 523 de 2013; al respecto, se observó que estos proyectos presentan retrasos que van desde los 8 hasta los 35 meses, el valor total corresponde inicialmente a \$1.0 billones de pesos, con adiciones que ascienden a 111.7 MM de pesos, para obtener un valor total de los contratos de 1.2 billones, como se observa en la siguiente tabla:

**Tabla 37**

*Situación de los proyectos en Ejecución a cargo del IDU*

ACUERDO	PROYECTO	CONTRATOS IDU	RETRASO PROYECTO MESES	VALOR CTO INICIAL	VALOR ADICIONES	%ADICIONES	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA	% MAYORES CANTIDADES DE OBRA	VR TOTAL
Acuerdo 523/13	(AV. RINCÓN E INTERSECCIÓN DE LA AV. RINCON X AV. BOYACÁ)	IDU-1550-2018	35	150.843.832.994,00	70.089.982.223,00	46,5%	63.588.981,00	0,04%	220.997.404.198,00
Acuerdo 724/18	ZONAS INDUSTRIALES	IDU-1839-2021	35	49.936.100.522,00	-	0,0%	-	0,00%	49.936.100.522,00
Acuerdo 724/18	CANAL CÓRDOBA ENTRE CALLE 129 Y CALLE 171	IDU-1650-2019	29	105.059.826.751,00	13.081.900.474,00	12,5%	-	0,00%	118.141.727.225,00
Acuerdo 724/18	Puente Peatonal Calle 112	IDU-215-2020	26	10.572.417.234,00	261.036.878,00	2,5%	261.036.878,00	2,47%	11.094.490.990,00
Acuerdo 724/18	ANDENES AUTOPISTA NORTE	IDU-1640-2019	23	51.917.677.964,00	330.972.800,00	0,6%	-	0,00%	52.248.650.764,00
Acuerdo 724/18	ACERAS Y CICLORUTAS	IDU-1279-2020	20	30.298.701.569,00	7.282.772.939,00	24,0%	-	0,00%	37.581.474.508,00
Acuerdo 724/18	ACERAS Y CICLORUTAS	IDU-1518-2020	18	13.361.193.417,00	286.430.369,00	2,1%	-	0,00%	13.647.623.786,00

ACUERDO	PROYECTO	CONTRATOS IDU	RETRASO PROYECTO MESES	VALOR CTO INICIAL	VALOR ADICIONES	%ADICIONES	VALOR MAYORES CANTIDADES DE OBRA	% MAYORES CANTIDADES DE OBRA	VR TOTAL
Acuerdo 724/18	CONEXIONES TRANSVERSALES	IDU-1299-2020	18	15.443.390.378,00	4.205.228.019,00	27,2%	132.307.751,00	0,86%	19.780.926.148,00
Acuerdo 724/18	ACERAS Y CICLORUTAS	IDU-1286-2020	14	40.890.789.547,00	12.304.631.303,00	30,1%	-	0,00%	53.195.420.850,00
Acuerdo 724/18	AV. JORGE URIBE BOTERO, CARRERA 15 ENTRE CALLE 134 Y 152	IDU-1766-2021	14	94.144.511.782,00	307.612.034,00	0,3%	-	0,00%	94.452.123.816,00
Acuerdo 724/18	AV. SANTA BÁRBARA (AK 19) DESDE LA CALLE 127 HASTA LA CALLE 134 Y DE LA AVENIDA CONTADOR (CALLE 134)	IDU-1765-2021	14	92.035.128.443,00	391.117.414,00	0,4%	-	0,00%	92.426.245.857,00
Acuerdo 724/18	ZONAS INDUSTRIALES	IDU-1760-2021	14	32.746.569.014,00	791.773.612,00	2,4%	-	0,00%	33.538.342.626,00
Acuerdo 724/18	ZONAS INDUSTRIALES	IDU-1752-2021	14	50.793.789.333,00	880.389.416,00	1,7%	-	0,00%	51.674.178.749,00
Acuerdo 724/18	PUENTE VEHICULAR DE LA 153 X AUTONORTE - VALORIZACIÓN	IDU-1737-2021	14	46.725.766.622,00	793.013.604,00	1,7%	-	0,00%	47.701.083.547,00
Acuerdo 724/18	ZONAS INDUSTRIALES	IDU-1847-2021	13	51.277.910.993,00	170.218.382,00	0,3%	-	0,00%	51.448.129.375,00
Acuerdo 724/18	AV. LA SIRENA, CLL 153 ENTRE AUTO NOR Y BOYACA CALZ NOR	IDU-1810-2021	12	39.108.607.766,00	145.619.583,00	0,4%	-	0,00%	39.254.227.349,00
Acuerdo 523/13	AVENIDA BOYACA ENTRE CALLE 170 Y CALLE 184	IDU-1777-2021	8	72.334.682.056,00	-	0,0%	-	0,00%	72.334.682.056,00
<b>TOTAL</b>	<b>18 PROYECTOS</b>	<b>17 CONTRATOS</b>	<b>19</b>	<b>\$947.490.896.385</b>	<b>\$111.322.699.050</b>	<b>11,7%</b>	<b>\$456.933.610</b>	<b>0,05%</b>	<b>1.059.452.832.366,00</b>

Nota. Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

Al analizar la situación financiera de los contratos de valorización se observa que se han girado a la fecha en promedio el 18.8% del valor total y un avance físico de obra en promedio del 20.65%. De los 17 contratos, 4 se encuentran suspendidos a causa de: retraso en la etapa de diseño, atrasos imputables al contratista y aprobaciones relacionadas con las obras de empresas de servicios públicos y 3 terminados por declaratoria de la caducidad ante el incumplimiento de los contratistas así:

**Tabla 38**

*Estado de los proyectos en ejecución IDU*

ACUERDO	PROYECTO	CONTRATOS IDU	% GIRO A LA FECHA	AVANCE FÍSICO CTO.	ESTADO DEL CTO.	CAUSAS
Acuerdo 523/13	1. Avenida El Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 2. Intersección Avenida El Rincón por Avenida Boyacá	IDU-1550-2018	44,5%	52,85%	EJECUCIÓN	Atrasos imputables al contratista, trámites ESP entre otros
Acuerdo 724/18	Reconstrucción de Vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda	IDU-1839-2021	8,5%	9,23%	EJECUCIÓN	Con acta de inicio del 19 de enero de 2022 – plazo de ejecución 24 meses
Acuerdo 724/18	Canal Córdoba entre Calles 128 y 170	IDU-1650-2019	11,1%	0,61%	EJECUCIÓN	RETASOS EN LA ETAPA DE DISEÑO POR QUE REQUIEREN VALIDACION SOCIAL Y APROBACION DE AMBIENTE
Acuerdo 724/18	Puente Peatonal Calle 112 con Carrera 9	IDU-215-2020	8,3%	36,41%	TERMINADO	Se le declaró la Caducidad, teniendo en cuenta, la baja ejecución de las obras y a la fecha
Acuerdo 724/18	Autopista Norte entre Calle 77 y Calle 128B (C. Oriental)	IDU-1640-2019	23,5%	41,00%	EJECUCIÓN	Atrasos imputables al contratista, trámites ante ESP



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

"Control fiscal de todos y para todos".

ACUERDO	PROYECTO	CONTRATOS IDU	% GIRO A LA FECHA	AVANCE FÍSICO CTO.	ESTADO DEL CTO.	CAUSAS
<b>Acuerdo 724/18</b>	Aceras Calle 92 y Calle 94 entre Carrera 7 y Auto Norte	IDU-1279-2020	24,0%	19,78%	TERMINADO	Atrasos imputables al contratista: PROBLEMAS DE DISEÑOS, REDES (SERVICIOS PUBLICOS) Y ARBOLES
<b>Acuerdo 724/18</b>	Ciclorruta Canal Molinos (Incluye Ciclo puente Auto Norte)	IDU-1518-2020	36,7%	35,00%	EJECUCIÓN	Atrasos imputables al contratista: PROBLEMAS DE DISEÑOS Y REDES (SERVICIOS PUBLICOS)
<b>Acuerdo 724/18</b>	12. Calle 73 entre Carrera 7 y Avenida Caracas 13. Calle 79B entre Carrera 5 y Carrera 7 14. Calle 85 entre Carrera 7 y Carrera 11	IDU-1299-2020	30,2%	23.19% 44.03% 35.98%	TERMINADO	Se le declaró la Caducidad, teniendo en cuenta, la baja ejecución de las obras y a la fecha.
<b>Acuerdo 724/18</b>	Proyecto 9 Calle 116 Proyecto 17 Calle 116 entre Av. Boyacá y Autopista Norte	IDU-1286-2020	32,0%	64,06%	EJECUCIÓN	Atrasos imputables al contratista: PROBLEMAS DE DISEÑOS Y REDES (SERVICIOS PUBLICOS)
<b>Acuerdo 724/18</b>	Proyecto 4 Avenida Contador (Cl 134) entre AK 7 Y Auto Norte Proyecto 6 Avenida Sta. Bárbara (AK 19) entre AC 127 y AC 134	IDU-1765-2021	0,3%	0,55%	SUSPENDIDO	La Entidad debe adelantar gestiones interadministrativas con las empresas de servicios públicos y entidades distritales competentes al proyecto, para aprobar algunos estudios y diseños que a la fecha no cuentan con aprobación
<b>Acuerdo 724/18</b>	Av. Jorge Uribe Botero (KR 15) entre AC 134 y AC 170	IDU-1766-2021	11,8%	0,69%	SUSPENDIDO	Estudios y diseños ESP
<b>Acuerdo 724/18</b>	Reconstrucción de Vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda	IDU-1752-2021	11,1%	0,82%	SUSPENDIDO	Con acta de inicio suscrita el 2 diciembre de 2021
<b>Acuerdo 724/18</b>	Reconstrucción de Vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda	IDU-1760-2021	11,9%	2,05%	EJECUCIÓN	Atrasos imputables al contratista: PROBLEMAS DE DISEÑOS Y REDES (SERVICIOS PUBLICOS)
<b>Acuerdo 724/18</b>	Avenida La Sirena (Cl 153) entre Autopista Norte y Av. Boyacá Calzada Norte incluye ampliación Puente Vehicular Auto Norte	IDU-1737-2021	11,7%	2,39%	EJECUCIÓN	Ejecución en fase preliminar, fecha estimada de terminación primer trimestre de 2024
<b>Acuerdo 724/18</b>	Reconstrucción de Vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda	IDU-1847-2021	0,3%	0,36%	SUSPENDIDO	Diseño de Redes de Acueducto y Alcantarillado, Eléctricas de Baja Tensión y Redes de Gas Natural
<b>Acuerdo 724/18</b>	Avenida La Sirena (Cl 153) entre Autopista Norte y Av. Boyacá Calzada Norte incluye ampliación Puente Vehicular Auto Norte	IDU-1810-2021	13,0%	1,44%	EJECUCIÓN	PREDIOS Y AMBIENTAL
<b>Acuerdo 523/13</b>	Avenida Boyacá (AK 72) desde la Avenida San José (AC 170) hasta la Avenida San Antonio (AC 183)	IDU-1777-2021	30,6%	24,45%	EJECUCIÓN	Por causas imputables al contratista teniendo en cuenta el ajuste pretendido por éste para realizar las actividades de la estructura del corredor

Nota. Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

En general, la totalidad de contratos en ejecución suman cerca de \$1.2 billones de pesos, recursos que deben reposar en cuentas separadas como lo establecen los acuerdos, para finalizar las obras y brindar las condiciones esperadas en materia de movilidad a la ciudadanía. Los únicos Acuerdos que tienen contratos en ejecución son, el 523 de 2013 y el 724 de 2018, en donde se concentra el mayor valor por contratos de obra.

**Tabla 39**

*Valor de los contratos en ejecución, suspendidos y terminados IDU.*

ACUERDO VALORIZACION	TIPO DE CONTRATO	CANTIDAD	PRESUPUESTO FINAL (PRESUPUESTO INICIAL + ADICIONES + MAYORES CANTIDADES)
Acuerdo 523 de 2013	CONTRATO DE OBRA	2	293.332.086.254
	INTERVENTORIA	2	14.966.614.165
Total, Acuerdo 523 de 2013		4	308.298.700.419
Acuerdo 724 de 2018	CONTRATO DE OBRA	15	764.326.473.275
	INTERVENTORIA	15	81.405.362.085
	PRESTACIÓN DE SERVICIO	340	12.771.640.999
Total, Acuerdo 724 de 2018		370	858.503.476.359
Total			1.166.802.176.778

Fuente: Respuesta IDU Radicado 20235460280161 del 2 de marzo de 2023.

#### 4. TEMAS RELEVANTES DE MOVILIDAD

Por la importancia y trascendencia que tienen los proyectos de infraestructura de Movilidad para la ciudad, se realiza un seguimiento a lo avanzado con corte 31 de marzo de 2023, de los componentes del subsistema de transporte: Red de transporte masivo Metro, Cables Aéreos, Tren de cercanías (RegioTram) y corredor verde Carrera séptima.

##### 4.1 METRO

Mediante el CONPES 3900 de 2017 se presenta el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá –PLMB- encaminada a mejorar las condiciones de movilidad en el Distrito Capital, este se compone de troncales alimentadoras, complementarias y primera línea del metro, en donde la Nación aporta \$19.1 billones de pesos y el Distrito \$10.4 billones de pesos (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2017).

El proyecto PLMB asigna \$22.3 billones de pesos al componente férreo y para el componente de troncales \$7.2 billones de pesos. La distribución de los recursos para el componente/proyecto Férreo es de: \$10.400 MM de pesos en concesión; \$270 MM de pesos Interventoría; \$91MM de pesos en Gerencia del Proyecto; \$1.600 MM de pesos para Gestión Predial; \$320 MM en traslado anticipado de redes TAR; \$9.400 MM de pesos para financiación y servicio de la deuda; y 320 MM de pesos en otros componentes. De la información reportada por la Empresa Metro de Bogotá a 30 de junio de 2023 con referencia al proyecto Férreo reporta que este tiene un avance físico del 24,23% acorde a cronograma.

Para el componente Troncales, los recursos se distribuyen así: \$3.32 billones de pesos para Troncal Av 68, para la Troncal Av Ciudad de Cali \$1.28 billones de pesos, Troncal carrera Séptima \$2.04 billones de pesos y Troncal Avda Caracas 0.511 billones de pesos.

Corresponde a la Empresa Metro de Bogotá S.A. EMB la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas férreas y de metro que

harán parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como la adquisición, operación, explotación, mantenimiento y administración del material rodante.

Ahora bien, el proyecto Metro, se incluyó en el PDD "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL", contemplando dieciocho metas de proyecto a cargo de la EMB. Para este estudio se realizó seguimiento a nueve (9) de éstas, excluyendo las metas asociadas a capacitación, socialización, participación, construcción de marca y temas similares.

La ejecución acumulada de estas nueve (9) metas a 31 de diciembre de 2022, así: i) del proyecto 7501 la meta "Avanzar el 30 % la ejecución de obras del contrato de concesión incluyendo los diseños de detalle, obras de la fase previa y la adecuación del terreno patio taller" logra el 100% de la ejecución física como presupuestal, esta meta se repite en el proyecto 7519, en este proyecto no tiene ejecución física y aunque programan recursos en el período estos no son ejecutados, con corte a 31 de diciembre del 2022 esta meta es "finalizada". ii) la meta "Avanzar en el 100 % de los trámites para la adjudicación de la obra del proyecto" tiene ejecución física acumulada acorde a lo programado, pero sin recursos asignados.

**Tabla 40**

*Resultado acumulado metas Metro ejecutadas por Empresa Metro de Bogotá S.A*

<b>Proyecto 7501. Primera Línea de Metro de Bogotá</b>						
<b>Meta</b>	<b>Magnitud Programada Acumulada</b>	<b>Magnitud Ejecutada Acumulada</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Recursos Programados Acumulados</b>	<b>Recursos Ejecutados Acumulados</b>	<b>Eficiencia</b>
Avanzar el 100 % en el programa de traslado de redes con la ETB, correspondiente a la ejecución de las obras de los tramos del 1 al 4.	100	100	100%	\$ 4.618.254.257	\$ 4.618.254.257	100%
Avanzar el 30 % la ejecución de obras del contrato de concesión incluyendo los diseños de detalle, obras de la fase previa y la adecuación del terreno patio taller	8,03	8,03	100%	\$ 758.790.763.235	\$ 758.790.762.266	100%
Implementar el 100 % de las asistencias técnicas (PMO-Encargo Fiduciario) en cumplimiento de lo establecido en el convenio de cofinanciación y los contratos de créditos con la banca multilateral	50	50	100%	\$ 43.704.303.574	\$ 43.700.359.077	100%
<b>Proyecto 7519. Diseño, construcción y puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1, incluidas sus obras complementarias</b>						
Avanzar en el 30 % la ejecución de obras del contrato de concesión incluyendo los diseños de detalle, obras de la fase previa y la adecuación del terreno del patio taller FINALIZADA - NO CONTINUA	0	0	0%	\$ 35.283.474.380	\$ -	-

<b>Proyecto 7501. Primera Línea de Metro de Bogotá</b>						
Entregar al concesionario el 100 % de los predios del trazado de la PLMB T1.	83,94	65,87	78%	\$ 1.031.758.277.402	\$ 823.944.375.173	80%
Implementar el 100 % de asistencias, estudios, consultorías, etc. asociado al seguimiento, control y sostenibilidad del proyecto PLMB T-1. (Interventoría, auditoría externa, financiación, MDAN, etc.)	53,08	53,08	100%	\$ 96.070.070.271	\$ 67.562.875.566	70%
Trasladar el 100 % de las interferencias identificadas en el trazado de la PLMB T1	68,53	68,53	100%	\$ 235.773.851.610	\$ 203.488.554.109	86%
<b>Proyecto 7520. Desarrollo, identificación, planeación, estructuración y adjudicación de la fase 2 de la PLMB</b>						
Avanzar en el 100 % de los trámites para la adjudicación de la obra del proyecto.	50	50	100%	\$ -	\$ -	0%
Realizar el 100 % de los estudios y diseños para la etapa de planeación del proyecto.	82,22	82,22	100%	\$ 121.579.396.634	\$ 120.545.443.710	99%
<b>TOTAL METAS METRO Proyecto 7520, Proyecto 7519 y Proyecto 7501</b>				<b>2.327.578.391.363</b>	<b>2.022.650.624.158</b>	<b>87%</b>

Nota. Fuente: SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Plan de Acción 2020-2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Para el cumplimiento de las metas asociadas al Proyecto Metro del PDD “Un Nuevo Contrato Social” en las vigencias 2020, 2021, 2022, y lo transcurrido del 2023 con corte a 31 de marzo, la EMB con recursos de inversión directa suscribe 541 contratos por valor de \$481 MM de pesos, discriminados entre contratos de: estudios y diseños para la adecuación de redes de servicios públicos, contratos de prestación de servicios, demolición limpieza y cerramiento de predios, interventoría y gestión predial.

#### Tabla 41

*Contratos Metro ejecutadas vigencia del 2020 a 31 de marzo de 2023*

<b>Tipo de Contrato</b>	<b>No. Contratos</b>	<b>Valor</b>
Obra e Interventoría	6	\$275.583.220.640
Estudios y diseños	16	\$74.463.368.220
Demolición limpieza y cerramiento	5	\$60.872.080.645
Prestación de servicios	511	\$50.047.836.079
Gestión Predial	3	\$20.042.428.739
<b>Total</b>	<b>541</b>	<b>\$481.008.934.323,44</b>

Nota. Fuente: Empresa Metro de Bogotá S.A. Respuesta PQRSD-E23-01165 del 11 de julio de 2023

Del total de contratos suscritos, 413 se ejecutaron; cuatro contratos de presentación de servicios fueron terminados, dos de estos por mutuo acuerdo y los otros dos debido a un proceso de incumplimiento; los recursos de estos contratos fueron liberados por un valor de \$421M de pesos y 124 se encuentran en ejecución. En cuanto al avance físico, 27 de estos registran avance entre el 10% y el 80%, los restantes se encuentran con avance entre el 80% y el 100%.

El avance del concesionario de la PLMB a 30 de junio de 2023 acorde a lo informado por EMB se encontraba en la etapa pre-operativa fase previa, con un avance físico del 100% acorde a lo programado.

La Fase de Construcción se subdivide en tres aspectos:

a. Estudios y Diseños de detalle principales (corredor viaducto, Estaciones metro, Estaciones Bus Rapid Transit, Edificios Patio Taller, Sistema Metro ferroviario) cuenta con un avance físico del 85% de lo programado. Vale la pena resaltar que se han generado procesos sancionatorios y/o multas ante la concesión por incumplimiento del cronograma en la entrega de los estudios y diseños a detalle, que generó la entrega fuera del término de la totalidad de los estudios y diseños de detalle.

b. Intercambiador Vial Calle 72, se trata de un paso a desnivel que permite el cruce de varias vías para no interrumpir el flujo vehicular, este proyecto se encontraba en un 27.95% avance físico ejecutado, lo programado era de 49.26%, es decir tiene un atraso del 21.31%. El retraso informa la EMB se debe a hallazgos arqueológicos y adquisición predial.

c. Adecuación terreno Patio Taller El corzo, concebido como el lugar destinado para el mantenimiento, reparación y pernoctación de los trenes tiene un avance físico del 65,67% programado ha ejecutado el 75,90% con variación positiva del 10.23%.

## 4.2 Corredor verde de la Carrera Séptima

El Documento CONPES 3900 sobre “Construcción del Tramo 1 de la Primera Línea de Metro de Bogotá para mejorar las condiciones de movilidad de sus habitantes” declaró de importancia estratégica el componente férreo del proyecto PLMB tramo 1, de este proyecto también hacen parte cinco troncales, tres son alimentadoras y dos son complementarias. Las complementarias deben ser ejecutadas en su totalidad con recursos del Distrito, entre las que se encuentra la avenida carrera Séptima entre la calle 32 y la calle 200, y la avenida Caracas entre Molinos y portal Usme, denominada extensión Caracas, estas como el complemento a la operación del servicio de transporte (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2017).

Se encuentra que el proyecto de la Séptima debe ejecutarse para cumplir con el plan de financiamiento de la PLMB, al articular esta tarea en el PDD “UNCS” se programan dos metas, una que es ejecutada por Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y la otra por el Instituto de Desarrollo Urbano. Al respecto se observa que por parte del IDU no existe programación ni física ni presupuestal para la meta en el período y por parte de la empresa Transmilenio la ejecución física es del 100% y presupuestal del 44%.

### Tabla 42

#### Resultado acumulado metas Corredor verde ejecutadas por IDU y Transmilenio

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recurso Programado Acumulado	Recursos Ejecutados Acumulado	Eficiencia
<b>Proyecto 7782. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible</b>						
<b>Entidad. Instituto de Desarrollo Urbano</b>						
Adecuar 20 Km de corredor verde Carrera séptima	0,00	0,00	N/A	\$ -	\$ -	0%
<b>7251 Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá</b>						
<b>Entidad. Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.</b>						
(*) Ejecutar anualmente el 100 Por Ciento de las actividades a cargo de TMSA para las obras para la adecuación de 20 Km del corredor verde de la carrera séptima	100%	100%	100%	\$ 115.442.060.195	\$ 50.607.542.953	44%

Nota. Fuente: SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Plan de Acción 2020-2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Así las cosas, el presente informe nos permitió establecer que TRANSMILENIO S.A. (TMSA) tiene suscrito con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) los convenios

interadministrativos 020 de 2001 y 619 de 2019, a través de los cuales el IDU realiza la ejecución de los proyectos de infraestructura que requiere el sistema Transmilenio para su operación (TRANSMILENIO S.A., 2023), en virtud de los cuales se suscribieron los siguientes contratos:

**Tabla 43**

*Contratos asociados meta Corredor verde recursos TRANSMILENIO ejecutados IDU*

CONTRATOS ASOCIADOS A META PROYECTO	CLASE O TIPO DE CONTRATO	OBJETO CONTRATO	VR INICIAL CONTRATO \$	VR TOTAL \$	GIROS ACUMULADOS \$	% AVANCE FISICO CONTRATO	% AVANCE FINANCIERO CONTRATO
P-CTOIDU1299-21	Consultoría	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 93 A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	4.225.011.783	5.001.656.905	1.629.844.630	95,00%	209,86%
P-CTOIDU1336-21	Consultoría	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 93A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	5.373.042.774	6.381.288.934	1.857.814.558	89,00%	184,26%
P-CTOIDU1319-21	Consultoría	ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26 HASTA LA CALLE 32, RAMAL DE LA CARRERA 6 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA CALLE 27 Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL CALLE 26 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	1.392.218.522	1.425.107.199	381.974.031	85,00%	1161,42%
P-CTOIDU1368-21	Interventoría	INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 93A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	1.611.885.577	1.944.166.860	305.368.723	95,00%	91,90%
P-CTOIDU1366-21	Interventoría	INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA	725.462.204	743.441.933	120.179.746	89,00%	668,42%



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Control fiscal de todos y para todos".

CONTRATOS ASOCIADOS A META PROYECTO	CLASE O TIPO DE CONTRATO	OBJETO CONTRATO	VR INICIAL CONTRATO \$	VR TOTAL \$	GIROS ACUMULADOS \$	% AVANCE FISICO CONTRATO	% AVANCE FINANCIERO CONTRATO
		CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26 HASTA LA CALLE 32, RAMAL DE LA CARRERA 6 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA CALLE 27 Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL CALLE 26 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C					
P-CTOIDU1367-21	Interventoría	INTERVENTORIA INTEGRAL A LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 93A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	1.329.116.061	1.547.937.461	-	85,00%	0,00%
IDU-1299-2021	Estudios y diseños	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 93A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	4.225.011.783	5.037.356.905	2.077.289.668	86,00%	41,24%
IDU-1319-2021	Estudios y diseños	ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26 HASTA LA CALLE 32, RAMAL DE LA CARRERA 6 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA CALLE 27 Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL CALLE 26 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C	1.392.218.522	1.425.107.199	784.979.663	93,00%	55,08%
IDU-1336-2021	Estudios y diseños	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 93A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	5.373.042.774	6.381.288.934	2.921.392.991	87,00%	45,78%
Maniobras		Maniobras Corredor Verde	N.A	N.A	4.605.873	N/A	N/A
Gestión Predial		Gestión Predial Corredor verde de la Cra 7.	N.A	N.A	1.735.801.733	56%	9,36%
			25.647.010.000	29.887.352.330	11.819.251.616		

Nota. Fuente: Transmilenio S.A. Respuesta TMSA 2023-ER-32271 del 10 de julio de 2023

[www.contraloriabogota.gov.co](http://www.contraloriabogota.gov.co)

Cra. 32 A No. 26 A 10

Código Postal 111321

PBX 3358888

Con el propósito de ejecutar el proyecto Corredor Verde, en vigencia del presente PDD, se han suscrito 9 contratos: 3 de interventoría, 3 de consultoría y 3 de estudios y diseños por valor total de \$29.8 MM de pesos; frente al avance físico de los contratos se encuentran entre el 85% y el 95%, la ejecución financiera oscila entre el 15% y el 33%.

Revisado el SECOP se observa que con el propósito de adelantar las obras necesarias para la construcción del proyecto denominado Corredor Verde de la carrera 7, se tienen asociados los siguientes procesos licitatorios:

**Tabla 44**

*Resumen pliegos para la construcción del corredor verde*

Objeto del proyecto	Numero de proceso	Plazo del contrato	Valor presupuesto oficial (pesos incluido IVA)	Lugar(es) de ejecución del contrato
Construcción del corredor verde de la carrera 7 desde la calle 99 hasta la calle 200, construcción del patio portal ubicado en la carrera 7 por calle 200 y demás obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C.	IDU-LP-DG-003-2023	80 Meses	<b>\$1.388.431.610.817</b>	Carrera Séptima, en el tramo comprendido entre la Calle 99 y la Calle 200, el patio portal ubicado en la Carrera 7 por Calle 200 en zona urbana de la ciudad de Bogotá D.C.
Construcción del corredor verde de la carrera 7 desde la calle 24 hasta la calle 76, ramal de la calle 72 entre la carrera 7 hasta la carrera 13, conexiones operacionales y demás obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C.	IDU-LP-DG-004-2023	80 meses	<b>\$530.025.685.931,00</b>	Carrera Séptima, en el tramo comprendido entre la Calle 24 y la Calle 76, el ramal de la Calle 72 entre la Carrera 7 y la Carrera 13
Construcción del corredor verde de la carrera 7 desde la calle 76 hasta la calle 99, y demás obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C.	IDU-LP-DG-005-2023	80 meses	<b>\$330.007.137.628,00</b>	Carrera Séptima, en el tramo comprendido entre la Calle 76 y la Calle 99.

Nota. Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública -SECOP- 23 de agosto de 2023

Dentro de la documentación que acompaña el proceso licitatorio IDU-LP-DG-004-2023 incluye el Pacto de Cumplimiento Acción Popular 2019 – 00095 celebrado el 15 de octubre de 2020; este pacto fue aceptado al observarse que las entidades dieron cumplimiento a las pretensiones elevadas por el accionante en la acción popular y que se amparan los derechos colectivos por él invocados. Así mismo, se encuentra en la documentación el Acta de Cumplimiento a Acción Popular 2017-04-05, en la cual las entidades muestran que para el año

2017 se había finalizado la obra de andenes de la calle 34 entre carrera 7 y la 28 superando la problemática objeto de esa acción popular.

Al respecto se observa que estos procesos licitatorios actualmente están vigentes y surtiendo las etapas programadas. No obstante, se mantiene la falta de aceptación por un sector de la ciudadanía del proyecto definido para la carrera 7, tal como lo registran los medios de comunicación.

### **4.3 REGIOTRAM**

El Programa Nacional de Transporte Urbano (PNTU) hace parte de una estrategia de política pública que adelanta el Gobierno Nacional para contribuir a mejorar los sistemas de transporte público urbano en las principales ciudades del país. Entendiendo la necesidad de contribuir a un desarrollo articulado en la región, la Gobernación de Cundinamarca orienta estrategias de movilidad y ordenamiento territorial, y encuentra el Tren de Cercanías como herramienta estructurante del sistema de movilidad regional.

Mediante el CONPES 4034 de 2021, se planteó un desarrollo del proyecto por fases, iniciando por el corredor Occidental y continuando por el corredor Norte, se tiene contemplado el intercambio de modos de transporte entre el Distrito y el Departamento, mediante una integración localizada al occidente de la intersección de la Vía del Ferrocarril y la Avenida Ciudad de Cali. Por otro lado, el sector sur de la Región Capital será atendido por la extensión del sistema TransMilenio al municipio de Soacha. Dicha extensión 5.5 Km de troncal a construir en el Municipio de Soacha, consta de siete estaciones de paradas adicionales y un patio-garaje (Departamento Nacional de Planeación, 2010).

El Documento CONPES indica que se debe priorizar entre otros aspectos en materia de movilidad, la integración física, operacional, tarifaria, institucional y virtual, para contar con un sistema jerarquizado e integrado que busque el desarrollo limpio por medio de la implementación de corredores verdes y hacia el uso de vehículos amigables con el medio

ambiente; sin embargo, no existen estudios que determinen el impacto económico de este proyecto en el Sistema Integrado de Transporte en Bogotá.

Al revisar el PDD, el macroproyecto 7786 "Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana de la Ciudad" asocia tres metas para acciones relacionadas al Regiotram las cuales son ejecutadas por el IDU.

**Tabla 45**

*Resultado acumulado metas Regiotram ejecutadas por IDU proyecto 7786*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulado	Recursos Ejecutados Acumulado	Eficiencia
Construir 18 Km-carril de vías urbanas	0,0	0,0	0%	\$ -	\$ -	0%
Construir 6 KM de ciclorrutas	0,0	0,0	0%	\$ -	\$ -	0%
Realizar 2 Estudio y diseño asociado a la construcción de vías urbanas	5,0	0,0	0%	\$ 20.489.179.152	\$ 20.466.142.999	100%

Nota. Fuente: SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Plan de Acción 2020-2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

La única meta que tiene actividad durante lo transcurrido del PDD es la de "realizar 2 Estudio y diseño asociado a la construcción de vías urbanas" y la cual obtiene una ejecución física del 0% y ejecución presupuestal del 100%. A continuación se observa el estado en el que se encuentran los proyectos o estudios para el Regiotram de Occidente, la estructuración Regiotram del Norte y el Regiotram

➤ Regiotram de Occidente. Para la realización de este proyecto se suscribió entre el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Empresa Férrea Regional S.A.S - EFR S.A.S el Convenio Interadministrativo No. IDU-1736-2021, el 12 de noviembre de 2021 con el objeto de adelantar los estudios y diseños de las obras de integración física entre REGIOTRAM de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá". Al respecto se observa que el IDU aportó recursos por valor de \$4.178.050.591 para el desarrollo de los estudios y diseños de las estaciones elevadas que requiere el proyecto en las intersecciones de la Avenida Boyacá, Carrera 68, NQS del Proyecto, así como para la reubicación de la Estación Avenida Ciudad de Cali (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2023). A 12 de julio de 2023 la EFR se encuentra en la revisión y ajuste del presupuesto definido para la

[www.contraloriabogota.gov.co](http://www.contraloriabogota.gov.co)

Cra. 32 A No. 26 A 10  
Código Postal 111321  
PBX 3358888

ejecución de las obras correspondientes a las estaciones elevadas, resultado de las observaciones realizadas por la interventoría y el IDU. De igual manera, se encuentra en análisis la elaboración de un nuevo convenio entre la EFR y el IDU, con el fin de aunar esfuerzos para la ejecución de las obras de integración diseñadas.

- Regiotram de Norte. La Financiera de Desarrollo Territorial S.A. - FINDETER, el Departamento de Cundinamarca, La Empresa Férrea Regional S.A.S., el Distrito Capital de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, suscribieron el Convenio Interadministrativo 0018 de 2019 con el objeto de “Aunar esfuerzos para elaborar los estudios de factibilidad del tren entre Bogotá D.C. y Zipaquirá”. A 12 de julio de 2023 se encuentra en elaboración los estudios con porcentaje de avance general del 88%, es decir dentro de lo programado. (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2023).
- Regiotram del Sur (Corredor férreo del sur). Se encuentra vigente el contrato IDU-1860 - 2021, cuyo objeto es: “elaborar los estudios de pre-factibilidad del corredor férreo del sur en la modalidad ferroviaria y su articulación con otros proyectos de transporte de la Región Bogotá - Cundinamarca.” La ejecución inició en el mes de febrero de 2022 y su fecha de terminación fue el 23 de mayo de 2023. El mencionado contrato tiene la totalidad de los productos aprobados por parte de la interventoría. Por otra parte, algunos de los productos estaban en trámite de ajustes, resultado de observaciones realizadas por IDU y la Empresa Metro de Bogotá.

#### 4.4 CABLES AÉROS

En el PDD, el proyecto de inversión 7782 “Infraestructura para el sistema integrado de Transporte Público Sostenible” establece tres metas asociadas a construcción de cables aéreos. Estas metas fueron modificadas en el año 2023 así; de “Construir 4 Cables aéreos” se disminuye a “Construir 2 Cables aéreos”; “Adquirir 788 Unidades prediales...” a “Adquirir 664 Unidades prediales ...” evidenciándose ejecuciones físicas acumuladas ineficaces al no cumplir la meta programada. Por otra parte, la meta “Realizar 3 Estudio y Diseño asociados a la construcción de cables aéreos” se aumenta a “Realizar 4 Estudios y Diseños...” con ejecución

ineficaz del 33% y ejecución presupuestal eficiente del 98%, tal como lo presenta la siguiente tabla:

**Tabla 46**

*Resultado acumulado metas Cable Aéreo proyecto 7782*

Meta	Magnitud Programada Acumulada	Magnitud Ejecutada Acumulada	Eficacia	Recursos Programados Acumulado	Recursos Ejecutados Acumulado	Eficiencia
Construir 2 Cables aéreos	2	0	0%	\$ 130.036.718.620	\$ 209.716.820	0,16%
Realizar 4 Estudios y Diseños asociados a la construcción de cables aéreos	6	2	33%	\$ 23.087.420.715	\$ 22.571.579.616	98%
Adquirir 664 Unidades prediales asociados a construcción de cables aéreos	209	170	81%	\$ 73.242.426.406	\$ 61.950.447.687	85%

Nota. Fuente: SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Plan de Acción 2020-2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022

Para el cumplimiento de las metas señaladas, el IDU relaciona con corte a 30 de junio de 2023, ocho contratos relacionados con la infraestructura de movilidad "Cables aéreos", dirigidos a la construcción de "Cable San Cristóbal, cable centro histórico, cable potosí" por valor de \$387 MM de pesos, de los contratos suscritos siete corresponden a consultoría e interventoría por valor de \$45 MM de pesos y un contrato de obra por \$341 MM de pesos, cuatro están terminados y cuatro en ejecución, incluido el contrato IDU-1319-2023 (contrato de obra) el cual inicio el 2 de junio del 2023, cuyo objeto es "Diseño, suministro, montaje, puesta en funcionamiento y mantenimiento del componente electromecánico, y obra civil de un sistema de transporte de pasajeros por cable aéreo tipo monocable desenganchable en la localidad de San Cristóbal en Bogotá D.C", como se observa a continuación:

**Tabla 47**

*Contratos Cables aéreos*

CONTRATOS	OBJETO CONTRATO	ESTADO	VR. TOTAL	% AVANCE FÍSICO
IDU-1630-2020 CONSULTORÍA	Actualización, ajustes y complementación de la factibilidad y los estudios y diseños del cable aéreo en san Cristóbal, en Bogotá D.C.	EN LIQUIDACIÓN	\$6.995.087.770	100,00%
IDU-1673-2020 INTERVENTORÍA	Interventoría integral a la actualización, ajustes y complementación de la factibilidad y estudios y diseños del cable aéreo en san Cristóbal, en Bogotá D.C.	EN LIQUIDACIÓN	\$2.028.769.527	100,00%
IDU-1330-2021 CONSULTORÍA	Desarrollar los estudios de pre factibilidad para la concepción del sistema de cable aéreo para el centro histórico de la ciudad de Bogotá D.C.	LIQUIDADO	\$3.066.203.769	100,00%
IDU-1735-2022 CONSULTORÍA	Factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la candelaria y de obras complementarias, en Bogotá D.C.	EN EJECUCIÓN	\$8.083.218.550	37,00%
IDU-1727-2022 PREFACTIBILIDAD	Realizar la interventoría integral para la factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la candelaria y de obras complementarias, en Bogotá D.C.	EN EJECUCIÓN	\$2.398.300.000	37,00%
IDU-1404-2023 INTERVENTORÍA obra	Interventoría integral al diseño, suministro, montaje, puesta en funcionamiento y mantenimiento del componente electromecánico, y obra civil de un sistema de transporte de pasajeros por cable aéreo tipo monocable desenganchable en la localidad de san Cristóbal en Bogotá D.C.	En Ejecución etapa de preconstrucción	\$22.503.518.459	0% contrato a la fecha en etapa de preconstrucción previo al inicio de la obra
<b>Total contratos consultoría e interventoría</b>			<b>\$45.075.098.075</b>	
IDU-1319-2023 Obra	Diseño, suministro, montaje, puesta en funcionamiento y mantenimiento del componente electromecánico, y obra civil de un sistema de transporte de pasajeros por cable aéreo tipo monocable desenganchable en la localidad de san Cristóbal en Bogotá D.C.	En Ejecución etapa de preconstrucción	\$341.838.822.928	0% contrato a la fecha en etapa de preconstrucción previo al inicio de la obra
<b>Total contratos</b>			<b>\$386.913.921.003</b>	

Nota. Fuente: Respuesta IDU 202333501198531 del 23 de julio de 2023, información con corte a 30 de junio de 2023.

Así las cosas, el avance de las metas establecidas en el PDD, en materia de construcción de nuevos cables aéreos en la ciudad, presentan un rezago en magnitud y ejecución física, lo que implica un riesgo alto de incumplimiento al final del período.

## CONCLUSIONES

La extensión de malla vial de la ciudad a junio de 2022, corresponde a 14.536,90 km-carril; el 58% se encuentra en estado “bueno” y satisfactorio”, por lo cual la intervención para éstas, es de mantenimiento rutinario o periódico; el 42% restante se encuentra en estado “justo, pobre, muy pobre, grave y fallando”, por lo cual la intervención deben ser de rehabilitación y/o construcción. La competencia para intervenirla está a cargo de IDU, UAERMV y Fondos de Desarrollo Local, de conformidad con la normatividad vigente.

En el marco del PDD “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL” se observó que la mayor intervención a la malla vial es la realizada por el IDU y la UAERMV, efectuando actividades de mantenimiento en 1.904 Km-Carril de los 2.914 Km-Carril programados es decir se ha alcanzado a la fecha el 65%, y en intervención tipo construcción de los 345 Km-Carril programados alcanzan el 59% es decir 203 Km-Carril. Los anteriores resultados corresponde al acumulado alcanzado a 31 de diciembre de 2022.

Se observó que los FDL, la SDM y la UAERMV lograron los compromisos programados tanto en la magnitud como en la ejecución de los recursos en el mejoramiento de la malla vial incluyendo la red de ciclorutas. Ahora bien, se resalta el rezago acumulado en las metas programadas por parte del IDU, donde las obras en malla vial alcanzan un avance ineficaz del 41% del cumplimiento de las metas físicas y una ejecución presupuestal del 78% al ejecutar \$ 1.8 billones de los \$2.3 billones programados, siendo la construcción de puentes y troncales, las metas con mayor ineficacia, presentando riesgo significativo de incumplir lo programado al final de la ejecución del PDD.

Con relación a las metas de proyecto de inversión programadas en el 2022 por el IDU, la UAERMV y SDM, en el año 2023 son reprogramadas la mitad de las metas asociadas a la malla vial así: disminuyen las magnitudes en 13 metas que en su mayoría tienen bajas ejecuciones físicas a 2022, y aumentan las magnitudes en las que ya cumplieron la meta, ver Anexo 1.

Respecto a los contratos asociados por el IDU al cumplimiento de las metas asignadas en el PDD, 22 de estos aportan a más de una meta, algunos hasta cinco metas de proyecto al tiempo; razón por la cual la suma de estos contratos no coincide con los valores reportados para el cumplimiento del SEGPLAN a 31 de diciembre de 2022; por otra parte, las demoras, retrasos, suspensiones y demás situaciones contractuales, afectan directamente el cumplimiento de los objetivos programados por el PDD.

Esta situación coincide con lo mencionado en las diferentes auditorías, en donde se observó que las debilidades en la ejecución del PDD por parte del IDU, radica en las falencias de estructuración, seguimiento y cumplimiento de la ejecución de los procesos contractuales en todas sus etapas, evidenciadas en retrasos en el inicio de los Contratos, incumplimiento por parte de los contratistas en los cronogramas establecidos, falta de gestión por parte de los interventores para iniciar procesos de imposición de multas y debilidades de supervisión en los mismos.

Con relación a los recursos de valorización que fueron ejecutados por el IDU, estos tuvieron un recaudo de 2.7 billones, el 98.6% los ejecuta el IDU y 1.4% el IDRD, a 03 de agosto de 2023 el IDU había entregado el 78% de los proyectos a su cargo, 7 proyectos sin ejecución y 15 proyectos se encuentran en ejecución de los cuales 4 están suspendidos. Los proyectos ejecutados por el IDU tuvieron un costo de 3 billones, lo que indica que 300 MM fueron financiados con recursos del Presupuesto Distrital, es decir que los recursos de la valorización no alcanzaron para la financiación de los proyectos.

En cuanto a los proyectos relevantes de movilidad como el METRO, el Corredor Verde de la Carrera Séptima, el proyecto Regiotram y los cables Aéreos, estos alcanzan una asignación presupuestal en el PDD "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL" de 13 billones pesos, para su ejecución. A la fecha se observa un avance físico en la primera línea del metro de conformidad con establecido contractualmente. El Regiotram no ha superado la etapa de estudios. El cable aéreo para la localidad de San Cristóbal está contratado pero no se observa ningún tipo de avance. El Corredor Verde de la Séptima, está en proceso de licitación.

## Lista de Referencias

- Sentencia C.P.: Enrique Gil Botero, Exp. 36.054 (CONSEJO DE ESTADO 14 de ABRIL de 2010).
- ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C. (2004). Decreto 190 de 2004 . *Artículo 164. Componentes del Sistema de Movilidad.*
- Alcaldía de Bogotá . (8 de junio de 2023). *Bogota.gov.co*. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/por-que-el-3-de-junio-se-celebra-el-dia-mundial-de-la-bicicleta>
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2016). Lineamiento de Política para las líneas de inversión Local en la formulación de los Planes de Desarrollo Local 2017-2020. *Directiva 05 de 2016.*
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2020). Circular 01 de 2020 y Circular 03 de 2020. *Líneas de inversión Local 2021-2024.* Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal CONFIS.
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ.CONFIS. (2020). Acta 22 de 2020. BOGOTÁ: Consejo Distrital de política Económica y Fiscal .
- BOGOTÁ, A. M. (2020). Circular 01 de 2020. Lineamientos de Política para las líneas de inversión Local 2021-2024 y presupuestos participativos. *Circular 01 de 2020.* CONFIS. CONSEJO DISTRITAL DE POLITICA ECONOMICA Y FISCAL. CONFIS.
- CONSEJO DE BOGOTÁ. (2020). *Acuerdo 761 de 2020. Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTA DEL SIGLO XXI.*
- CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONOMICA Y FISCAL. (2022). *Acat 2.* Bogotá: ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (2000). *Documento CONPES 3093 "Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá".*
- IDU. (2023). *Rta 20231150652071.* Bogotá.
- IDU, I. D. (2021). Boletín Técnico extensión y estado de la malla vial Bogotá. Corte 2021-1. Junio 2021.
- IDU, I. D. (2021). Boletín Técnico extensión y estado de la malla vial Bogotá. Corte 2021-1. Junio 2021.
- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. (2021). Informe de gestión 2020.

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. IDU. (2021 y 2022). Boletín Técnico extensión y estado de la malla vial Bogotá. Corte 2022-1 junio y 2021 1-junio.

SECRETARÍA DE HACIENDA. (2021). INFORME DE EJECUCION PRESUPUESTAL IDU DICIEMBRE 2020. *PREDIS*.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD. (25 de mayo de 2023). [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co). Obtenido de [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216\\_presentacion\\_encuesta\\_v2.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf)

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN . (junio de 2012). Directiva 005 Lineamientos de Política para las líneas de inversion Local en la formulación de los Planes de Desarrollo Local 2012-2016 Bogotá Humana. *Directiva 05 de 2016*.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN . (2023). Sistema de seguimiento a los programas proyectos y metas al Plan de Desarrollo de Bogotá D.C. segplan.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. (2023). Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por entidad con corte a 31/12/2022.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, SDP. (2021). *Manual de usuario para la administración y operación del Banco distrital de programas y proyectos*.

UAERMV, U. A. (2 de agosto de 2022). Radicado 20221150079911.

## ANEXOS

### Siglas y abreviaciones

ACB: Programa "Al Colegio en Bici"

DADEP: Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social

EMB: Empresa Metro de Bogotá S.A.

IDECA: Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá

IDPAC: Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal

IDPC: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

IDRD: Instituto Distrital de Recreación y Deporte

IDT: Instituto Distrital de Turismo

OSV: Oficina de Seguridad Vial

PDD: Plan Distrital de Desarrollo

SBP: Sistema de Bicicletas Públicas

SDA: Secretaría Distrital de Ambiente

SCRD: Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

SDDE: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

SDG: Secretaría Distrital de Gobierno

SDHT: Secretaría Distrital de Hábitat

SDM: Secretaría Distrital de Movilidad

SDP: Secretaría Distrital de Planeación

SDS: Secretaría Distrital de Salud

SDSCJ: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

SDMujer: Secretaría Distrital de la Mujer

SED: Secretaría de Educación Distrital

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

TM: Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S.A.

UAEMRV - Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento y Rehabilitación Vial