





Evaluación de la Gestión Fiscal en la Malla Vial Local y Rural

Plan Anual de Estudios PAE 2024

Vigencia 2024

Dirección Estudios de Economía y Política Pública

Bogotá, D.C. septiembre de 2024



Julián Mauricio Ruiz Rodríguez

Contralor de Bogotá D.C.

Javier Tomas Reyes Bustamante

Contralor Auxiliar

Lina Raquel Rodríguez Meza

Directora de Estudios de Economía y Política Pública

Andrea Fernanda Diana Carolina Guzmán

Subdirectora de Evaluación de Política Pública

Equipo de Trabajo:

Ana María García Sierra

Omar Eduardo Romero Gutiérrez

Profesionales

Martín Federico Riaño Suárez

Pasante Universidad la Salle

Tabla de Contenido

Introducción	8
1. Generalidades del Informe	9
1.1 Metodología.	9
1.2 Alcance	9
1.3 Limitaciones	10
2. Extensión y Estado de la Malla Vial Local y Rural 2016 a 2023.	10
2.1 Extensión malla vial Local	13
2.2 Estado de la malla vial local y rural	18
2.2.1 Estado Malla Vial 2016-2020	19
2.2.2 Estado Malla Vial 2021-2023	24
3. Intervención a la Malla Vial Local y Rural 2016-2024	30
3.1 Balance de la Gestión de la intervención de la malla vial 2016-2023	36
3.2 Balance de la Gestión en la Conservación de la Malla Vial Local y Rural.	42
3.2.1 Contribución de los resultados de la UAERMV en la Conservación de la Malla Vial Local y Rural	43
3.2.2 Contribución de los resultados de los FDL en la Conservación de la Malla Vial Local y Rural	47
4. Evaluación a la Gestión de la Inversión asignada a la intervención de la malla Vial Local y Rural.	53
4.1 Gestión contractual de los FDL en los proyectos para mejoramiento vial local y rural	58
Conclusiones.....	64
Referencias.....	67
Anexos	71

Lista de Tablas

Tabla 1. Extensión Malla Vial Local, Km-carril por localidad 2016-2023	16
Tabla 2. Extensión Malla Vial Rural, km-carril por localidad 2019-2023	17
Tabla 3. Índice de condición de pavimento (PCI) clasificación personalizada IDU 2016-2020	19
Tabla 4. Índice de Condición de Vías sin Superficie (URCI) personalizada IDU 2019-2020	20
Tabla 5. Estado Malla Vial Total 2016-2020	20
Tabla 6. Promedio Estado Malla vial Local por localidad 2016-2020 tramos CON ESTADO	23
Tabla 7. Estado de la malla vial rural 2019-2020	23
Tabla 8. Índice de Condición de Pavimento (PCI) clasificación personalizada IDU 2021-2023	24
Tabla 9. Índice de Condición de Vías sin Superficie (URCI) personalizada IDU 2021-2023	24
Tabla 10. Promedio Estado Malla vial Local por localidad 2021-2023 tramos “Con Estado”	27
Tabla 11. Estado de la Malla Vial Rural de Bogotá 2021-2023	28
Tabla 12. Tipos de intervención requeridos en malla vial Rural 2019-2023.	30
Tabla 13. Competencias de las entidades distritales frente a la malla vial	31
Tabla 14. Correspondencia tipo de malla vial con tipos de calle POT del 2021	32
Tabla 15. Intervenciones en Km-carril realizadas por las entidades del sector movilidad en la malla vial 2016-2024	36
Tabla 16. Intervención por tipos de malla vial PDD BMPT y UNCSAB	38
Tabla 17. Km-carril ejecutados por tipo de intervención 2016-2024	39
Tabla 18. Proyectos viales que aportan a la Meta del PDD UNCSAB “Construir 146 km-carril de malla vial arterial, intermedia, rural y regional”	40
Tabla 19. Intervenciones Km-carril realizada por la UAERMV en la malla vial Local 2016-2024	44

Tabla 20. Estado de la malla vial local e intermedia por localidad al año 2023	45
Tabla 21. Intervenciones UAERMV 2021-2023	46
Tabla 22. intervenciones UAERMV en la malla vial local y rural 2021-2023	47
Tabla 23. Resultados programa “Movilidad Segura” por PDL UNCSAB 2020-2024	48
Tabla 24. Recaudo Impuesto Sobretasa a la Gasolina 2017-2023	53
Tabla 25. Inversión en Malla Vial de Bogotá de 2016 a mayo 2024 y costo promedio por Km-carril.	55
Tabla 26. Intervención por tipo de Malla Vial 2016 a mayo 2024 con costo promedio por Km-carril.	56
Tabla 27. Ejecución de la intervención y costo por km-carril del contrato FDLE-COP-001-2023	57
Tabla 28. Estado de la contratación FDL en la Malla Vial local e intermedia 2016 a 2023	59
Tabla 29. Balance financiero contratación de los FDL en la Malla Vial local e intermedia 2016 a 2023	60
Tabla 30. Tiempos de ejecución de la contratación de los FDL en la Malla Vial local e intermedia 2016 a 2023.	61

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Lista de Figuras

Figura 1. Extensión Malla Vial Bogotá 2016-2023	14
Figura 2. Relación Mallas Viales 2016-2023	16
Figura 3. Condición Malla vial Bogotá 2016-2020 “CON ESTADO”	21
Figura 4. Condición Malla vial Local 2016-2020 “CON ESTADO”	22
Figura 5. Estado de la Malla Vial Total de Bogotá 2021-2023	25
Figura 6. Estado de la Malla Vial Local de Bogotá 2021-2023	26
Figura 7. Tipos de intervención requeridos en malla vial local 2016-2023.	29
Figura 8. Magnitudes contratadas vs magnitudes entregadas en FDL 2021-2023	50
Figura 9. Tipo de Intervención en la Malla Vial Local e intermedia 2017-2023	51

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11 Versión: 1.0
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

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 y el Decreto Ley 403 de 2020, a través de la Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, y en cumplimiento del Acuerdo 658 de 2016 tiene como objetivo: *“Evaluar el cumplimiento y conformidad de las acciones de la Administración Distrital en sus diferentes niveles y sectores con los objetivos, planes, programas y proyectos que constituyen en un período determinado, las metas y propósitos de la administración; realizar el balance social de las políticas públicas del Distrito Capital y de sus finanzas, así como la elaboración de estudios e investigaciones de impacto en la ciudad”*, entre otros. A su vez, en el Plan Anual de Estudios PAE 2024 se programó realizar el informe “Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural”.

Este informe busca aportar valor para la mejora de la gestión de la administración distrital y apoyó técnico para las Juntas Administradoras locales en la formulación de los nuevos Planes de Desarrollo Local (2025-2028); mediante el análisis y evaluación de los resultados de la intervención en la malla vial local y rural entre el año 2016 al 2023 por parte de los 20 Fondos de Desarrollo Local -FDL-, la Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento y Rehabilitación Vial - UAMRV y el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU en el marco de los Planes de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor Para Todos” y “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

1. Generalidades del Informe

1.1 Metodología.

Se realizó el análisis y evaluación de los resultados de la intervención en la malla vial local y rural ejecutados por los Fondos de Desarrollo Local FDL, la Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento y Rehabilitación Vial - UAEMRV y el Instituto de Desarrollo Urbano IDU reportada en el Sistema De Seguimiento a los Programas Proyectos y Metas al Plan de Desarrollo de Bogotá D.C. SEGPLAN en el marco de los Planes de Desarrollo Distrital PDD “Bogotá Mejor Para Todos” BMPT y “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” UNCSAB.

Así mismo, se analizó la extensión y estado de la malla vial reportada por el IDU en el período comprendido entre 2016-2023 información registrada en los aplicativos: Sistema de Información Geográfica del IDU SIGIDU y Sistema de Información Integral para la Planeación y Seguimiento de la Infraestructura Vial y Espacio Público SIIPVIALES también administrado por el IDU.

Los criterios para la evaluación que se tuvieron en cuenta son las propias del control fiscal que están establecidos en Acto Legislativo 04 de 2019, con relación a los principios de la gestión fiscal y los sistemas de control acorde al decreto Ley 403 de 2020 y la Ley 42 de 1993. La valoración cuantitativa y/o cualitativa se realizó conforme a lo establecido en la Guía de Auditoria para Bogotá y se priorizó la valoración de los principios de eficiencia y eficacia.

1.2 Alcance

El análisis y evaluación se realizará a la intervención en la malla vial local y rural con recursos de los FDL, el IDU y la UAEMRV. El período de análisis para los FDL será el comprendido entre 1 de enero de 2017 y 31 de diciembre de 2023; para el IDU y la

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

UAEMRV se tomarán los resultados obtenidos desde la vigencia 2016 a 31 de mayo de 2024. Por su parte, los datos de estado y extensión fueron los suministrados mediante los aplicativos del IDU reportados hasta el año 2023. Finalmente, el análisis al gasto con recursos de FDL para intervención de malla vial local y rural se realizó a las 10 localidades que cuentan con mayor extensión de malla vial local que en su orden son: Suba, Kennedy, Engativá, Ciudad Bolívar, Usaquén, Bosa, Puente Aranda, San Cristóbal, Usme y Rafael Uribe Uribe.

1.3 Limitaciones

El presente informe presentó limitaciones relacionadas con los cambios en las metodologías y formas de calcular el estado de la malla vial, así como las categorías aplicadas por el IDU en cada vigencia en lo correspondiente a su estado.

2. Extensión y Estado de la Malla Vial Local y Rural 2016 a 2023.

El Plan de Ordenamiento Territorial POT define la malla vial local como *“las calles locales que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las Unidades de Planeamiento Local. Según las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para micro movilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad”* (numeral 1, artículo 152, Decreto 555 de 2021), ampliando el concepto que se tenía en el anterior POT el cual indicaba que estaba conformada por los tramos viales cuya principal función era la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda (Decreto 190 de 2004).

La malla vial local hace parte de la *“Red Vial”* que está conformada por *“todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las cuatro estructuras territoriales (Ecológica Principal, Funcional y del Cuidado,*

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Integradora de Patrimonios, y Socioeconómica, Creativa y de Innovación) y que permiten a las personas el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece” (Artículo 152, Decreto 555 de 2021).

Las mallas de la “*Red Vial*” a su vez forman parte del sistema de movilidad “*Componente urbano*” junto con la red de infraestructura peatonal, la red de transporte público urbano de pasajeros, la red de transporte aéreo en el área urbana, y la red de transporte de carga y para la actividad logística entre otros componentes.

En cuanto a la malla vial rural es importante mencionar que la Ley 388 de 1997 indica que los POT deben estar integrados por un componente general; un componente urbano, y un componente rural (artículo 11, Ley 388 de 1997). Por lo anterior, la malla vial rural está enunciada en el título de espacio público del sistema de movilidad donde se menciona que las vías rurales es una de sus partes: “conformado por: La red de infraestructura peatonal, de ciclo infraestructura y la red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales” (artículo 92, Decreto 555 del 2021).

De igual manera en el acápite “*Espacio público para la movilidad rural*” el cual se encuentra constituido por: la red de conexión rural y regional estructurante, y la red para el recorrido de proximidad y del cuidado rural (artículo 418, Decreto 555 del 2021) y donde las vías locales rurales corresponde a esta última, definida como “*Vías, senderos y caminos rurales*” y son la red de recorrido para la proximidad y cuidado rural corresponde a la malla local en centros poblados, nodos de equipamientos rurales y área de vivienda campestre, así como los caminos y senderos rurales (artículo 424, Decreto 555 del 2021).

Por otra parte, el inventario de extensión y el diagnóstico del estado de la malla vial de la ciudad están a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– (artículo 1, Acuerdo 02 de 1999). Así mismo, el distrito debe dar publicidad permanente de

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 11 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

indicadores de vías en buen estado específicamente de primarias y secundarias (artículo 1, Acuerdo 67 de 2002), esta información geográfica y alfanumérica se dispone a través del servicio geográfico denominado Sistema de Información Geográfica del IDU -SIGIDU-, en donde se muestran las cifras históricas de la malla vial y se organizan en: malla vial urbana y rural a nivel de ciudad y localidad, y discriminadas por clasificación vial (Troncal, Arterial, Intermedia, Local) categorías establecidas por el Decreto 190 de 2004, a diciembre 31 de 2023 aún no estaba armonizada a la categorización de “Red Vial” establecida por el Decreto 555 del 2021.

El IDU también administra el Sistema de Información Integral para la Planeación y Seguimiento de la Infraestructura Vial y Espacio Público SIIPVIALES el cual provee, integra, compila, analiza y sintetiza información relacionada con la infraestructura vial y del espacio público.

Por su parte la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial UAERMV tiene entre sus funciones “*Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten*”. (Literal b del artículo 109, Acuerdo 257 de 2006), por lo que esta entidad maneja el Sistema de Información Misional y de Apoyo -SIGMA.

Los datos de extensión y de estado se presentan en Kilómetros-carril por las entidades del sector como patrón de medida representado por un área equivalente a un carril tipo de 3,5 metros en una longitud de 1 kilómetro (3,5 m x 1000 m), este término es implementado como unidad de superficie para reportar, tanto los indicadores sobre la malla vial de Bogotá, estandarizar la información del área de superficie de la malla vial y expresarla a través de dicho criterio, así como, para presentar las metas de ejecución de obras de construcción y mantenimiento o conservación en los diferentes Planes de Desarrollo (Instituto de Desarrollo Urbano, 2022).

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

La extensión y estado de la infraestructura de la malla vial varía constantemente; por actualización del inventario, por intervenciones de conservación o construcción por parte de las diferentes entidades y particulares, también por la revisión, validación y ajuste de la información en el SIGIDU, SIIPVIALES, y SIGMA como se observará en el desarrollo de este capítulo.

2.1 Extensión malla vial Local

La actualización de la extensión de la malla vial la obtiene el IDU de la digitalización de elementos de calzada nuevos y/o ajustes geométricos de los elementos calzadas existentes de las vías que conforman la malla vial (Instituto de Desarrollo Urbano, 2021), de datos suministrados por las entidades distritales que están interviniéndola y de información procedente de planos récord estandarizados resultantes de la ejecución de los proyectos sobre la infraestructura vial es decir diagnóstico a nivel de cada red (Instituto de Desarrollo Urbano, 2022). Vale la pena mencionar que las modificaciones geométricas son producto de las intervenciones que generan eliminación e incorporación de los elementos a las vías existentes (Instituto de Desarrollo Urbano, 2020)

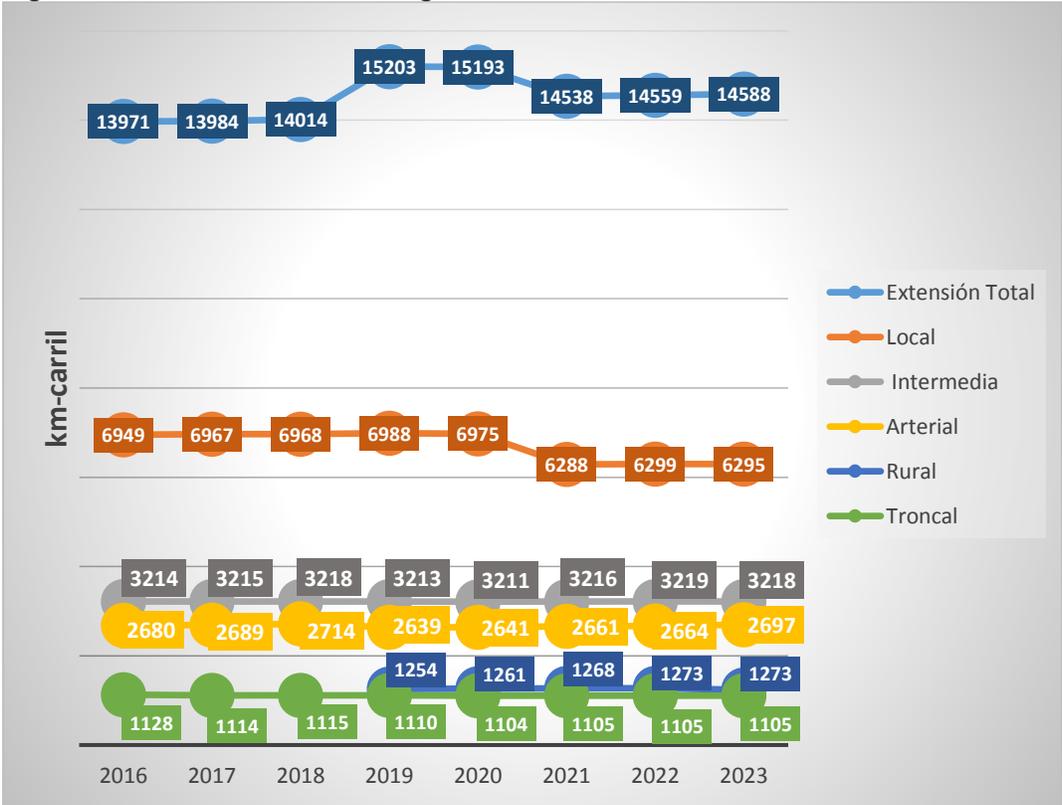
Resalta de los datos históricos de extensión que si bien desde el año 2004 se establecieron tres tipos de vías en territorio rural: Principales, Secundarias y corredores de movilidad local rural (artículo 407, Decreto 190 de 2004) solo hasta el año 2019 el IDU incluye la información de extensión y estado de la malla vial rural, lo que permitió a su vez incluir la extensión de la malla vial de la localidad de Sumapaz.

Así las cosas, la malla vial se divide en Urbana y Rural: La malla vial urbana está compuesta por la malla vial troncal, donde transitan los buses del sistema TransMilenio, la malla vial arterial está compuesta por las vías principales que permiten el tráfico mixto y las vías intermedias y locales, algunas de las cuales soportan rutas de transporte público (Alcaldía de Bogotá, 2024). Por otra parte, la malla vial rural se divide

en Rural Principal y Rural no principal, vale la pena anotar que el IDU indica que esta clasificación está sujeta a modificación acorde a definiciones establecidas por el Ministerio de Transporte en el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras SNC y de la categorización Red Vial Nacional (Instituto de Desarrollo Urbano, 2020).

Como consecuencia encontramos que la extensión de la malla vial en los últimos ocho (8) años ha sido fluctuante, pasando de 13.971 km-carril en el año 2016 a 15.203 km-carril en el año 2020 y bajando a 14.588 km-carril para el año 2023. Como se evidencia en la siguiente figura.

Figura 1. Extensión Malla Vial Bogotá 2016-2023



Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2022. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública.

Las principales variaciones de la extensión total de la malla vial de Bogotá se presentan por la incorporación de los registros de la malla vial rural, la cual agregó

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

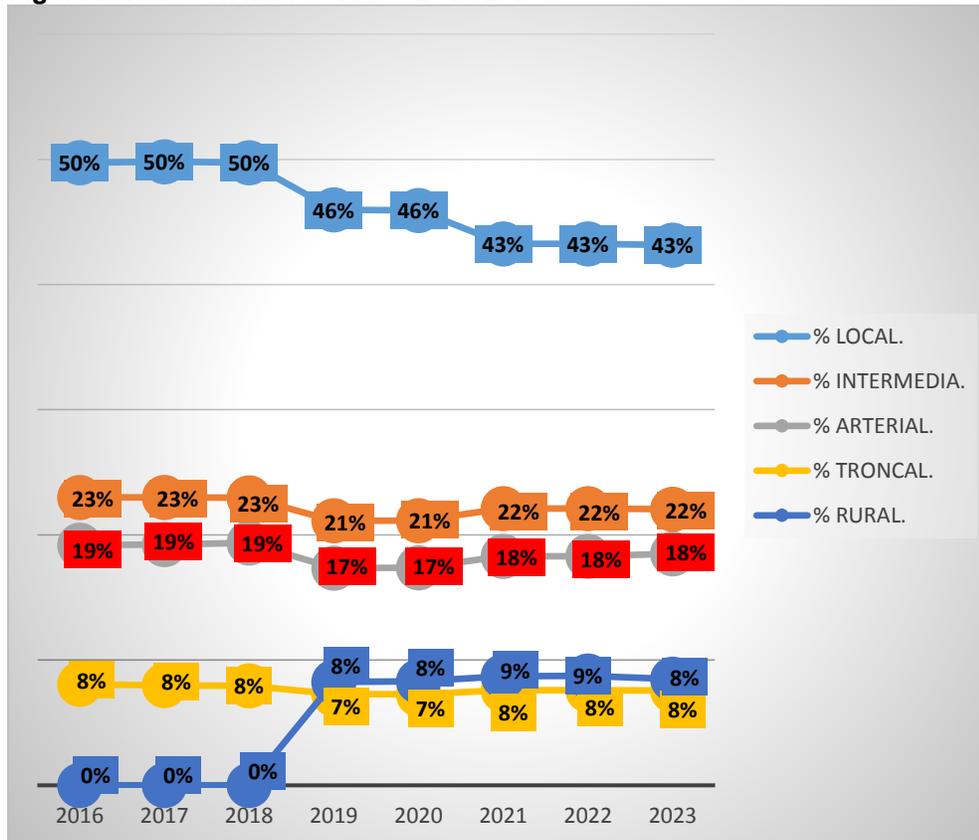
1.254 km-carril en el año 2019 y el descenso de la malla vial local en 680 km-carril entre los años 2021 y 2023 debido principalmente a ajustes cartográficos de calzadas e infraestructuras que realizó el IDU.

Se observa también de la figura anterior que: la extensión de la malla vial troncal y rural han tenido un leve descenso así de 1254 km carril en el año 2019 se pasa a 1237 km-carril de malla rural en el año 2024, y de 1128 km carril en el año 2016 de extensión de red vial Troncal baja a 1105 km carril en el año 2023. Por su parte la red vial arterial e intermedia muestran no muestran cambios significativos, por cuanto en el transcurso del periodo 2016 a 2023 aumentaron solo en 17 km carril la malla vial arterial y 4 km carril la intermedia.

Acorde a lo reportado por el IDU para el año 2020 se excluyeron 144.39 Km carril por estar clasificada como “*expansión*” o por estar fuera de los límites del Distrito (Instituto de Desarrollo Urbano, 2020), y 67.37 Km carril que corresponden al área de las calzadas de la malla vial urbana destinada para la red de ciclorrutas. En el año 2021 la reducción se presentó por la actualización de las bases de datos geográficas, generadas por los ajustes cartográficos de calzadas e infraestructuras de puentes (Instituto de Desarrollo Urbano, 2022), así mismo el IDU reclasifica las calzadas denominadas como “*pasos peatonales*” que se encontraban dentro del inventario de la malla vial local y pasaron a hacer parte del inventario de Espacio Público (Instituto de Desarrollo Urbano, 2022), vale la pena señalar que en las notas técnicas que reporta el IDU semestralmente las categoría por las que se realiza la disminución de la malla vial local en su mayoría no indican la cantidad de km carril que afectaron.

En el período de estudio se encuentra que de las mallas viales que conforman la red vial, la mayor participación la tiene la malla vial local la cual oscila entre el 43% y el 50%, como se observa en la siguiente figura.

Figura 2. Relación Mallas Viales 2016-2023



Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2022. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública.

Al observar lo sucedido en la Malla Vial Local entre el año 2019 y el año 2023, se encontró que en todas las localidades por los ajustes cartográficos de calzadas e infraestructuras disminuyó la extensión siendo más prominente lo sucedido en Engativá con una disminución de 105 km-carril, seguido en su orden por Kennedy, Ciudad Bolívar y San Cristóbal las cuales bajaron 88 km-carril, como se observa a continuación:

Tabla 1. Extensión Malla Vial Local, Km-carril por localidad 2016-2023

Localidad	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Diferencia 2019 -2023
Engativá	702	703	703	703	702	598	598	598	-105
Kennedy	885	890	887	889	890	804	803	801	-88
Ciudad Bolívar	638	636	633	644	645	557	556	556	-88
San Cristóbal	382	382	390	395	395	335	335	335	-60

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Localidad	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Diferencia 2019 -2023
Bosa	488	495	489	492	492	438	437	435	-57
Suba	897	905	908	924	924	863	869	870	-54
Usme	360	359	361	359	356	309	313	313	-46
Rafael Uribe Uribe	333	334	335	334	334	289	289	289	-45
Usaquén	489	488	488	481	476	439	441	440	-41
Puente Aranda	390	391	391	389	387	366	366	367	-22
Chapinero	174	173	173	172	170	153	153	153	-19
Fontibón	301	302	303	298	298	276	280	280	-18
Santa Fe	105	104	103	103	103	93	93	93	-10
Tunjuelito	147	146	146	146	146	137	136	136	-10
Teusaquillo	189	188	188	188	188	179	179	178	-10
La Candelaria	21	21	22	22	21	15	15	15	-7
Barrios Unidos	206	206	207	206	206	201	201	201	-5
Los Mártires	139	139	139	139	139	136	136	136	-3
Antonio Nariño	102	102	102	102	102	100	100	100	-2
TOTAL	6949	6967	6968	6988	6975	6288	6299	6296	-692

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2022. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública.

En cuanto a la extensión de la malla vial rural, diez (10) localidades cuentan con esta red vial, como se observa en la siguiente tabla, el IDU para los años 2019 y 2020 reportó por localidad la extensión de malla vial rural total (principal y no principal), y desde el año 2021 los datos son presentados únicamente para malla vial rural no principal. Por lo anterior, no es posible hacer comparación con el detalle de cada localidad en los cambios de la extensión de la malla vial rural.

Tabla 2. Extensión Malla Vial Rural, km-carril por localidad 2019-2023

Localidad	2019	2020	2021	2022	2023
	Km-carril Malla rural Principal + No principal	Km-carril Malla rural Principal + No principal	Km-carril Malla rural No principal	Km-carril Malla rural No principal	Km-carril Malla rural No principal
Ciudad Bolívar	243	242,31	217	217	217
Usme	262	265,01	212	212	212
Sumapaz	379	381,13	158	163	163
Suba	117	117,18	108	108	108
Chapinero	92	93,98	85	85	85
Usaquén	64	63,66	59	58	59
Santa Fe	80	79,5	53	53	53

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

	2019	2020	2021	2022	2023
Localidad	Km-carril Malla rural Principal + No principal	Km-carril Malla rural Principal + No principal	Km-carril Malla rural No principal	Km-carril Malla rural No principal	Km-carril Malla rural No principal
San Cristóbal	18	17,96	18	18	18
Total, Malla Vial Rural	1254	1260,7	909	914	915

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2022. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De la información reportada por el IDU tanto a nivel de cartografía como de los visores, boletines y notas técnicas no se puede determinar la nueva oferta vial, es decir cuántos Km-carril se han construido o se han incorporado durante el transcurso de los ocho (8) años a Bogotá.

2.2 Estado de la malla vial local y rural

El método de evaluación del comportamiento de los pavimentos que se usa en Colombia, fue desarrollado por el cuerpo de ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y tenía como objetivo buscar un método estándar para evaluar la condición estructural, operacional de la superficie del pavimento y determinar las medidas de mantenimiento y reparación a ejecutar en función de la condición del pavimento, este método determina el Índice de Condición de Pavimento PCI -por sus siglas en inglés Pavement Condition Index-, usado para pavimentos flexibles y rígidos en base a la información obtenida de una inspección visual (Jugo, 2011). Para las vías con superficie en afirmado y tierra se planteó el Índice de Condición de Carreteras no Pavimentadas URCI Unsurfaced Road Condition Index por sus siglas en inglés, el cual está basada en la misma metodología de evaluación y calificación del PCI.

Es importante mencionar que si bien el IDU asume las normas internacionales de la Sociedad Americana para Pruebas y Materiales ASTM por sus siglas en inglés - American Society for Testing and Materials- y el manual técnico TM 5-626, en las cuales se establecen la escala de calificación, colores sugeridos para el índice de

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Condición del pavimento PCI y URCI, sin embargo, esta entidad las personaliza para la ciudad de Bogotá.

Por lo anterior, se observa que hasta el primer semestre del año 2021 el IDU utilizó tres (3) categorías de clasificación sobre el estado de la infraestructura vial: bueno, regular y malo, y desde el segundo semestre del año 2021 la escala de clasificación usada es de siete (7) rangos: buenas, satisfactorias, justas, pobres, graves y falladas, acorde a las normas internacionales para el índice de Condición del pavimento PCI y URCI.

Otro aspecto de tener en cuenta en los datos de estado de la malla vial de Bogotá de la extensión total, el IDU no logra valorar la condición del pavimento de algunos tramos, a estos los denomina “SIN ESTADO” ó “SIN PCI” y son aquellos que no se pudieron determinar por: Estar en obra, Inseguridad de la zona, uso peatonal exclusivo, dificultad en maniobra de equipos, no se encontraba en la cartografía, condiciones climáticas adversas para la ejecución de los ensayos, no se encontraba reportes de intervención, y hasta el año 2018 se incluía los tramos con superficies en adoquín y piedra laja, entre otros.

2.2.1 Estado Malla Vial 2016-2020

Los rangos determinados por el IDU para las vigenias 2016 al 2020 tienen la siguiente clasificación y alternativas de intervención según su PCI y URCI:

Tabla 3. Índice de condición de pavimento (PCI) clasificación personalizada IDU 2016-2020

Clasificación PCI personalizada IDU	Estado	Tipo Alternativas de Intervención
0 ≤ 55	Mal Estado	Rehabilitación, reconstrucción
55 < PCI < 90	Regular	Mantenimiento periódico
PCI ≥ 90	Buen Estado	Mantenimiento rutinario

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020 y Respuesta IDU 202423500984241. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Tabla 4. Índice de Condición de Vías sin Superficie (URCI) personalizada IDU 2019-2020

Clasificación URCI personalizada IDU	Estado	Tipo alternativas de intervención
0 ≥ URCI ≤ 40	Mal Estado	Rehabilitación, reconstrucción
40 > URCI < 70	Regular	Mantenimiento periódico
70 ≥ URCI ≤ 100	Buen Estado	Mantenimiento rutinario

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020 y Respuesta IDU 202423500984241. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De los datos reportados a 31 diciembre de las vigencias 2016 a 2020 del estado de la malla vial de Bogotá.

Tabla 5. Estado Malla Vial Total 2016-2020

AÑO	TIPO	ITEM	BUENO	REGULAR	MALO	SIN ESTADO	TOTAL
2016	Malla Vial Total (urbana +rural)	Km -Carril	6566,53	4051,69	2095,70	1257,42	13971,35
2016	Malla Vial Total (urbana +rural)	Porcentaje	47%	29%	15%	9%	100%
2017	Malla Vial Total (urbana +rural)	Km -Carril	6992,23	3775,80	1957,82	1258,60	13984,45
2017	Malla Vial Total (urbana +rural)	Porcentaje	50%	27%	14%	9%	100%
2018	Malla Vial Total (urbana +rural)	Km -Carril	7269,04	3698,28	1785,38	1261,50	14014,2
2018	Malla Vial Total (urbana +rural)	Porcentaje	57%	29%	14%		
2019	Malla Vial Total (urbana +rural)	Km -Carril	7052,51	4897,61	2236,01	1017,15	15203,28
2019	Malla Vial Total (urbana +rural)	Porcentaje	50%	34%	16%		
2020	Malla Vial Total (urbana +rural)	Km -Carril	6745,58	5262,76	2174,59	1009,97	15193
2020	Malla Vial Total (urbana +rural)	Porcentaje	48%	37%	15%		

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

El cuadro muestra que durante los años 2016 y 2017 los tramos “*SIN ESTADO*” era una categoría adicional dentro de la clasificación del Estado de la malla vial, y desde el año 2018 no se tiene en cuenta estos tramos como categoría, así como tampoco en la suma total del porcentaje.

Este organismo de control fiscal, con el fin de lograr un análisis más ajustado a la realidad recalculo los porcentajes de los años 2016 y 2017 teniendo en cuenta solo los valores que tuvieron registro o diagnóstico de condición del pavimento es decir “*CON*”

www.contraloriabogota.gov.co

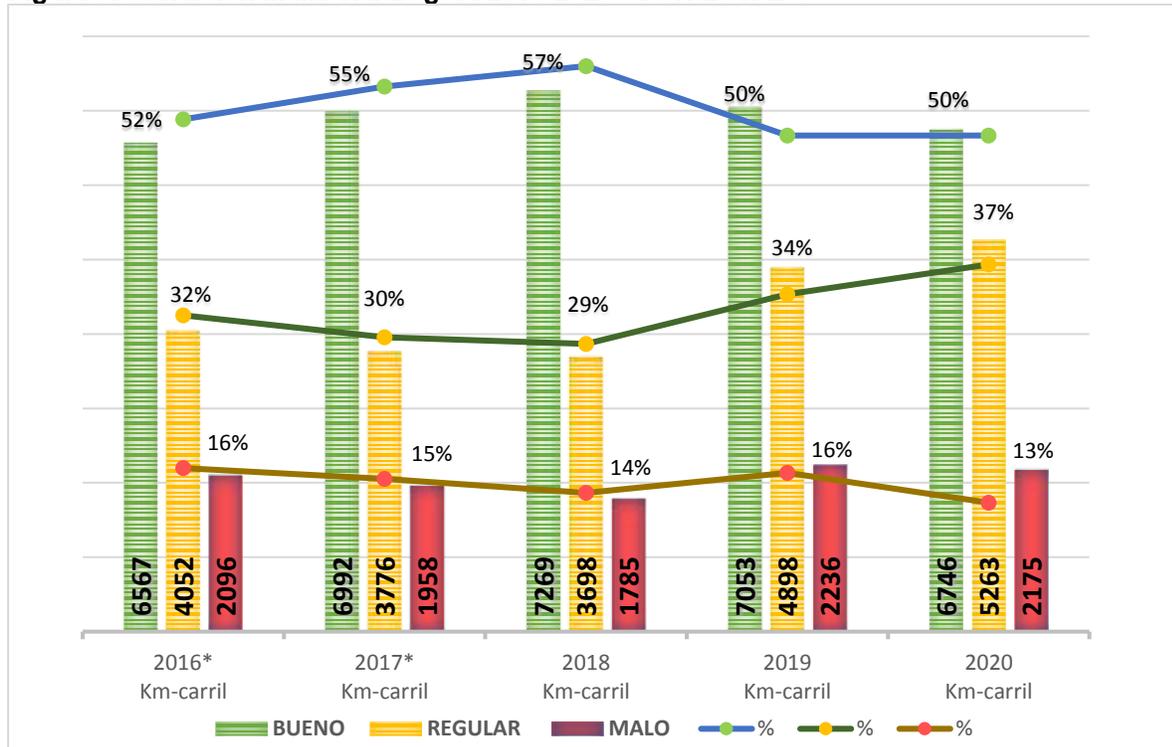
Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 20 de 78

ESTADO” para comparar estos dos (2) años con el resto del período 2016-2020. Los resultados de este ajuste se observarán en la siguiente figura.

Figura 3. Condición Malla vial Bogotá 2016-2020 “CON ESTADO”

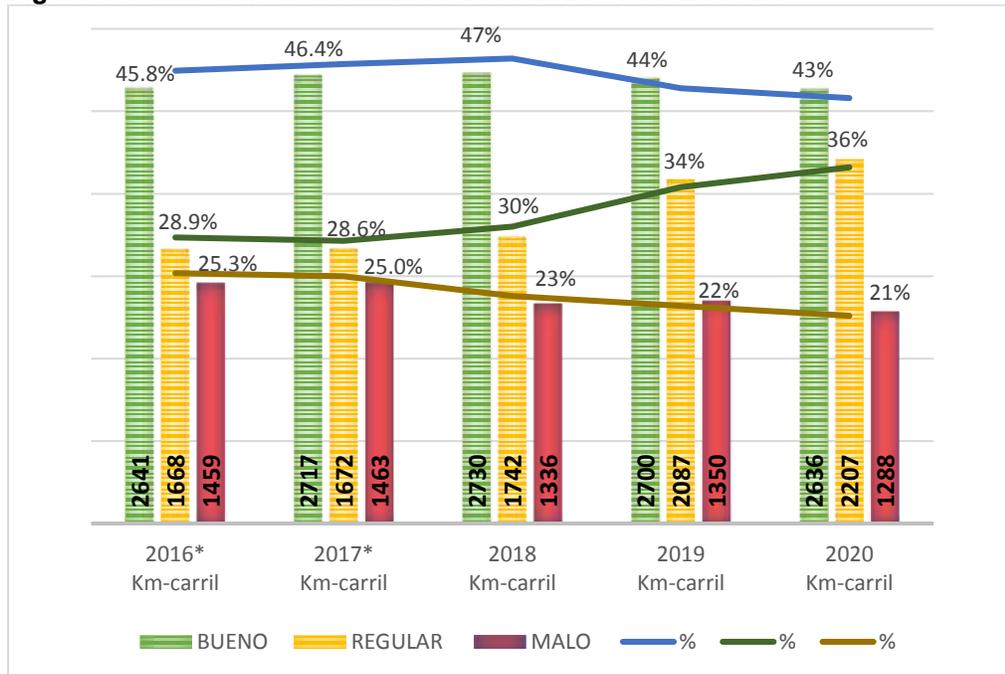


Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos “Sin Estado”, datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De la figura se aprecia que los tramos en estado “MALO” disminuyeron al año 2020 llegando a estar en el 16%, mientras en estado “REGULAR” se incrementó de 32% a 37%, las vías en estado “BUENO” estuvo por encima del 50%.

A nivel de la malla vial local se encontró, que del 2016 al 2018 disminuyeron los kilómetros en estado “BUENO” pasando de 45.8% a 43%, como se observa en la siguiente figura.

Figura 4. Condición Malla vial Local 2016-2020 “CON ESTADO”



Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. *Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos “Sin Estado”, datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

También se observa que los tramos de la malla vial local que se encontraban en estado “REGULAR” aumentaron del 28.9% al 36%, y estado “MALO” disminuyeron paulatinamente durante todo el período.

A nivel de cada una de las 19 localidades que cuentan con malla vial local, de los datos presentados por el IDU este organismo de control fiscal calculó la media aritmética o promedio de los 8 años en cada localidad por cada una de las tres y se encontró que: Dentro de las localidades con mayor extensión a diciembre de 2020, Kennedy fue la que obtuvo la mayor proporción de tramos en estado “BUENO” con un 52%, sobresalen las localidades de Tunjuelito que alcanzó el 70% de sus tramos en estado BUENO, seguida de Los Mártires con un 60%, y Antonio Nariño con un 59%, la mayor cantidad de Km-carril en estado “MALO” lo reporta la localidad de USME que en promedio estuvo en 60%, como se observa a continuación:

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Tabla 6. Promedio Estado Malla vial Local por localidad 2016-2020 tramos CON ESTADO

LOCALIDAD	BUENO	REGULAR	MALO	Extensión TOTAL a diciembre de 2020 Km-carril
Suba	39%	33%	27%	924,21
Kennedy	52%	25%	23%	889,63
Engativá	45%	32%	23%	701,83
Ciudad Bolívar	40%	24%	36%	645,12
Bosa	46%	25%	29%	491,83
Usaquén	34%	43%	23%	475,87
San Cristóbal	49%	35%	16%	394,9
Puente Aranda	49%	38%	13%	387,46
Usme	23%	17%	60%	355,89
Rafael Uribe Uribe	47%	33%	20%	334,27
Fontibón	48%	33%	19%	298,37
Barrios Unidos	50%	37%	12%	205,95
Teusaquillo	48%	44%	8%	187,79
Chapinero	40%	47%	13%	170,26
Tunjuelito	70%	22%	7%	146,38
Los Mártires	60%	36%	4%	138,93
Santa Fé	46%	44%	10%	103,21
Antonio Nariño	59%	25%	2%	102,49
La Candelaria	52%	29%	20%	21,15

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Cálculos de porcentajes acorde a fórmula mencionada en este acápite. *Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado". Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

En el Anexo 1. "Estado Malla Vial Local por Localidad 2016-2020" se pueden observar los cambios del estado de la malla vial por año en cada localidad.

En cuanto al estado de la malla vial rural se evidencia que la mayor parte de los tramos viales se encuentran en estado "MALO" y "REGULAR" ya que representaban el 89% en el año 2020.

Tabla 7. Estado de la malla vial rural 2019-2020

AÑO	BUENO	%	REGULAR	%	MALO	%	TOTAL, CON ESTADO	SIN ESTADO	TOTAL
2019 Km-carril	143,91	13%	443,13	40%	513,05	47%	1100,09	153,62	1253,71
2020 Km-carril	115,16	10,4%	468,50	42,3%	523,32	47,3%	1106,98	153,75	1260,73

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

2.2.2 Estado Malla Vial 2021-2023

A partir del segundo semestre del año 2021 el IDU utiliza siete (7) categorías de clasificación en relación con el estado de la infraestructura: bueno, satisfactorio, justo, pobre, muy pobre, grave y fallado acorde a los valores del Índice de Condición de Pavimento PCI, y al índice de Condición de Vías sin Superficie URCI, (IDU, 2021), y tienen la siguiente clasificación y alternativas de intervención:

Tabla 8. Índice de Condición de Pavimento (PCI) clasificación personalizada IDU 2021-2023

Clasificación PCI personalizada IDU	Estado	Tipo o alternativas de intervención
Bueno	100-86	Mantenimiento Rutinario
Satisfactorio	85-71	Mantenimiento Rutinario
Justo	70-56	Mantenimiento Periódico
Pobre	55-41	Rehabilitación
Muy pobre	40-26	Rehabilitación
Grave	25-11	Reconstrucción
Fallado	10-0	Reconstrucción

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020 y Respuesta IDU 202423500984241. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

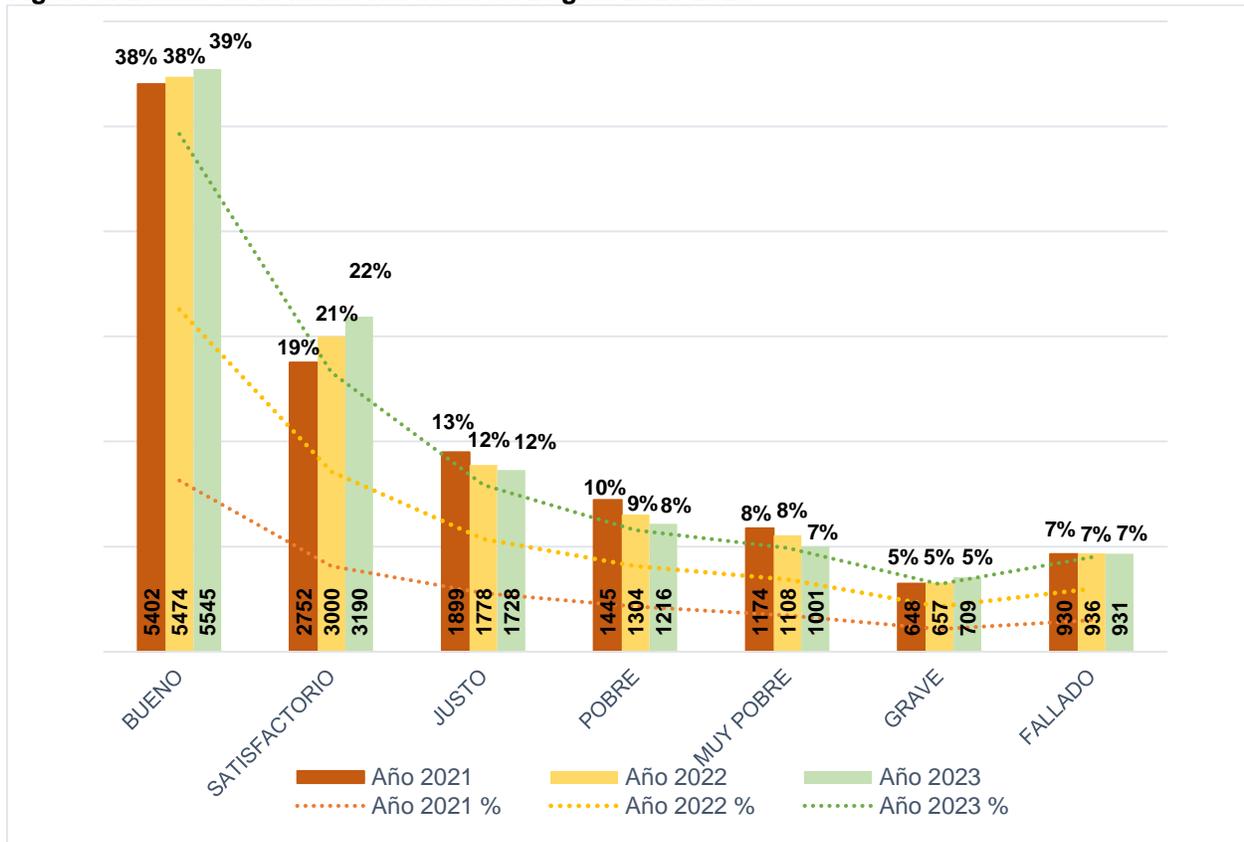
Tabla 9. Índice de Condición de Vías sin Superficie (URCI) personalizada IDU 2021-2023

Clasificación URCI Personalizada	Estado	Tipo o alternativas de intervención
Bueno	100-86	Mantenimiento Rutinario
Satisfactorio	85-71	Mantenimiento Rutinario
Justo	70-56	Mantenimiento Periódico
Pobre	55-41	Rehabilitación
Muy pobre	40-26	Rehabilitación
Grave	25-11	Reconstrucción
Fallado	10-0	Reconstrucción

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020 y Respuesta IDU 202423500984241. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De los datos reportados por el IDU de las vigencias 2021 a 2023 sobre el estado de la Malla Vial Total de Bogotá (Urbana más Rural), se aprecia que durante los tres años aumentó ligeramente los tramos en estado “BUENO” y “SATISFACTORIO”, mientras los Km-carril en estado “JUSTO”, “POBRE” y “MUY POBRE” disminuyen, y los porcentajes de los tramos en estado “GRAVE” y “FALLADO” se mantienen estables, como se observa en a la siguiente figura.

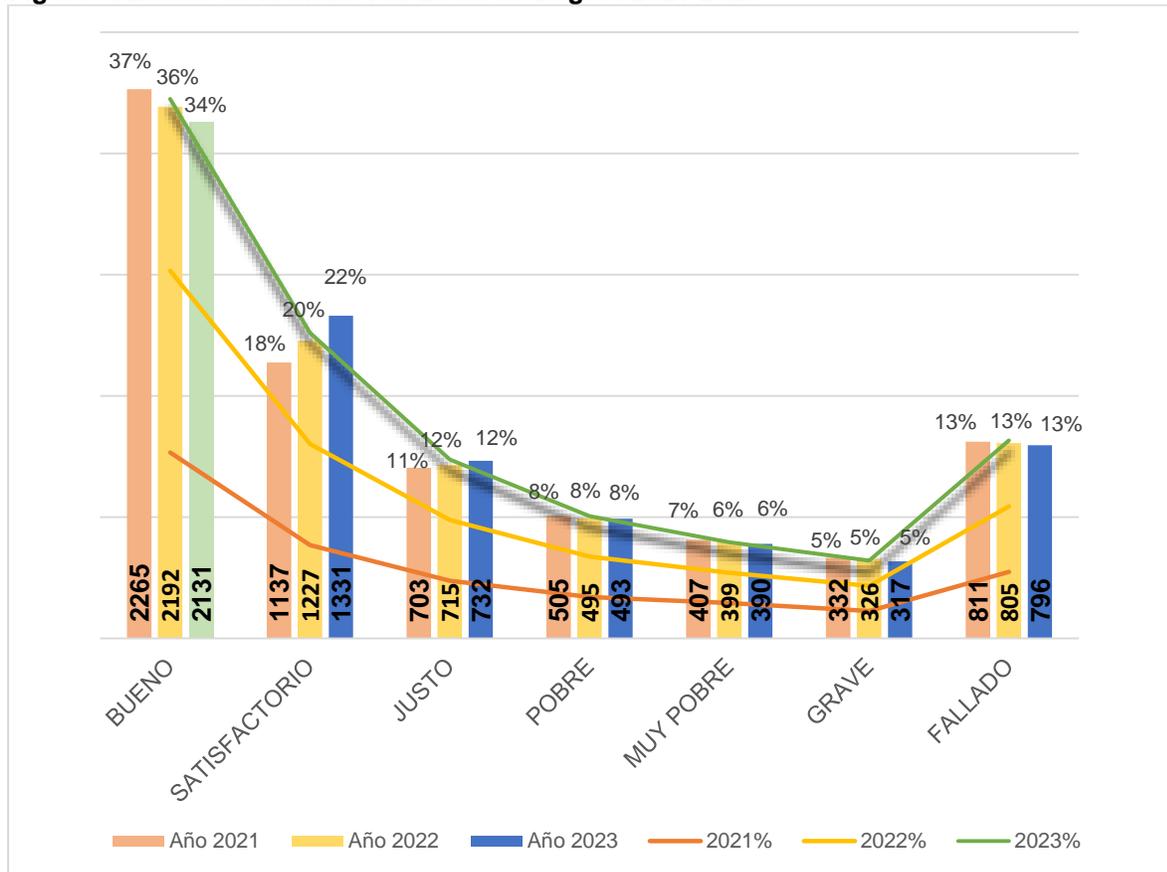
Figura 5. Estado de la Malla Vial Total de Bogotá 2021-2023



Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 2023. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Al detallar lo sucedido en el estado de la malla vial local se encontró que los tramos en categoría “BUENO” descienden de un 37 % en el 2021 a 34% en el año 2023, el estado “SATISFACTORIO” aumenta a 22% en el 2023 como se observa a continuación.

Figura 6. Estado de la Malla Vial Local de Bogotá 2021-2023



Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 2023. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De la figura se sigue que los tramos en categoría “JUSTO” aumentan a 12%. Así mismo los tramos en estado “POBRE”, “GRAVE” y “FALLADO” mantienen sus porcentajes respectivamente durante los tres (3) años y el estado “MUY POBRE” disminuye un punto a 6%.

Al comparar los resultados de la malla vial local con respecto a la total se puede observar de las dos gráficas anteriores, que la malla vial local tiene menor porcentaje de tramos en estado “BUENO”, es decir la malla vial total de Bogotá tiene 39% en este estado mientras que la local solo el 34%, por otra parte, los porcentajes de tramos en estado “FALLADO” son mayores a nivel local ya que a diciembre del año 2023 era del 13% y a nivel de Bogotá fue de 7%.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

A nivel de cada una de las 19 localidades que cuentan con malla vial local, de los datos presentados por el IDU este organismo de control fiscal calculo la media aritmética o promedio de los tres (3) años en cada localidad por cada una de las siete (7) categorías, como se observa a continuación

Tabla 10. Promedio Estado Malla vial Local por localidad 2021-2023 tramos “Con Estado”

LOCALIDAD	BUENO %	SATISFACTORIO %	JUSTO %	POBRE %	MUY POBRE %	GRAVE %	FALLADO %	Extensión TOTAL a diciembre de 2023 Km-carril
Suba	37%	20%	10%	7%	6%	6%	13%	853
Kennedy	37%	19%	11%	8%	6%	5%	14%	784
Engativá	40%	18%	10%	8%	7%	8%	10%	597
Bosa	31%	19%	11%	6%	4%	3%	23%	556
Usaquén	31%	21%	12%	6%	4%	3%	22%	556
Ciudad Bolívar	33%	20%	11%	6%	4%	3%	23%	531
Puente Aranda	36%	18%	13%	9%	7%	8%	10%	366
San Cristóbal	39%	23%	14%	8%	5%	3%	8%	324
Usme	23%	16%	6%	3%	3%	2%	47%	306
Rafael Uribe Uribe	38%	20%	12%	8%	7%	4%	11%	279
Fontibón	31%	20%	12%	9%	8%	7%	13%	278
Barrios Unidos	32%	25%	16%	11%	9%	5%	4%	201
Teusaquillo	29%	21%	15%	12%	10%	8%	5%	178
Chapinero	34%	26%	14%	9%	8%	4%	4%	153
Los Mártires	26%	15%	13%	15%	16%	10%	5%	136
Tunjuelito	36%	23%	15%	10%	8%	3%	4%	135
Antonio Nariño	32%	21%	16%	15%	11%	4%	2%	100
Santa Fé	34%	24%	15%	12%	7%	3%	5%	91
La Candelaria	32%	19%	14%	10%	11%	7%	7%	13

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 2023. Cálculos sin tener en cuenta tramos “Sin Estado”. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De la tabla se aprecia, que en las localidades que tienen mayor extensión a diciembre de 2023, es en Engativá la tiene la mayor proporción de tramos en estado “BUENO” con un 40%, también, sobresalen en este estado las localidades de San Cristóbal con 39%, Suba y Kennedy con un 38%. En estado “SATISFACTORIO” el mayor porcentaje de estos tramos estuvieron en Barrios Unidos con 25%, seguido de las localidades de Santa Fé y San Cristóbal con un 24% y 23%. Finalmente se observa que la mayor cantidad de Km-carril en estado “FALLADO” se encuentra en la localidad de Usme en un promedio del 47%, seguido de la localidad de Ciudad Bolívar y Bosa con un 23%.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

En el Anexo 2. “Estado Malla Vial Local por Localidad 2021-2023” se pueden observar los cambios del estado de la malla vial por año en cada localidad.

Por su parte, el estado de la malla vial rural para el período 2021-2023, se encontró que la suma de los tramos en estado “POBRE”, “MUY POBRE”, “GRAVE” y “FALLADO” representan entre el 66% y el 67%.

Tabla 11. Estado de la Malla Vial Rural de Bogotá 2021-2023

ESTADO	Año 2021 Km-carril	Año 2021 %	Año 2022 Km-carril	Año 2022 %	Año 2023 Km-carril	Año 2023 %
Bueno	104	9%	128	11%	124	11%
Satisfactorio	88	8%	100	9%	110	10%
Justo	187	17%	138	12%	135	12%
Pobre	249	22%	201	18%	186	17%
Muy Pobre	338	31%	338	30%	270	24%
Grave	113	10%	166	15%	244	22%
Fallado	34	3%	42	4%	46	4%
Total, con Estado	1112		1113		1113	
Sin Estado	156		159		160	
Extensión Total	1268		1273		1273	

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 2023. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

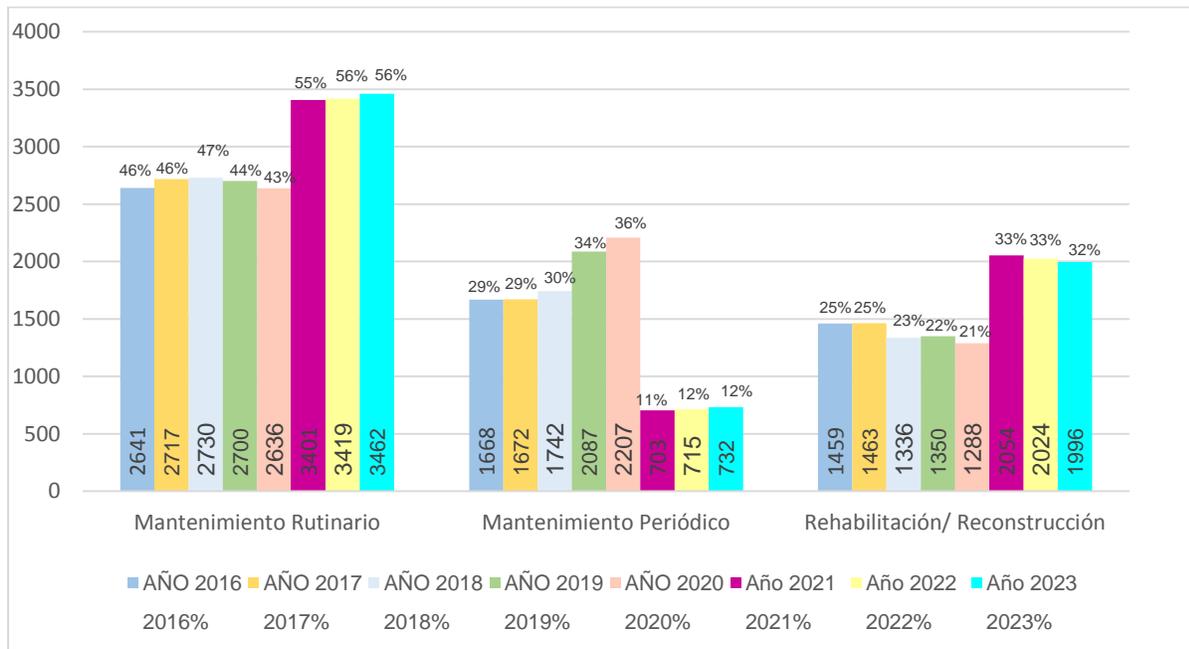
Acorde a lo reportado por el IDU, el paso de las tres (3) categorías de clasificación para el valor de PCI y URCI en los años 2016 y hasta el primer semestre de 2021 corresponden a una agrupación de las siete (7) que se definen en las normas internacionales ASTM D-6433, ASTM E-2840 y el MANUAL TÉCNICO TM-5-626 (Instituto de Desarrollo Urbano, 2021), el IDU en este contexto explica que los resultados anteriores al segundo semestre del año 2021 no son comparables con los obtenidos posteriormente, por cuanto la mayoría de las calzadas se determinaban mediante el uso de curvas de comportamiento para estimar el estado de forma teórica y no con información de diagnóstico actualizada en campo (Instituto de Desarrollo Urbano, 2021).

Teniendo presente lo anterior, la Contraloría de Bogotá encuentra que, si bien las metodologías no permiten comparar los resultados de clasificación de estados de la

malla vial en el periodo 2016 a 2023, los tipos de intervención asociados al PCI o URCI son los mismos en el período de estudio toda vez que el IDU los resume en cuatro (4) tipos de intervención Mantenimiento rutinario Mantenimiento periódico, Rehabilitación y Reconstrucción (Instituto de Desarrollo Urbano, 2024).

De lo anterior encontramos que la malla vial local de Bogotá en el período de estudio aumentó los tramos que requieren “*Mantenimiento Rutinario*” de 46% a 56%, también se observó que aumentaron los tramos para intervenciones de “*Rehabilitación*” y “*Reconstrucción*” de 25% a 32% como se observa en la siguiente figura, estas últimas intervenciones son las que mayor costo generan a la Ciudad como se verá en el siguiente capítulo.

Figura 7. Tipos de intervención requeridos en malla vial local 2016-2023.



Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2023. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos “Sin Estado”, datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

En cuanto a la malla vial rural los tramos que requieren intervenciones de tipo “*Rehabilitación*” o “*Reconstrucción*” aumentan de 47% a 67% (745 Km-carril). Como se observa a continuación.

Tabla 12. Tipos de intervención requeridos en malla vial Rural 2019-2023.

Tipo De Intervención	Año 2019	%	Año 2020	%	Año 2021	%	Año 2022	%	Año 2023	%
Mantenimiento Rutinario	144	13%	115	10%	191	17%	227	20%	234	21%
Mantenimiento Periódico	443	40%	469	42%	187	17%	138	12%	135	12%
Rehabilitación/ Reconstrucción	513	47%	523	47%	734	66%	748	67%	745	67%
Total con Estado	1100		1107		1112		1113		1113	
Sin Estado	154		154		156		159		160	
Extensión Total	1254		1261		1268		1273		1273	

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2019 a 2023. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos “Sin Estado”, datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Acorde a lo anterior, se observa que la administración distrital logro el mejor estado de la malla vial local en los años 2016 a 2020 ya que el porcentaje de tramos que se encontraban para intervención de mantenimiento rutinario o periódico sumaban entre el 75% para el año 2016 y el 79% para el año 2020, posteriormente decae en lo transcurrido del periodo los tramos que requieren este tipo de intervenciones de 67% a 68% y en consecuencia aumentan los Km-carril que requieren intervenciones de rehabilitación o construcción.

3. Intervención a la Malla Vial Local y Rural 2016-2024

La extensión de la red vial en Bogotá para el año 2023 abarca 14.588 kilómetros-carril, cuya intervención recae en el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial UAERMV y en los Fondos de Desarrollo Local FDL que comparten la responsabilidad sobre esta infraestructura.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Las competencias distritales relacionadas con la conservación vial están definidas en los artículos 3 del Decreto 980 de 1997, 4 del Decreto 768 de 2019, 109 del Acuerdo 257 de 2006 y 5 del Acuerdo 740 de 2019 y el Acuerdo 761 de 2020 los cuales establecen las funciones al IDU, a los FDL y a la UAERMV, y el contenido del artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 POT “*El Reverdecer de Bogotá 2022 – 2035*”, que añade funciones a las señaladas a estas entidades para la cualificación del Sistema Vial.

En el escenario del anterior POT el IDU se centraba en la atención de los proyectos de mayor complejidad e impacto, correspondientes a la malla vial arterial (perfiles viales V-0, V-1, V-2 y V-3) y las Alcaldías Locales y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UMV) en la intervención de la malla vial local e intermedia (perfiles viales entre V-4 y V-9) y vías rurales.

A partir del Decreto Distrital 555 de 2021 amplía las funciones y competencias del IDU, FDL y la UAERMV en el marco de la cualificación del Sistema Vial, sin que afecte las competencias asignadas en las normas anteriores, así:

Tabla 13. Competencias de las entidades distritales frente a la malla vial

Entidad	Intervención sobre componente
Instituto de Desarrollo Urbano	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 cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.
Fondos de Desarrollo Local	Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.	Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.
	Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

Nota. Fuente. Artículo 156, Decreto Distrital 555 de 2021. Cualificación del Sistema Vial.” Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

De acuerdo con lo expuesto, la competencia sobre la malla vial en términos de conservación, se comparte entre los FDL y la UAERMV.

Asimismo, el POT del 2021 modificó la categorización de los tipos de calle y su correspondencia con los tipos de la malla vial, así:

Tabla 14. Correspondencia tipo de malla vial con tipos de calle POT del 2021

Tipo de Malla	Tipo de Calle	Ancho de Referencia	Observaciones
Arterial	A0	100	Definidas por la reserva vial a nivel de POT Por las precisiones mediante resolución Por los Corredores Existentes
	A1	60	
	A2	40	
	A3	30	
	A3E	25	
Intermedia	I4	22	Malla existente en terreno y proyectada a través de procesos urbanísticos y de reconocimiento urbano. Permite el acceso zonal a la ciudad desde una o más vías arterias. En sectores de mejoramiento integral corresponden a las vías principales de acceso a los sectores y por donde circula el SITP.
	I5	18	
	I6	16	
Local	L7	13	
	L8	10	
	L9	6	Calle Peatonal en tratamiento de desarrollo. Calle peatonal con circulación vehicular restringida en tratamiento de mejoramiento integral
	L10	4	Sendero peatonal únicamente para tratamiento de mejoramiento integral

Nota. Fuente. Artículo 155, Decreto Distrital 555 de 2021. "Anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles."
Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Esta modificación del nuevo POT señala los alcances en la intervención de cada entidad con lo determinado en sus competencias, a partir de los cuales, se desarrolla la toma de decisiones para la intervención de la malla vial local y la asignación de recursos que deben estar soportadas sobre un modelo de indicadores provenientes de del sistema de gestión de pavimentos que pretenden ser eficaz y eficiente y direccionado hacia el oportuno mantenimiento de las vías que la conforman. A su vez este sistema parte de una base de datos que permite a los administradores la consulta, el análisis de la información y la programación de las actividades de mantenimiento a corto, mediano y largo plazo.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11 Versión: 1.0
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

Para lo anterior, se observa que el IDU ha formulado y ejecutado proyectos de diagnóstico de pavimentos, en los que se evalúan parámetros e indicadores para determinar el estado de condición superficial de la malla vial en el marco de su función de responder por la actualización del inventario sobre el estado de la infraestructura de los sistemas de movilidad y del espacio público construido, así como de actualizar y administrar el sistema de información integral de la Entidad, y el suministro de dicha información.

En la UAERMV la recolección de datos se realiza mediante el sistema de información geográfico SIGMA (Sistema Integrado de Gestión Misional y de Apoyo), el cual se alimenta a su vez de los servicios geográficos del IDU y otras entidades como la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB, entre otras, asimismo se realiza la consulta y captura de la información del segmento vial, permitiendo la administración de estos datos en tiempo real, con el cual se adelanta el diagnóstico y estado de la malla vial. No obstante, no se observa información sobre la intervención, producción, presupuesto o costos.

Por otro lado, en el ciclo de gestión de pavimentos la UAERMV sigue un modelo de priorización para la intervención de la malla vial que pretende garantizar la continuidad y conectividad de la malla vial local con la malla vial arterial principal y secundaria del distrito. Dado que la UAERMV, en conjunto con los FDL tienen la función de realizar la conservación de la malla vial local, el modelo de priorización considera tres dimensiones:

- Dimensión Social: con factores como densidad poblacional, densidad poblacional con movilidad restringida, peticiones de la ciudadanía, uso del suelo con función social y accesibilidad a infraestructura con función social
- Dimensión económica: uso del suelo con función económica y accesibilidad a infraestructura con función económica.

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 33 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11 Versión: 1.0
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

- Dimensión técnica: determinación del tipo de malla vial, seguridad vial y circulación de rutas de transporte

En cuanto a los FDL, como ejecutor de los recursos de inversión asignados a las Alcaldías Locales, también siguen un modelo de priorización de los tramos viales donde se tiene en cuenta las propuestas viabilizadas en los presupuestos participativos, las diferentes solicitudes de intervención por parte de la comunidad, las visitas técnicas y el diagnóstico actualizado, además se viabiliza los segmentos viales a intervenir, de acuerdo con parámetros técnicos, financieros, y criterios tales como: accesibilidad, conectividad, equipamientos aledaños, rutas de SITP, zonas de intervención integral (UAERMV), e índice de condición del pavimento, entre otros.

Con la priorización se determinan los segmentos viales, cuya intervención de los FDL contratan para reconstrucción, rehabilitación, mantenimiento periódico o rutinario de acuerdo con la clasificación del estado de cada segmentos identificados con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), de la misma manera que se determina las actividades especiales (Destinado para acciones de movilidad, acciones de reparcheo de segmentos viales adicionales, ciclo-infraestructura y espacio público), según el caso, para la ejecución del contrato los segmentos a intervenir previamente se reservan ante el IDU.

Ahora bien, el IDU contribuye con la atención de los corredores de movilidad que soportan el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP-, ante la limitación de los recursos económicos destinados para la conservación los cuales no son suficientes para atender la totalidad de las necesidades de conservación de la malla vial existente, se estructuran esquemas que permitan en el largo plazo la mayor eficiencia de los recursos invertidos con la mayor cobertura. Con intervenciones que optimizan el nivel de servicio de las vías, evitan el deterioro, prolongan la vida útil y mejoran las condiciones de movilidad de los usuarios del sistema vial.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Para tal fin, las entidades responsables han implementado una herramienta para priorizar los recursos disponibles para la conservación de la malla vial existente. Con el modelo de priorización para el programa de conservación de la malla vial, el cual considera criterios que se articulan con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo, con el fin de garantizar transparencia y equidad.

Valga precisar que el estado de la malla vial en su conjunto es resultado de la intervención de varias entidades, por una parte, de esa malla vial, la local que está a cargo de la UAERMV y los FDL, mientras que la arterial se encuentra a cargo del IDU, pero también intervienen otras entidades, como las empresas de servicios públicos, el Instituto Distrital de Recreación y Deportes, el IDIGER (Instituto Distrital para la Gestión de Riesgos y Cambio Climático) y otras que adelantan actividades sobre la malla vial de conformidad con la naturaleza de sus funciones, donde la división de esas responsabilidades no es clara entre las mismas en algunos casos.

Aunque se ha avanzado en el tema para el año 2024, como es el caso de la UAERMV, que en el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 se le asignaron nuevas funciones (malla vial intermedia, espacio público peatonal y ciclo-infraestructura además de tareas de apoyo a la Secretaría de Movilidad y a la seguridad vial) y mediante el Decreto 555 de 2021 se le asignó la coordinación de todas las acciones de conservación de la infraestructura de movilidad de la ciudad y de sus zonas rurales

Adicionalmente, el enfoque territorial de las obligaciones de la UAERMV le permite atender cualquier lugar del Distrito y en todas las localidades, de acuerdo con los diagnósticos realizados, los criterios de priorización y las necesidades urgentes que requieren atención inmediata. Lo que significa que tiene la responsabilidad de atender el 73% la extensión de la malla vial de la ciudad. Mientras las alcaldías locales responden por la malla vial local, rural y en menor medida intermedia de su localidad. Sin embargo, estas entidades no son autónomas, por cuanto deben responder a la priorización que haga la Secretaría Distrital de Movilidad, cumplir con las

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

especificaciones técnicas establecidas, como también las exigidas por el IDU y las reservas e intervenciones de otras entidades.

Así las cosas, la asignación de competencias de las entidades responsables de la conservación de la malla vial, presentadas en el marco normativo de sus funciones, no contempla un sistema de conservación integral entre el IDU, la UAERMV y las alcaldías locales, por cuanto se parte de diagnósticos, modelos de priorización, viabilización y ejecuciones, propias o contratadas, que en oportunidades generan acciones cruzadas o que se sobreponen, que conllevan a la no atención de segmentos viales que lo requieren, circunstancias que afectan de las metas del Plan Distrital de Desarrollo.

3.1 Balance de la Gestión de la intervención de la malla vial 2016-2023

Durante las vigencias analizadas en el período 2016 y 2023 la intervención de la malla vial de la ciudad en Km-carril de malla vial troncal, arterial e intermedia, local y rural, es decir, los tramos que se construyeron, reconstruyeron, rehabilitaron o tuvieron mantenimiento rutinario o mantenimiento periódico con recursos del IDU, la UAERMV y los FDL, presentaron los siguientes resultados, de acuerdo con los registros realizados por estas entidades en el SEGPLAN, mediante las cuales contribuyeron en los Planes de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos” PDD BMPT y “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI” PDD UNCSAB al mejoramiento del estado de la malla vial, así:

Tabla 15. Intervenciones en Km-carril realizadas por las entidades del sector movilidad en la malla vial 2016-2024

Entidad	Programado para el periodo del PDD Km-carril	Ejecutado en el periodo del PDD Km-carril	% Ejecutado	Participación
FDL	944,70	902,98	95,6%	25,2%
IDU	2.203,46	1.413,70	64,2%	39,4%
UAERMV	1.263,08	1.267,43	100,3%	35,4%
BMPT 2016-2020	4.411,24	3.584,11	81,2%	100,0%
FDL	390,33	282,85	72,5%	7,7%

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 36 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Entidad	Programado para el periodo del PDD Km-carril	Ejecutado en el periodo del PDD Km-carril	% Ejecutado	Participación
IDU	1.859,11	1.602,54	86,2%	43,7%
UAERMV	1.726,44	1.783,64	103,3%	48,6%
UNCSAB 2020-2024 (mayo)	3.975,88	3.669,03	92,3%	100,0%
PERIODO 2016-2024 (mayo)				
FDL	1.335,03	1.185,83	88,8%	16,3%
IDU	4.062,57	3.016,24	74,2%	41,6%
UAERMV	2.989,52	3.051,07	102,1%	42,1%
TOTAL	8.387,12	7.253,14	86,5%	100,0%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor Para Todos". Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con corte 31 de diciembre de 2020, 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 31 de mayo de 2024 y Seguimiento Plan de Acción 2017- 2020 componente de inversión por localidad con corte 31 de diciembre de 2020. Seguimiento Plan de Acción 2021- 2024 componente de inversión por localidad con corte 31 de mayo de 2024. Elaboración propia. Consolidado y calculado Subdirección de Evaluación de Política Pública.

En total se intervinieron en toda la ciudad con diferentes acciones 7.253,14 Km-carril desde el año 2016 a mayo del 2024, con aportes proporcionalmente iguales entre los dos PDD, esto es equivalente a haber realizado acciones en el 49,7% de los 14.588 Km-carril de extensión vial y con una eficacia del sector del 86,5%, donde el IDU es la entidad menos eficaz con el 74,2%, los FDL con el 88.8% y la UAERMV ejecutando un poco más de lo programado, en promedio 102.1%.

En cuanto al aporte de las entidades al mejoramiento del estado de la malla vial, es la UAERMV la que presentó el mayor avance con el 42.1% y el IDU en casi la misma proporción el 41.6%, mientras los FDL aportaron el 16.3%, con una disminución significativa 68,7% entre el periodo del Plan de Desarrollo BMPT y UNCSAB, la cifra programada es de solo 390.33 km-carril para todo el plan

Por su parte, en la intervención por los tipos de malla vial, es relevante señalar que la estructuración programática de las metas de producto, no todas son específicas y medibles, principalmente en el PDD UNCSAB, así se observa que las intervenciones se centran en mayor proporción en la malla vial local en el PDD BMPT fue del 54.9% y en el último PDD UNCSAB, por cuanto no se especificó el tipo de malla se toma la malla vial local e intermedia en conjunto, las que suman el 58,9% de los Km-carril intervenidos, como se muestra en la siguiente tabla.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Tabla 16. Intervención por tipos de malla vial PDD BMPT y UNCSAB

PDD	tipo de malla	Ejecutado en el período del PDD Km-carril	Participación
BMPT	Malla vial arterial	421,73	11,8%
BMPT	Malla vial arterial, troncal e intermedia y local asociada a troncal	63,25	1,8%
BMPT	Malla vial intermedia	357,02	10,0%
BMPT	Malla vial local	1968,53	54,9%
BMPT	Malla vial rural	449,95	12,6%
BMPT	Malla vial troncal	323,63	9,0%
Total, BMPT		3584,11	100,0%
UNCSAB	Malla vial arterial	751,48	20,5%
UNCSAB	Malla vial arterial asociada a troncal	73,05	2,0%
UNCSAB	Malla vial local e intermedia	2159,61	58,9%
UNCSAB	Malla vial rural	260,97	7,1%
UNCSAB	Malla vial troncal	423,92	11,6%
Total, UNCSAB		3669,03	100,0%
Total general		7253,14	
PERIODO 2016-2024 (mayo)			
	Malla vial arterial	1173,21	16,2%
	Malla vial arterial asociada a troncal	73,05	1,0%
	Malla vial arterial, troncal e intermedia y local asociada a troncal	63,25	0,9%
	Malla vial intermedia	610,93	8,4%
	Malla vial local	2019,47	27,8%
	Malla vial local e intermedia	1854,7	25,6%
	Malla vial rural	710,92	9,8%
	Malla vial troncal	747,55	10,3%
	Total general	7253,14	100,0%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN Plan de Desarrollo "BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS". Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con corte 31 de diciembre de 2020, 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 31 de mayo de 2024 y Seguimiento Plan de Acción 2017- 2020 componente de inversión por localidad con corte 31 de diciembre de 2020. Seguimiento Plan de Acción 2021 - 2024 componente de inversión por localidad con corte 31 de mayo de 2024. Elaboración propia. Consolidado y calculado Subdirección de Evaluación de Política Pública

Ahora bien, respecto al tipo de intervención de los segmentos viales, en cada uno de los tipos de malla vial, al igual que las metas por tipo de malla no todas son específicas y medibles individualmente, pero es claro que las mayores intervenciones se realizan en mantenimiento que en general han abarcado el 44,6% de los Km-carril atendidos, más las acciones de mantenimiento incluidas en las metas de conservación, cómo se observa en la siguiente tabla en la cual se presenta el registro de Km-carril ejecutados por cada tipo de intervención y su participación en el total.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Tabla 17. Km-carril ejecutados por tipo de intervención 2016-2024

PDD	Intervención	Programado para el periodo del PDD Km-carril	Ejecutado en el periodo del PDD Km-carril	% ejecutado	Participación
BMPT	Conservar y Rehabilitar	1172,13	1174,54	100,2%	32,8%
BMPT	Construir	566,92	341,40	60,2%	9,5%
BMPT	Mantener	2465,36	1926,73	78,2%	53,8%
BMPT	Rehabilitar	206,83	141,44	68,4%	3,9%
Total BMPT		4411,24	3584,11	81,2%	100,0%
UNCSAB	Conservar	1726,44	1783,64	103,3%	48,6%
UNCSAB	Construcción Y/O Conservación	390,33	282,85	72,5%	7,7%
UNCSAB	Construir	427,95	297,94	69,6%	8,1%
UNCSAB	Mantener	1431,16	1304,60	91,2%	35,6%
Total UNCSAB		3975,88	3669,03	92,3%	100,0%
Total general		8387,12	7253,14	86,5%	
PERIODO 2016-2024 (mayo)					
Total General	Conservar	1726,44	1783,6	103,3%	24,6%
	Conservar y Rehabilitar	1172,13	1174,5	100,2%	16,2%
	Construcción Y/O Conservación	390,33	282,9	72,5%	3,9%
	Construir	994,87	639,3	64,3%	8,8%
	Mantener	3896,52	3231,3	82,9%	44,6%
	Rehabilitar	206,83	141,4	68,4%	2,0%
	Total general	8387,12	7253,1	86,5%	100,0%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN Plan de Desarrollo “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS”. Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con corte 31 de diciembre de 2020. 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 31 de mayo de 2024 y Seguimiento Plan de Acción 2017- 2020 componente de inversión por localidad con corte 31 de diciembre de 2020. Seguimiento Plan de Acción 2021- 2024 componente de inversión por localidad con corte 31 de mayo de 2024. Elaboración propia. Consolidado y calculado Subdirección de Evaluación de Política Pública.

La tabla anterior, también muestra el nivel de ejecución de las acciones programadas para la vigencia de cada PDD, observando como hecho importante, la baja eficacia en la construcción y rehabilitación proyectadas de la malla vial, con el 64,3% y 68,4% respectivamente, lo que evidencia el poco aporte de estas acciones al mejoramiento de la oferta vial de la ciudad, en particular la construcción de vías ante la demanda y necesidades en el mejoramiento de la movilidad, con los concebidos efectos económicos, sociales y ambientales.

Vale la pena mencionar que acorde al glosario que maneja el IDU por conservación se debe entender: Conjunto de actividades que se ejecutan sobre un elemento vial o de espacio público orientadas a preservar las estructuras de pavimento para que ofrezcan condiciones de uso aceptable ya sea que se cumpla en período de vida útil o ampliar un nuevo período, empleando los tratamientos necesarios con el fin

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 39 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

de retardar su deterioro. Incluye las actividades de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción (Instituto de Desarrollo Urbano, 2022).

Al respecto de las intervenciones programadas y realizadas de construcción de vías para la ciudad, se analizó la Meta Producto del PDD UNCSAB: 380 – “*Construir 146 km-carril de malla vial arterial, intermedia, rural y regional. ...*”, la que se ejecutó mediante la meta de inversión del IDU: Construir 224.06 KM Carril de vías arteriales, los cuales según la información incorporada por el IDU en el sistema de información geográfica - SIGIDU, se resume el estado de cada uno de los proyectos viales que aportan a dicha meta, evidenciando en el mismo, que se han terminado obras por 20,9 km-carril que representan el 11,70% de la meta y en ejecución con 97,8 km-carril que equivalen al 54,80%, además se incluyen proyectos en estudios y diseños y factibilidad, con lo que se sobreestima la meta alcanzada y registrada en el SEGPLAN de 178,3 km-carril como ejecutados, la que no corresponde a la realidad como se muestra en la tabla a continuación.

Tabla 18. Proyectos viales que aportan a la Meta del PDD UNCSAB “Construir 146 km-carril de malla vial arterial, intermedia, rural y regional”

Estado/Proyecto vial	Meta KM/carril	% de contribución a la meta	Fecha de entrega
Construcción	118,7	66,60%	
Obras (en ejecución)	97,8	54,80%	
Accesos Norte Autopista Norte desde la Calle 192 hasta la Calle 245	7	3,90%	
Accesos Norte Carrera Séptima desde la Calle 200 hasta la Calle 245	0	0,00%	
Avenida Boyacá (AK 72) desde Avenida San José (AC 170) hasta Avenida San Antonio (AC 183).	1,3	0,70%	
Avenida Contador (Cl. 134) desde la Autopista Norte hasta la Carrera 15	1,6	0,90%	
Avenida el Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91.	1,9	1,10%	
Avenida Jorge Uribe Botero (Kr. 15) desde la Cl. 134 hasta la Cl. 151	1,8	1,00%	
Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Carrera 114 hasta Carrera 122.	1,3	0,70%	
Avenida la Sirena (Cl. 153) desde Autopista Norte hasta Av. Boyacá (Costado Norte)	1,8	1,00%	
Avenida Laureano Gómez (AK 9) desde Av. San José (AC 170) hasta la Calle 193	2,3	1,30%	
Avenida Primero de Mayo (AC 54 Sur) entre Cra. 88C y Cra. 89B (AP 2013-00367)		0,00%	
Avenida Santa Bárbara (AK 19) desde la Cl. 127 hasta la Cl. 134	1,3	0,70%	

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Estado/Proyecto vial	Meta KM/carril	% de contribución a la meta	Fecha de entrega
Corredor Av. Tintal - Av. Alsacia Grupo 2	2,7	1,50%	
Corredor Av. Tintal - Av. Alsacia Grupo 3	2,4	1,30%	
Reconstrucción Zona Industrial Montevideo en Puente Aranda Grupo 1	18,1	10,20%	
Reconstrucción Zona Industrial Montevideo en Puente Aranda Grupo 2	18,1	10,20%	
Reconstrucción Zona Industrial Montevideo en Puente Aranda Grupo 3	18,1	10,20%	
Reconstrucción Zona Industrial Montevideo en Puente Aranda Grupo 4	18,1	10,20%	
Obras (terminado)	20,9	11,70%	
Av. Los Cerros - Obras estabilización K4+350		0,00%	1/02/2022
Avenida el Rincón (KR 91 y AC 131A) desde Carrera 91 hasta Avenida la Conejera (TV 97).	12,2	6,80%	1/08/2020
Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida de la Constitución (AK 70) hasta Avenida Boyacá (AK 72).	1,1	0,60%	20/07/2021
Construcción Malla vial y andenes en la Carrera 4 Este entre CL. 46 D Sur y CL 45 Sur (A.P 2013-00399)	0,4	0,20%	3/02/2023
Corredor Av. Tintal - Av. Alsacia Grupo 1	4,4	2,50%	1/08/2023
Corredor Av. Tintal - Av. Alsacia Grupo 4	0,9	0,50%	20/10/2021
Corredor Av. Tintal - Av. Alsacia Grupo 5	1,9	1,10%	28/12/2021
Estudios y Diseños	34,6	19,40%	
Estudios y diseños (en ejecución)		0,00%	
Avenida las Villas desde la Av Tv Suba (Calle 147) a la Av Sirena (calle 153) (Acción Popular)		0,00%	
L- BOSA Av. Bosa, de Av. Tintal a Av. Santa Fe y Av. Santa Fe, de Av. Bosa a Av. Circunvalar del Sur		0,00%	
Vía Cota desde el límite del Distrito hasta Av. San José		0,00%	
Estudios y diseños (terminado)	34,6	19,40%	
ALO Sur Avenida Longitudinal de Occidente desde Chusacá hasta la Calle 13	21,7	12,20%	
Avenida Constitución entre la Av. Américas (AC 6) y la Av. Alsacia (AC 12)		0,00%	
Avenida Contador (Cl. 134) desde Av. Carrera 7 hasta la Autopista Norte	1,6	0,90%	
Avenida Francisco Miranda Cl. 45 desde la Cra. 5 a la Avenida Alberto Lleras Camargo -Cra 7	1,8	1,00%	
Avenida Jorge Uribe Botero (Kr. 15) desde la Cl. 151 hasta la Cl. 170 (Canal Cedro, Rionorte) incluye Acción Popular Construcción pontón sobre Canal del Norte - Carrera 15 por Calle 151		0,00%	
Par Vial - AK 7 desde Av. de los Comuneros hasta Av. de la Hortúa (AC 1)	6	3,40%	
Proyectos Corabastos (María Paz - Corabastos, Alameda 40B Sur, Humedal la Vaca, Articulación Cayetano Cañizales) Tramo 1	3,5	2,00%	
Factibilidad	25	14,00%	
Factibilidad (terminado)	25	14,00%	
Avenida Longitudinal de Occidente desde la Calle 13 hasta Calle 80	7	3,90%	
Calle 63 (Carrera 122 - Vía Funza - Cota)	18	10,10%	
Total km- carril	178,3	100,00%	
SEGPLAN a mayo 2024	178,3	100,00%	

Nota. Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Sistema de información geográfica del IDU. SIGIDU y Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN 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 31 de mayo de 2024

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

El anterior caso, genera incertidumbre los registros de los avances de la gestión que adelantan las entidades responsables de la malla vial de la ciudad, registrados en el SEGPLAN.

3.2 Balance de la Gestión en la Conservación de la Malla Vial Local y Rural.

Teniendo en cuenta los resultados de las metas de los PDD anteriores en lo relacionado con la intervención de la malla vial, se identifica que esta se prioriza en la red vial local, principalmente con acciones de mantenimiento adelantadas por la UAERMV y en menor medida por los FDL y que el IDU se centra en intervenciones de malla arterial.

Como se indicó en el capítulo anterior en el diagnóstico de la malla vial local al 31 de diciembre de 2023, se registra una extensión de 6.295 km-carril que corresponden al 43,2% del inventario de la ciudad, cuyo estado se encontraba con el 34% en buen estado, el 22% en satisfactorio, el 12% en justo y el 32% de la malla local se encuentra con una condición menor a 55 puntos PCI, entre pobre y fallado, que según los criterios enunciados de intervención, el 56% requieren mantenimiento rutinario, el 12% mantenimiento periódico, el 14% rehabilitación y el 18% reconstrucción.

Respecto a la gestión de la atención por parte de las entidades responsables de la infraestructura vial local y los efectos en la conservación de la malla vial, que responde a los programas de intervención que tienen como objetivo establecer las prioridades de mantenimiento (rutinario, periódico), rehabilitación o reconstrucción de los elementos del sistema vial de las localidades, se analizaron los aportes de la UAERMV y los FDL a partir de los registros en el SEGPLAN, los cuales de conformidad con la configuración de la meta, que incluye de manera amplia la medición de las mallas vial local e intermedia y de forma abstracta el tipo de intervención, razón por la

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

que no facilita el seguimiento, así como tampoco, precisar el resultado concreto de malla vial local intervenida y el avance en su conservación.

Lo anterior, por cuanto los proyectos que gestionan estas entidades se ejecutan mediante estrategias de intervención para la conservación, como: mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y reconstrucción, pero adicionalmente actividades especiales, dentro de las cuales se presenta la ejecución de reparaciones puntuales y de atención inmediata, tendientes a mitigar de manera puntual problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la infraestructura de la ciudad.

3.2.1 Contribución de los resultados de la UAERMV en la Conservación de la Malla Vial Local y Rural.

El PDD en el periodo 2016-2020 contempló en su Propósito 4. Hacer de Bogotá-Región Un Modelo De Movilidad Multimodal, Incluyente y Sostenible, y en su Artículo 49. Objetivos se tiene: 1. Mantener y/o mejorar el estado de la malla vial local e intermedia urbana local, para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial. Para este propósito la UAERMV intervino la malla vial local a través del proyecto de inversión 408 con objeto “*Recuperación, Rehabilitación y mantenimiento vial*”, donde se estableció como meta para el cuatrienio, conservar y rehabilitar 1083 km-carril, lo que representaba intervenir el 11,6% de los 9334,94 km-carril de la extensión de vías locales e intermedias a diciembre de 2020.

Mientras, en el PDD del periodo 2020-2024 se presentó el programa “*Movilidad segura, sostenible y accesible*” con el propósito de mejorar el estado de la malla vial local, para lo cual se programó como meta producto “*Realizar actividades de conservación a 2.308 km carril de malla vial*”, por parte de la UAERMV se intervino la malla vial local a través del proyecto de inversión “*Conservar 1,598.01 km carril de la malla vial local e intermedia distrito capital*”. lo que representaba intervenir el 17,0% de los 9406,46 km-carril de vías locales e intermedias.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

El resultado de la UAERMV fue la intervención de 1084,8 km-carril en el PDD BMPT y de 1503,9 Km-carril en el PDD UNCSAB, con una contribución del 41,8% en la conservación de la malla vial local e intermedia; valga precisar que en un período de ocho años se puede atender varias veces un mismo segmento vial. De otra parte, las localidades con mayor extensión son a su vez las más atendidas por la Unidad, como son la localidad de Kennedy, Engativá y Suba.

Tabla 19. Intervenciones Km-carril realizada por la UAERMV en la malla vial Local 2016-2024

Localidad	Extensión de la malla vial local MVL Km-carril	PDD BMPT	PDD UNCSAB	PDD BMPT y UNCSAB	Contribución en la conservación al total de la extensión de la MVL, sin descontar la malla vial intermedia	% de contribución por localidad
		Km-carril MVL Ejecutado 2017- mayo 2020	Km-carril MVL Ejecutado junio 2020 - 2023	Km-Carril MVL Ejecutado		
17. La Candelaria	13,01	6,87	5,15	12,02	92,4%	0,4%
2. Chapinero	152,57	60,73	51,44	112,17	73,5%	3,1%
13. Teusaquillo	178,38	70,82	54,33	125,15	70,2%	4,4%
16. Puente Aranda	366,20	91,14	94,51	185,65	50,7%	5,9%
1. Usaquén	437,63	113,08	98,95	212,03	48,4%	7,1%
14. Los Mártires	135,54	29,13	31,22	60,35	44,5%	2,8%
12. Barrios Unidos	200,91	45,71	41,87	87,58	43,6%	3,1%
10. Engativá	596,75	108,02	145,07	253,09	42,4%	9,1%
3. Santa Fe	90,51	16,38	19,24	35,62	39,4%	2,7%
9. Fontibón	277,69	40,42	66,86	107,28	38,6%	5,0%
6. Tunjuelito	135,36	15,22	36,20	51,42	38,0%	2,1%
11. Suba	853,08	134,06	164,04	298,10	34,9%	9,0%
18. Rafael Uribe Uribe	279,31	51,18	44,10	95,28	34,1%	3,7%
8. Kennedy	783,58	104,39	139,22	243,61	31,1%	10,8%
15. Antonio Nariño	100,09	10,05	17,69	27,74	27,7%	1,6%
7. Bosa	427,95	35,80	58,84	94,64	22,1%	4,5%
4. San Cristóbal	323,90	16,79	47,80	64,59	19,9%	3,3%
5. Usme	306,24	19,12	38,50	57,62	18,8%	3,1%
19. Ciudad Bolívar	530,93	30,01	55,97	85,98	16,2%	5,3%
* Distrito		85,91	292,94	378,85		12,9%
TOTALES	6189,6	1084,8	1503,9	2588,8	41,8%	100,0%
METAS PDD		1083,00	1,598.01			

Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN. 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 31 de mayo de 2024 y Plan de Desarrollo "BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS". Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con corte 31 de diciembre de 2020. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

En la anterior tabla se observa la contribución en conservación al total de la extensión de la malla vial local en cada una de las localidades, en la que se evidencia que la gestión vial adelantada por la UAERMV, contribuye principalmente a las localidades que hacen parte del centro extendido de la ciudad, como son: La

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 44 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Candelaria, Chapinero, y Teusaquillo, a donde llegan el mayor número de viajes destino en la mañana; por el contrario, las que recibieron menor contribución al mejoramiento de su malla vial local, son las localidades de la periferia, que tienen mayor densidad poblacional del Distrito, entre estas Ciudad Bolívar, Bosa, San Cristóbal y Usme, en las que se originan el mayor tiempo y número de viajes de los ciudadanos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023), este escenario genera una mayor brecha en la movilidad de estos sectores.

Con relación al estado de la malla vial local y con base del mapa de condición con relación al total de esta, se muestra en la tabla a continuación, que ilustra en una escala de color rojo como más crítica a verde mejor estado la forma como participan las localidades, donde Suba, Kennedy, Engativá, Ciudad Bolívar y Usme concentran el estado más crítico de esta malla en la ciudad y por lo tanto, requieren intervenciones de rehabilitación y reconstrucción que en su conjunto corresponden al 13,5% de la malla local. Se resalta la localidad de Usme que presenta un estado crítico de su malla, con el 54.4% entre pobre y fallada, y el mayor índice de estado fallado con el 46.6%, como se observó en la tabla 11; no obstante, el caso de Usme y Ciudad Bolívar que de acuerdo con la tabla 19, es donde menor intervención realizó la UAERMV con el 16,2% y 18,8% respectivamente, seguidas de Suba con el 34,9% y Kennedy el 31,1%.

Tabla 20. Estado de la malla vial local e intermedia por localidad al año 2023

LOCALIDAD	Extensión 2023	Bueno	Satisfactorio	Justo	Pobre	Muy Pobre	Grave	Fallado	Entre pobre y fallado	% Extensión
		Mantenimiento rutinario	Mantenimiento periódico	Mantenimiento periódico	Rehabilitación	Rehabilitación	Reconstrucción	Reconstrucción		
11 Suba	1174,27	4,9%	2,9%	1,2%	0,8%	0,7%	0,6%	1,3%	3,4%	12,5%
8 Kennedy	1104,49	4,6%	2,4%	1,4%	0,9%	0,7%	0,5%	1,2%	3,3%	11,7%
10 Engativá	933,58	4,3%	2,0%	1,0%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	2,6%	9,9%
19 Ciudad Bolívar	694,86	2,4%	1,7%	1,0%	0,5%	0,3%	0,2%	1,3%	2,4%	7,4%
5 Usme	434,22	1,4%	1,0%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	1,6%	1,9%	4,6%
16 Puente Aranda	549,14	1,9%	1,3%	0,8%	0,6%	0,4%	0,4%	0,4%	1,8%	5,8%
9 Fontibón	509,55	1,7%	1,2%	0,8%	0,5%	0,4%	0,3%	0,5%	1,8%	5,4%
1 Usaquén	660,43	2,5%	1,9%	1,0%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	1,6%	7,0%
7 Bosa	563,62	2,6%	1,2%	0,7%	0,4%	0,3%	0,1%	0,6%	1,4%	6,0%
18 Rafael Uribe Uribe	438,78	1,6%	1,1%	0,6%	0,5%	0,4%	0,2%	0,3%	1,4%	4,7%

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

LOCALIDAD	Extensión 2023	Bueno	Satisfactorio	Justo	Pobre	Muy Pobre	Grave	Fallado	Entre pobre y fallado	% Extensión
		Mantenimiento rutinario	Mantenimiento periódico	Mantenimiento periódico	Rehabilitación	Rehabilitación	Reconstrucción	Reconstrucción		
13 Teusaquillo	357,60	1,0%	0,9%	0,6%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	1,3%	3,8%
4 San Cristóbal	485,88	1,9%	1,3%	0,8%	0,5%	0,3%	0,1%	0,3%	1,2%	5,2%
14 Los Mártires	245,06	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,2%	0,1%	1,2%	2,6%
12 Barrios Unidos	366,50	1,5%	1,0%	0,6%	0,4%	0,3%	0,1%	0,1%	0,9%	3,9%
2 Chapinero	292,77	1,1%	0,9%	0,5%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,6%	3,1%
6 Tunjuelito	208,39	0,8%	0,6%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,6%	2,2%
15 Antonio Nariño	172,14	0,6%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,5%	1,8%
3 Santa Fe	170,57	0,7%	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,4%	1,8%
17 La Candelaria	44,59	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%
Total general	9406,5	36,3%	22,9%	12,6%	8,5%	6,3%	4,3%	9,1%	28,2%	100,0%

Nota. Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Estadísticas de la extensión y estado de la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C. 31 de diciembre de 2023. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Al respecto, para establecer cuáles fueron las intervenciones de la UAERMV, se analizó las de la Unidad en los tres últimos años (2021-2023), en el marco de sus competencias y en el nuevo POT, con el siguiente resultado:

Tabla 21. Intervenciones UAERMV 2021-2023

Tipo de malla	Km Carril Conservación	Área Intervenido (m2)	Área Intervenido (Km-carril)	% de área conservada por tipo de malla
Local	715,03	715.977,59	204,57	34,7%
Arterial	687,52	363.629,47	103,89	33,4%
Intermedia	591,41	403.598,89	115,31	28,7%
Rural	29,87	69.520,38	19,86	1,5%
Circuito Movilidad	15,12	13.819,11	3,95	0,7%
otros	11,37	3.296,77	0,94	0,6%
Troncal	6,23	21.778,12	6,22	0,3%
Expansión	1,13	1.349,39	0,39	0,1%
Total intervenciones	2.058,03	1.594.181,89	455,48	100,0%

Nota. Fuente: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Base de Datos segmentos terminados por la UMV a diciembre 31 de los años 2021, 2022 y 2023. Tomado de datosabierto.bogota.gov.co/organization/umv. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

En la tabla se evidencia que las intervenciones de la Unidad se realizaron en un 34.7% en la malla vial local, conservando un área de 715.03 km-carril, con actividades de intervención de 204.57 km-carril, seguida de la arterial, la intermedia, en una mínima parte la rural y algunas acciones de atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Distrito Capital. Lo que indica, que el efecto la intervención sobre esta, los 2588,8 km-carril atendidos y registrados por la entidad en el SEGPLAN, es mucho menor, conforme al comportamiento de sus intervenciones.

En cuanto a las intervenciones en la malla vial local y rural se centran en un 97,4% en el mantenimiento, con actividades como limpieza superficial de calzada, limpieza de la vía, de sumideros y elementos canalizadores, parcheo, bacheo, cambio de carpeta, cambio de losas, sello de juntas, sello de grietas, fresado y reconfiguración de calzada, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 22. intervenciones UAERMV en la malla vial local y rural 2021-2023

Tipo Malla Vial	Tipo de Intervención	Km-carril Conservación	Área Intervenida (m2)	Área Intervenida (Km-carril)	% Area conservada por tipo de intervención
Local	Mantenimiento	695,33	650.134,23	185,75	92,6%
	Rehabilitación	19,70	65.843,36	18,81	2,6%
Total Local		715,03	715.977,59	204,57	95,2%
Rural	Mantenimiento	36,10	91.298,50	26,09	4,8%
Total Malla local y rural		751,13	807.276,09	230,65	100,0%

Nota. Fuente: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Base de Datos segmentos terminados por la UMV a diciembre 31 de los años 2021, 2022 y 2023. Tomado de datosabiertos.bogota.gov.co/organization/umv. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

El anterior escenario, demuestra que, en las intervenciones de la UAERMV, se prioriza el mantenimiento de la red vial que requiere estas acciones que son las que se encuentran entre estado de justo a bueno; no obstante, la condición del mal estado de algunas localidades, no se adelantan acciones suficientes para la recuperación de dicha infraestructura vial. Es decir, se busca garantizar la priorización de la malla vial en mejores condiciones, permitiendo que las vías que se encuentran en estado bueno, satisfactorio y justo se mantengan y amplíen su capacidad de vida útil para que no se aumente su deterioro y pasen a estados más críticos.

3.2.2 Contribución de los resultados de los FDL en la Conservación de la Malla Vial Local y Rural

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 47 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

En cuanto a los resultados de las intervenciones para la conservación de la malla vial realizadas por las alcaldías locales a través de los FDL, se adelantan mediante actividades de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción las cuales están condicionadas a los recursos y criterios establecidos en las líneas de inversión local para cada período, en el caso del periodo 2021-2024, el concepto de gasto Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural tenían que ser inicialmente mayor o igual al 20%; mientras que en el periodo 2017-2020 llego al 52%.

Con el propósito de establecer los aportes de las metas de inversión de los Planes de Desarrollo Local PDL, al mejoramiento del estado de la malla vial local, se observó la intervención de la malla vial que se realiza según las competencias relacionadas con la conservación vial y en el nuevo marco a partir del 2020 y teniendo en cuenta, como ya se señaló anteriormente, que los FDL presentaron una reducción significativa 68,7% entre el período del PDD BMPT y el de UNCSAB en la ejecución de las metas en la intervención a la malla vial.

Los resultados del programa “*Movilidad Segura, Sostenible y Accesible*” del PDD UNCSAB, en materia de la malla vial en el periodo entre el 2020 y el 2024, los FDL con la excepción del FDL Tunjuelito, registraron en el SEGPLAN como ejecutado la intervención de 336,28 Km-carril de malla vial local y/o intermedia, como se observa en la tabla siguiente, la localidad Sumapaz registra la intervención del 30,7% de los Km-carril en malla vial rural, en la malla local e intermedia Engativá, Barrios Unidos y Ciudad Bolívar, aportaron en conjunto el 48,7% km-carril intervenidos por los FDL para el periodo entre el 2020 y 2023.

Tabla 23. Resultados programa “Movilidad Segura” por PDL UNCSAB 2020-2024

	Localidad	Extensión MV local e intermedia 2023	Malla Vial Rural	Local y/o Intermedia Km-carril	Total, intervención Km-carril	% intervención por FDL	Contribución conservación al total de la extensión
12	Barrios Unidos	366,50		36,31	36,31	12,8%	9,9%

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

	Localidad	Extensión MV local e intermedia 2023	Malla Vial Rural	Local y/o Intermedia Km-carril	Total, intervención Km-carril	% intervención por FDL	Contribución conservación al total de la extensión
10	Engativá	933,58		60,62	60,62	21,4%	6,5%
19	Ciudad Bolívar	694,86	17,6	23,3	40,9	14,5%	5,9%
15	Antonio Nariño	172,14		7,41	7,41	2,6%	4,3%
3	Santa Fe	170,57	1	4,5	5,5	1,9%	3,2%
7	Bosa	563,62		15,5	15,5	5,5%	2,8%
5	Usme	434,22	2,83	7,01	9,84	3,5%	2,3%
8	Kennedy	1.104,49		21,87	21,87	7,7%	2,0%
13	Teusaquillo	357,60		6,97	6,97	2,5%	1,9%
1	Usaquén	660,43		7,64	7,64	2,7%	1,2%
4	San Cristóbal	485,88		6,05	6,05	2,1%	1,2%
16	Puente Aranda	549,14		6,18	6,18	2,2%	1,1%
2	Chapinero	292,77	2,5	0,8	3,3	1,2%	1,1%
17	La Candelaria	44,59		0,5	0,5	0,2%	1,1%
9	Fontibón	509,55		4,5	4,5	1,6%	0,9%
11	Suba	1.174,27		6,26	6,26	2,2%	0,5%
18	Rafael Uribe Uribe	438,78		1,5	1,5	0,5%	0,3%
14	Los Mártires	245,06		0,75	0,75	0,3%	0,3%
6	Tunjuelito	208,39				0,0%	0,0%
20	Sumapaz	134,40	41,25		41,25	14,6%	30,7%
Total		9.540,86	65,18	217,67	282,85	100,0%	3,0%

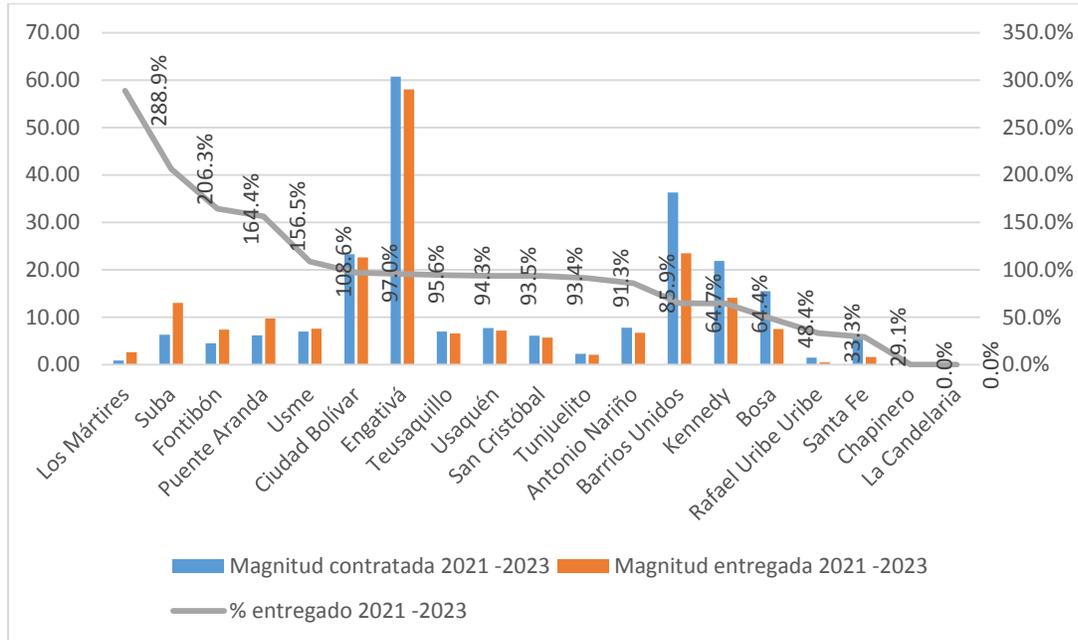
Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN. Seguimiento Plan de Acción 2021- 2024 componente de inversión por localidad con corte 31 de mayo de 2024. Elaboración propia. Consolidado y calculado Subdirección de Evaluación de Política Pública

Asimismo, en la tabla se observa que la conservación de la malla vial local e intermedia por parte de la intervención de los FDL solo fue del 3% del total, donde la que atendió el mayor porcentaje fue Barrios Unidos en un 9.9%, a su vez Engativá fue la que más Km-carril atendió con 60.62 km-carril que representan el 21,4% de su malla; mientras, la gestión de Suba, Kennedy, Ciudad Bolívar y Usme, es mínima frente a las necesidades de recuperación de un porcentaje significativo de su infraestructura vial en condición entre “pobre” y “fallado”.

Es importante señalar que las cifras registradas en el SEGPLAN por parte de los FDL corresponden a las cantidades de intervención contratadas, por lo cual la cantidad de Km-carril conservados, varía con relación a las entregadas por cada contrato. situación que se evidencia en la siguiente figura, que contiene los registros de la Matriz Unificada de Seguimiento a la Inversión Fondos de Desarrollo Local - MUSI -, que es la herramienta desde donde se realiza el seguimiento por meta tanto física (por magnitud)

como financiera (por recursos), pero a diferencia del aplicativo SEGPLAN, permite hacer el seguimiento físico.

Figura 8. Magnitudes contratadas vs magnitudes entregadas en FDL 2021-2023



Nota. Fuente. Secretaría Distrital de Planeación, MUSI - Matriz Unificada de Seguimiento a la Inversión – Fondos de Desarrollo Local de las vigencias 2021, 2022 y 2023. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

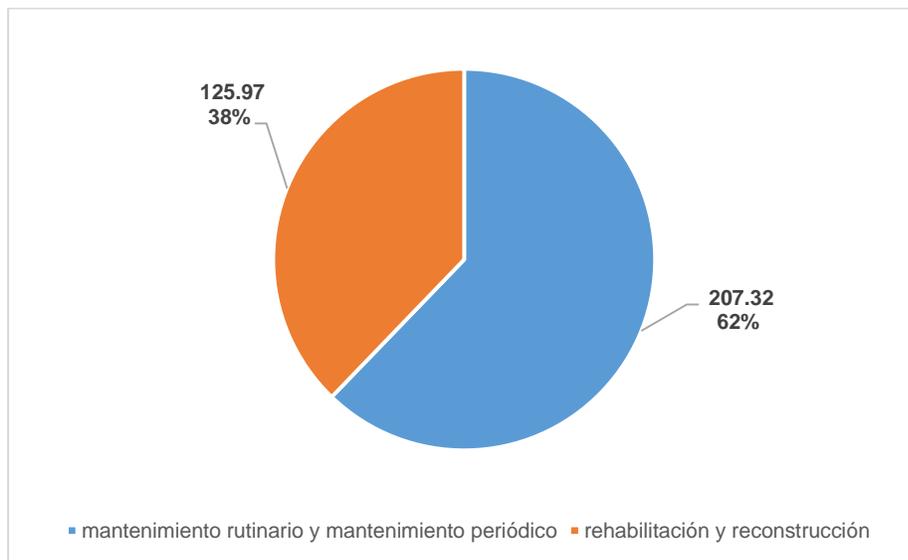
Respecto al avance registrado para el período entre el año 2021 y el 2023 en la gráfica, se evidencia que el porcentaje entregado, en ningún caso corresponde a lo contratado, en los FDL de Los Mártires, Suba, Fontibón, Puente Aranda y Usme, los Km-carril atendidos fueron mayores a los contratados; mientras, las demás localidades han recibido menos de lo acordado. En todos los casos, se observa que existen cambios en la ejecución de los contratos frente a los segmentos viales que se diagnostican y priorizan para que sean objeto de la intervención acordada en los contratos.

Con relación al tipo de intervención, con base en la información suministrada por los FDL sobre la contratación relacionada, se agrupó en dos la cantidad de Km-carril intervenidos mediante mantenimiento rutinario y periódico y la cantidad de Km-carril

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

intervenidos mediante rehabilitación, reconstrucción, retiro y reemplazo total de la estructura, la cual presentó como comportamiento que el 62% de los segmentos contratados son actividades de mantenimiento rutinario o mantenimiento periódico, como se muestra en la siguiente gráfica.

Figura 9. Tipo de Intervención en la Malla Vial Local e intermedia 2017-2023



Nota. Fuente. Secretaría Distrital de Gobierno. Respuesta Radicado No. 20246020217571 Fecha: 15-04-2024. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Como caso de estudio del comportamiento de las actividades de intervención se analizó el FDL de Engativá, que suscribió siete contratos para intervención de malla vial entre el 2021 y el 2023, dentro de los que se evaluó el contrato 01 de 2023 (Secretaría Distrital de Gobierno, 2024), que tenía el objeto de contratar por precios unitarios y a monto agotable las obras necesarias para la conservación, mantenimiento y rehabilitación de andenes, zonas peatonales y malla vial de la localidad de Engativá. Inicialmente en los estudios para el contrato se identificaron 130 segmentos a intervenir, se contrató la intervención de 68 segmentos viales, luego se incluyeron nueve por motivos de emergencia, para un total 77, finalmente se atendieron 45, es decir se excluyeron 32, entre los cuales tres que presentaron índices de condición mayor a 86

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

PCI, que no requerían intervención, es decir que se excluyeron el 47,1% de los segmentos viales contratados para su intervención.

También, se identificó que se había diagnosticado la reconstrucción y rehabilitación de tres segmentos en malla vial articulado y mantenimiento rutinario en otros tres segmentos de malla flexible, los cuales fueron excluidos. Se observó, entonces, que no se tenían certeza de los segmentos a intervenir y el tipo de intervención, lo que dio lugar a modificaciones con el fin de excluir, incluir y adicionar segmentos viales.

Adicionalmente, al verificar los Códigos de Identificación Vial - CIV y los códigos de la calzada con la información disponible en el sistema de información geográfica SIGIDU y el Sistema de Información Misional y de Apoyo SIGMA de la UAERMV, se identificó que todos los segmentos viales que se intervinieron no coinciden en sus áreas con las registradas en los sistemas de información, el área total en mts2 registrada en el contrato es de 15.840,80 mts2 y la del sistema SIGMA suman 15.580,48 mts2 con una diferencia de 260,32 mts2, generando inconsistencias en las dimensiones de los segmentos viales reportados, cifras que afectan el valor de la intervención y el resultado real de la conservación de la malla vial.

Así las cosas, establecer el aporte de la gestión de los FDL a la conservación y mejoramiento de la malla vial local, no es preciso, en la medida que la formulación de las metas es amplia y abstracta, por lo que los resultados abarcan varios tipos de malla (Local e intermedia) y de intervenciones, en particular cuando se registran cifras de conservación, el cual incluye las diferentes actividades, tanto de mantenimiento como rehabilitación y reconstrucción, además, se presentan datos inexactos o no corresponden a los registros de la información que sirve para la toma de decisiones; No obstante, se puede inferir que el aporte del sector no es muy significativo en la conservación de la malla vial y a su mejoramiento, priorizado en el mantenimiento rutinario y el mantenimiento periódico.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

4. Evaluación a la Gestión de la Inversión asignada a la intervención de la malla Vial Local y Rural.

Los recursos asignados a la intervención de la malla vial están determinados mínimamente por lo recaudado mediante el impuesto distrital de Sobretasa a la Gasolina (artículo 1 del Acuerdo 42 de 1999), cuya distribución es la siguiente: 50% para financiación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, 20% para ampliación y mantenimiento de la malla vial (12% para los Fondos de desarrollo local y 8% para la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial) y el 30% para el programa de acceso a barrios y pavimentos locales que ejecutará el IDU (Secretaría de Hacienda de Bogotá, 2024).

Acorde al anterior, el Distrito para el periodo entre el 2017 al 2023 recaudó \$2.659.639 millones por concepto de Sobretasa a la Gasolina, la cual, como consecuencia de la pandemia Covid-19 en el año 2020, presentó una reducción significativa del 38% respecto al recaudo de la vigencia 2019, como se observa a continuación:

Tabla 24. Recaudo Impuesto Sobretasa a la Gasolina 2017-2023

Cifras en pesos	
Vigencia	Valor recaudado
2017	383.068.615.000
2018	394.111.189.000
2019	391.580.857.000
2020	283.740.770.000
2021	358.708.372.000
2022	410.416.089.000
2023	438.013.865.406
Total	\$ 2.659.639.757.406

Nota. Fuente: Secretaría de Hacienda de Bogotá. Respuesta Nr: 2024EE10876201, 11 de abril de 2024

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

A nivel local, el presupuesto que cada Fondo de Desarrollo Local FDL puede asignar a la intervención de la malla vial depende de las “*Líneas de inversión Local*” que el gobierno de turno haya establecido. Estas Líneas son un instrumento de planeación que precisa las actuaciones que realizan las Alcaldías Locales con los recursos de los FDL teniendo como fin la búsqueda de unidad y coherencia de las inversiones que se pueden financiar en las localidades, haciendo que direccionen los recursos del presupuesto local destinados a inversión dentro de los Planes de Desarrollo Local articulados con los objetivos del Plan de Desarrollo Distrital (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

La líneas de inversión establecen y autorizan no solo los temas o líneas en las que pueden invertir las localidades (espacio público, subsidios, cultura, etc.) sino también los porcentajes del presupuesto, así las cosas encontramos que las líneas de inversión para los Planes de Desarrollo Local PDL 2017-2020 que se formularon en el marco del Plan de Desarrollo Distrital “*Bogotá Mejor para todos*” estableció que dentro de la Inversión en temas estratégicos del PDL la línea de inversión “*Malla vial, espacio público y peatonal*” el porcentaje de Inversión 2017-2020 debía ser del 50% (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

Por su parte, las Líneas de Inversión Local 2021-2024 y Presupuestos Participativos no indico inicialmente que porcentaje del presupuesto debía tener la Línea de Inversión Infraestructura y su Concepto de gasto “Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural”, posteriormente indica que debe ser mayor o igual al 20% del presupuesto de inversión del FDL (CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL CONFIS, 2022), este porcentaje la administración UNCSAB la ha aumentado anualmente llegando a el 28.2% del presupuesto de inversión del Fondo de Desarrollo Local en el año 2023 (Contraloría de Bogotá, 2023).

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Así las cosas, En el periodo 2016 y 2023 la intervención de la malla vial con recursos del IDU, la UAERMV y los FDL, presentaron los siguientes resultados, de acuerdo con los registros realizados por estas entidades en el SEGPLAN

Tabla 25. Inversión en Malla Vial de Bogotá de 2016 a mayo 2024 y costo promedio por Km-carril.

Cifras en millones de pesos

PDD	Entidad	Magnitud ejecutada	Recursos ejecutados	% Recursos en el PDD	Costo promedio ejecutado
BMPT	FDL	902,98	1.146.622,7	39,8%	1.269,8
	IDU	1413,70	1.371.895,4	47,7%	970,4
	UAERMV	1267,43	360.116,8	12,5%	284,1
Total 2016-2020		3584,11	2.878.634,9	100,0%	1.489,7
UNCSAB	FDL	282,85	590.204,0	17,6%	2.086,6
	IDU	1602,54	2.217.082,8	66,3%	1.383,5
	UAERMV	1783,64	537.372,3	16,1%	301,3
Total 2016 - (mayo) 2024		3669,03	3.344.659,1	100,0%	3.979,2
Variación de los FDL		-68,7%	-48,5%	-55,8%	64,3%

Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN. 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 31 de mayo de 2024 y Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor Para Todos". Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con corte 31 de diciembre de 2020. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

La tabla anterior muestra que el IDU es la entidad que más invierte en la malla vial de la ciudad, seguida de los FDL y la UAERMV es la que menos recursos compromete, pero a su vez esta es la que más km-carril interviene, especialmente durante el PDD UNCSAB, por lo cual, presenta el menor costo promedio de intervención de la malla vial.

Los FDL en el PDD BMPT adelantaron actividades de conservación a 902,98 km-carril con una inversión \$1.146.622,7 millones (1.14 billón) y un costo promedio por Km-carril de \$1.269,8 millones; mientras, en el siguiente PDD, los recursos disponibles se redujeron de manera significativa en el 48,5%, y el número de Km-carril atendidos en 68.7%, pero con un mayor costo promedio de 64,3%, es decir, la conservación de la malla vial de las localidades es menor a un costo superior. Adicionalmente, los Fondos asumieron una mayor responsabilidad en la atención de la malla vial.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

El análisis de los costos de conservación y construcción vial durante el PDD UNCSAB, como se indica en la siguiente tabla, permite observar que los FDL incurren en un alto costo promedio de intervención de \$2.465,5 millones por Km-carril en la malla vial local e intermedia, que principalmente corresponde a actividades de mantenimiento, mientras la Unidad UAERMV registra para la misma malla un menor costo promedio de \$267,2 millones, en la que prioriza el 92,6% en actividades de mantenimiento, como ya se expuso en este informe.

Tabla 26. Intervención por tipo de Malla Vial 2016 a mayo 2024 con costo promedio por Km-carril.

Cifras en millones de pesos

Entidad	Intervención	Tipo de malla	Magnitud ejecutada 2021-2023	Recursos ejecutados 2021-2023	% Recursos en el PDD	Costo promedio ejecutado	
FDL	Construcción y/o Conservación	Malla vial local e intermedia	217,67	536.672,2	16,0%	2.465,5	
	Construcción y/o Conservación	Malla vial rural	65,18	53.531,7	1,6%	821,3	
Total, FDL			282,85	590.204,0	17,6%	2.086,6	
IDU	Construir	Malla vial arterial	178,32	871.639,6	26,1%	4.888,1	
	Construir	Malla vial arterial asociada a troncal	73,05				
	Construir	Malla vial local	32,2	119.298,6	3,6%	3.704,9	
	Construir	Malla vial troncal	14,37	209.807,2	6,3%	14.600,4	
	Total, Construir			297,94	1.200.745,4	35,9%	4.030,2
	Mantener	Malla vial arterial	462,32	367.871,2	11,0%	795,7	
	Mantener	Malla vial intermedia	253,91	311.253,7	9,3%	1.225,8	
	Mantener	Malla vial local	18,74	6.296,2	0,2%	336,0	
	Mantener	Malla vial rural	160,08	90.652,4	2,7%	566,3	
	Mantener	Malla vial troncal	409,55	240.264,0	7,2%	586,7	
Total, Mantener			1304,6	1.016.337,4	30,4%	779,0	
Total, IDU			1602,54	2.217.082,8	66,3%	1.383,5	
UAERMV	Conservar	Malla vial arterial	110,84	71.209,9	2,1%	642,5	
	Conservar	Malla vial local e intermedia	1637,09	437.468,6	13,1%	267,2	
	Conservar	Malla vial rural	35,71	28.693,8	0,9%	803,5	
	Total Conservado			1783,64	537.372,3	16,1%	301,3
Total, UAERMV			1783,64	537.372,3	16,1%	301,3	

Nota. Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. SEGPLAN Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos". Plan de Acción 2016 - 2020 Componente de gestión e inversión por entidad con con corte 31 de diciembre de 2020, 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 con corte 31 de mayo de 2024 y Seguimiento Plan de Acción 2017- 2020 componente de inversión por localidad con

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

corte 31 de diciembre de 2020. Seguimiento Plan de Acción 2021- 2024 componente de inversión por localidad con corte 31 de mayo de 2024. Elaboración propia. Consolidado y calculado Subdirección de Evaluación de Política Pública

Con relación al costo de las intervenciones en la malla vial mediante la ejecución de los contratos suscritos con tal objeto y que presentan cambios incluyendo o excluyendo segmentos viales frente a lo inicialmente acordado, ocasiona incrementos en el costo por Km-carril, en la medida que se intervienen menos con el mismo presupuesto o más con las adiciones.

Este escenario, se evidencia en el contrato de obra pública No. FDLE-001-2023 del FDL de Engativá, que en los requerimientos técnicos incluyó en el listado de segmentos viales a intervenir 130 con un presupuesto inicial de \$10.323.4 millones (Anexo técnico alcaldía local Engativá condiciones y requerimientos técnicos), que anotaba que el 85% del presupuesto era para la ejecución de los segmentos viales relacionados y el 15% restante será para la atención de emergencias acordes al objeto del contrato (Secretaría Distrital de Gobierno, 2024).

Posteriormente, en el diagnóstico adelantado por el contratista se realizó solo a 58 segmentos viales de los definidos inicialmente por el FDL e incluyo siete (7) segmentos viales y finalmente se intervinieron 45 segmentos con un presupuesto de \$16.998,1 millones, es claro el incremento sustancial del costo promedio de conservar la malla vial que, para el caso, teniendo en cuenta el pago final del contrato y como se observa en la tabla a continuación, fue del 77.7% en promedio.

Tabla 27. Ejecución de la intervención y costo por km-carril del contrato FDLE-COP-001-2023

Cifras en millones de pesos

Tipo superficie/tipo de intervención	Inicio del contrato				Entregado				
	Código de Intervención Vial CIV - Segmentos viales	Área Km-carril	Valor total	Costo por Km-carril	Código de Intervención Vial CIV - Segmentos viales	Área Km-carril	Valor total	Costo por Km-carril	variación de Costo por Km-carril
ARTICULADO	3	0,26	4,0	15,5					
Reconstrucción	1	0,09	1,1	12,2					
Rehabilitación	2	0,17	2,9	17,4					

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Tipo superficie/tipo de intervención	Inicio del contrato				Entregado				
	Código de Intervención Vial CIV - Segmentos viales	Área Km-carril	Valor total	Costo por Km-carril	Código de Intervención Vial CIV - Segmentos viales	Área Km-carril	Valor total	Costo por Km-carril	variación de Costo por Km-carril
FLEXIBLE	65	7,24	15.310,9	2.113,6	40	4,20	15.095,3	3.593,1	70,0%
Emergencia	9		389,6		9	0,76	389,6	514,1	
Mantenimiento periódico	2	0,25	305,8	1.200,3	1	0,17	304,8	1.772,8	47,7%
Mantenimiento rutinario	3	0,77	9,4	12,2					
Reconstrucción	32	4,28	10.940,0	2.557,2	21	2,50	10.842,2	4.332,6	69,4%
Rehabilitación	19	1,94	3.666,1	1.889,3	9	0,77	3.558,8	4.627,5	144,9%
RIGIDO	9	0,65	1.906,7	2.941,1	5	0,33	1.902,8	5.831,9	98,3%
Reconstrucción	7	0,46	1.703,6	3.710,3	4	0,26	1.701,1	6.637,6	78,9%
Rehabilitación	2	0,19	203,1	1.073,9	1	0,07	201,7	2.881,8	168,4%
Total, general	77	8,15	17.221,6	2.112,7	45	4,53	16.998,1	3.754,5	77,7%

Nota. Fuente. Agencia Nacional de contratación pública. SECOP II, DIAGNÓSTICO DE VIAS FDLE-COP-001-2023 (002), tabla 6 de resumen de valores PCI obtenidos, Tabla intervención de la malla vial local e intermedia de la localidad de Engativá en Bogotá. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública.

Así las cosas, la gestión del gasto en la malla vial local a cargo de los FDL, no es eficiente, en algunas localidades por cuanto presenta resultados por debajo de lo programado y con mayores costos y acorde con lo observado en los hallazgos de las auditorías adelantadas por este organismo de control fiscal en los últimos ocho años, mientras, intervención de la UAERMV en la misma malla vial, presenta menores costos comparativamente.

4.1 Gestión contractual de los FDL en los proyectos para mejoramiento vial local y rural.

Según la información suministrada por los FDL sobre los contratos con los que se ejecutaron los recursos que destinaron para de intervención vial acorde a la estructura de cada Plan de Desarrollo Local y las metas de proyecto de inversión que apuntan al mejoramiento de la malla vial local y rural ejecutadas en las vigencias de 2017 al 2023, se suscribieron 179 contratos por valor \$1.296.146,2 millones (Secretaría Distrital de Gobierno, 2024).

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

En la tabla siguiente se presenta el estado al 31 de diciembre de 2023 de los contratos, suscritos, de estos 108 durante el PDD BMPT por la suma de \$835.805,7 millones, que se encuentran liquidados 71 y terminados 23, aún se encuentra uno en ejecución y con liquidación unilateral otro. En el PDD UNCSAB se han suscrito 71 por valor de \$460.340,5 millones, de los que se han terminado, liquidados o en liquidación 32, en ejecución se encuentran 31, cuatro aun por iniciar y cuatro suspendidos, siniestrado y caducado.

Tabla 28. Estado de la contratación FDL en la Malla Vial local e intermedia 2016 a 2023

Cifras en millones de pesos

PDD	Estado del Contrato a 31-12-2023	Contratos Asociados Meta	Valor Inicial Contrato	Valor De Adiciones	Valor Total (Incluye Acta De Mayores Cantidades)	% De Adición	% Valor Total (Incluye Mayores Cantidades)
BMPT	Liquidado	71	575.136,0	54.754,0	638.681,0	9,5%	11,0%
	Terminado	23	168.084,8	31.262,8	198.817,2	18,6%	18,3%
	En liquidación	6	57.474,9	12.656,2	74.900,0	22,0%	30,3%
	En ejecución	1	25.563,7	0,0	25.563,7	0,0%	0,0%
	Liquidación unilateral	1	8.083,1	0,0	8.083,1	0,0%	0,0%
	(En blanco)	6	1.463,3		2.273,0	0,0%	55,3%
Total, BMPT		108	835.805,7	98.673,0	948.318,0	11,8%	13,5%
UNCSAB	En ejecución	31	310.946,3	36.826,1	347.772,4	11,8%	11,8%
	Terminado	11	37.247,3	10.108,5	47.355,7	27,1%	27,1%
	Liquidado	13	36.480,8	6.244,7	42.725,5	17,1%	17,1%
	En liquidación	5	28.268,2	6.028,6	34.296,8	21,3%	21,3%
	Por iniciar	4	21.759,9	0,0	21.759,9	0,0%	0,0%
	En recibo a satisfacción y liquidación	1	4.484,2	2.242,1	6.726,3	50,0%	50,0%
	En ejecución (etapa preconstrucción)	1	5.691,3	0,0	5.691,3	0,0%	0,0%
	Terminado y en proceso de liquidación	1	4.096,5	1.258,0	5.354,5	30,7%	30,7%
	Suspendido	2	4.512,0		4.512,0	0,0%	0,0%
	Siniestrado en proceso de liquidación	1	3.696,9	0,0	3.696,9	0,0%	0,0%
Caducado	1	3.157,1	0,0	3.157,1	0,0%	0,0%	
Total, UNCSAB		71	460.340,5	62.708,0	523.048,5	13,6%	13,6%
Total, general		179	1.296.146,2	161.381,0	1.471.366,5	12,5%	13,5%

Nota. Fuente. Secretaria Distrital de Gobierno, los 20 Fondos de Desarrollo Local, Fuente repuesta a solicitud de información radicación #: 2-2024-07148 Fecha: 2024-04-02. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

El cuadro anterior muestra un incremento en promedio del 13.5% por adiciones y mayores cantidades sobre el valor suscrito de los contratos, ahora bien, al agrupar los contratos por el porcentaje de adición, como se muestra en la siguiente tabla, se observa que el 60.2% de los contratos en los PDL de BMPT y el 43.7% en los PDL de

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 59 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

UNCSAB se ejecutaron de acuerdo con el presupuesto acordado, mientras el 15.7% y 26,8% respectivamente de los contratos presentaron adiciones entre el 30 y 50% y 11 contratos por encima del 50%.

En el último grupo se destaca el contrato COP-304-2018 de Ciudad Bolívar por valor inicial de \$5.273.6 millones, con acta de inicio del 10 de enero de 2019, plazo de 10 meses y fecha de terminación de 23 de mayo de 2022, con la suma total de \$10.273.6 millones, con ocasión de una adición del 94,8% por valor de \$5.000.0 millones.

Tabla 29. Balance financiero contratación de los FDL en la Malla Vial local e intermedia 2016 a 2023

Cifras en millones de pesos

PDD	Valor adiciones / Valor inicial contrato	Contratos asociados	% contratos con adiciones	Valor inicial contrato	Valor adiciones	Valor total (incluye acta de mayores cantidades)
BMPT	Sin adiciones	65	60,2%	483.280,1	0,0	483.280,1
	Entre 30% y 50%	17	15,7%	141.802,5	64.287,7	210.859,2
	Mayor a 50%	7	8,3%	56.559,8	19.383,8	88.448,8
	Entre 10% y 30%	9	6,5%	60.719,2	12.457,7	73.176,9
	Entre 0% y 10%	6	5,6%	44.931,5	2.543,8	47.475,4
	< 0%	4	3,7%	48.512,6	0,0	45.077,8
Total, BMPT		108	100,0%	835.805,7	98.673,0	948.318,0
UNCSAB	Sin adiciones	31	43,7%	224.295,7	0,0	224.295,7
	Entre 30% y 50%	19	26,8%	93.832,9	41.729,5	135.562,4
	Entre 0% y 10%	9	12,7%	79.831,6	6.040,8	85.872,4
	Entre 10% y 30%	8	11,3%	46.503,8	6.251,1	52.754,9
	Mayor a 50%	4	5,6%	15.876,4	8.686,6	24.563,0
Total, UNCSAB		71	100,0%	460.340,5	62.708,0	523.048,5
Total, general		179		1.296.146,2	161.381,0	1.471.366,5

Nota. Fuente. Secretaría Distrital de Gobierno, los 20 Fondos de Desarrollo Local, Fuente repuesta a solicitud de información radicación #: 2-2024-07148 Fecha: 2024-04-02. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

También, se observa que en la gestión contractual de los FDL para mejoramiento vial local y rural de las localidades, se han presentado suspensiones y prórrogas hasta por 645 días y en promedio de 101 días. También se observa que el 25% de los contratos en los PDL BMPT no suscribieron prórrogas; mientras, en el 70% de menos de 180 días y solo dos contratos con más de un año.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

En los PDL UNCSAB los contratos que se suscribieron con el propósito de intervenir la malla vial, se identifican en tres grupos idénticos, el primero no presentan prórrogas, un segundo grupo con menos de 90 días y el tercer hasta 180 días.

Tabla 30. Tiempos de ejecución de la contratación de los FDL en la Malla Vial local e intermedia 2016 a 2023.

Cifras en millones de pesos

PDD	Periodo de prorrogas	Contratos asociados	% de Contratos asociados	Valor Inicial Contrato	Valor Adiciones	Valor Total (incluye acta de mayores cantidades)
BMPT	Sin prorrogas	27	25,0%	176.645,5	17.588,8	195.044,1
	Entre 180 días y un año	2	1,9%	6.092,1	3.055,6	9.147,6
	Menor a 90 días	49	45,4%	360.839,9	16.989,3	375.939,5
	Entre 90 y 180 días	28	25,9%	259.446,1	51.748,2	326.113,6
	Mayor al año	2	1,9%	32.782,1	9.291,1	42.073,2
Total, BMPT		108	100,0%	835.805,7	98.673,0	948.318,0
UNCSAB	Sin prorrogas	24	33,8%	153.919,0	837,5	154.756,5
	Menor a 90 días	23	32,4%	118.067,8	10.529,1	128.596,9
	Entre 90 y 180 días	24	33,8%	188.353,7	51.341,4	239.695,0
Total, UNCSAB		71	100,0%	460.340,5	62.708,0	523.048,5
Total, general		179		1.296.146,2	161.381,0	1.471.366,5

Nota. Fuente. Secretaría Distrital de Gobierno, los 20 Fondos de Desarrollo Local, Fuente repuesta a solicitud de información radicación #: 2-2024-07148 Fecha: 2024-04-02. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

De acuerdo con lo expuesto, se generan mayores costos de la conservación de la malla vial, por los factores enunciados, así:

- El incremento del 13.5% promedio del presupuesto de los contratos por adiciones y mayores cantidades, que corresponde a \$175.220,3 millones sobre el valor inicial de \$1.296.146,2 millones en el periodo entre 2017 al 2023, donde el 20,1% de los contratos presentaron adiciones entre el 30% y 50% y 11 contratos por encima del 50%
- Las prórrogas y suspensiones de los plazos en el 71,5% de los contratos, de hasta 645 días y en promedio de 101 días.
- Las menores cantidades de las áreas intervenidas y entregadas respecto a las acordadas inicialmente, por las exclusiones e inclusiones por diversos factores de los segmentos que requieren intervención.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Por otra parte, al revisar las auditorías realizadas por este organismo de control fiscal en las vigencias 2016 a 2023 a los Fondos De Desarrollo Local con respecto a la contratación y cumplimiento de metas para intervención de la malla vial se encontró que los principales hallazgos se agrupan en los siguientes temas:

- Deficiencia constructiva. (27 hallazgos relacionados) Deficiencias en los acabados de los segmentos viales, Problemas de sellado de juntas y depresiones en la carpeta asfáltica, Desgaste prematuro del pavimento.
- Falta de Supervisión, seguimiento e interventoría (26 hallazgos relacionados). Situaciones como falta de control en la documentación, Inconsistencias en la gestión, falta de documentos esenciales para pagos, certificaciones, informes de ejecución, actas de recibo final de obra, certificación de recibo a satisfacción, acta de liquidación, informe financiero final, pólizas. Fallas en la gestión de adiciones y amparos presupuestales, No Actualización de Pólizas de Garantía, No Publicación en SECOP (afectando la transparencia y la interacción de los interesados en el proceso), No se evidencian detalles de los segmentos viales intervenidos, lo que impide el seguimiento y la vigilancia adecuada del contrato, Inconsistencias en las dimensiones de los segmentos viales reportados; Falta de evidencia de la ejecución del personal contratado.
- Sobrecostos y mayores valores pagados (14 hallazgos relacionados), porque se generaron ítems no previstos con grandes cantidades y costos elevados, se detectaron diferencias entre los precios unitarios propuestos por el contratista y los establecidos por la administración y se realizaron intervenciones en segmentos con garantía (gastos adicionales innecesarios).
- Falla en Planeación, precontractual Licitación u objeto del contrato (14 hallazgos relacionados): Fallas en la planeación y ejecución del contrato; Fallas e incumplimiento de los requisitos de la etapa precontractual, afectando la correcta ejecución del contrato; Discrepancia en la clasificación del contrato y su correspondiente inclusión en el proyecto adecuado; sin estudio de mercado para definir el presupuesto del contrato; confusión en el objeto del contrato; cambios

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11 Versión: 1.0
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

en el tipo de intervención planificada frente a la realizada, afectando la confiabilidad de la información.

- Deficiencia de registro de pagos (6 hallazgos relacionados), diferencias o falta de comprobantes financieros: Deficiencias en el registro de pagos que afectan la cuenta "Bienes de uso Público e Histórico y Cultural en Construcción", lo que ha generado errores en los estados contables; Diferencias en acta de recibo final Incumplimiento en la Consignación de Rendimientos Financiero no proporcionar el comprobante de depósito de los rendimientos financieros
- Estudios y diseños (5 hallazgos relacionados), Estudios y diseños que no tuvieron utilidad pública, Diseños sin intervención, Doble pago de diseños

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Conclusiones

El inventario de la extensión de la malla vial de Bogotá pasó de 13.971 km-carril en el año 2016 a 15.203 km-carril en el año 2020 y a 14.588 km-carril en el año 2023 periodo en el que disminuyó. Estos cambios obedecen principalmente a la inclusión de registros de malla vial rural, y al descenso de la malla vial local por reclasificación de calzadas como las destinadas para la red de ciclorrutas o las de áreas de expansión, lo que significa que no hubo aumento de la oferta o crecimiento de la infraestructura vial en la ciudad.

En este inventario se observó que la mayor parte de la malla vial urbana corresponde al tipo de malla local con una participación que ha variado entre el 50% en el año 2016 y el 43% en el 2023, por su parte la malla vial rural ha representado el 8% de la red vial de manera constante.

Respecto al estado de la malla vial local durante las administraciones “Bogotá Mejor Para todos” y “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Bogotá”, se observó que aumentaron los tramos que requieren mantenimiento de tipo rutinario pasando de 46% en el año 2016, a 56% en el año 2023; sin embargo, los tramos que demandan intervenciones de rehabilitación o reconstrucción aumentaron durante las vigencias del 2021 al 2023 pasando del 21% al 32%, de seguir esta tendencia ocasionará un mayor costo en su atención y demandará principalmente más recursos a los FDL.

En cuanto, a los procesos de intervención de las condiciones del estado de la malla vial local y rural, la gestión de la UAERMV y de los Fondos de Desarrollo Local, se centran en su conservación, dejando a un lado las actividades de rehabilitación y construcción. Por lo tanto, la contribución al mejoramiento de la malla vial local, no es significativa y no se correlaciona con el estado actual de esta, por cuanto esta requiere intervenciones de tipo mantenimiento en el 68% y el impacto de la gestión de la Unidad fue del 27,5% y por parte de los FDL de solo el 3%.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Con relación a las intervenciones de rehabilitación y construcción, se identificó que la UAERMV contribuye a la recuperación de la malla vial local en aproximadamente el uno (1%) en estados críticos, cuando requiere la atención del 32%. Al evaluar este tipo de intervención en los FDL, se evidencia que su gestión es mayor por cuanto destinan el 38% de sus actividades.

Como consecuencia la baja de intervención de la malla vial local, se establece que las localidades con mayor deterioro de esta son aquellas con condiciones entre pobre y fallada de su malla, en particular Suba, Kennedy, Engativá, Ciudad Bolívar y Usme, esta última con la peor condición y que requiere la reconstrucción del 46.6% de su malla en estado de fallada, cuando solo interviene el 2,3% de la malla local e intermedia y en su gran mayoría en actividades de mantenimiento.

En cuanto a los recursos invertidos en el PDD UNCSAB de \$3.3 billones en la conservación y recuperación de la malla vial, el IDU ejecuto el 66%, mientras los FDL el 18% y la UAERMV el 16% esta última es la que menos recursos compromete, pero a su vez esta es la que más km-carril intervino con acciones priorizadas en el mantenimiento vial. Es importante resaltar que los recursos asignados a los FDL disminuyeron sustancialmente en el 48.5% de \$1.1 billón a \$590.204 millones, lo que implico también, que la intervención en la malla vial local se viera afectada, pasando de un gobierno a otro de 902,98 km-carril intervenidos a 282.85 km-carril, es decir, decreció en el 68.7% la conservación y recuperación de la malla vial de las localidades.

Ahora bien, con relación al gasto de los FDL, incurrieron en un costo promedio de intervención de \$2.465,5 millones por Km-carril en la malla vial local e intermedia durante el PDD UNCSAB, que principalmente corresponde en actividades de tipo mantenimiento, mientras la UAERMV registra para la misma malla un menor costo promedio de \$267,2 millones, prioritariamente en actividades de mantenimiento 92,6%. Este implicó que, con los mismos recursos la Unidad conservó ocho veces más que los

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

FDL, quienes invirtieron \$536.672,2 millones para atender 217,67 KM-carril y la Unidad \$537.372,3 millones para 1783,64 km-carril.

Finalmente, se identificó que existen riesgos en la confiabilidad y veracidad de los datos que se registran en la ejecución de las intervenciones y en las bases de datos, que afectan el diagnóstico, la programación, la trazabilidad y el seguimiento de las actividades de conservación de la malla vial local e intermedia, asimismo, el control y rendición de cuentas.

También, se observó que la intervención de la malla vial local y la asignación de recursos están soportadas en la información del sistema de gestión de pavimentos, sin embargo, éste muestra deficiencias y debilidades, que ocasionan fallas en el oportuno mantenimiento vial, en la coordinación e integralidad entre las entidades responsables de su intervención de las vías que conforman la malla vial local.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Referencias

- Acosta, D. M. (2022). Diagnóstico de Pavimentos Mediante el Método PCI y Análisis de la influencia del mal estado de la vía con relación al número de accidentes presentados en La Av. La Victoria. *Trabajo de grado para optar por el título de Ingeniero Civil*. Bogotá. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/20059f71-2f5a-4221-9331-f7f9173ca799>
- Alcaldía de Bogotá. (13 de Marzo de 2024). *Así se compone la malla vial, ciclorrutas y el espacio público de Bogotá* . Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/asi-se-compone-la-malla-vial-y-el-espacio-publico-de-bogota>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (31 de marzo de 2016). Directiva 005 de 2016. Lineamientos de política para las líneas de inversión local en la formulación de los Planes Locales de desarrollo 2017-2020.
- ASTM, A. S. (2016). Procedimiento Estándar para la Inspección del Índice de Condición del Pavimento en Caminos y Estacionamientos. *ASTM International D6433-03*. Obtenido de <https://www.astm.org/d6433-03.html>
- Bogotá, A. M. (2021). Decreto 555 De 2021. *Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*”.
- CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL CONFIS. (28 de octubre de 2022). Circular CONFIS 04 de 2022. *Modificación a los Lineamientos de Política para las Líneas de inversión local 2021-2024 y presupuestos participativos*. Obtenido de https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/circular_confis_04_de_2022.pdf
- Contraloría de Bogotá. (septiembre de 2023). Estado de la malla vial en el Distrito Capital. Obtenido de <https://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/2023-11/INFORME%20ESTADO%20DE%20LA%20MALLA%20VIAL.pdf>

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11 Versión: 1.0
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

- Gutiérrez, J. D. (1999). Formulación de soluciones estructurales en un pavimento fundamentándose en la metodología del Cuerpo de Ingenieros del Ejército Americano PCI ("Pavement Condition Index"). *Ingeniería y universidad*. Obtenido de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iyu/article/view/34056>
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2017). Visor de Malla Vial 2016 II. *Malla Vial de Bogotá Estadísticas 2016. 31 de diciembre de 2016*. Obtenido de <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio>
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2020). *Estadísticas 2020-I Malla Vial de Bogotá 30 de junio de 2020*. Recuperado el 12 de Junio de 2024, de <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio>
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2020). *Visor de Malla Vial 2019 II. Estadísticas 2019-II. Malla Vial de Bogotá*. Obtenido de <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio>
- Instituto de Desarrollo Urbano. (agosto de 2021). Obtenido de https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20intereses/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2023/Boleti%CC%81n_Te%CC%81cnico_MV_2021-I.pdf
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2021). Visor de Malla Vial 2020 II. *Estadísticas 2020-II Malla Vial de Bogotá 31 de diciembre de 2020*. Obtenido de <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio>
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2022). *Boletín Técnico Extensión y Estado de la Malla Vial de Bogotá D.C. Corte 2021-II diciembre*. Bogotá.
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2022). *Boletín Técnico Extensión y Estado de la Malla Vial de Bogotá D.C. Corte 2021-II diciembre*. Obtenido de https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20intereses/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2024/Boleti%CC%81n_Te%CC%81cnico_MV_2021_II.pdf
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2022). Consolidación de todos los términos y definiciones de carácter técnico o de gestión, incluidos. Obtenido de https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Glosario/GLOSARIO29DIC22.pdf

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Instituto de Desarrollo Urbano. (2024). Respuesta 202423500984241. Bogotá.

Jugo, A. (2011). *Método de Evaluación de Pavimentos PCI*. Caracas. Obtenido de <https://1library.co/document/zxxno0dz-fallas-en-el-pavimento-pci-1.html>

Márquez, M. J. (2019). *Análisis comparativo de los efectos patológicos generados por la variabilidad del tráfico y clima en pavimento flexible de las ciudades de Santa Marta D.T.C.H y Bogotá D.C entre los años 2010-2018*. (U. C. Colombia., Ed.) Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/<https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/47e8c65c-2d62-4611-8c61-8508f3756db1/content>

Secretaría de Hacienda de Bogotá. (04 de Abril de 2024). Respuesta Nr: 2024EE10876201.

Secretaría Distrital de Gobierno. (16 de Abril de 2024). Respuesta Radicado No. 20246020217571.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Encuesta de Movilidad*. Obtenido de <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/encuesta/encuesta-de-movilidad-202>

TM5-626, D. O. (16 de enero de 1995). Manual TM 5-626. Mantenimiento calle de tierra gestión. *Unsurfaced Road Maintenance Management*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/255343280/URCI>

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Decreto 555 De 2021” Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Decreto 190 de 2004 “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”

Concejo de Bogotá D.C. Acuerdo 02 de 1999. “Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.”

Concejo de Bogotá D.C. Acuerdo 42 de 1999. Por el cual se modifica el Acuerdo 23 de 1997”

Concejo de Bogotá D.C. Acuerdo 67 de 2002. "Por el cual se dictan normas para establecer la publicidad permanente de indicadores de gestión en la administración Distrital y se dictan otras disposiciones"

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11 Versión: 1.0
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

Concejo de Bogotá, D.C. Acuerdo 257 de 2006. “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”

Concejo de Bogotá, D.C. Acuerdo 761 de 2020. Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”

Congreso de Colombia. Ley 388 de 1997 “Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”.

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Anexos

Anexo 1. Estado malla vial local por Localidad 2016-2020

Usaquén

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	137	33%	170	41%	110	26%	417	72	489
2017* Km-carril	139	33%	168	40%	108	26%	415	72	488
2018 Km-carril	152	37%	167	40%	95	23%	413	74	488
2019 Km-carril	156	36%	193	44%	86	20%	435	46	481
2020 Km-carril	138	32%	212	49%	84	19%	434	41	476

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Chapinero

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	60	41%	68	46%	19	13%	148	26	174
2017* Km-carril	66	44%	64	42%	21	14%	151	23	173
2018 Km-carril	58	39%	72	48%	20	13%	150	23	173
2019 Km-carril	60	39%	73	47%	21	14%	153	19	172
2020 Km-carril	58	39%	77	51%	15	10%	151	19	170

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Santa Fé

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	42	52%	31	38%	9	11%	82	23	105
2017* Km-carril	40	48%	36	43%	8	9%	85	19	104
2018 Km-carril	39	47%	37	44%	8	9%	85	19	103
2019 Km-carril	40	44%	40	45%	10	11%	90	13	103
2020 Km-carril	36	40%	43	49%	10	11%	90	13	103

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

San Cristóbal

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	158	55%	86	30%	45	16%	289	92	382
2017* Km-carril	160	53%	95	31%	48	16%	303	79	382
2018 Km-carril	152	50%	104	34%	47	16%	304	86	390
2019 Km-carril	148	46%	124	39%	49	15%	321	74	395
2020 Km-carril	136	42%	134	42%	51	16%	321	74	395

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Usme

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	68	24%	35	12%	184	64%	287	73	360
2017* Km-carril	71	24%	42	14%	179	61%	292	68	359
2018 Km-carril	67	23%	46	16%	176	61%	290	71	361
2019 Km-carril	68	22%	61	20%	176	58%	304	55	359
2020 Km-carril	68	23%	68	22%	165	55%	301	55	356

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Tunjuelito

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	93	72%	26	20%	11	9%	130	16	147
2017* km-carril	93	71%	28	22%	10	8%	131	15	146
2018 km-carril	96	73%	26	20%	9	7%	131	15	146
2019 km-carril	95	70%	32	23%	9	7%	136	11	146
2020 km-carril	90	67%	36	27%	9	6%	136	11	146

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Bosa

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	182	45%	86	21%	133	33%	401	87	488
2017* Km-carril	193	46%	94	23%	128	31%	415	80	495
2018 Km-carril	188	47%	98	24%	117	29%	404	86	489
2019 Km-carril	193	45%	115	27%	119	28%	428	64	492
2020 Km-carril	202	47%	123	29%	105	24%	429	63	492

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Kennedy

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	378	51%	166	22%	202	27%	746	139	885
2017* Km-carril	398	53%	178	24%	180	24%	756	134	890
2018 Km-carril	408	54%	180	24%	164	22%	753	135	887
2019 Km-carril	400	51%	213	27%	167	22%	780	109	889
2020 Km-carril	386	50%	229	29%	165	21%	780	109	890

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Fontibón

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	130	51%	73	29%	49	19%	252	49	301
2017* Km-carril	131	51%	74	29%	50	20%	255	47	302
2018 Km-carril	127	50%	78	31%	50	19%	255	48	303
2019 Km-carril	120	44%	99	37%	51	19%	270	28	298
2020 Km-carril	113	42%	107	39%	51	19%	271	28	298

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Engativá

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	248	44%	174	31%	138	25%	561	142	702
2017* Km-carril	257	46%	164	29%	140	25%	561	142	703
2018 Km-carril	258	46%	169	31%	129	23%	557	146	703
2019 Km-carril	255	43%	204	35%	130	22%	589	114	703
2020 Km-carril	253	43%	210	36%	125	21%	588	114	702

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Suba

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	274	36%	252	33%	237	31%	763	134	897
2017* Km-carril	302	40%	227	30%	233	31%	763	142	905
2018 Km-carril	316	42%	233	31%	206	27%	755	703	1457

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural						Código formato PEEPP-03-11		
							Versión: 1.0		

2019 Km-carril	344	41%	291	35%	201	24%	836	88	924
2020 Km-carril	324	39%	313	37%	199	24%	836	88	924

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Barrios Unidos

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	98	49%	72	36%	29	14%	198	8	206
2017* Km-carril	99	50%	73	37%	27	13%	199	7	206
2018 Km-carril	104	53%	69	35%	25	12%	198	8	207
2019 Km-carril	105	52%	74	37%	21	11%	200	6	206
2020 Km-carril	95	47%	85	43%	20	10%	200	6	206

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Teusaquillo

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016* km-carril	84	48%	75	43%	15	9%	174	15	189
2017* km-carril	96	55%	67	38%	13	8%	176	12	188
2018 km-carril	87	50%	76	43%	13	7%	176	12	188
2019 km-carril	81	46%	84	47%	13	7%	177	10	188
2020 km-carril	79	45%	86	48%	12	7%	177	10	188

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Los Mártires

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	76	59%	43	34%	9	7%	128	11	139
2017* Km-carril	85	64%	42	32%	6	4%	133	6	139
2018 Km-carril	83	62%	46	34%	5	4%	133	6	139
2019 Km-carril	79	58%	53	39%	4	3%	135	3	139
2020 Km-carril	74	55%	57	42%	4	3%	135	3	139

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Antonio Nariño

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	90	94%	5	5%	1	1%	95	7	102
2017* Km-carril	69	70%	26	27%	3	3%	98	5	102
2018 Km-carril	67	69%	28	28%	3	3%	98	5	102
2019 Km-carril	67	67%	31	31%	2	2%	100	3	102
2020 Km-carril	65	66%	32	32%	2	2%	100	3	102

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Puente Aranda

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	171	49%	131	37%	50	14%	352	38	390
2017* Km-carril	177	49%	134	37%	51	14%	361	30	391
2018 Km-carril	187	52%	128	35%	45	13%	361	30	391
2019 Km-carril	182	50%	140	38%	43	12%	365	24	389
2020 Km-carril	172	47%	152	42%	41	11%	365	23	387

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

La Candelaria

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	5	55%	2	26%	2	19%	9	13	21

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A No. 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página 73 de 78

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural						Código formato PEEPP-03-11		
							Versión: 1.0		

2017* Km-carril	6	55%	3	28%	2	17%	10	11	21
2018 Km-carril	6	53%	3	29%	2	18%	11	11	22
2019 Km-carril	6	48%	4	31%	3	21%	13	9	22
2020 Km-carril	6	49%	4	28%	3	23%	13	8	21

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Rafael Uribe Uribe

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	126	49%	76	29%	58	22%	260	73	333
2017* Km-carril	129	48%	77	29%	61	23%	267	67	334
2018 Km-carril	131	49%	85	32%	51	19%	267	68	335
2019 Km-carril	124	49%	100	32%	51	19%	276	59	334
2020 Km-carril	121	44%	107	39%	48	17%	276	58	334

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Ciudad Bolívar

Año	Bueno	%	Regular	%	Malo	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2016*Km-carril	187	41%	92	20%	176	39%	455	183	638
2017* Km-carril	194	41%	100	21%	182	38%	476	160	636
2018 Km-carril	189	40%	105	22%	177	38%	470	163	633
2019 Km-carril	211	40%	139	26%	179	34%	529	115	644
2020 Km-carril	191	36%	159	30%	179	34%	529	116	645

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2016 a 2020. Respuesta IDU 202423500984241. * Se ajustaron porcentajes de estado de los años 2016 y 2017 sin tener en cuenta tramos "Sin Estado", datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Anexo 2. “Estado Malla Vial Local por Localidad 2021-2023”

Usaquén

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	157	36%	88	20%	62	14%	39	9%	29	7%	31	7%	29,64	7%	435	4	439
2022 Km-carril	153	35%	92	21%	62	14%	38	9%	31	7%	31	7%	31,18	7%	437	4	441
2023 Km-carril	150	34%	97	22%	65	15%	37	8%	29	7%	32	7%	28,98	7%	438	2	440

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Chapinero

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	53	35%	37	24%	22	14%	14	9%	11	7%	6	4%	6,74	4%	151	2	153
2022 Km-carril	49	32%	40	26%	22	14%	15	10%	12	8%	7	4%	6,61	4%	151	2	153
2023 Km-carril	53	35%	40	26%	21	13%	14	9%	12	8%	7	4%	6,65	4%	153	0	0

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Santa Fe

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	33	36%	20	22%	13	14%	11	12%	6	7%	3	3%	4,07	4%	90	3	93
2022 Km-carril	30	32%	22	24%	13	14%	11	12%	6	7%	3	3%	4,12	4%	90	3	93
2023 Km-carril	30	33%	23	25%	14	15%	11	12%	6	7%	3	3%	4,11	5%	91	2	93

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

San Cristóbal

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	132	39%	72	21%	43	13%	26	8%	16	5%	8	2%	26,14	8%	323	13	335
2022 Km-carril	127	38%	74	22%	45	13%	26	8%	16	5%	9	3%	25,44	8%	323	12	335
2023 Km-carril	120	37%	78	24%	48	15%	27	8%	16	5%	9	3%	24,68	8%	324	11	335

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Usme

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	71	23%	41	13%	17	5%	10	3%	9	3%	5	2%	148,23	48%	302	7	309
2022 Km-carril	72	23%	48	15%	18	6%	10	3%	9	3%	5	2%	140,48	45%	303	10	313

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural													Código formato PEEPP-03-11		
	Versión: 1.0															

2023 Km-carril	69	22%	53	17%	18	6%	10	3%	8	3%	5	2%	142,82	47%	306	7	313
----------------	----	-----	----	-----	----	----	----	----	---	----	---	----	--------	-----	-----	---	-----

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Tunjuelito

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	51	37%	31	22%	20	15%	14	10%	10	7%	5	4%	5,65	4%	136	1	137
2022 Km-carril	47	35%	32	23%	21	16%	14	10%	11	8%	5	3%	6,28	5%	135	0	136
2023 Km-carril	49	36%	30	22%	20	15%	14	10%	11	8%	5	3%	6,35	5%	135	0	135

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Bosa

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	193	44%	79	18%	41	9%	26	6%	21	5%	11	2%	59,94	14%	431	7	438
2022 Km-carril	191	44%	85	19%	41	9%	25	6%	18	4%	12	3%	58,14	13%	430	7	437
2023 Km-carril	189	44%	91	21%	41	10%	25	6%	17	4%	12	3%	53,26	12%	428	7	435

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Kennedy

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	305	38%	136	17%	87	11%	59	7%	44	5%	41	5%	111	14%	783	20	804
2022 Km-carril	292	36%	145	18%	88	11%	60	7%	45	6%	40	5%	110	14%	781	23	803
2023 Km-carril	275	35%	161	21%	92	12%	59	8%	47	6%	37	5%	111	14%	784	17	801

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Fontibón

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	91	33%	51	19%	31	11%	24	9%	22	8%	18	7%	34	12%	272	4	276
2022 Km-carril	86	31%	52	19%	35	13%	25	9%	22	8%	18	6%	35	12%	274	6	280
2023 Km-carril	81	29%	59	21%	36	13%	26	9%	21	8%	18	7%	37	13%	278	2	280

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Engativá

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	235	39%	97	16%	55	9%	49	8%	48	8%	49	8%	61	10%	594	4	598
2022 Km-carril	236	39%	110	18%	55	9%	45	7%	41	7%	46	8%	61	10%	594	4	598
2023 Km-carril	235	39%	118	20%	60	10%	46	8%	36	6%	42	7%	59	10%	597	1	598

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural												Código formato PEEPP-03-11		
															Versión: 1.0

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Suba

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	322	37%	152	18%	84	10%	61	7%	56	6%	56	6%	110	13%	841	22	863
2022 Km-carril	313	36%	172	20%	82	9%	60	7%	52	6%	53	6%	108	12%	842	27	869
2023 Km-carril	300	35%	194	23%	82	10%	62	7%	51	6%	54	6%	112	13%	853	17	870

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Barrios Unidos

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	64	32%	48	24%	32	16%	22	11%	18	9%	10	5%	6	3%	201	0	201
2022 Km-carril	63	32%	49	25%	32	16%	22	11%	17	9%	10	5%	8	4%	201	0	201
2023 Km-carril	65	32%	54	27%	30	15%	20	10%	17	8%	9	4%	7	4%	201	0	201

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Teusaquillo

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	55	31%	35	20%	26	15%	22	13%	18	10%	13	7%	7	4%	178	2	179
2022 Km-carril	51	29%	37	20%	27	15%	22	12%	19	11%	13	7%	8	5%	178	1	179
2023 Km-carril	50	28%	40	22%	27	15%	22	12%	17	10%	14	8%	9	5%	178	0	178

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Los Mártires

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	37	27%	17	13%	18	13%	24	17%	21	15%	13	10%	6	5%	136	0	136
2022 Km-carril	35	26%	19	14%	18	13%	21	15%	23	17%	13	10%	7	5%	136	0	136
2023 Km-carril	33	25%	24	18%	17	13%	19	14%	22	16%	14	10%	7	5%	136	0	136

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Antonio Nariño

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	33	33%	21	20%	15	15%	16	16%	10	10%	4	4%	2	2%	100	0	100
2022 Km-carril	32	32%	20	20%	16	16%	15	15%	11	11%	4	4%	2	2%	100	0	100
2023 Km-carril	31	31%	21	21%	17	17%	14	14%	11	11%	4	4%	2	2%	100	0	100

	Evaluación de la Gestión fiscal en la Malla Vial Local y Rural	Código formato PEEPP-03-11
		Versión: 1.0

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Puente Aranda

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	132	36%	60	16%	48	13%	32	9%	28	8%	30	8%	35	10%	365	1	366
2022 Km-carril	131	36%	66	18%	47	13%	31	9%	26	7%	28	8%	36	10%	366	1	366
2023 Km-carril	128	35%	76	21%	44	12%	31	9%	26	7%	24	7%	36	10%	366	0	366

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

La Candelaria

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	4	29%	2	16%	2	12%	1	10%	1	10%	1	5%	1	7%	13	2	15
2022 Km-carril	5	31%	2	16%	2	13%	1	9%	1	9%	1	6%	1	6%	13	2	15
2023 Km-carril	4	30%	3	20%	2	15%	1	11%	1	11%	1	7%	1	7%	13	2	15

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Rafael Uribe Uribe

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	110	38%	53	18%	33	11%	23	8%	18	6%	12	4%	29	10%	277	12	289
2022 Km-carril	105	36%	54	19%	34	12%	24	8%	19	6%	12	4%	30	10%	277	12	289
2023 Km-carril	101	36%	60	22%	34	12%	24	9%	19	7%	11	4%	29	10%	279	10	289

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública

Ciudad Bolívar

Año	Bueno	%	Satisfactorio	%	Justo	%	Pobre	%	Muy Pobre	%	Grave	%	Fallado	%	Con Estado	Sin Estado	Total
2021 Km-carril	186	33%	96	17%	55	10%	32	6%	19	3%	16	3%	128	23%	531	27	557
2022 Km-carril	172	31%	105	19%	59	11%	31	6%	20	4%	17	3%	126	23%	530	27	556
2023 Km-carril	167	31%	112	21%	63	12%	32	6%	22	4%	17	3%	119	22%	531	25	556

Nota. Fuente. Instituto de Desarrollo Urbano, Reportes extensión y estado de la malla vial de Bogotá a diciembre, años 2021 a 20230. Respuesta IDU 202423500984241. Datos con aproximación a números enteros. Elaboración propia. Subdirección de Evaluación de Política Pública