

EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD

PLAN ANUAL DE ESTUDIOS - PAE 2015

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE ECONOMÍA Y POLÍTICA PÚBLICA

Octubre de 2015

EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD

Contralor de Bogotá

DIEGO ARDILA MEDINA

Contralor Auxiliar

LIGIA INÉS BOTERO MEJÍA

**Director de Estudios de
Economía y Política Pública**

RAMIRO AUGUSTO TRIVIÑO SÁNCHEZ

**Subdirector de Evaluación
de Política Pública**

HELMUT EDUARDO ALÍ CUADROS

Profesionales

**GLADYS CORREDOR DE ALFONSO
MARTHA JANETH FONSECA MATEUS
ATILIO SEGUNDO CODINA GRANADOS**

**Profesional Especializado 222 - 07
Profesional Especializado 222 - 05
Profesional Especializado 222- 05**

LUZ AYDA MARTÍNEZ TOCANCHÓN

**Pasante Facultad de Ciencias Económica
y Administrativas Universidad Católica**

CONTENIDO

		Pág.
	INTRODUCCIÓN	1
1.	ANTECEDENTES	4
1.1.	A NIVEL NACIONAL	4
1.2.	EN BOGOTÁ	6
1.2.1.	Instrumentos de Planeamiento de Bogotá, D.C	8
1.2.2.	Sistema de Movilidad	9
1.2.3.	El Transporte	10
1.2.4.	Problemáticas del Transporte Público de Pasajeros	13
1.2.5.	Organización y Responsabilidades del Sector Movilidad	13
1.2.5.1.	<i>Índices de aumento de tiempo de desplazamiento y la congestión vehicular en la ciudad 2008-2011</i>	16
1.2.5.2.	<i>Comportamiento de pasajeros en el Sistema de Transporte de los buses articulados en Bogotá</i>	16
1.2.5.3.	<i>Recursos proyectados para el mantenimiento de las troncales de Transmilenio Fases I y II</i>	16
1.2.6	Implementación de la Movilidad en los anteriores PDD	17
1.2.7.	Instrumentos de Planificación de la Movilidad en Bogotá	22
1.2.7.1.	<i>Plan Maestro de Movilidad</i>	22
1.2.7.2.	<i>Sistema Integrado de Información de Tránsito y Transporte</i>	24
1.2.7.3.	<i>Sistema Integrado de Transporte Público –SITP-</i>	25
1.2.8.	Sistema de Transporte Urbano	26
1.2.9.	Resultados de los anteriores PDD, que incluyeron aspectos de Movilidad periodo 2002-2011	26
1.2.9.1.	<i>Los Vehículos</i>	26
1.2.9.1.1.	<i>Histórico del Parque Automotor de Bogotá</i>	26
1.2.9.1.2.	<i>Parque Automotor de Vehículos Matriculados en Bogotá</i>	28
1.2.9.1.3.	<i>Vehículos de Transporte Público Individual (Taxi)</i>	29
1.2.9.1.4.	<i>Parque Automotor de Transporte Público Colectivo</i>	29
1.2.9.1.5.	<i>Clases de Vehículos de Servicio Particular Activos</i>	30
1.2.9.1.6.	<i>Parque Automotor de Motos en Bogotá</i>	30
1.2.9.1.7.	<i>Transporte Público Urbano</i>	32
1.2.9.1.8	<i>Vehículos Chatarrizados SITP</i>	32
1.2.9.2.	<i>Movilidad No Motorizada</i>	32
1.2.9.2.1.	<i>Viajes en Bicicleta</i>	32
1.2.9.3.	<i>Infraestructura</i>	33
1.2.9.3.1.	<i>Extensión Total de la Malla Vial de Bogotá 2004-2011</i>	33
1.2.9.3.2.	<i>Subsistemas de Movilidad y la Malla Vial</i>	34

	Pág.
1.2.9.3.3. Estado Malla Vial por cada PDD	34
1.2.9.3.3.1. A Diciembre anterior a finalizar el PDD “Bogotá para Vivir todos del mismo lado 2001-2004” - 2001-2004	34
1.2.9.3.3.2. A Diciembre anterior a finalizar el PDD “Bogotá Sin Indiferencia” 2004-2008	36
1.2.9.3.3.3. A Diciembre anterior a finalizar el PDD “Bogotá Positiva” 2008-2012	38
1.2.10. <i>Indicadores del Acuerdo 67 de 2002</i>	39
2. MARCO CONCEPTUAL Y LEGAL	41
2.1. MARCO CONCEPTUAL	41
2.2. MARCO LEGAL	48
3. EVALUACIÓN DE LA FASE DE IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD	49
3.1. DOCUMENTO DIAGNÓSTICO Y DE ADOPCIÓN DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD	50
3.2. EVALUACION DIAGNOSTICO BASE PARA EL DISEÑO DE LA MOVILIDAD	50
3.2.1. Diagnostico desde el POT - Análisis de coherencia en el Sistema de Movilidad	51
3.2.2. Principales aspectos del Diagnóstico	52
3.2.3. Síntesis del Diagnóstico	53
3.3. PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C.	55
3.3.1. Objetivos	55
3.3.2. Periodo de ejecución	56
3.3.3. Implementación de las Estrategias	56
3.3.4. Plan Maestro de Movilidad y el POT	57
3.3.5. Entidades con competencia en Movilidad	58
3.3.5.1. <i>Entidades del Sector Movilidad objeto del análisis y evaluación</i>	58
3.3.5.1.1. Secretaría Distrital de Movilidad –SDM-	58
3.3.5.1.2. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU -	59
3.3.5.1.3. Empresa Transmilenio S.A. –TM S.A.	59
3.3.5.1.4. Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación de Malla Vial –UAERMV-	59
3.4. PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO	59
3.5. PLAN DE SEGURIDAD VIAL PARA BOGOTÁ, D.C.	60
3.6. ARTICULACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LOS PLANES MAESTROS EN BOGOTÁ, D.C.	60
3.7. INSTANCIAS DE COORDINACIÓN INTRA E INTERINSTITUCIONAL Y SU INTERRELACION CON LAS INSTANCIAS DE PLANIFICACIÓN	61
3.8. OTRAS INSTANCIAS DE COORDINACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL	61
3.9. FUNCIONES DE SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LAS POLÍTICAS SECTORIALES	62
3.9.1. Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo	62

	Pág.
3.9.2. Comisiones Intersectoriales	63
3.9.3. Unidades Técnicas de Apoyo –UTA-	64
3.10. IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA ESTRUCTURA DEL PDD 2012-2016 “ <i>BOGOTÁ HUMANA</i> ”	65
3.11. IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA ESTRUCTURA DEL PDD 2012-2016 “ <i>BOGOTÁ HUMANA</i> ” EN LAS ENTIDADES OBJETO DE ANÁLISIS	67
3.11.1. En la Secretaría Distrital de Movilidad –SDM-	67
3.11.2. En el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU -	67
3.11.3. En la Empresa Transmilenio S.A. –TM S.A.	69
3.11.3.1. Metas de proyectos de Inversión	71
3.12. PRESUPUESTO DE LA VIGENCIA 2014	73
3.12.1. Del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-	73
3.12.2. De la Empresa Transmilenio S.A. –TM S.A.	76
4. EVALUACIÓN DE LA FASE DE EJECUCIÓN Y RESULTADOS EN EL PLAN DE DESARROLLO <i>BOGOTÁ HUMANA</i>	77
4.1. EN LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD –SDM-	78
4.1.1. Metas de Gestión y Resultados del PDD “<i>Bogotá Humana</i>” en los cuales participa la SDM	78
Programación y ejecución de recursos y avance físico de las magnitudes de las metas de proyectos de inversión a cargo de la SDM	
4.1.2.	80
4.1.3. Presupuesto de la SDM a diciembre 31 de 2014	82
4.1.4. Presupuesto ejecutado por proyectos prioritarios del PDD BH y de inversión a cargo de la SDM- vigencias 2012, 2013 y 2014.	84
4.1.4.1. <i>Vigencia 2012</i>	85
4.1.4.2. <i>Vigencia 2013</i>	83
4.1.4.3. <i>Vigencia 2014</i>	87
4.1.5. Políticas y estrategias de Movilidad en la región Capital	88
4.1.5. Comités de seguimiento Ciudad región – Nación, referente a la movilidad	89
4.2. EN EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU -	90
4.2.1. Estructura de las Metas de Gestión y Resultados del PDD “<i>Bogotá Humana</i>” en las que participa el IDU	90
4.2.2. Ejecución de Metas de Gestión y Resultados del PDD “<i>Bogotá Humana</i>” en las que participa el IDU	91
4.2.2.1. <i>Inconsistencias entre la información de Metas de Gestión y Resultados entregada por el IDU y SEGPLAN</i>	98
4.2.3. Programación y ejecución de recursos y avances de metas físicas de los proyectos de inversión a cargo del IDU	98
4.2.4. Ejecución del Presupuesto en el IDU	100

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

	Pág.
4.2.4.1. <i>Ingresos</i>	100
4.2.4.1. <i>Gastos e Inversión</i>	101
4.2.5. Implementación, programación y ejecución de metas de proyectos de Inversión a cargo del IDU	105
4.2.6. Fuentes para financiar la construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural y la ejecución de sus compromisos	106
4.2.6.1. <i>Logros en la Construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural</i>	106
4.2.7. Fuentes de financiación para la construcción de puentes vehiculares y peatonales e intersecciones	107
4.2.7.1. <i>Logros en la construcción de puentes vehiculares y peatonales</i>	107
4.2.8. Fuentes para financiar el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local y rural	108
4.2.8.1 <i>Logros en el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local y rural</i>	108
4.2.9. Fuentes para financiar el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales	109
4.2.9.1. <i>Logros en el Mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales</i>	109
4.2.10. Fuentes para financiar la rehabilitación de la malla vial arterial, intermedia, local y rural	109
4.2.10.1. <i>Logros en la rehabilitación malla vial arterial, intermedia, local y rural</i>	110
4.1.11. Distribución de la malla vial - Año 2014	110
4.2.12. Distribución malla vial por Subsistemas de Movilidad	111
4.2.13. Estado de la malla vial de Bogotá año 2014	111
4.2.14. Obras Valorización – Acuerdo 523 de 2013	112
4.2.15. Obras Cupo de Endeudamiento en proceso de adquisición – Acuerdo 527 de 2013	112
4.2.16. Indicadores Acuerdo 67 de 2002	112
4.2.16.1. <i>Tiempo promedio de desplazamiento de las personas en la ciudad (minutos)</i>	112
4.2.16.2. <i>Velocidad promedio ponderada general – Km /hora 2002-2014</i>	113
4.2.17. Deuda de la Administración Distrital con la ciudad, en la ejecución de metas de Gestión y Resultados del PDD “Bogotá Humana”	113
4.2.18. Promesas y Realidades del Plan de Gobierno del Alcalde Gustavo Petro en materia de Movilidad y su ejecución en el PDD “Bogotá Humana”	115
4.3. EN LA EMPRESA TRANSMILENIO S.A. -TM S.A.	117
4.3.1. Ejecución de las Metas de Gestión y Resultados del PDD Bogotá Humana en las que participa la Empresa Transmilenio S.A.	117
4.3.2. Programación y Ejecución de recursos y avance de las magnitudes de las metas de los proyectos de inversión a cargo de la Empresa Transmilenio S.A.	118

	Pág.	
4.3.3.	Presupuesto de la Empresa Transmilenio S.A. vigencias 2012, 2013 y 2014	118
4.3.4.	Avance físico de metas	122
4.3.5.	Acciones desarrolladas por Transmilenio S.A. en el tema de Seguridad Vial	124
4.3.6.	Indicadores	125
4.3.7.	Promesas y realidades del Plan de Gobierno del Alcalde Gustavo Petro, en materia de Movilidad	125
4.4.	EN LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL -UAERMV-	126
4.4.1.	Presupuesto de Gastos e Inversión a 31 de diciembre de 2014	126
4.4.2.	Ejecución de Metas de Gestión y Resultados del PDD “Bogotá Humana” en las que participa la UAERMV	127
4.4.3.	Programación y ejecución de recursos y avance físico de las magnitudes de las metas de proyectos de inversión a cargo de la UAERMV	128
4.4.4.	Promesas y realidades del Plan de Gobierno del Alcalde Gustavo Petro, en materia de Movilidad y su ejecución en el PDD BH	129
	CONCLUSIONES	130
	ANEXOS	135

CUADROS

	Pág.
1 Comportamiento y Aumento de Pasajeros del Sistema de Buses Articulados	16
2 Costo de mantenimiento de troncales de Transmilenio Fases I y II	17
3 Implementación de acciones incluidas en los PDD anteriores a “Bogotá Humana” para mejorar la Movilidad de la Ciudad	17
4 Histórico Parque Automotor de Bogotá 2002-2011	27
5 Número de Vehículos de Transporte Público Individual 2003-2011	29
6 Parque Automotor Transporte Público Colectivo 2002-2011	29
7 Clase de Vehículos de Servicio Particular Activos 2002-2011	30
8 Crecimiento Anual del Parque Automotor de Motos 2003-2011	31
9 Comportamiento del Transporte Público Urbano 2002-2011	32
10 Distribución de la Malla Vial de Bogotá en los Subsistemas de Movilidad 2004-2011	34
11 Resumen Indicadores - Acuerdo 067 de 2002 asociados al Sector Movilidad 2008-2014	40
12 Funciones e integración de Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo	62
13 Funciones e integración de Comisiones Intersectoriales	63
14 Funciones e integración de Unidades Técnicas de Apoyo	64
15 Programa del PDD “Bogotá Humana”, implementados en las entidades del Sector Movilidad	66
16 Programa del PDD “Bogotá Humana”, implementados en entidades pertenecientes a otros Sectores diferentes al de Movilidad	66
17 Armonización del PDD “Bogotá Humana” – “Bogotá Positiva” en el IDU	67
18 Metas del Proyecto de Inversión 7223 – Transmilenio S.A.	71
19 Metas del Proyecto de Inversión 7225– Transmilenio S.A.	72
20 Metas del Proyecto de Inversión 7251– Transmilenio S.A.	72
21 Metas del Proyecto de Inversión 0071– Transmilenio S.A.	72
22 Distribución del presupuesto definitivo de ingresos del IDU vigencia 2014 -	73
23 Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión, grandes rubros, en el IDU vigencia 2014	74

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

	Pág.
24	Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión directa en los ejes del PDD “Bogotá Humana”, del IDU vigencia 2014 74
25	Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión directa en los programas del PDD “Bogotá Humana”, del IDU vigencia 2014 - 75
26	Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión directa en los proyectos de inversión vigencia 2014 -IDU 75
27	Recursos de la nación para la financiación del Sistema Transmilenio 76
28	Inversión de Metas de Gestión y Resultados Sector Movilidad 77
29	Inversión de Metas de Gestión y Resultados en la SDM 79
30	Programación y ejecución de recursos de proyectos de inversión a cargo de la SDM sin avance físico 80
31	Comportamiento presupuestal de Gastos e Inversión de la SDM a 31 de diciembre de 2014 83
32	Ejecución presupuestal por proyectos prioritarios del PDD BH y de proyectos de inversión a cargo de la SDM a diciembre 31 de 2012 85
33	Ejecución presupuestal por proyectos prioritarios del PDD BH y de proyectos de inversión a cargo de la SDM a diciembre 31 de 2013 86
34	Ejecución presupuestal por proyectos prioritarios del PDD BH y de proyectos de inversión a cargo de la SDM a diciembre 31 de 2014 87
35	Estructura de las metas de Gestión y/ o Resultados del PDD “Bogotá Humana”, en las que participa el IDU 90
36	Inversión en metas de Gestión y / o Resultados del IDU sin ejecución y avance físico inferior al 90% 91
37	Ejecución, avances, logros y retrasos de las metas del PDD “Bogotá Humana”, en el IDU a Dic. 31 de 2014 94
38	Diferencias en la información de metas de Gestión y Resultados entregada por el IDU y el SEGPLAN 98
39	Programación y ejecución de recursos de metas de proyectos de inversión a cargo del IDU sin o con bajo avance físico 99
40	Comportamiento de la ejecución presupuestal de ingresos del IDU, a 31 diciembre de 2014 101
41	Comportamiento de la ejecución del presupuesto de gastos e inversión, grandes rubros, del IDU, a 31 de diciembre de 2014 102
42	Comportamiento de la ejecución del presupuesto de gastos e inversión de los Proyectos de Inversión del IDU a 31 de diciembre de 2014 103
43	Cantidad de metas por proyecto de inversión IDU vigencia 2014 105
44	Logros en la construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural año 2012, 2013 y 2014 106

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

	Pág.
45 Logros en la construcción de puentes vehiculares, peatonales e intersecciones año 2012, 2013 y 2014	107
46 Logros en el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local y rural año 2012, 2013 y 2014	108
47 Logros en el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales año 2012, 2013 y 2014	109
48 Logros en la rehabilitación de la malla vial arterial, intermedia, local y rural año 2012, 2013 y 2014	110
49 Metas de Gestión y Resultados IDU SIN ejecución a 31 de diciembre de 2014 y 30 de junio de 2015	113
50 Metas de Gestión y Resultados del IDU con BAJA ejecución a 31 de diciembre de 2014 y 30 de junio de 2015	114
51 Promesas y Realidades del Plan de Gobierno del Alcalde Mayor Gustavo Petro, en materia de Movilidad y su ejecución del PDD “Bogotá Humana	115
52 Obras - Valorización	116
53 Valor cupo de endeudamiento y de las obras de movilidad a financiar	116
54 Cantidad de obras con cupo de endeudamiento	116
55 Cantidad de obras con Alianzas Público Privado –APP	116
56 Recuperación de Malla Vial 2012 -2014	116
57 Ejecución Inversión Directa del IDU 2012-2014	117
58 Inversión en Metas de Gestión y Resultados en las que participa la Empresa Transmilenio S.A.	117
59 Programación y ejecución de recursos y avance físico de las magnitudes de metas de proyectos de inversión a cargo de la Empresa Transmilenio S.A.	118
60 Ejecución del Presupuesto de Gastos de la Empresa Transmilenio S.A. a 31 de diciembre de 2012	120
61 Ejecución del Presupuesto de Gastos de la Empresa Transmilenio S.A. a 31 de diciembre de 2013	121
62 Ejecución del Presupuesto de Gastos de la Empresa Transmilenio S.A. a 31 de diciembre de 2014	122
63 Aplazamientos de la fecha de implementación del SITP	125
64 Programación y Ejecución de los componentes del SITP	125
65 Situación Financiera de Transmilenio S.A. a 31 de diciembre de 2014	126
66 Consecuencia por la prórroga de contratos de las Fases I y II de Transmilenio	126

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

		Pág.
67	Comportamiento del presupuesto de la UAERMV a diciembre 31 de 2014	127
68	Inversión de Metas de Gestión y Resultados en las que participa la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación Malla Vial – UAERMV-	128
69	Programación y ejecución de metas de proyectos de inversión a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación Malla Vial –UAERMV- sin o con bajo avance físico de las magnitudes 2012-2014	129
70	Ejecución Inversión Directa en la UAERMV	129

GRÁFICAS

	Pág.
1 Evolución Transporte Público en Bogotá, D.C.	11
2 Problemática del Transporte Público Urbano de Pasajeros	13
3 Comportamiento del desplazamiento en Bogotá y la congestión vehicular 2008-2011	16
4 Plan Maestro de Movilidad como instrumento de Planificación	23
5 Estructura del Plan Maestro de Movilidad	23
6 Estructura del SIMUR	25
7 Implementación gradual del SITP	26
8 Parque automotor de vehículos matriculados en Bogotá 2003-2011	28
9 Parque automotor de motos, en Bogotá 2003-2011	31
10 Cantidad viajes en bicicleta Bogotá 2005-2011	32
11 Extensión de la malla vial de Bogotá 2004-2011	33
12 Distribucion de la malla vial de Bogotá, D.C. en los Subsistemas de Movilidad año 2004	35
13 Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2004	35
14 Estado malla vial de Bogotá a Diciembre de 2004	36
15 Distribucion de la malla vial de Bogotá, D.C. en los Subsistemas de Movilidad año 2007	36
16 Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2007	37
17 Estado malla vial de bogotá a Diciembre de 2007	37
18 Distribucion de la malla vial de Bogotá, D.C. en los Subsistemas de Movilidad año 2011	38
19 Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2011	38
20 Estado malla vial de Bogotá a diciembre de 2011	39
21 Fase del ciclo de política pública	42
22 Proceso de evaluación de la política pública	64
23 Estructura del PDD <i>Bogotá Humana</i> en la Empresa Transmilenio S.A.	69
24 Distribución de la extensión de la malla vial año 2014	110

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

		Pág.
25	Distribución malla vial en los Subsistemas de Movilidad-Año 2014	111
26	Estado de la malla vial – Año 2014	111
27	Tiempo promedio de desplazamientos de las personas en la ciudad (minutos)	112
28	Velocidad promedio ponderada general – Km / hora 2002-2014	113

ANEXOS

	Pág.	
1	Normograma de Movilidad	136
2	Clasificación por países y ciudades del Índice de Calidad de Vida	163
3	Entidades distritales con competencia en el Sistema de Movilidad de acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad	167
4	Matriz del Plan Maestro de Movilidad	170
5	Implementación de la Movilidad en el PDD “Bogotá Humana”	171
6	Programación de recursos de los proyectos de inversión y sus metas a cargo de las entidades del Sector Movilidad	177
7	Programación de recursos de los proyectos de inversión y sus metas a cargo de las entidades pertenecientes a otras entidades diferentes del Sector Movilidad	188
8	Implementación de la Movilidad en el PDD “Bogotá Humana” en el IDU – Recursos y Metas Programados 2012-2016	194
9	Presupuesto de Ingresos del IDU, Vigencia 2014	201
10	Presupuesto de gastos e inversión del IDU, vigencia 2014	202
11	Metas de Gestión y Resultados del PDD Bogotá Humana en las entidades del Sector Movilidad por entidades y proyectos de inversión	204
12	Metas de Gestión y Resultados en las que participa el Sector de Movilidad	213
13	Programación y ejecución de recursos y avance físico de metas de proyectos de inversión a cargo de la SDM	217
14	Inversión en Metas de Gestión y / o Resultados del IDU	224
15	Programación, ejecución, avance, logros y retazos de las metas del PDD “Bogotá Humana” en el IDU, corte a 31 de diciembre de 2014	228
16	Implementación, programación y ejecución de metas de proyectos de inversión del IDU y su presupuesto	235
17	Programación y ejecución de recursos y avance físico de las metas de proyectos de inversión a cargo del IDU	245
18	Comportamiento de la ejecución del presupuesto de ingresos del IDU vigencia 2014	250
19	Comportamiento de la ejecución del presupuesto de gastos e inversión del IDU, vigencia 2014	251
20	Fuentes para financiar la construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural	252

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

		Pág.
21	Logros en construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural a diciembre 31 de 2014	255
22	Fuentes para financiar la construcción de puentes vehiculares y peatonales	256
23	Logros en construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural de puentes vehiculares y peatonales a diciembre 31 de 2014	258
24	Fuentes para financiar el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local y rural	259
25	Logros en mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local y rural a diciembre 31 de 2014	260
26	Fuentes para financiar el mantenimiento de los puentes vehiculares y peatonales	261
27	Logros en mantenimiento de los puentes vehiculares y peatonales a diciembre 31 de 2014	261
28	Fuentes para financiar la rehabilitación de la malla vial arterial, intermedia, local y rural	262
29	Logros en rehabilitación de la malla vial arterial, intermedia, local y rural a diciembre 31 de 2014	263
30	Proyectos Valorización – Acuerdo 523 de 2013	264
31	Obras- Cupo de endeudamiento en Procesos de adquisición predios – Acuerdo 527 de 2013	265
32	Programación y ejecución de recursos y avance físico de las metas de Proyectos de inversión a cargo de la Empresa Transmilenio S.A.	268
33	Programación y ejecución de recursos y avance físico de las metas de Proyectos de inversión a cargo de la Empresa Transmilenio S.A.	271

SIGLAS Y ABREVIATURAS

SIGLA	SIGNIFICADO	SIGLA	SIGNIFICADO
Ac.	Acuerdo del Concejo de Bogotá	PAD	Plan de Auditoría Distrital
Art.	Artículo	PAE	Plan Anual de Estudios
BH	Bogotá Humana	PDD	Plan Distrital de Desarrollo
BP	Bogotá Positiva	PLM	Primera Línea del Metro
BPVTML	Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado	PM	Plan Maestro
BSI	Bogotá Sin Indiferencia	PMM	Plan Maestro de Movilidad
DADEP	Departamento Administrativo de la defensoría del espacio Público	POT	Plan de Ordenamiento Territorial
DAMA	Departamento Administrativo del Medio Ambiente	SDA	Secretaría Distrital de Ambiente
DANE	Departamento Nacional de Estadística	SDG	Secretaría Distrital de Gobierno
Dcto.	Decreto	SDM	Secretaría Distrital de Movilidad
Dtal.	Distrital	SDP	Secretaría Distrital de Planeación
EEPP	Proceso de Estudios de Economía y Política Pública	SED	Secretaría de Educación Distrital
ECOPETROL	Empresa Colombiana de Petróleo	SEGPLAN	Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo
FICHA EBI-D	Ficha esquemática, contiene la información básica de un proyecto	SHB	Secretaría de Hacienda de Bogotá
FONDATT	Fondo de Educación y Seguridad Vial	SITM	Sistema Integrado de Transporte Masivo para Bogotá
		SITP	Sistema Integrado de Transporte Público
IDRD	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	SOP	Secretaría de Obras Públicas
IDU	Instituto de Desarrollo Urbano	STT	Secretaría de Tránsito y Transporte
INVÍAS	Instituto Nacional de Vías	TM SA	Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.
L	Ley	TT	Terminal de Transporte
Km.	Kilómetros	VCGF	Proceso de Vigilancia y Control a la Gestión Fiscal
m ²	Metros Cuadrados	UAERMV	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación de la Malla Vial
Nal.	Nacional	UTA	Unidad Técnica de Apoyo

INTRODUCCIÓN

El desarrollo apresurado de Bogotá, D.C., ha suscitado grandes construcciones de superficies comerciales, altas torres de edificios, centros educativos, de salud y vivienda, con el consecuente incremento de la densidad poblacional y la concentración de diversas actividades sin la adecuada proyección de vías, de accesos, de estacionamientos y de otras inversiones públicas que el desarrollo exige; no solo en lo relativo a la cesión de áreas para el espacio público, sino en estudios de tránsito detallados, que obligan a tomar medidas de planeación y ordenamiento urbano de la ciudad, que inciden en la movilidad.

En ese desarrollo el ser humano y en particular el peatón es el principal protagonista de la movilidad, en el recae la acción de la política de movilidad, en la que el transporte urbano, es uno de sus componentes, que centra su propósito en el sistema vial o de tránsito; donde lo principal son los atributos y determinantes, que debe presentar un transporte urbano, para que sea de alta calidad, apto para todos las habitantes y personas que lo demandan, que permitan regular y racionalizar el uso y efectos de los diferentes modos de transporte y el espacio público urbano.

Si bien es cierto, que la movilidad se ha convertido en uno de los puntos de partida para el desarrollo económico, el mejoramiento de la calidad de vida y reducción de la segregación socioeconómica en la ciudad, también es evidente que la movilidad de las personas en la urbe se ha convertido en uno de sus principales problemas, que afectan a los habitantes, que se identifican en mayores índices de congestión, accidentalidad, contaminación, deterioro y desvalorización de corredores de la ciudad, baja calidad de los servicios de transporte, entre otros, por causas como: carencia de conciencia en el respeto a las normas, ausencia de autoridad, carencia de intermodalidad en el sistema de movilidad, deficiente capacidad gerencial e institucional para el diseño e implementación de soluciones, la mala señalización, el estado, déficit y mal diseño de vías, además que las soluciones también son causa del problema, por cuenta de la unilateralidad, que no obedece a la integralidad de la movilidad urbana, donde se minimiza a unos factores que lo originan, no en su conjunto, por falta de coordinación e integración institucional.

No hay consistencia en las propuestas de soluciones, frente al desarrollo del comportamiento urbano, principalmente, en las soluciones al problema del tránsito, se plantean soluciones individuales con cambios regulatorios, con programas de educación vial, pero sin alcance de la toma de conciencia, en mejoras en la infraestructura vial y otras. Persiste el problema en las soluciones diseñadas y radica en la ausencia de un concepto integral, que apunten al bienestar de los habitantes de la ciudad, con soluciones completas.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Se observa entonces, un problema de la movilidad Distrital multidimensional e integral en infraestructura, señalización, normativa, capacidad institucional, educación, cultura y conciencia ciudadana

Los principales problemas de la movilidad descritos, dificultan el desarrollo y el progreso económico y social de toda la colectividad bogotana, para lo cual se requiere que la Administración Distrital cuente con importantes componentes de inversión, y que la gestión de la Administración sea eficiente, eficaz, económica y efectiva para que se logre un desarrollo en el mejoramiento de la Movilidad Bogotana.

La Contraloría de Bogotá, D.C., en cumplimiento a lo establecido en la Constitución Política de Colombia, artículos 267 y 268, numeral 4; en la Ley 42 de 1993, artículos 3, 4, 5 y 9; en el Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 105; en la Ley 1474 de 2011, en el Acuerdo 380 de 2009¹, artículo 1; en los objetivos y funciones que le fueron establecidos en el Acuerdo 519 de 2012², artículos: 3, numerales 1 y 3; artículo 5, numerales 1 y 8; 41, numerales 2 y 5; artículo 44, numerales 1, 2, 4, 5 y 7, específicamente las dadas a la Dirección de Estudios de Economía y Política Pública; y en desarrollo del Plan Estratégico 2012-2016, “*Por un Control Fiscal efectivo y transparente*”, específicamente en el Objetivo Corporativo 1. “*Fortalecer la función de vigilancia a la Gestión Fiscal*”, en la Estrategia “1.6. *Optimizar la evaluación de las políticas públicas distritales*”; dentro del proceso de modernización del Control Fiscal, se fijó el desarrollo de algunas tareas y actividades inmersas en el proceso de Estudios de Economía y Política Pública, con el fin de orientar al proceso auditor visto desde el enfoque de política pública y que sirva de instrumento para el ejercicio del control político que le compete al Concejo Capitalino.

Para éste propósito, el Organismo de Control Fiscal de la ciudad capital, inició con el levantamiento de un inventario de políticas públicas distritales; diseñó una matriz de riesgo por proyecto; construyó la metodología para evaluación fiscal de política pública y definió las políticas que harían parte del Plan Cuatrienal de Política Pública.

En esa construcción del Plan Cuatrienal de Política Pública, se seleccionaron tres (3) políticas Públicas a evaluar, las cuales corresponden a: “*Evaluación y Seguimiento a la PP de Seguridad Alimentaria y Nutricional PPSAN*”; “*Evaluación de la PP de Movilidad*”; “*Evaluación de la PP de Infancia y Adolescencia*”; dentro de un proceso de insumos no solo para el Proceso de EEPP³, sino, como aporte al Proceso VCGF⁴. Evaluaciones que corresponden a Estudios Estructurales del Proceso de EEPP, incluidos en el PAE⁵ 2015.

¹ Se refiere a la obligación que tiene la Administración Distrital, a través del Alcalde Mayor, de presentar en el mes de marzo de cada año, un informe de Rendición de Cuentas de la Gestión Contractual y Administrativa a la ciudadanía en general, contenido del balance de resultados de los objetivos, políticas, programas y estrategias adelantadas en el marco del Plan de Desarrollo Distrital, en términos de eficiencia, eficacia y efectividad en el desempeño de cada uno de los sectores.

² CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. Acuerdo 519 de 2013. “*Por el cual se dictan normas sobre organización y funcionamiento de la Contraloría de Bogotá, D.C. se modifica su estructura orgánica interna y se fijan las funciones de sus dependencias...*”

³ EEPP: Estudios de Economía y Política Pública.

La “Evaluación de *Política Pública de Movilidad*”, se centra en el análisis y evaluación de las fases de implementación y resultados en el Plan de Desarrollo “*Bogotá Humana 2012-2016*” en la vigencia 2014, en la SDM, en el IDU, en la Empresa TM SA y en la UAERMV, como entes gestores que tienen la mayor participación en la movilidad de la ciudad.

El objetivo principal de la evaluación, es dar a conocer y analizar los principales acontecimientos que en materia de Movilidad ha logrado desarrollar la Administración Distrital para la toma de decisiones que redunden en el bienestar ciudadano y mejoramiento para el sector económico y social, en cumplimiento del PDD BH, adicionalmente se detectarán los principales componentes de interrelación administrativa con las entidades que forman parte del Sistema de Movilidad.

Con la presente evaluación se continúa con el análisis iniciado en la vigencia 2014; a fin de determinar la existencia o no de la Política de Movilidad⁶, a la vez que, evaluar la fase de implementación de la política en el PDD “*Bogotá Humana*” 2012-2016 y los resultados de la misma, en la vigencia 2014; a partir de los instrumentos de planeación como el POT, los Planes Maestros de Movilidad y de Espacio Público; el Plan de Seguridad Vial para Bogotá, y el Plan Distrital de Desarrollo, los cuales propenden porque se de una coordinación entre los entes gestores intervinientes para la contribución a la solución de uno de los problemas que padecen los habitantes de Bogotá en esta temática, a fin de establecer la eficiencia, eficacia y economía de la gestión y de los resultados de la administración distrital en la vigencia 2014.

Así mismo, conceptuar sobre el avance en la coordinación interinstitucional entre las entidades que intervienen en la Movilidad como: SDM, IDU; Empresa Transmilenio SA y la UAERMV, como ejes estructurantes de la misma; en el logro de la solución de los problemas de movilidad en los aspectos críticos, como: Escasa infraestructura de transporte, atrasos en la implementación y desarrollo del SITP, lentitud del tránsito, deficientes servicios colectivos de transporte y poca educación vial de conductores y peatones, factores preponderantes en la movilidad bogotana.

⁴ VCGF: Vigilancia y Control a la Gestión Fiscal

⁵ PAE: Plan Anual de Estudios

⁶ En Desarrollo del PAE 2014, la Contraloría de Bogotá, realizó la Evaluación de la Política de Movilidad en las fases de diagnóstico e implementación en el PDD “*Bogotá Sin Indiferencia*”, noviembre de 2014.

1. ANTECEDENTES

En Colombia la referencia, en diferentes temáticas, está soportada en la Constitución Política de Colombia; y en materia de Movilidad, además de la CP, en las Leyes 105 de 1993, 310 y 336 de 1996; los documentos CONPES de Política de Desarrollo y Transporte; el Plan de Ordenamiento Territorial; en los Planes Maestros (como los de Movilidad y de Espacio Público en Bogotá), en otros Planes (como el de Seguridad Vial para Bogotá y en los Planes de Desarrollo).

1.1. A NIVEL NACIONAL

La Constitución Política de Colombia establece como fines esenciales del Estado, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes constitucionales, orientada al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes; es así como el gobierno construye instrumentos de carácter político para optimizar una sociedad justa y equitativa.

Dentro de estos fines del Estado Colombiano, la CP (Art. 2º), incluyó la garantía de la efectividad de los principios, derechos y deberes constitucionales. La movilidad se incluye como uno de estos derechos (Art. 24), el que debe contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes. Así mismo, los servicios públicos, son considerados como finalidad social del Estado (Art. 365); por lo que el bienestar y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades del Estado (Art. 366).

Ahora bien, dentro de los deberes del Estado también está el de garantizar derechos constitucionales, entre ellos, los asociados a la movilidad, como: El de la vida, (es inviolable, Art. 11); la igualdad (Art. 13) para lo cual el Estado debe hacerlo efectivo y real, adoptando medidas a favor de los grupos marginados y discriminados (Art.13); el que tiene todo colombiano para circular libremente por el territorio nacional con las limitaciones que establezca la ley (Art. 24); el de la recreación, la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre (Art. 26); el de gozar de un ambiente sano; el de proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines (Art. 79); así como, planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, la prevención y control de los factores de deterioro ambiental e imponer las sanciones legales, al igual que exigir la reparación de los daños causados (Art. 80); velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, con la prevalencia del interés general sobre el particular (Art. 82).

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

El transporte por ser considerado un servicio público esencial, su control le compete al Estado en cabeza del Sector Transporte y del Sistema Nacional del Transporte, del cual hacen parte las Entidades Territoriales (ET) y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden o nivel, a los cuales se les hayan asignado funciones relacionadas con esta actividad.

La primera intervención del Estado referente al transporte data de la Ley 15 de 1959, con la cual se crea el Fondo de Transporte Urbano y se dictan otras disposiciones. La descentralización del transporte en términos de movilidad urbana se pretendió con el Dcto. Ley 80 de 1987. Posteriormente el Gobierno Nacional debió organizarse en materia de transporte, para lo cual expidió, diferentes normas, entre las cuales sobresalen la Ley 105 de 1993⁷; la Ley 336 de 1996⁸, la Ley 310 de 1996⁹, en las que se diseñaron y desarrollaron políticas públicas, estrategias y acciones, para el transporte y la movilidad, las cuales se incorporaron en diez (10) Documentos CONPES¹⁰, que se relacionan en el Anexo 1. “*Nomograma de la Movilidad*”.

De otra parte, es necesario considerar la planeación como un referente obligatorio del Estado y la facultad que éste tiene para intervenir en la economía (Art. 333) y en casi todas las actividades públicas y privadas (Art. 334), con el reconocimiento de la autonomía territorial (Art. 1). Así mismo, la Constitución establece que habrá un Plan Nacional de Desarrollo (Art. 339) y los planes territoriales de desarrollo (Art. 341).

Debido al crecimiento demográfico de las principales ciudades del país y al acelerado incremento en vehículos que transitan en ellas, éstas afrontan problemas como deficientes sistemas de movilidad urbana, con su consecuente pérdida de productividad y el deterioro de la calidad de vida y del medio ambiente.

En calidad de vida¹¹ para el año 2015, Colombia ocupa el puesto 42 en el ranking del índice de calidad de vida¹². Con relación al año 2014 mejoró en 12 puestos, cuando ocupó el lugar número 54. Colombia es el cuarto país de Sur América¹³ en calidad de vida y el sexto a nivel iberoamericano¹⁴. Se debe continuar trabajando para elevar este índice. (Ver Anexo 2).

⁷ CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Ley 105 de 1993, Se dictaron disposiciones básicas sobre el transporte, distribuyó competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, y reglamentó la planeación en el sector transporte

⁸ CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Ley 336 de 1996: Adoptó el Estatuto Nacional de Transporte,

⁹ CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Ley 310 de 1996. Modificó la Ley 86 de 1989, se establecieron las disposiciones relacionadas con el área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, y los requisitos para financiarlos, con aportes de la Nación, en los cuales, con un mínimo será de un 40% y como máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto.

¹⁰ Documentos CONPES: 2999 de 1998; 2093 de 2000; 3167 de 2002; 3185 de 2002; 3256 de 2003; 3260 de 2003; 3305 de 2004; 3368 de 2005; 3677 de 2010; y 3167 de 2012.

¹¹ Calidad de Vida: Está directamente asociado al de bienestar, en los temas de del desarrollo social, económico y cultural que busca un equilibrio entre la cantidad de seres humanos y los recursos disponibles y la protección del medio ambiente.

¹² Creado por The Economist Intelligence Unit's Quality-of-Life Index» (PDF). The Economist. Ranking de 2015, de 80 países y ranking 2014, de 111 países.

¹³ Después de Chile, Argentina y Brasil

¹⁴ Tomado el 28 de julio de 2015, de http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice_de_calidad_de_vida.

1.2. EN BOGOTÁ D.C.

En el contexto Distrital se ha determinado que el Plan Maestro de Movilidad es un instrumento esencial para el Sistema de Movilidad, más no suficiente para garantizar el desarrollo urbanístico y económico deseado de la ciudad y la región, por lo tanto es importante tener en cuenta los sucesos acontecidos que hacen parte del planeamiento de la movilidad para Bogotá.

La construcción de la ciudad se desarrolla en la interacción de las personas con el territorio, y es precisamente en esa interacción, en la que una condición necesaria es que la movilidad sea digna y de calidad y que esté soportada en las actuaciones que se prevén en el POT y en los instrumentos que lo concretan, al igual que esté definida en las políticas claramente determinadas, en pro del mejoramiento de las condiciones de vida de la población urbana y rural.

Contrario a lo anterior, la movilidad urbana de Bogotá, se ha convertido en el segundo problema de la ciudad (después de la seguridad), el cual a diario deben afrontar los habitantes, al tener que soportar congestiones, y demoras en su desplazamiento; esto no solo afecta su calidad de vida, sino la productividad de la ciudad, a nivel nacional e internacional, porque se debe utilizar mayor tiempo en los desplazamientos.

Entre los aspectos que han generado la problemática de la movilidad en Bogotá, se consideran las siguientes situaciones¹⁵:

- *“El ritmo de crecimiento de la ciudad, el de la población y del parque automotor, el cual ha sido mayor al de la inversión en la infraestructura vial, cuyas variables, tanto de forma aislada como en conjunto, conllevan una saturación en la malla vial existente, baja eficiencia y funcionalidad, lo que genera mayores tiempos de desplazamiento y costos de operación.*
- *La inoportuna consolidación de infraestructura vial en la ciudad, conlleva a una movilidad deficiente, afecta negativamente la productividad, genera baja competitividad, aumenta la accidentalidad vial, produce mayor contaminación ambiental, fomenta el mal uso del espacio público y ocasiona pérdida de tiempo en la congestión del tránsito.*
- *El Sistema de la Malla Vial de la ciudad presenta atraso de más de 50 años¹⁶, lo que sumado a la falta de inversión en la conservación de la malla vial existente, ocasiona un deterioro en la infraestructura para la movilidad, toda vez que al irse consumiendo los períodos de vida útil de las estructuras, éstas requieren de una atención y una inversión oportuna, la cual a mediano y largo plazo deriva en unos menores costos de intervención¹⁷.*
- *La puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) a futuro podría aumentar en 5.3 veces, en horas pico, y en 31 veces, en horas valle, el deterioro de la vía¹⁸.*

¹⁵UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia e IEF - Instituto de Estudios Fiscales de España. Corredor Alfonso Gladys (Colombia), Antolín de la Cuesta Beatriz – Tutora (España). En Red de Antiguos Alumnos de la Maestría Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. Campus Virtual del Instituto de Estudios Fiscales de Madrid, España. campus.ief.es/.

¹⁶ CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C., CARRILLO CAMPO, Roger José, Concejal de Bogotá (2012) “Sistema Malla Vial de Bogotá”

¹⁷ SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD. La falta de una política ambiciosa de mantenimiento preventivo a la malla vial, permite que la vida útil de éstas sea más corta, incrementándose el déficit existente para la recuperación total de la malla vial que a 2011 estaba por el orden de los \$10.0 billones.

¹⁸ UNIVERSIDAD DISTRITAL “FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS”. Rondón Quintana, Hugo Alexander y UNIVERSIDAD DE LA SALLE,

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

- Los ciudadanos tienen que padecer y enfrentar verdaderas trampas como: alcantarillas sin tapa, andenes altos, postes mal ubicados, cables en la vía y los huecos, en la vía, (en ocasiones son verdaderos cráteres); factores que han incrementado la accidentalidad y las cuantiosas demandas contra el Distrito.
- Los fenómenos naturales como las lluvias (ola invernal), deterioran aún más el sistema de la malla vial de Bogotá, porque al no existir un adecuado mantenimiento del alcantarillado ni un plan de choque para ampliar estas redes, las diferentes localidades de la ciudad se han visto seriamente afectadas con las inevitables inundaciones.
- El pésimo funcionamiento de la red semafórica de la ciudad (descoordinación de tiempos y daños en las bombillas de los semáforos)
- El parqueo indiscriminado de carros y motos en las aceras y calles, quita espacio para la movilidad de vehículos y peatones. Esta situación es generada por la carencia de control a conductores.
- La ciudad adolece de un verdadero Sistema Integrado de Transporte, que esté conformado por los distintos modos de transporte como: Transporte público colectivo; masivo de pasajeros: Transmilenio (con diversos, oportunos y eficientes sistemas de alimentación); metro; carga; tren de cercanías; taxis; parqueaderos; vehículo particular y no motorizado como: bicicleta, a pie; entre otros”.

Por motivos como los anteriores, es que los servicios públicos y el transporte, son incluidos por Mercer¹⁹ como uno de los 10 grupos de análisis de calidad de vida internacional²⁰; y dentro del transporte, se incorpora la congestión vial.

En el índice de calidad de vida internacional, Bogotá ocupó el puesto 131 entre 230 ciudades del mundo. En el año 2015, la ciudad mejoró su posición en el ranking en 4 puestos, porque pasó de ocupar el puesto 135 en el año 2014 al 131 en el año 2015. Dentro de las nueve ciudades de Sur América²¹ que se incluyen en el ranking, Bogotá se encuentra en el séptimo lugar²². (Ver Anexo 2)

En la administración del Dr. Antanas Mockus (2001-2003), se incluyó en el Plan de Desarrollo “Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado”, la meta de “Disminuir en un 20% los

URAZÁN BONELLS, Carlos Felipe. “Efecto del SITP sobre las estructuras de pavimento flexible en la ciudad de Bogotá: Un caso de estudio: Los resultados se basaron en información del Distrito que asegura que la ocupación de los 12.333 buses pasará del 68 al 100 por ciento, en horas pico, y de un 35 a 80 por ciento en las valle”.

¹⁹ MERCER, es una subsidiaria de propiedad total de Marsh & McLennan Companies (NYSE: MMC), es líder global de consultoría en talento, salud, jubilación, y las inversiones. Ayuda a los clientes de todo el mundo avanzar en la salud, la riqueza, y el rendimiento de su activo más importante - su gente.

²⁰ Consultado el 10 de julio de 2015, en: <http://www.mercer.com>. En el cual se encontró: El índice de Calidad de Vida Internacional. Se realiza sobre las condiciones de vida locales de las más de 460 ciudades que incluyó en su encuesta, analiza 39 factores agrupados en 10 grupos que corresponden a:

1. Entorno político y social (estabilidad política, delincuencia, cumplimiento de la ley).
2. Entorno económico (regulaciones del tipo de cambio, servicios bancarios).
3. Entorno sociocultural (disponibilidad de medios y censura; restricciones a las libertades individuales).
4. Consideraciones médicas y de salud (suministros y servicios médicos; enfermedades infecciosas, desagües, eliminación de desechos, contaminación del aire).
5. Escuelas y educación (nivel y disponibilidad de escuelas internacionales).
6. **Servicios públicos y transporte (electricidad, agua, transporte público, congestión vial).**
7. Entretenimiento (restaurantes, teatros, cines, deportes y esparcimiento).
8. Bienes de consumo (disponibilidad de alimentos/artículos de consumo diario, automóviles).
9. Vivienda (vivienda, electrodomésticos, muebles, servicios de mantenimiento).
10. Medio ambiente (clima, historial de catástrofes naturales).

²¹ Para el año 2015: <http://www.latam.mercer.com/content/mercer/latin-america-and-caribbean/mx/es/newsroom/mercer-calidad-de-vida-internacional-2015.html>, Publicación del 4 de marzo de 2015

Para el año 2014, tomado de: Tomado el 30 de septiembre de 2014 de http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice_de_calidad_de_vida y de <http://www.semana.com/vida-moderna/articulo/las-ciudades-con-mejor-calidad-de-vida-en-el-mundo/377827-3>

²² Después de Montivideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Sao Paulo, Lima y Manaos.

tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad” y los proyectos prioritarios de las tres nuevas troncales de transporte masivo: Américas, NQS y Avenida Suba²³.

Adicionalmente para el mejoramiento y ampliación de las condiciones de la infraestructura de Transmilenio, el proyecto que la Alcaldía Mayor tenía para desarrollar en Bogotá Humana fue la construcción de las troncales de las avenidas 68 y Boyacá, además de obras de integración de troncales como la NQS con avenida Caracas por la calle sexta, la reconstrucción de la troncal Caracas y Autonorte y la ampliación de portales y estaciones de fase I y II. Para ello se requiere de un presupuesto de 2.280.000 millones de pesos²⁴.

1.2.1. Instrumentos de Planeamiento de Bogotá, D.C.

El POT²⁵ vigente para Bogotá, incluye tres niveles de planeamiento de la ciudad:

En el **primer nivel**²⁶ se consideran los instrumentos con horizonte de largo plazo; con base en ellos se estructura la estrategia de ordenamiento adoptada los cuales se conciben como instrumentos de planeamiento estructurantes que orientan la programación de la inversión y los requerimientos de suelo para el desarrollo de las infraestructuras y equipamientos. De cada uno de estos Planes Maestros a su vez se derivan otras políticas públicas.

Se incluyen en este primer nivel, los Planes Maestros de Servicios Públicos y Equipamientos, los cuales, corresponden a tres clases: **1. Plan Maestro de Movilidad** (Incluye ordenamiento de estacionamientos); **2. Planes Maestros de Servicios Públicos**, en los que se incorporan: a) Acueducto y Alcantarillado; b) Residuos Sólidos; c) Energía y d) Gas; **3. Planes Maestros de Equipamientos**, integrados por: a) Educativo, b) Cultura, c) Salud, d) Bienestar Social, e) Deportivo y Recreativo, f) Seguridad Ciudadana; g) Defensa, y Justicia; h) Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria; i) Recintos FERIALES; j) Cementerios y Servicios Funerarios y k) Culto.

Los instrumentos de **segundo nivel**²⁷, tienen alcance sobre territorios específicos, precisan y ajustan de manera específica las condiciones del ordenamiento de los mismos. En este nivel se encuentran: Los Planes Zonales, los Planes de Ordenamiento Zonal, las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), los Planes Parciales y los Planes de Reordenamiento.

²³ <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia#sthash.4rOznHKa.dpuf>

²⁴ <http://www.bogotahumana.gov.co/plan-de-desarrollo#sthash.wMwYa3Ms.dpuf>

²⁵ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. Dcto. Dtal. 190 de 2004. Artículo 44

²⁶ UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia e IEF - Instituto de Estudios Fiscales de España. Corredor Alfonso Gladys (Colombia), Antolín de la Cuesta Beatriz – Tutora (España). En Red de Antiguos Alumnos de la Maestría Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. Campus Virtual del Instituto de Estudios Fiscales de Madrid, España. campus.ief.es/.

²⁷ *Ibidem*

El **tercer nivel**²⁸ de planeamiento opera sobre porciones reducidas del territorio y permiten prevenir y mitigar los impactos generados sobre el entorno urbano inmediato. Lo conforma: Planes de Implementación, Planes de Regulación y Manejo de Usos Dotacionales y los Planes de Recuperación Morfológica.

1.2.2. Sistema de Movilidad

El POT²⁹ como instrumento de planeación incluyó dentro de su estructura funcional, el **Sistema de Movilidad**, el cual lo estructuró en cuatro Subsistemas: Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal, cada uno de ellos con sus correspondientes componentes³⁰

En el **Subsistema Vial**: Malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de ciclo rutas y corredores de movilidad local; malla vial rural³¹.

Subsistema de Transporte: Estructurado alrededor de los modos de transporte masivo: Metro, Transmilenio y Tren de cercanías, dentro del marco regulado y controlado por la autoridad de tránsito.

Está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas. Sus componentes se organizan en torno al Metro, los buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y el tren de cercanías.

El conjunto de las rutas de transporte público, los terminales de pasajeros, las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deberán integrar en áreas determinadas de la ciudad.

El subsistema debe responder en forma eficiente, económica y segura a los deseos de viaje de la población, así como a las necesidades de movilización de carga. En consecuencia, los proyectos del subsistema deben concebirse en función de los orígenes y destinos de los viajes, tanto dentro de la ciudad como entre esta y la red de ciudades de la región, así como de las necesidades del transporte nacional e internacional.

El subsistema de transporte se compone de: Red de transporte masivo Metro, red de corredores troncales y rutas alimentadoras, red de transporte público colectivo, tren

²⁸ Ibídem

²⁹ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. Dcto. Dtal. 190 de 2004. Artículo 164.

³⁰ Dcto Dtal 190 de 2004, Art. 44, el cual fue citado en: UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia e - Instituto de Estudios Fiscales IEF de España. Corredor Alfonso Gladys (Colombia), Antolín de la Cuesta Beatriz – Tutora (España). op cit.

³¹ Ibídem

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

de cercanías, transporte individual público y privado, red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta; terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano; terminales de carga; (que también corresponden al Sistema Vial Peatonal) y los aeropuertos (El dorado y Guaymaral) ³².

Subsistema de Regulación y Control: Los centros de control de tráfico; la red de semaforización; los sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación del tráfico³³.

Subsistema Vial Peatonal: Integrado por los andenes, plazas, parques, cruces peatonales; puentes peatonales y senderos: Se incluye como espacio público salvo los cruces y puentes peatonales³⁴.

1.2.3. El Transporte.

Uno de los elementos que inciden en forma considerable en la movilidad urbana, es el transporte y dentro de este el transporte público.

En la ciudad capital las primeras informaciones sobre transporte urbano datan de 1884, cuando se establece el primer servicio de ferrocarriles urbanos a cargo de “Bogotá City Railway Company”.

Describe Hernando León Gutiérrez en un escrito de Mayo 4 de 2015, que *“en el año de 1917 se inaugura la estación de la sabana siendo el eje central del sistema férreo que tenía la ciudad, luego en el año 1936, se presenta el primer plan para apertura de vías que permitieran una mejor circulación, de ahí nace la avenida caracas que fue construida en el eje de la antigua línea del ferrocarril del norte que fue desviada por la carrera 30, ya se evidenciaba una congestión vehicular que hizo que el general Gustavo Rojas Pinilla viera la oportunidad de traer el metro a la ciudad, contrato una concesión japonesa pero los gobiernos del frente nacional que tenían que tomar la decisión rechazaron la propuesta, debemos pasar al año de 1951, donde terminaría por desaparecer el tranvía y nacerían las primeras flotas de autobuses que en el mismo año entrarían en operación, ya en este punto podemos ver, primero lo desgastada de nuestras calles, el poco tiempo de implementación que le dieron a los sistemas de transporte y el tiempo que llevamos en tratar de traer el metro a la ciudad”*.

La historia de la movilidad en Bogotá comienza en el año de 1884, en la Administración Canon Figueredo quien trae a la ciudad el tranvía generando un gran cambio, evolución y desarrollo, tenía una línea que conducía de Bogotá a Chapinero, luego bajo la administración de Higinio Cualla surge el ferrocarril para mejorar el servicio, en el año de 1910, se crea el tranvía eléctrico extendiéndolo hasta los barrios del sur de la ciudad.

En el año 1961 el alcalde Jorge Eliecer Gaitán fue el primero en proponer un sistema que mejorara la movilidad en la ciudad, por ejemplo construir el tren de cercanías y construir el primer tramo del metro, pero sus propuestas no fueron escuchadas, el siguiente fue Hernando Duran Dussán en 1981, propuso construir una red integrada de transporte público entre el metro y troncales para el transporte público

³² *Ibíd.*

³³ *Ibíd.*

³⁴ *Ibíd.*

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

pero no pasó nada, en 1988 el Alcalde Andrés Pastrana trata de ordenar la movilidad y realiza la construcción de un solo carril exclusivo para el transporte público y construye las famosas materas suicidas toda vez que todos los días, se accidentaba un motociclista, en 1991 bajo la administración del alcalde Jaime Castro se le da prioridad al proyecto del metro y crea una empresa con el mismo nombre para que realice los estudios de factibilidad, financiación y construcción y se llega a la conclusión que es mejor rehabilitar el sistema Férreo del antiguo ferrocarril de la sabana.

En el año de 1998 bajo la administración de Enrique Peñalosa se crea un sistema de transporte masivo Transmilenio, ayudando de esta manera a movilizar un mayor número de personas que ven como único medio de transporte el bus, y coloca el famoso pico y placa para los vehículos particulares en las horas más congestionadas pero esto no ha solucionado la movilidad en Bogotá.

Los cuatros últimos alcaldes que ha tenido Bogotá han centrado sus posiciones para mejorar la movilidad en Bogotá apostándole al metro”³⁵.

La evolución que presenta este transporte se muestra en la galería de fotografía, así:

Grafica 1
Evolución Transporte Público en Bogotá, D.C.



En 1884 William Randal solicita autorización al estado de Cundinamarca para establecer un servicio de ferrocarriles urbanos. En ese marco aparece el primer carro de tranvía.



El primer tranvía estaba a cargo de 'Bogotá City Railway Company'. El costo por un trayecto era de 2 centavos y estuvo en funcionamiento entre 1884 y 1910.



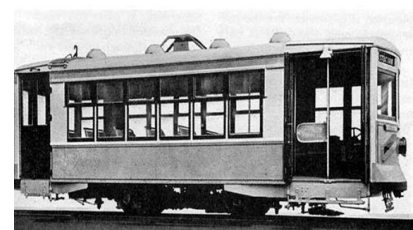
En 1889 aparece el Ferrocarril de la Sabana de Bogotá que se encargó de prestar servicio de transporte a toda el área metropolitana.



El Tren de la Sabana movilizaba a los bogotanos por estaciones que se dividían en Occidente, Sur, Norte, Nordeste y Oriente. En la actualidad el tren funciona como atracción turística y como transporte de carga.



Durante 1884 aparecen los carros de tracción animal. Entre mulas y bueyes se transportaba carga y personas



En 1921 llegan a la ciudad los dos primeros tranvías cerrados. Dichos carros fueron llamados 'Nemesias' en honor a Nemesio Camacho, gerente de la empresa de Tranvía de Bogotá en esa época.

³⁵ Tomado el 14 de septiembre de 2015 de la página web: www.lasdosorillas.co historia de la movilidad en Bogotá. Hernando León Gutiérrez

“Por un control fiscal efectivo y transparente”



1938 es un año que se marca por la adquisición de ocho carros aerodinámicos, los nuevos tranvías, los cuales transportaban a los bogotanos mediante rutas de colores.



La aparición de la bicicleta, como medio de transporte, se enmarca a finales de los años 40 gracias a los juegos centroamericanos que se realizaron en Ciudad de Panamá. Allí se incluyó el ciclismo como deporte profesional.



Luego de disturbios ocasionados por la muerte del caudillo liberal Jorge Eliécer Gaitán, el 9 de abril de 1948, se quemaron 34 tranvías y el resultado es la desaparición de éstos en 1951.



El 30 de junio de 1951 Bogotá le da la bienvenida a los nuevos autobuses a gasolina y a otros que fueron denominados como 'trolebuses'. La ciudadanía calificó a los 'trolebuses' como cómodos, prácticos y modernos. Entre 1954 y 1959 ya existían en la ciudad 15 trolleys y 83 buses de gasolina al servicio de los capitalinos, además se establece la Empresa Distrital de Transportes Urbanos.



A principio del Nuevo Milenio apareció un sistema de transporte que no está regulado, que es el de los 'bicitaxis' llamados así por su parecido con los triciclos. Este medio de transporte se ha convertido en el favorito para recorrer distancias cortas; en la mayoría de las localidades se cuenta con el servicio de 'bicitaxi'.



Los buses y colectivos que reemplazaron a los trolleys han sido el símbolo del transporte público en la ciudad por mucho tiempo.



La ciudad según censo realizado en el año 2011 contaba con 51.624, taxis de los cuales 49.318, con Taxis de Operación. Cada taxi debe estar afiliado a una de empresa y ésta le permite, a través de la tarjeta de operación, prestar el servicio público individual.



El sistema de Autobús de Tránsito Rápido TransMilenio inició su construcción en 1998, durante la alcaldía de Enrique Peñalosa, se inauguró el 4 de diciembre de 2000 y entró en operaciones el 18 del mismo mes



En la actualidad Transmilenio (Servicio Troncal y Rutas Alimentadoras) es el medio de transporte masivo más importante en Bogotá y en el que se movilizan más de 115 millones de pasajeros en cada trimestre.



Los servicios del **SITP** a septiembre de 2012, corresponden a los servicios: Urbano (azules); complementario (naranja) y especial (vino tinto).

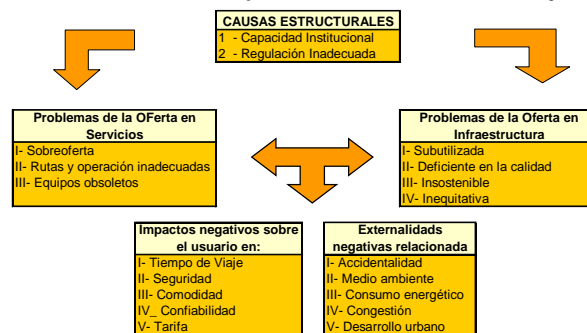
Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Elaborado con información tomada el 17 de julio y 2 de agosto, de:
http://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria_fotos/pasodeeltiempo/GALERIAFOTOS-WEB-PLANTILLA_GALERIA_FOTOS-11038722.html
<http://www.transmilenio.gov.co/es>

http://www.sitp.gov.co/publicaciones/servicios_del_sitp_pub

1.2.4. Problemáticas del Transporte Público Urbano de Pasajeros

En Bogotá, el transporte público urbano ha presentado diferentes problemáticas debido a causas estructurales, relacionadas con la capacidad institucional e inadecuada regulación adicionada a los problemas de la oferta de servicios y de infraestructura, lo cual conllevó a impactos negativos sobre el usuario, con externalidades negativas relacionadas al mismo. Se presenta un gráfico que explica lo referente a dicha problemática.

Gráfica 2
Problemática del Transporte Público Urbano de Pasajeros



Fuente: Conpes 3167/02
Elaboró Contraloría de Bogotá - Subdirección de Estudios Fiscales, Económico y Sociales de Bogotá

1.2.5. Organización y responsabilidades del Sector Movilidad

En Bogotá, para atender las problemáticas que se presentan en materia de movilidad, la administración distrital, dentro de su organización administrativa, incluye el Sector de Movilidad, al cual le estableció tanto su estructura como la misión de: *“garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo económico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte”*³⁶.

El Sector Movilidad lo integran la SDM, cabeza de sector, las entidades adscritas: IDU y la UAERMV y las entidades vinculadas: Sociedad pública - Empresa Transmilenio S.A., y la Sociedad de Economía Mixta - Terminal de Transportes³⁷.

En el cumplimiento de la misión del Sector Movilidad, su carta de navegación corresponde al Plan Maestro de Movilidad³⁸, en el cual se establecen las estrategias para el desarrollo del subsistema vial y vial peatonal, del subsistema de transporte y del subsistema de regulación y control.

³⁶ CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. Ac. 257 de 2006. Art. 104 ,

³⁷ *Ibidem*, Art. 107

³⁸ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ. Dcto Dtal. 319 de 2006, adoptó el Plan Maestro de Movilidad

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Con la constitución de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio, **TRANSMILENIO S.A.**, el 13 de octubre de 1999, se materializó en la entidad gestora del sistema del transporte en Bogotá, encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, bajo la responsabilidad de la prestación eficiente y permanente del servicio. Es así como el 18 de diciembre de 2000, se inauguró la primera ruta que comenzó a operar con 14 buses entre las calles ochenta y sexta por la troncal de la Caracas, al igual que se entregaron las troncales: Autonorte, Calle 80 y Caracas.

El objetivo de crear la Empresa Transmilenio, a fin de dar solución al problema del transporte público fue sustentado en cuatro pilares:

- ✓ *“Respeto a la vida, representado en un servicio cómodo, seguro y moderno.*
- ✓ *Respeto al tiempo de la gente, con un sistema de transporte que cumpla estándares mínimos de calidad en cuanto a itinerarios y tiempo de desplazamiento.*
- ✓ *Respeto a la diversidad ciudadana, pues se convertiría en un sistema de transporte en el que converjan las diferentes clases sociales sin preferencias de ninguna clase y, por el contrario, trato igualitario.*
- ✓ *Calidad internacional, cumpliendo con los requisitos mínimos señalados por la ingeniería del transporte para la prestación de un servicio cómodo, seguro y efectivo”.*

Acciones que serán analizadas en las etapas de formulación, implementación y ejecución de la Política Pública de Movilidad, que seguidamente se presentará.

En el Plan de Desarrollo *Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado*, la meta de *disminuir en un 20% los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad* y los proyectos prioritarios fueron las tres nuevas troncales de transporte masivo: Américas, NQS y Avenida Suba.³⁹

El sistema transporte correspondiente a 112.9 Kms de vía en troncal en operación, 11 troncales en operación, 134 estaciones, 9 portales y 9 patio garajes, se evaluará desde el contexto del Plan de Desarrollo Bogotá Humana, su avance y se analizará el aumento de pasajeros, por cuanto en promedio Transmilenio transporta 1.926.985 pasajeros diarios cubriendo el 30% de la demanda de transporte público de Bogotá.

Es así como antes de entrar en vigencia el Plan de Desarrollo “*Bogotá Humana*”, la Alcaldía de Bogotá propuso que el *Sistema Integrado de Transporte Público será intermodal (bus, red metro, Transmilenio) e integrará lo urbano con lo rural y regional, complementándose con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta*”.

Otro factor de análisis en el Plan de Desarrollo *Bogotá Humana*, corresponde al mejoramiento y ampliación de las condiciones de la infraestructura de Transmilenio, el proyecto que la Alcaldía Mayor tenía para desarrollar en Bogotá Humana la

³⁹ <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia#sthash.4rOznHKa.dpuf>

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

construcción de las troncales de las avenidas 68 y Boyacá, además de obras de integración de troncales como la NQS con avenida Caracas por la calle Sexta, la reconstrucción de la troncal Caracas y Autonorte y la ampliación de portales y estaciones de la fase I y II, presupuestado en \$2.280.000 millones de pesos⁴⁰, acciones que serán motivo de análisis de ejecución y avance del sistema de Movilidad.

Otro aspecto que ha servido de base para el desarrollo y mejoramiento de la Movilidad, corresponde a los datos de la Encuesta de Movilidad para Bogotá 2011, por cuanto del total de los viajes motorizados, el 41% es hecho en transporte público colectivo y el 18% en Transmilenio, donde el transporte público equipara el 60% de los viajes. Índices que enmarcan el mejoramiento y aumento de capacidad de los articulados para que se logre prestar un mejor servicio del transporte en la Ciudad, que cada día crece aceleradamente.

La Estructura de las fases del Sistema Transmilenio, como la Fase I que consta de tres corredores troncales de 42,2 Km (Caracas, Calle 80 y Autopista Norte), 54 estaciones sencillas, 4 estaciones intermedias (estación Calle 40S, estación Molinos, estación Carrera 77 y estación Av. Cali), 4 portales, 4 patios garaje y 1 garaje intermedio (Calle 6); la Fase II la conforman las troncales Américas - Calle 13, la troncal NQS y la troncal Suba, con una longitud total de 42 Km. Esta Fase cuenta con tres estaciones de cabecera o portales, tres patios, dos estaciones intermedias de integración (Banderas y Escuela de Policía), dos estaciones de integración troncal-troncal (Av. Jiménez y Ricaurte) y 52 estaciones sencillas. Adicionalmente, se tienen 42 puentes peatonales, plazoletas, andenes, ciclo rutas a lo largo de los corredores, el Patio de la Hoja y nuevas conexiones entre troncales (Autopista Norte con Calle 92-NQS, Calle 80-Autopista Norte y Calle 80 -Suba-NQS, NQS y Jiménez). La Troncal Américas- Calle 13 está en operación, la troncal NQS inició operación gradual en el año 2005 entrando el tramo comprendido entre la Calle 92 hasta la Estación General Santander, y la Troncal Avenida Suba y el tramo restante de la Troncal NQS comprendido entre la Estación General Santander y el límite con Soacha en 2006. La Fase III de las troncales Calle 26 y Carrera 10, se encuentran en servicio, fases que se estudiarán en el desarrollo, ejecución y compromiso correspondiente al PDD BH.

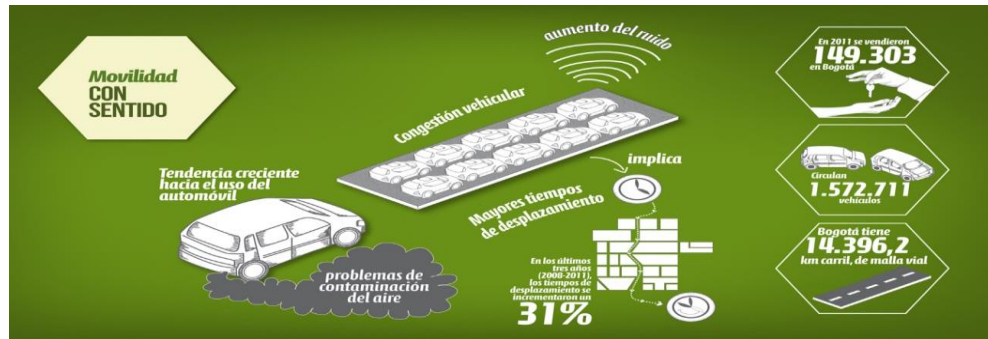
1.2.5.1 Índices de Aumento de tiempo en el Desplazamiento y la congestión de vehículos en la Ciudad 2008-2011

El Comportamiento de desplazamiento en Bogotá y la congestión vehicular que se ha presentado en los últimos años, se evidencia en la gráfica que sigue:

Gráfica 3
Comportamiento del desplazamiento en Bogotá y la congestión vehicular en los años 2008-2011

⁴⁰ <http://www.bogotahumana.gov.co/plan-de-desarrollo#sthash.wMwYa3Ms.dpuf>

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

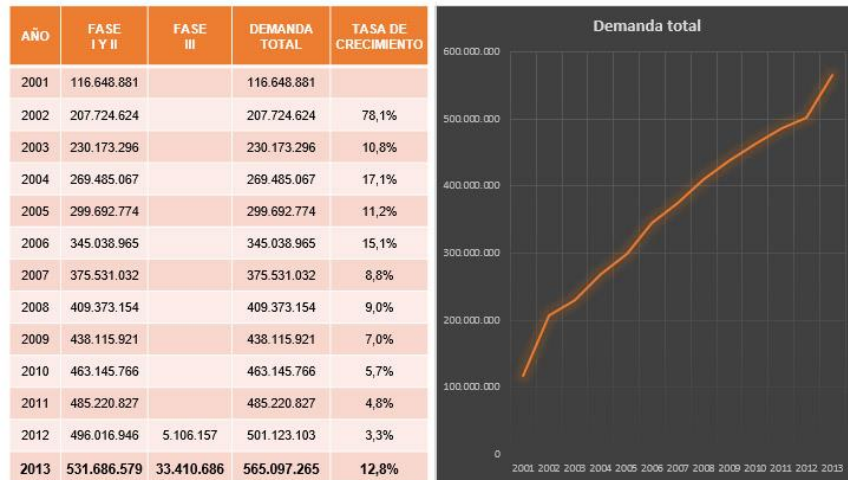


Fuente: Datos tomados del informe de Gestión de Movilidad 2008- 2011

1.2.5.2 Comportamiento de Pasajes en el Sistema de Transporte de los buses articulados en Bogotá

Otro factor que incide en la movilidad corresponde al comportamiento y aumento de los pasajeros que ha sucedido en los últimos años así:

Cuadro 1
Comportamiento y Aumento de Pasajeros en el Sistema de Buses Articulados 2001-2013



Fuente: Datos tomados de Transmilenio S.A.

1.2.5.3. Recursos proyectados para el mantenimiento de las Troncales de Transmilenio Fases I y II

Un factor preponderante a la hora de tomar decisiones administrativas y financieras para arreglar las vías de las troncales, es el que le corresponde a Transmilenio junto con el IDU - al hacer la proyección del mantenimiento de Infraestructura vial, estaciones y portales, se encontró lo siguiente:

Cuadro 2
Costos Mantenimiento Troncales Transmilenio Fases I y II

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Concepto / AÑO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Calle 80	-	356.490	1.266.064	2.992.310	1.622.554	1.622.554	5.571.954	2.839.565	1.622.554	1.622.554	1.622.554	21.139.153
Caracas y Jimenez	3.458.740	3.174.386	4.045.690	5.897.756	4.859.850	4.859.850	4.528.000	5.745.010	4.528.000	4.528.000	4.528.000	50.153.282
Autonorte	-	2.454.528	2.790.048	4.516.294	3.146.538	3.146.538	3.146.538	4.363.549	3.146.538	3.146.538	3.146.538	33.003.647
Calle 13- Américas	751.289	-	535.698	4.934.674	5.408.280	5.797.941	5.797.941	5.797.941	5.797.941	5.797.941	5.797.941	46.417.587
NQS	-	-	-	-	-	5.135.397	5.281.411	5.281.411	5.281.411	5.281.411	5.281.411	31.542.452
Suba	-	-	-	-	-	2.957.214	2.957.214	2.957.214	2.957.214	2.957.214	2.957.214	17.743.284
Total	4.210.029	5.985.404	8.637.500	18.341.034	15.037.222	23.519.494	27.283.058	26.984.690	23.333.658	23.333.658	23.333.658	199.999.405



Fuente: Datos tomados de Transmilenio S.A. (Miles de pesos de 2005)- Estudio Duarte Guterman y Cía. Ltda.

1.2.6. Implementación de la movilidad en los anteriores PDD

Soportado en la autonomía territorial y en sus planes de desarrollo, las administraciones públicas de Bogotá de los últimos 20 años, han incluido acciones en los anteriores cinco Planes Distritales de Desarrollo, en los cuales dentro de su estructura han incorporado prioridades, metas, planes, megaproyectos, políticas, a fin de solucionar la problemática de movilidad que padecen los 7.878.783 habitantes⁴¹ de la Bogotá.

Lo pertinente a la movilidad de la ciudad, se incluyó en los diferentes PDD⁴², así:

Cuadro 3
Implementación de Acciones incluidas en los PDD anteriores al PDD BH para mejorar la Movilidad de la Ciudad

PDD	Identificac.	Alcalde Mayor	Prioridad / Objetivo del Plan	Política Sectorial / Programa	Meta	Megaproyecto / Proyecto Prioritario	Política
Formar Ciudad 1995-1998 ⁴³ ⁴⁴		Antanas Mockus Sivickas	Prioridad: Productividad Urbana	Política Sectorial: Transporte Tránsito y Obras viales		Megaproyecto: Plan Integrado de Transporte	
Por la Bogotá que queremos ⁴⁵ 1998-2001 ⁴⁶		Enrique Peñalosa Londoño	Prioridad: Desmarginalización	Programa: Ampliación y mejoramiento de la infraestructura vial y de servicios	a) Construir 1.100 Km-carril de vías locales y 10.300 m2 de estructuras de puentes menores	Megaproyecto: Construcción y mantenimiento de vías	
			Prioridad: Ciudad Escala Humana	Programa: Recuperación y mejoramiento y ampliación del espacio público	- Mantener 190Km2 de espacio público representado en sardineles, separadores, orejas, zonas verdes y andenes. - Construir 250.000 m2 de espacio		

⁴¹ DANE-SDP Según estimaciones de población

⁴² Lo referente al actual PDD, “Bogotá Humana” 20012-2016, se incluye en capítulos independientes



⁴³ Adoptado con el Dcto. Dtal. 295 del 1 de junio de 1995

⁴⁴ El PDD “Formar Ciudad” 1998-2001, Se estructuró en 6 Prioridades: Cultura Ciudadana; Medio Ambiente; Espacio Público; Progreso Social; **Productividad Urbana** y Legitimidad Institucional. A cada Prioridad le correspondió 1 estrategia, (total de 6 estrategias), que organizaba proyectos de distintos sectores. Para cada uno de los 11 sectores, se establecieron 11 Políticas Sectoriales, dentro de las cuales se encontraba la **Política de Transporte, Tránsito y Obras Viales**, que conjuntamente con las estrategias orientaron las acciones institucionales La matriz de prioridades, conformó 43 Programas cada uno correspondió a la acción de un sector frente a la prioridad y se integró por Proyectos. Adicionalmente, el Plan contempló 6 Megaproyectos, dentro de los cuales se incluyó el Megaproyecto de **Plan Integrado de Transporte**.

⁴⁵ Adoptado Acuerdo 6 de 1998

⁴⁶ El PDD “Por la Bogotá que Queremos 1998-2001, se estructuró a partir de 7 prioridades: **Desmarginalización**; interacción sectorial; **ciudad a escala humana**; **movilidad**; urbanismo y servicios; seguridad y convivencia y eficiencia institucional. Para cada prioridad se establecieron estrategias y programas; y cada uno contempló metas. El Plan incluyó 5 proyectos prioritarios o megaproyectos: **Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)**; **Construcción y Mantenimiento de vías**; Banco de Tierras; Sistema Distrital de Parques y Sistema Distrital de Bibliotecas. El SITM incorpora la reestructuración del sistema de buses y la construcción de PLM para Bogotá



“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PDD	Identificac.	Alcalde Mayor	Prioridad / Objetivo del Plan	Política Sectorial / Programa	Meta	Megaproyecto / Proyecto Prioritario	Política
					público. - Construir 9.500 m2 de estructura e puentes peatonales		
			Prioridad: Movilidad	Programa: - Desarrollo del SIT - Construcción de ciclorutas - Fortalecimiento del manejo del tráfico -Adecuación de la infraestructura vial	a) Construir y operar 70 KM- carril para los corredores viales de la Auto Norte, calle 80, Ferrocarril del Sur-Av19, Av. caracas entre Otros; -Integrar 2.500 vehículos al sistema de transporte para atender 1.200.000 viajes diarios;- Construir 23.000 m2 de parqueaderos, 14 unidades de terminales alimentadoras y una principal.- Iniciar la primera línea del metro adquiriendo el 100% de los predios b) Construir una red de 80 Hm- carril de ciclorutas c) Hacer la señalización informativa de 3.mil Km de vías y la demarcación de 3.500 Km – Carril; - Poner en marcha 3 centros para el control de 450 puntos de tráfico; - Instalar 40 detectores de infractores a las normas de tránsito. d) Ampliar la malla vial en 1.100 km-carril; mantener y recuperar la malla vial en 1.300 Km-carril	Megaproyecto: SITM	Transporte, Tránsito y Obras
Bogotá para vivir todos del mismo lado 2001-2004 ⁴⁷ 48		Antanas Mockus Sivickas)	Objetivo del Plan: Productividad	Programa: Movilidad Inteligente	Disminuir el 20% de los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad	Proyectos Prioritarios: -Tres nuevas Troncales de transporte Masivo: NQS, AV Américas y Suba - Mantenimiento de 500 Km – carril de vías arterias - Ejecución del 10% del Plan Maestro de Ciclorrutas -Reducción de parque de buses	
				Programa: Bogotá Limpia me gusta más	Incrementar el uso de transporte masivo, de combustión limpia, así como del desplazamiento en bicicleta y peatonal, reemplazando el automóvil particular y los sistemas más contaminantes.	Proyectos Prioritarios: - Mejoramiento de los instrumentos de comando y control. -Control de fuentes de contaminación e implementación de redes de monitoreo de la calidad ambiental	
Bogotá Sin Indiferencia a. Un compromiso social contra la pobreza y la exclusión. 2004-2008		Luis Eduardo Garzón).	Eje Estructurante Urbano Regional Estrategia: Mejoramiento de la accesibilidad de las personas a	Programa: Red de centralidades distritales-	- Integrar Centralidades con el Sistema de Transporte Masivo - Integrar el transporte Masivo con el Espacio Público		
				Programa: Hábitat desde los barrios y las UPZ	Mejorar la integración de los barrios con las centralidades		
				Programa: Sostenibilidad Urbano Regional	-Conectar el área rural con el área urbana		

⁴⁷ Adoptado mediante el Dcto. Dtal. 440 de 2001

⁴⁸ El PDD “Bogotá para Vivir Todos del mismo lado” 2001-2004, partió por establecer 9 Políticas Generales, luego se estructura en 7 objetivos del Plan, (Cultura Ciudadana; **Productividad**; Justicia Social; Educación; **Ambiente**; Familia y Niñez y Gestión Pública Admirable); estableciendo políticas, estrategias, programas y proyectos prioritarios por cada uno de los siete objetivos. En el “Objetivo Productividad”, incluye el “Programa Movilidad Inteligente”, con la meta 14 “Disminuir el 20% de los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad”, con 4 Proyectos prioritarios: -Tres (3) nuevas Troncales de transporte Masivo: NQS, AV Américas y Suba; con el mantenimiento de 500 Km. – carril de vías arterias; la ejecución del 10% del Plan Maestro de Ciclo rutas y la reducción de parque de buses.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PDD	Identificac.	Alcalde Mayor	Prioridad / Objetivo del Plan	Política Sectorial / Programa	Meta	Megaproyecto / Proyecto Prioritario	Política
49 50			sitios de trabajo y estudio	Programa: Región Integrada para el desarrollo	-Conectar la ciudad con la región		
Bogotá Positiva: Para vivir mejor” 2008-2012 51 52		Samuel Moreno Rojas	Objetivo Estructurante Derecho a la ciudad	Programa: Mejoramos el barrio	- Construir 52 Km-carril de malla vial local - Rehabilitar 300 Km-carril de malla vial local - Mantener 3.000 Km-carril de malla vial local	Proyecto: Malla vial local	
				Programa: Bogotá Rural	- Mantener 115 Km-carril de malla vial rural - Construir 27 Km-carril de malla vial rural	Proyecto: Malla vial rural	
				Programa: Sistema Integrado de Transporte Público	- Organizar las rutas para la operación de transporte público, disminuyendo la sobreoferta de buses del servicio público existente - Unificar el sistema de recaudo del sistema de transporte público colectivo - Integrar el sistema de transporte público, colectivo, masivo e individual - Implementar una tarifa diferencial para el transporte público colectivo para los jóvenes estudiantes, adultos mayores y discapacitados dependiendo del resultado del modelo financiero del SITP - Exonerar de la tarifa de TM a los policías que ingresen uniformados a éste como reconocimiento al aporte que en términos de seguridad ofrecen al sistema - Realizar campañas de capacitación a los conductores - Democratizar el 100% del SITP	Proyecto: Sistema de Transporte Público Colectivo	
Bogotá Positiva: Para vivir mejor” 2008-2012 53 54		Samuel Moreno Rojas	Objetivo Estructurante Derecho a la ciudad	Programa: Sistema Integrado de Transporte Público	- Poner en operación 3 terminales de pasajeros - Construir e terminales de pasajeros	Proyecto: Optimizar el sistema de terminales	
					- Generar 453 cupos nuevos de parqueaderos públicos	Proyecto: Red de estacionamientos	
					- Contratar la primera fase del proyecto Metro - Operar 9 troncales - Construir 20 Km. E troncales de la fase III (carrera 10 – Calle 26) - Mantener el 65% de las troncales de Transmilenio (456 Km-carril)	Proyecto: Metro	
						Proyecto: Troncales de Transmilenio	

⁴⁹ Adoptado con el Ac 119 de 2004

⁵⁰ El PDD “*Bogotá Sin Indiferencia*” 2004-2008, contempla 14 Políticas Generales del Plan. El Plan parte de 3 Ejes Estructurantes (Urbano regional) y el Objetivo Gestión Pública Humana, que se desarrollan a través de 4 objetivos, los cuales se articulan en 24 políticas, 28 estrategias, 37 programas y 124 Metas.

⁵¹ Adoptado con el Ac 308 de 2008

⁵² El PDD “*Bogotá Positiva*” 2008-2012 incluye un objetivo general y 29 principios de política pública, que son los pilares del mismo. Se estructura en 7 Objetivos Estructurantes, con los correspondientes Propósitos y Estrategias para cada uno de ellos. A partir de allí se incorporan los programas, e incluye un componente nuevo del que carecían los anteriores PDD, las 84 Metas de Ciudad, o de Programa para luego establecer los Proyectos, las metas de proyecto (o Metas PDD), por cada uno de los Objetivos Estructurantes. La estructura finaliza con los Proyectos de Inversión que están a cargo de cada una de las entidades de la Administración Distrital.


⁵³ Adoptado con el Ac 308 de 2008

⁵⁴ El PDD “*Bogotá Positiva*” 2008-2012 incluye un objetivo general y 29 principios de política pública, que son los pilares del mismo. Se estructura en 7 Objetivos Estructurantes, con los correspondientes Propósitos y Estrategias para cada uno de ellos. A partir de allí se incorporan los programas, e incluye un componente nuevo del que carecían los anteriores PDD, las 84 Metas de Ciudad, o de Programa para luego establecer los Proyectos, las metas de proyecto (o Metas PDD), por cada uno de los Objetivos Estructurantes. La estructura finaliza con los Proyectos de Inversión que están a cargo de cada una de las entidades de la Administración Distrital.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PDD	Identificac.	Alcalde Mayor	Prioridad / Objetivo del Plan	Política Sectorial / Programa	Meta	Megaproyecto / Proyecto Prioritario	Política
				Programa: Vías para la movilidad	- Construir 207,21 Km-carril de malla vial arterial - Rehabilitar 97,9 Km-carril de malla vial arterial - Mantener 1.560,2 KM-carril de malla vial arterial - Construir 7 Km-carril de malla vial intermedia - Rehabilitar 195,9 KM-carril de malla vial intermedia - Mantener 1.087,8 KM-carril de malla vial intermedia - Promover y estructurar vías para el transporte de carga - Promover y estructurar vías por concesión	Proyecto: Construcción, adecuación y mantenimiento de la malla vial	
					- Generar 10 hectáreas de suelo para malla vial arterial, intermedia y local mediante la adopción de planes parciales de desarrollo	Proyecto: Suelo para la movilidad	
					- Construir 20 KM de ciclorruta - Mantener 100% de la red de ciclorruta	Proyecto: Red de Ciclorrutas	
					- Construir 17 puentes vehiculares - Reforzar 15 puentes vehiculares - Mantener 15 puentes vehiculares	Proyecto: Intersecciones viales	
				Programa: Tráfico Eficiente	- Modernizar 100% de a red semafórica - Mantener 99% el sistema e semaforización - Semaforizar 200 nuevas intersecciones	Proyecto: Sistema de semaforización	
					- Instalar 60.00 nuevas señales verticales de pedestal - Demarcar 3.300Km-carril - Instalar 70 señales elevadas	Proyecto: Sistema de señalización	
					- Realizar 60.000 operativos de control de cumplimiento de las normas de tránsito - Poner en marcha 1 Sistema de detección electrónica de infracciones de tránsito	Proyecto: Sistema inteligente de administración del tráfico	
				Programa: Espacio Público para la inclusión	- Construir 33 puentes peatonales - Mantener 20 puentes peatonales - Construir 7 rampas de puentes peatonales	Proyecto: Infraestructura para el espacio público	
					- Generar y adecuar 105 hectáreas de espacio público, a través de los instrumentos de planeación y de los mecanismos de gestión de suelo	Proyecto: Generación y adecuación del espacio público	
				Programa: Armonizar para ordenar	- Implementar 1 sistema de información y seguimiento a los planes maestros de Movilidad y de servicios públicos	Proyecto: Instrumentos de planeamiento y financiación de la gestión urbana	
			Objetivo Estructurante Ciudad Global	Programa: Región capital	- Poner en operación el Macro proyecto urbano regional el área de influencia del aeropuerto	Proyecto: Gestión para el desarrollo de la Región Capital	
			Objetivo Estructurante Participación	Programa: Ahora decidimos juntos	- Atender 200.000 ciudadanos en las 20 localidades a través de los centros de Movilidad Local	Proyecto: Sistema Distrital de Participación	
				Programa: Tecnologías e la información y comunicación al servicio de la ciudad	- Implementar 1 Sistema Integral de Información Urbano – Regional	Proyecto: Sistemas de información para optimizar la gestión	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PDD	Identificac.	Alcalde Mayor	Prioridad / Objetivo del Plan	Política Sectorial / Programa	Meta	Megaproyecto / Proyecto Prioritario	Política
Bogotá Positiva: Para vivir mejor” 2008-2012 55 56		Samuel Moreno Rojas	Objetivo Estructurante Gestión Pública, efectiva y transparente	Programa: Desarrollo Institucional Integral	- Fortalecer el 100% de la estructura física y la capacidad operativa y tecnológica de las entidades de los sectores de Hábitat, Movilidad , Cultura, Planeación, Ambiente, Gobierno, Hacienda y Gestión Pública	Proyecto: Organización administrativa armónica	

SITM: Sistema Integrado de Transporte Masivo

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de los PDD enunciados y los correspondientes decretos Distritales de adopción

En el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas 1995 - 1998 **“Formar Ciudad”**, se incluyó la participación conjunta con la Nación en los estudios de transporte a largo plazo y particularmente los de evaluación de la alternativa Metro y su viabilidad para la ciudad.

Durante el periodo 1996 - 1998 se desarrolló el **“Plan Maestro del Transporte Urbano de Santa Fe de Bogotá”**, que identificó un esquema integral de desarrollo para la ciudad en los campos de transporte público, privado, desarrollo institucional y manejo de tráfico, incluido por parte de la administración distrital en el **“Plan Vial de Transporte y Manejo de Tráfico – Corto Plazo Año 2006”**. Como complemento al Plan Maestro de Transporte Urbano, la Nación y el Distrito se desarrolló un estudio específico para la implementación del SITM⁵⁷, cuyo alcance introdujo el diseño conceptual del SITM el prediseño de la Primera Línea del Metro (PLM) y la evaluación técnica, económica, de impacto espacial, ambiental y financiero⁵⁸.

La Ley 388 de 1997 contempló la necesidad de promover el ordenamiento del territorio con la formulación y adaptación de un Plan de Ordenamiento Territorial – POT para los ET, y en ejercicio de su autonomía, el Distrito Capital adopta el POT con el Dcto. Dtal. 619 de 2000⁵⁹.

El diseño conceptual del SITM, contempló la construcción de una práctica eficiente de transporte masivo, que se enmarcó en una estrategia integral buscando que el sistema de buses funcione como una red que permita el intercambio entre buses con diferentes rutas y el trasbordo al metro, el cual requiere un ordenamiento al sistema

⁵⁵ Adoptado con el Ac 308 de 2008

⁵⁶ El PDD **“Bogotá Positiva” 2008-2012** incluye un objetivo general y 29 principios de política pública, que son los pilares del mismo. Se estructura en 7 Objetivos Estructurantes, con los correspondientes Propósitos y Estrategias para cada uno de ellos. A partir de allí se incorporan los programas, e incluye un componente nuevo del que carecían los anteriores PDD, las 84 Metas de Ciudad, o de Programa para luego establecer los Proyectos, las metas de proyecto (o Metas PDD), por cada uno de los Objetivos Estructurantes. La estructura finaliza con los Proyectos de Inversión que están a cargo de cada una de las entidades de la Administración Distrital.

⁵⁷ Acuerdo entre la Nación y el Distrito para la elaboración de los Términos de Referencia del estudio **“Sistema Integrado de Transporte Masivo para Santa Fe de Bogotá”**

⁵⁸ Este estudio fue contratado con el Consorcio Systra-Bechtel-Ingetec con recursos de la Nación a través de Fonade en 1997, fue estructurado en tres etapas.

⁵⁹ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. Dcto. Dtal. 619 de 2000: Adopto el POT para Bogotá, D.C.; el cual fue revisado con el Dcto. Dtal.619 de 2003 y compilado con el Dcto. Dtal. 190 de 2004.

que acceda a su operación con prioridad en la utilización de las vías; en ese sentido el Documento CONPES 2999 de 1998 definió los términos de participación de la Nación en el proyecto que incluía la construcción de la PLM y las acciones de mejoramiento de transporte e infraestructura urbana, necesarias para su integración con el sistema de transporte público de la ciudad.

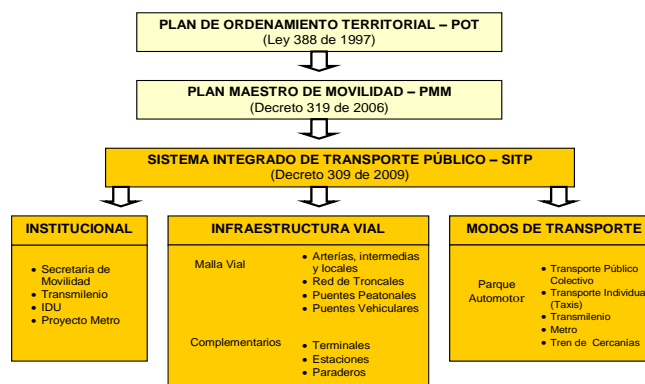
Posteriormente, la Nación y el Distrito diseñaron la formulación de una alternativa de transporte público denominado “**Transmilenio**”, fundamentado en el desarrollo del sistema de buses de la ciudad a partir del componente flexible de la PLM, mediante el Documento CONPES 3093 de 2000 “*Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá*”⁶⁰.

1.2.7. Instrumentos de Planificación de la Movilidad de Bogotá

1.2.7.1. Plan Maestro de Movilidad (PMM)

Dentro de los instrumentos de planificación de la ciudad, incorporados al POT, en lo pertinente a la movilidad de Bogotá, se incluyó el Plan Maestro de Movilidad (PMM), adoptado mediante el Dcto. Dtal. 319 de 2006, el cual se convirtió en la carta de navegación del Sector Movilidad, así como un instrumento que se articula con la estrategia de ordenamiento de la ciudad-región, para un periodo de ejecución desde el año 2006 hasta el año 2020, distribuido en periodo de corto plazo (de 2006 a 2008), de mediano Plazo (de 2008 al año 2012) y largo plazo del año 2012 al 2020.

Gráfico 4
Plan Maestro de Movilidad como instrumento de Planificación

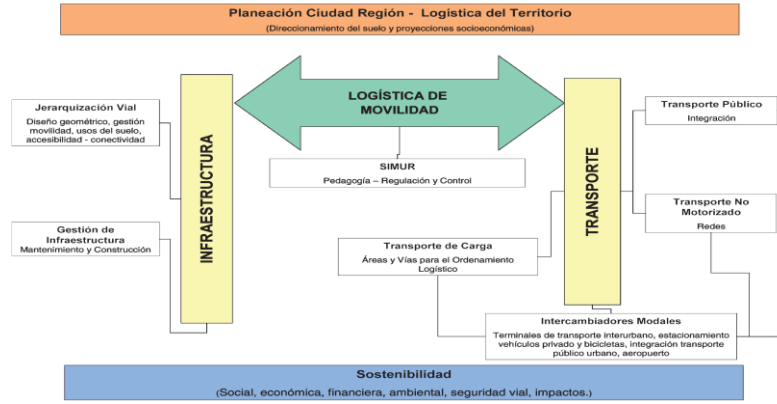


Fuente: Elaboró Contraloría de Bogotá - Subdirección de Estudios Fiscales, Económico y Sociales de Bogotá

La Estructura del Plan Maestro de Movilidad, corresponde a:

⁶⁰ Durante la ejecución del PDD Por la Bogotá que queremos” 1998–2001, adoptado por el Ac.6 de 1998

**Gráfica 5.
Estructura del Plan Maestro de Movilidad**



Fuente. Informe ejecutivo PMM 2006

El PMM contempló un sistema de indicadores de Gestión, para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el PMM, al cual deben aplicar las entidades del sector dentro del SIMUR⁶¹ a fin de determinar la eficacia, la eficiencia y la efectividad de la gestión.

Se estableció que la **eficacia** de la gestión “se medirá como la relación entre las metas propuestas y las realizaciones o resultados obtenidos, medidos en términos de las magnitudes en que estén formuladas las metas de los componentes, estrategias o proyectos del PMM.

El indicador de **eficiencia** medirá la relación entre metas logradas y los recursos económicos empleados en los términos de calidad requeridos.

La efectividad de la **gestión** se medirá en términos de los impactos causados por la implementación de las estrategias, programas y proyectos del Plan”⁶²

El Art. 102 del PMM adoptó catorce (14) indicadores de gestión para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el PMM.

1.2.7.2. Sistema Integrado de Información de Tránsito y Transporte

El CONPES 3072 de 2000, aprobó la masificación del uso de las tecnologías de la información en Colombia, con el objeto de contribuir al aumento de la competitividad del sector productivo, modernizar las instituciones públicas y socializar el acceso a la información.

⁶¹ SIMUR: Sistema Integrado sobre Información de Movilidad Urbana y Regional

⁶² ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ. Plan Maestro de Movilidad. Capítulo IV. “Mecanismos de Evaluación, Control y Seguimiento del Plan”

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

En desarrollo de la Estrategia de Gobierno en Línea de la Agenda de Conectividad, se ordenó a las entidades públicas nacionales, a través de la Directiva Presidencial No. 02 de 2000, ofrecer en internet:

- Información en línea;
- Servicios y trámites en línea
- Procesos de contratación en línea.

En cumplimiento de lo anterior y de lo especificado en el POT, en sus Art. 4 y 14 el Dcto. Dtal. 469 del 2003, y el Dcto. Dtal. 190 de 2004, Art. 14, y como parte del PMM se dio origen a **Iddec@**, el Sistema Integrado de Información de Tránsito y Transporte concebido y desarrollado para la anterior STT y la Guía para la elaboración de Indicadores del Departamento Nacional de Planeación.

“El PMM contempla el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano y Regional – SIMUR, a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, y sus procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán y apoyarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad. Para esto, reunirá de manera eficiente la información producida por las entidades del sector que apoye los procesos de dirección, ejecución, logro y mejora continua planteados en el enfoque por procesos de la movilidad.

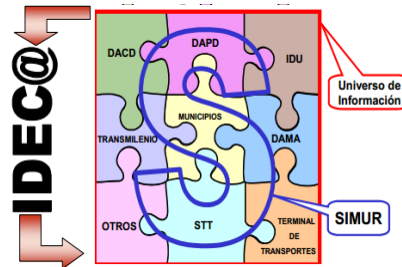
Para integrar la información, todas las entidades distritales pertenecientes al Sector de la Movilidad forman parte del SIMUR y deberán recolectar y entregar la información que el sistema requiera, de igual manera, las entidades del Distrito y en especial las integrantes del sector de la movilidad adoptarán los indicadores que permitan generar, procesar y suministrar la información en las condiciones requeridas por el SIMUR. La información recolectada por el SIMUR, no solo servirá para apoyar los procesos del Plan de Movilidad, sino también para alimentar la base de datos geográficos que en estos momentos se encuentra desarrollando la Alcaldía Distrital de Bogotá, mediante el programa de Infraestructura Integrada de Datos Espaciales del Distrito Capital - IDEC@, que busca potenciar el uso de la información geográfica digital, para acabar con la redundancia, incrementar la interoperabilidad, fomentar el intercambio de datos y disponer de datos espaciales actualizados de calidad. (En informe 223 versión 2008 PMM)”⁶³.

Se estableció el objetivo general y los específicos, sus características, y el diseño de su estructura, el cual corresponde a⁶⁴:

⁶³ CONTRALORIA DE BOGOTÁ, D.C. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública. Evaluación de la Política de Movilidad, Plan Anual de Estudios PAE 2014. Noviembre de 2014.

⁶⁴ ibídem

**Gráfica 6
Estructura del SIMUR**



Fuente: STT.-Duarte Guterman & Cia Ltda. Ingenieros Economistas Consultores. Documento 19. Resumen Ejecutivo, Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, D.C. que incluye ordenamiento de estacionamientos. Pág. 161

En el SIMUR se interrelacionan 20 entidades, las cuales corresponden a: “INVIAS; DANE; Gobernación de Cundinamarca y de los departamentos vecinos; Departamento Administrativo de Planeación de Cundinamarca; Alcaldía de Bogotá y de los municipios vecinos; DAPD; DAMA; DACD; DADEP; IDU; IDR; TRANSMILENIO S.A.; SOP; SDG; STT; SHB; SED; TT S.A.; FONDATT; ECOPEPETROL; Gas Natural E.S.P y Cámara de Comercio de Bogotá.

La Implementación del SIMUR, contemplado en el Plan Maestro de Movilidad. , se planea ejecutar en varias fases:

Fase I. Estructuración técnica, legal y financiera de los Términos de Referencia que sirvan como base para el proceso de selección para la contratación de la estructuración técnica, administrativa, legal y financiera del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano y Regional.

Fase II. Estructuración técnica, administrativa, legal y financiera del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano y Regional.

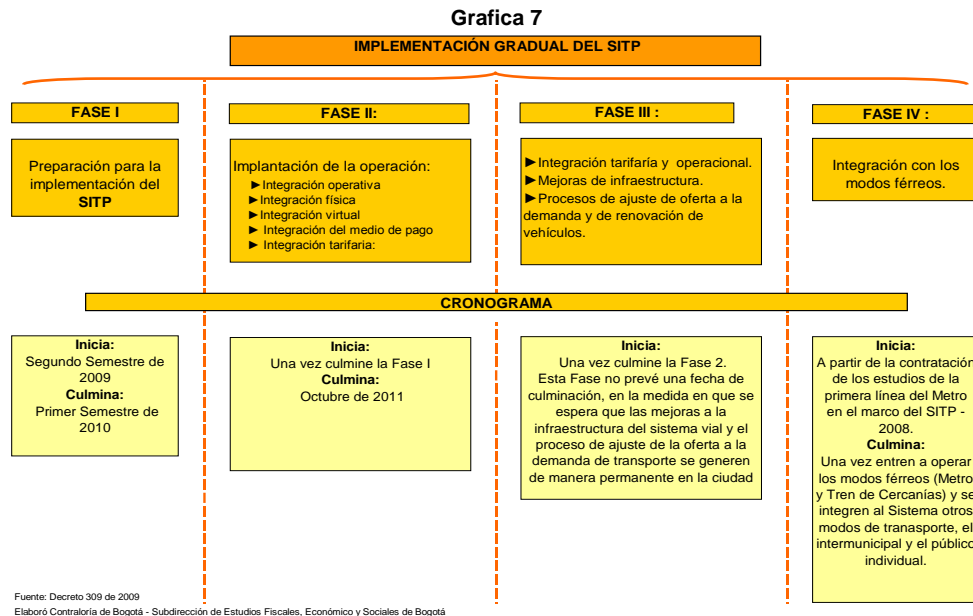
Fase III. Análisis y diseño del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano y Regional.

Fase IV. Desarrollo e implementación del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano y Regional – SIMUR”⁶⁵.

1.2.7.3 Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

En cumplimiento de los objetivos del PMM, el Distrito Capital, implementó el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), mediante el Dcto. Dtal. 309 de 2009, con el fin de articular los sistemas de transporte público para generar un servicio organizado, eficiente y sostenible, incluyendo el actual sistema de transporte público colectivo urbano, el Sistema Transmilenio y posteriormente, la Red Metro y el Tren de Cercanías, esta integración se debía dar en condiciones institucionales, operacionales y de control. La implementación del mismo, corresponde a:

⁶⁵ Ibíd.



Si bien, el desarrollo de los proyectos de inversión están ligados al POT, al PMM y al SITP, las Administraciones Distritales han concentrado sus esfuerzos en ejecutar diferentes megaproyectos de movilidad, sin la debida articulación, por lo tanto, se presenta un rezago en los avances de la movilidad en Bogotá.

1.2.8. Sistema de Transporte Urbano

En Bogotá, el transporte, hace parte de la movilidad, la cual ha girado en torno al Sistema de Transporte Urbano, que se estructura mediante la unión de tres componentes: los vehículos, la infraestructura vial por donde circulan y un sitio adonde llegan al finalizar el viaje (estación terminal); ya sea que se trate de vehículos particulares, de transporte público o de carga.

1.2.9. Resultados en los cuales están incursos los PDD anteriores al PDD, “Bogotá Humana” 2002 -2011

1.2.9.1. Los Vehículos

1.2.9.1.1. Histórico del Parque Automotor de Bogotá

Las estadísticas de la ciudad, durante el periodo 2002-2011 evidencian que año a año, el parque automotor ha ido creciendo, porque para el año 2011 circulaban por las vías de Bogotá 1.572.754 vehículos. Durante esos 10 años el parque automotor se incrementó en un 131.52%, al pasar de 679.298 vehículos en el año 2003 a

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

1.572.754 vehículos en el año 2011. El parque automotor anual y su participación corresponde a:

**Cuadro 4
Histórico parque automotor de Bogotá 2002-2011**

Año	Oficial		Público		Particular		Total		PDD	Incremento	
	Cantidad	% Partic.	Cantidad	% Partic.	Cantidad	% Partic.	Cantidad	%		Cant vehic.	%
2002	3.554	0,52%	84.805	12,48%	590.939	86,99%	679.298	100%	BPVTML		
2003	6.440	0,94%	89.210	13,00%	590.379	86,06%	686.029	100%			
2004	10.120	1,32%	91.079	11,86%	666.528	86,82%	767.727	100%	BSI		
2005	10.514	1,25%	96.040	11,45%	732.092	87,29%	838.646	100%			
2006	10.939	1,16%	96.805	10,26%	835.806	88,58%	943.550	100%			
2007	11.779	1,11%	98.784	9,30%	952.135	89,60%	1.062.698	100%			376.669
2008	12.076	1,03%	99.219	8,49%	1.057.390	90,48%	1.168.685	100%	BP		
2009	13.004	1,03%	100.814	8,02%	1.143.631	90,95%	1.257.449	100%			
2010	13.105	0,94%	102.408	7,35%	1.277.418	91,71%	1.392.931	100%			
2011	13.351	0,85%	104.294	6,63%	1.455.109	92,52%	1.572.754	100%			510.056

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de:
Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios -SDM
Secretaría Distrital de Movilidad. Revista Movilidad en Cifras 2012

En el análisis del parque automotor en cada uno de los PDD, se tomó la información al mes de diciembre del año inmediatamente anterior, a la finalización de cada uno de los diferentes planes de desarrollo, y se encontró:

A diciembre de 2011, el parque automotor creció en un 47,99% (510.056 vehículos) en el PDD “Bogotá Positiva, 2008-2012” respecto del PDD “Bogotá Sin Indiferencia, 2004-2008”, en diciembre de 2007 (existían 1.062.698 vehículos) y este respecto al PDD “Bogotá para Vivir todos del mismo lado 2001-2004”, creció en un 54,90% (376.669 vehículos) por cuanto en diciembre de 2003, la cantidad fue de 679.298 vehículos.

Del total del parque automotor, (1.572.754 vehículos) los vehículos particulares son de mayor participación con porcentajes entre el 86,06% y 92,52%. Esta participación se incrementó entre cada uno de los PDD; es así como en diciembre de 2003, en vigencia del PDD BPVTMML⁶⁶, la participación fue del 86,06% (590.939 vehículos de los 679.298 vehículos totales) y paso en el PDD “BSI”⁶⁷, al 89,60% (952.135 vehículos de 1.062.698 vehículos totales) y al PDD BP llegó al 92,52% (1.455.109 vehículos) en el total de los vehículos (1.572.754 vehículos). El incremento en cantidad de vehículos particulares fue significativo en cada uno de los PDD: En el PDD BSI⁶⁸ respecto del PDD BPVTMML⁶⁹ creció en el 54,90% (con 376 vehículos adicionales) y en el PDD BP respecto al PDD BSI aumentó en el 47,99% (510,056 vehículos más de los existentes en diciembre de 2007).

⁶⁶ BPVTMML: Bogotá Para Vivir Todos Del Mismo Lado

⁶⁷ BSI: Bogotá Sin Indiferencia

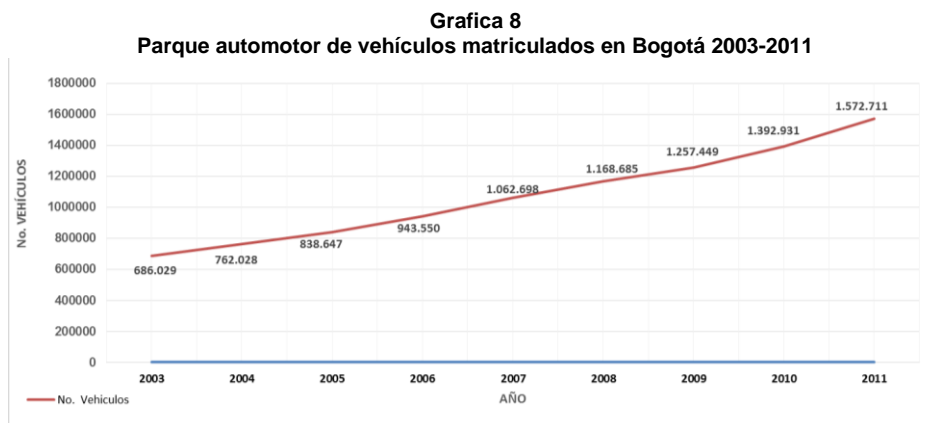
⁶⁸ BSI: Bogotá Sin Indiferencia

⁶⁹ BPVTMML: Bogotá Para Vivir Todos Del Mismo Lado

En la distribución del parque automotor, los vehículos de transporte público, ocupan el segundo lugar en participación, con porcentajes entre el 6,63% (año 2011) y el 13% (en el año 2003). La participación disminuyó del 13% en el año 2003 PDD BPVTML al 9,30% en el año 2007 PDD BS y al 6,63% en el año 2011BP Los vehículos oficiales fueron los de menor participación dentro de los vehículos que transitan en la ciudad, con participación entre un 0,85% (año 2011) y un 1,11% (año 2007).

1.2.9.1.2. Parque automotor de vehículos matriculados en Bogotá

Se analiza la información disponible, que corresponde a partir del año 2003 e incorpora lo pertinente a tres PDD (sin incluir el vigente) como son BPVTML, BSI y BP⁷⁰. Al mes de diciembre anterior a la terminación de los PDD *Bogotá Positiva*, la ciudad presentaba un inventario de 1.572.711 vehículos matriculados en ella. La cantidad de vehículos que en cada año se matriculó en la ciudad corresponde a:



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Bogotá Humana. Presentación Análisis de Bogotá Como Vamos, julio 28 de 2015

Durante el periodo comprendido entre el año 2003 a 2011, Bogotá presentó un crecimiento del parque automotor de vehículos matriculados en Bogotá del 129,24% (886.686 vehículos) al pasar de 686.029 vehículos en el año 2003 a 1.572,711 en el año 2011. El crecimiento anual, respecto al mes de diciembre de cada año, osciló entre un 7,06% en el año 2009 (88.764 vehículos) y un 11,43% en el año 2011 con 179.780 vehículos adicionales a los matriculados en el año 2010.

Si se toma como referencia el mes de diciembre anterior a la terminación de cada uno de los PDD que participaron en el periodo 2003-2011, se encontró:

En el PDD “*Bogotá Sin Indiferencia 2004 – 2008*” a 2007 respecto del PDD “*Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado 2001-2004*” en el 2003, la cantidad de vehículos se incrementó en un 54,91% (376.669 vehículos), siendo el mayor incremento; en el PDD “*Bogotá*

⁷⁰ BP: Bogotá Positiva

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Positiva 2008-2012” a 2011, respecto del PDD anterior (BSI) en el mes de diciembre del año 2007, la cantidad de vehículos alcanzó un aumento del 47.99% (510.013 vehículos).

1.2.9.1.3. Vehículos de Transporte Público Individual (taxi)

Los vehículos de transporte público individual, en el periodo 2003-2011, se incrementaron, en un 3,47% (1.733 vehículos).

Cuadro 5
Número de vehículos de transporte público individual 2003-2011

Año	Con T.O.	Sin T.O.	Total	% Partic Con TO	% Partic Sin TO
2003	44.854	5.037	49.891	89,90	10,10
2004	45.228	5.966	51.194	88,35	11,65
2005	47.279	3.675	50.954	92,798	7,21
2006	48.310	2.947	51.257	94,25	5,75
2007	48.820	2.550	51.370	95,04	4,96
2008	48.972	2.530	51.502	95,09	4,91
2009	48.885	2.856	51.741	95,48	5,52
2010	49.363	2.435	51.798	95,30	4,70
2011	49.318	2.306	51.624	95,53	4,47

T.O.: Tarjeta de Operación

En los vehículos de transporte público individual, los que cuentan con tarjeta de operación presentaron la mayor participación, osciló entre un 88,35% (en el año 2004) y un 96,01% en el año 2011. Desde el año 2008, hasta el 2011, dicha participación se aumentó anualmente.

La participación de los vehículos sin tarjeta de operación se disminuyó, durante el periodo 2003-2011 al pasar de un 10.10% en el año 2003, al 4,47%, en el año 2011.

Respecto al total de los vehículos estos se incrementaron en cada PDD. En el PDD BS (año 2007) con relación al PDD BPVMTL (año 2003), se incrementó en 2,96% (1.479 vehículos) al pasar de 49.891 vehículos en el año 2003, a 51.370 en el año 2007. Y en el PDD BP (año 2011, el incremento fue del 0,49% (254 vehículos).

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de estudios Sectoriales y de Servicios -SDM
Secretaría Distrital de Movilidad. Revista Movilidad en Cifras 2012

1.2.9.1.4. Parque automotor de Transporte Público Colectivo

El parque automotor de transporte público colectivo durante el periodo 2003-2011 disminuyó en 25,54% (5.505 vehículos), al pasar de 21.553 vehículos en el año 2003, a 16.046 vehículos en el año 2011.

Cuadro 6
Parque automotor transporte público colectivo 2002-2011

Año	Con T.O.	Sin T.O.	Total
2003	19.852	1.701	21.553
2004	19.876	2.842	22.718
2005	19.239	1.496	20.735
2006	17.636	1.667	19.303
2007	17.047	1.435	18.482
2008	16.186	1.350	17.536
2009	15.653	1.310	16.963
2010	15.409	1.259	16.668
2011	14.694	1.354	16.048

T.O.: Tarjeta de Operación

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios -SDM
Secretaría Distrital de Movilidad. Revista Movilidad en Cifras 2012

1.2.9.1.5. Clases de Vehículos de Servicio Particular activos

Los vehículos particulares activos en el periodo 2002-2011, se incrementaron en el año 2011 en un 61,27% (361.756 vehículos) respecto al año 2002.

Cuadro 7
Clase de vehículos de servicio particular activos 2002-2011

Año	Automóvil	Motocicleta	Campero	Camioneta	Otros	Total
2002	350.904	16.397	62.354	75.926	85.358	590.939
2003	396.008	16.945	68.987	85.967	22.472	590.379
2004	442.999	30.129	78.570	92.635	22.195	666.528
2005	487.454	43.714	86.138	93.967	20.820	732.093
2006	537.652	78.816	97.674	100.380	21.284	835.806
2007	597.134	111.626	112.396	109.524	21.455	952.135
2008	651.243	140.485	125.774	118.276	21.612	1.057.390
2009	695.415	163.757	135.158	127.499	21.802	1.143.631
2010	757.740	205.585	148.101	143.686	22.307	1.277.419
2011	839.799	269.452	161.860	160.860	23.095	1.455.066

Incluye vehículos que figuran en registro como de tracción animal

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de:
Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios -SDM
Secretaría Distrital de Movilidad. Revista Movilidad en Cifras 2012

En los vehículos particulares activos el de mayor participación es el automóvil, en porcentajes que oscilan entre el 59,32% (año 2010) y 67,08% (año 2003). Le sigue en participación la camioneta con el 11,06% (año 2011) y 14,56% (año 2003). La clase de vehículo con menos participación es la motocicleta con porcentajes que oscilan entre el 2,77%, año 2003 y 18,52%, en el año 2011.

Con relación a cada PDD vigente (en diciembre del año inmediatamente anterior a la terminación de cada PDD), en el total de los vehículos particulares el mayor incremento se presentó estando en vigencia del PDD BSI, en el año 2007 con un incremento en 161,27% (361.736 vehículos) respecto del año 2003 al pasar de 590.379 vehículos en el año 2003 a 952.135 vehículos en el año 2007. En la vigencia 2011 con respecto a la vigencia 2007, el incremento correspondió al 152,82% con 502.931 vehículos adicionales a los que existían en el año 2007 (952.135 vehículos).

1.2.9.1.6. Parque Automotor de Motos en Bogotá

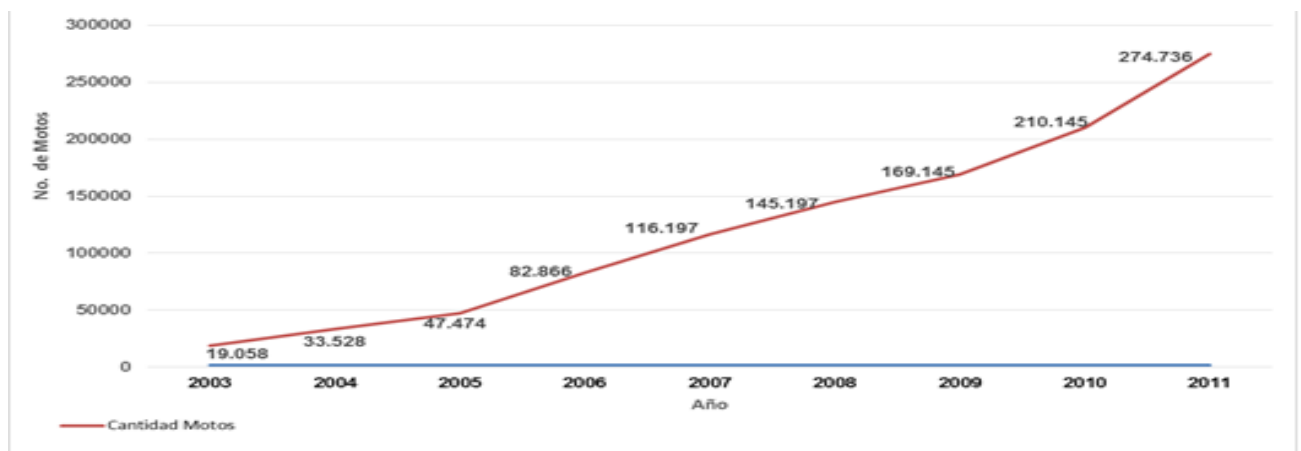
Al año 2011, Bogotá contaba con un parque automotor de 274.736 motos circulando por la malla vial de Bogotá como resultado de altísimo crecimiento en el periodo 2003-2011 de 1.341,58% (255.678 motos), porque en el 2003 circulaban en la ciudad 19.058 motos y en el año 2011 este parque automotor llegó a 274.736 motos. El mayor crecimiento anual respecto al año inmediatamente anterior, se presentó en el año 2004, con el 43,16% (14.479 motos más), seguido del año 2006, con el

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

42,71%(35.392 motos) El menor incremento fue el del año 2009 con un 14,16% (con 23.948 motos adicionales)

Respecto al crecimiento que se presentó, al mes de diciembre anterior a la terminación de cada uno de los PDD, el mayor crecimiento se da en el PDD *Bogotá Sin Indiferencia 2004-2008*, con un crecimiento en la cantidad de motos del 510% (97.139 motos) respecto al PDD BPVTML 2001-2004 correspondió a 19.058 motos (1^{ÑO} 2003). En el PDD Bogotá Positiva 2008-2012, respecto al anterior PDD Bogotá Sin Indiferencia, el crecimiento fue del 136% (158.539 motos). El número de motos de la ciudad durante el periodo analizado 2003-2011, se presenta enseguida.

Grafica No. 9
Parque Automotor de Motos en Bogotá 2003-2011



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA. "Bogotá Humana". Análisis Bogotá Como Vamos. Julio 28 de 2015

Cuadro No. 8
Crecimiento anual del parque automotor de motos 2003-2011

AÑO	Cantidad Motos	Crecimiento Motos	% de crecimiento de Motos
2003	19.058		
2004	33.528	14.470	43,16
2005	47.474	13.946	29,38
2006	82.866	35.392	42,71
2007	116.197	33.331	28,68
2008	145.197	29.000	19,97
2009	169.145	23.948	14,16
2010	210.145	41.000	19,51
2011	274.736	64.591	23,51

El incremento anual respecto al año inmediatamente anterior creció, entre un 14,16% (año 2009) y un 43,16% (año 2004). Los menores aumentos se presentaron en los años 2009 (14,16%) y 2010 (19,51%),

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Presentación. Análisis de Bogotá Como Vamos, julio 29 de 2015.

1.2.9.1.7. Transporte Público Urbano

Cuadro 9
Comportamiento del transporte público urbano 2003-2011

Año	COLECTIVO			INDIVIDUAL	MASIVO			TOTAL				TOTAL
	Bus	Buseta	Micro bus	Taxi	Bus articulado	Bus biarticulado	bus alimentador	Colectivo	Individual	Masivo	SITP	GENERAL
2003					505		82	0	0	587	0	587
2004					607		152	0	0	759	0	759
2005					766		284	0	0	1.050	0	1.050
2006					1.008		418	0	0	1.426	0	1.426
2007	7.301	5.067	5.083	47.778	1.069		425	17.451	47.778	1.494	0	66.723
2008	6.551	4.730	4.887	48.943	1.074		449	16.168	48.943	1.523	0	66.634
2009	8.996	5.175	9.051	52.643	1.127	6	449	23.222	52.643	1.582	0	77.447
2010	7.414	4.279	4.975	51.798	1.253	10	491	16.668	51.798	1.754	0	70.220
2011	7.235	3.948	4.865	51.624	1.281	10	500	16.048	51.624	1.791	0	69.463

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios –SDM Secretaría Distrital de Movilidad. Revista Movilidad en Cifras 2012

A Diciembre de 2011 la ciudad contaba con 69.463 vehículos de transporte público, dentro de los cuales no aparecen registros de lo pertinente al SITP (su operación inicio en el año 2012). De los 69,463 vehículos que poseía la ciudad para este servicio el de mayor participación correspondió a los vehículos de transporte individual (Taxis) con el 74,31%% (51.624 vehículos), seguido por el transporte colectivo con un 23,10% (16.048 vehículos) y el último lugar en participación estuvo el transporte masivo con un 2,57% (1.791 vehículos). El Año 2009, correspondió al año con mayor cantidad de vehículos (77.447). La distribución por tipo de servicio público y año, se puede observar en el cuadro anterior.

1.2.9.1.8. Vehículos Chatarrizados (Buses, Busetas y Colectivos) SITP

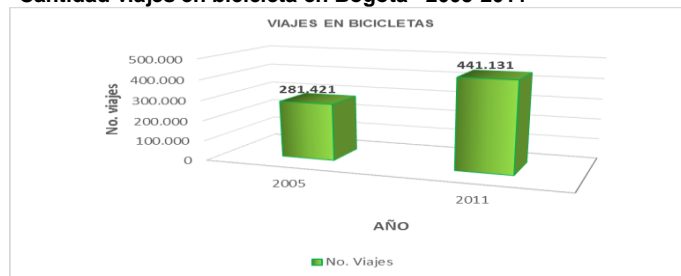
Durante el periodo 2010-2011 se chatarrizaron 1.486 vehículos entre buses, busetas y colectivos; de los cuales el 56,36% (838 vehículos) se realizó en el año 2010 y el restante 43,60% (648 vehículos) en el año 2011.

1.2.9.2. Movilidad no Motorizada

1.2.9.2.1. Viajes en Bicicleta:

AÑO	No. Viajes
2005	281.421
2010	157
2011	441.131

Gráfica 10
Cantidad viajes en bicicleta en Bogotá 2005-2011



“Por un control fiscal efectivo y transparente”

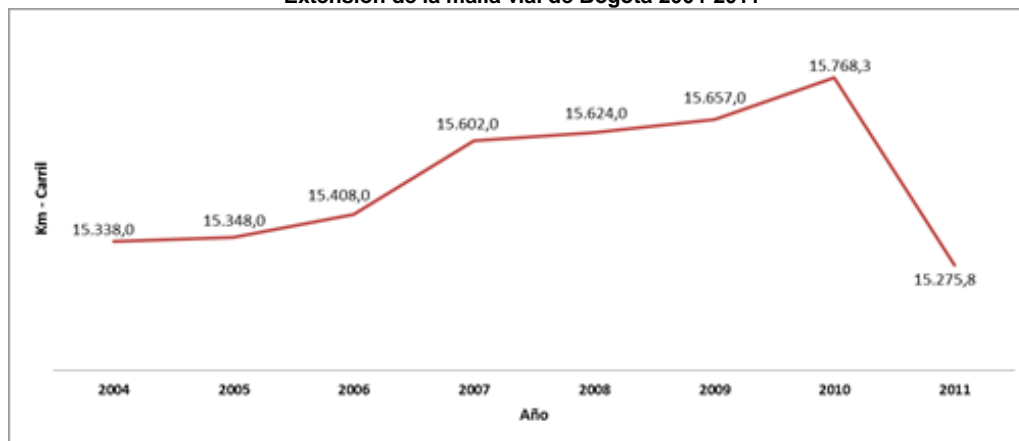
Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA. “Bogotá Humana”. Análisis Bogotá Como Vamos. Julio 28 de 2015

La cantidad de viajes en bicicletas que se realizaron en las vigencias 2005 y 2011, se muestran cifras de 281.421 viajes y 441. respectivamente lo que representa un incremento de un 56,75% (159.710 viajes).

1.2.9.3. Infraestructura

1.2.9.3.1. Extensión Total de la Malla Vial de Bogotá 2004-2011

Gráfica 11
Extensión de la malla vial de Bogotá 2004-2011



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de:
IDU: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial a Diciembre de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 en: www.idu.gov.co (16 de abril de 2015)
IDU: Visor de malla vial años 2013 y 2014, en: <http://app.idu.gov.co/geodata/IntenasMain/estadisticas.html> (2 agosto 2015)

Teniendo en cuenta el mes de diciembre del año inmediatamente anterior a que finalizara el PDD BSI 2004-2008 se encontró que en el año 2007, respecto al año 2004, la extensión de la malla vial se incrementó en un 1,72% (264 km-carril), pasó de 15.338,0 Km-carril a 15.602 Km-carril.

A diciembre de 2011 la extensión de la malla vial fue de 15.275,8 Km - carril. Respecto a la malla vial del año 2004, presentó un decrecimiento en un 0,41% (62,8 Km-carril) al pasar de 15.338.0 Km carril en el año 2004 a 15.275,8 Km-carril en el año 2011

Con relación al PDD BP 2004-2008, a diciembre de 2011, con una extensión de 15.275 Km-carril, presentó decrecimiento de un 2,13% (327 Km-carril) respecto al mes de diciembre de 2007, que poseía una extensión de 15.602 Km-carril.

Respecto al mayor incremento o disminución anual respecto del año inmediatamente anterior, el año con mayor aumento de km-carril de la malla vial fue el 2007, con un crecimiento del 1,26% (194 km-carril) al pasar de 15.408 Km-carril en el 2006 a 15.602 KM-carril en el 2007. El año con mayor decrecimiento fue el 2011, con el 3,12% (492,50 Km) respecto al año 2010 que tenía 15.768,3 Km-carril.

1.2.9.3.2. Subsistemas de Movilidad y la Malla Vial

Cuadro 10
Distribución de la malla vial de Bogotá en los Subsistemas de Movilidad 2004-2011

AÑO	Sistema Vial		Sistema Transporte - Tronc		Total	
	Km-Carril	%	Km-Carril	%	Km - Carril	%
2004	14.483,0	94,43	855,1	5,57	15.338,1	100,00
2005	14.505,0	94,51	842,8	5,49	15.347,8	100,00
2006	14.564,9	94,53	843,4	5,47	15.408,3	100,00
2007	14.759,0	94,60	843,0	5,40	15.602,0	100,00
2008	14.781,0	94,60	843,0	5,40	15.624,0	100,00
2009	14.801,1	94,53	856,2	5,47	15.657,3	100,00
2010	14.872,9	94,32	895,4	5,68	15.768,3	100,00
2011	14.396,2	94,24	879,6	5,76	15.275,8	100,00

En el Sistema de Movilidad, la distribución anual de la extensión de la malla vial, el Subsistema Vial, es el que participa con los mayores porcentajes, entre un 94,32% y un 94,60%; y el Subsistema de Transporte, con la menor participación entre un 5,40% y un 5,57%

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de:

IDU: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial a Diciembre de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 en: www.idu.gov.co (16 de abril de 2015)

IDU: Visor de malla vial años 2013 y 2014, en: <http://app.idu.gov.co/geodata/IntenasMain/estadisticas.html> (2 agosto 2015)

1.2.9.3.3. Estado Malla Vial Por cada Plan de Desarrollo

En el análisis del estado de la malla vial de Bogotá, se toma en cuenta lo indicado por el IDU⁷¹, y se tiene como referencia, la información a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la culminación del PDD.

1.2.9.3.3.1. A diciembre anterior a la finalización del PDD Bogotá para Vivir todos del mismo lado 2001-2004

⁷¹ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. Balance de Gestión vigencia 2014 de 2002. a partir de los indicadores del Acuerdo 67

“Para el cálculo de los Indicadores del estado de la Malla Vial se tomaron en cuenta las siguientes consideraciones:

Se estableció que el indicador solicitado “Vías Primarias y Secundarias en buen estado (%)” se refiere, según el Plan de Ordenamiento Territorial, a la Malla Vial Arterial (Principal y Complementaria) y a la Malla Vial Intermedia. La Malla Vial Arterial está definida y listada por los Artículos 141 a 148 del P.O.T, y la Malla Vial Intermedia fue calculada utilizando los criterios de secciones viales y dimensión de reservas viales presentados por el P.O.T en los Artículos 155 y 158, por ausencia de otro criterio oficial a nivel Distrital.

Bogotá D.C. cuenta con una Malla Vial sobre la cual funcionan el Sistema Vial y el Sistema de Transporte. Para el cálculo de los indicadores, se debe tener en cuenta que el Sistema de Transporte en su componente de Troncales se apoya en la Malla Vial Arterial, y en su componente Rutas Alimentadoras se apoya en la Malla Vial Intermedia de Bogotá D.C. Los carriles mixtos y exclusivos de las Troncales Transmilenio y los carriles mixtos sobre los que operan las rutas alimentadoras apoyan la movilidad general de la Ciudad.

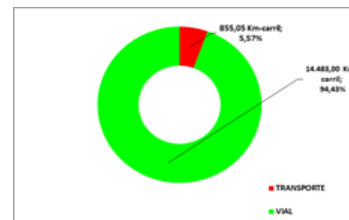
Con el Diagnóstico de la Malla Vial por año se obtiene el indicador “Vías en buen estado”, sumando las vías con Índice de Condición del Pavimento (PCI por sus siglas en inglés) superior a 56 que conforman el Sistema Vial y el Sistema de Transporte en el año correspondiente. Para el indicador “Vías Primarias y Secundarias en buen estado (%)”, se suman las vías con Índice de Condición del Pavimento superior a 56 que conforman la Malla Vial Arterial (Principal y Complementaria) y la Malla Vial Intermedia.”

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

En lo pertinente al análisis del PDD BPVTML 2001-2004, no se dispuso de la información a diciembre de 2003, que corresponde al año anterior a la terminación del PDD, por lo que se recurrió a la información de la vigencia 2004, que corresponde a un semestre del PDD que finaliza (BPVTDML 2001-2004) y a un semestre de ejecución del nuevo PDD BSI 2004-2008.

Gráfica 12
Distribución de la malla vial de Bogotá, D.C. en los Subsistemas de Movilidad año 2004

TRANSPORTE	855,05 Km-carril	5,57%
VIAL	14.483,00 Km-carril	94,43%
TOTAL SUBSISTEMAS	15.338,05 Km-carril	100,00%



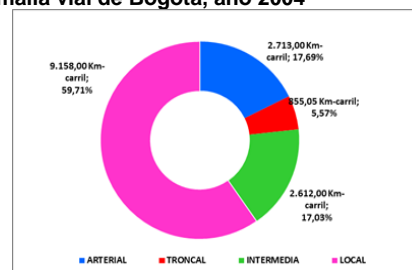
Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial. IDU. Visor Estado Malla Vial 2013

Los 15.338,05 Km-carril, de la malla vial de la ciudad, en el año 2004, se distribuyeron en un mayor porcentaje al Subsistema vial, con el 94,43% (14.483.00 Km-carril) y un 5,57% para el Subsistema de transporte

La extensión y distribución de la malla vial de la ciudad al año 2004 correspondió a:

Gráfica 13
Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2004

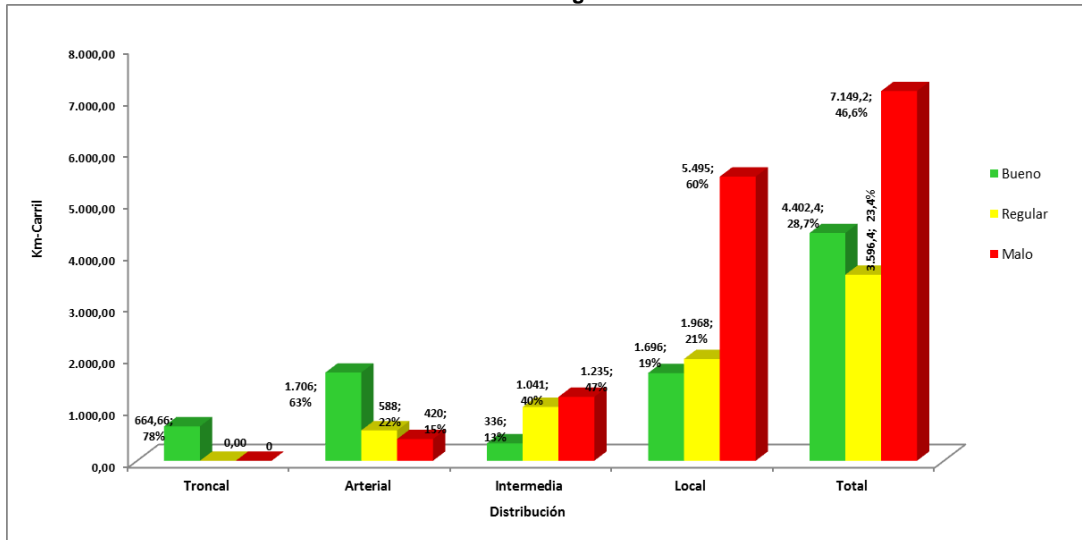
TIPO DE MALLA	Km-Carril	% Partic.
ARTERIAL	2.713,00 Km-carril	17,69%
TRONCAL	855,05 Km-carril	5,57%
INTERMEDIA	2.612,00 Km-carril	17,03%
LOCAL	9.158,00 Km-carril	59,71%
TOTAL MALLA VIAL	15.338,05 Km-carril	100,00%



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial. IDU. Visor Estado Malla Vial 2013

En la vigencia del PDD BPVM 2001-2004, en el año 2004, la extensión de la malla vial de Bogotá, fue de 15.338.05 Km-carril, de los cuales el mayor porcentaje corresponde a la malla vial local, con el 59,71% (9.158.00 Km-carril); le sigue en participación la malla vial arterial con el 17,69% (2.713.00 Km-carril). La malla vial intermedia, participa con el 17,03% (2.612.00 km-carril) y el último lugar es para la malla vial troncal con el 5,57% (855,05 Km-carril)

Gráfica 14
Estado de la malla vial de Bogotá a diciembre de 2004



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial.

La malla vial total de Bogotá ascendió a 15.338,05 KM-carril. De éstos Km-carril un 46,6% (7.149,2 Km-carril) se encontró en mal estado; el 28,7% (4.402,4 Km carril) en buen estado; el 23,4% (3.596,4 Km-carril) en estado regular y un 1,24% (190,39 km-carril) se encontraba en construcción.

El porcentaje más alto en mal estado de la malla vial, fue para la malla vial local con un 60% (5.495 Km-carril) del total de la misma (9.158 Km-carril). Esta malla presenta el 21% (1.968 Km-carril) en regular estado y un 19% (1.696 Km-carril) en buen estado. La malla vial intermedia poseía un 47% (1.235 KM-carril) en mal estado, un 40% (1.041 km-carril) en regular estado y un 13% (336 Km-carril) en buen estado. El estado de la malla vial arterial fue de un 63% (1.706 Km-carril) en buen estado, un 22% (588 Km-carril) en regular estado y un 15% (420 Km-carril) en mal estado.

La extensión de las troncales se encontraba en un 78% (664,66 Km-carril) en buen estado y el 22% restante (190,39 Km-carril) se encontraba en construcción.

1.2.9.3.3.2. A diciembre anterior a la finalización del PDD “Bogotá Sin Indiferencia” 2004-2008

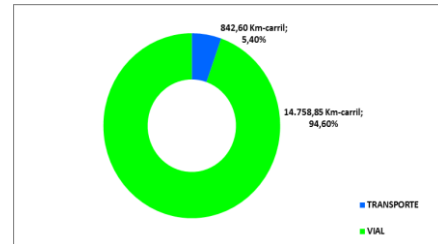
En Bogotá, el Sistema de Movilidad, al año 2007, se integró por 15.601,45 Km-carril, la distribución en sus subsistemas corresponde a:

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Gráfica 15
Distribución de la malla vial de Bogotá, D.C. en los Subsistemas de Movilidad año 2007

Subsistemas de Movilidad

TRANSPORTE	842,60 Km-carril	5,40%
VIAL	14.758,85 Km-carril	94,60%
TOTAL SUBSISTEMAS	15.601,45 Km-carril	100,00%

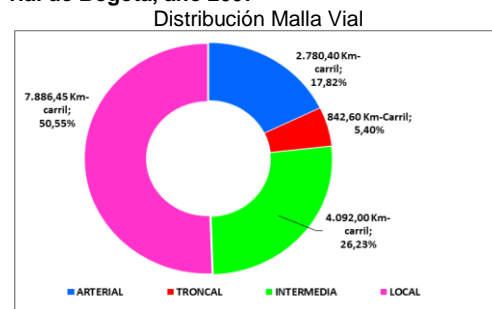


Fuente: Elaboración propia. Contraloría de Bogotá Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información del IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial La mayor participación es para el Subsistema Vial, con el 94,60% (14.758,85 KM-carril) y el Subsistema de Transporte, participa con el 5,40% (842,60 Km-carril).

La distribución de la malla vial de la ciudad al año 2007, correspondió a:

Gráfica 16
Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2007

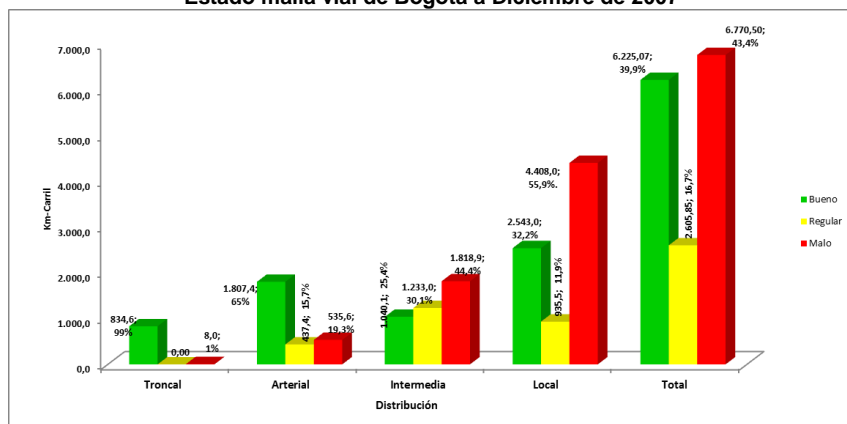
TIPO DE MALLA	Km-Carril	% Partic.
ARTERIAL	2.780,40 Km-carril	17,82%
TRONCAL	842,60 Km-carril	5,40%
INTERMEDIA	4.092,00 Km-carril	26,23%
LOCAL	7.886,45 Km-carril	50,55%
TOTAL MALLA VIAL	15.601,45 Km-carril	100,00%



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial

Los 15.601,45 km-Carril, están distribuidos en una mayor participación para la malla vial local (MVL) con un 50,44% (7.886,45 Km-carril); seguida de la malla vial arterial (MVA), con el 17,82% con (2.780,40 Km-carril. Las troncales participan con el 5,40% (842,60 KM-carril).

Gráfica 17
Estado malla vial de Bogotá a Diciembre de 2007



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Del total de la malla vial de la ciudad (15.601,45 Km-carril), el 43,4% (6.770,50 Km-carril), presentó mal estado; el 16,7% (2,605,85 Km-carril), en regular estado, y el 39,90% (6.225,07 Km-carril). en buen estado.

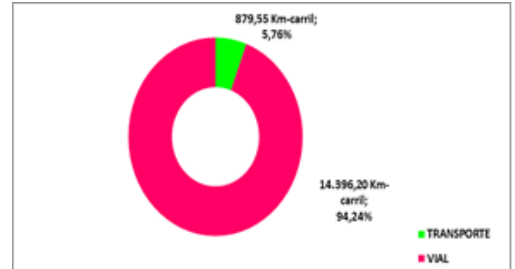
En La malla vial local, el 55,9%,(4.408 Km-carril) fue en mal estado, un 11,9% (935,5 Km-carril) en regular estado y el 32,2% (2.543,0 Km-carril) en buen estado. En la malla vial intermedia el 44,4% (1.818,9 Km-carril), en mal estado; un 30,1% (1.233,0 Km-carril) en regular estado y el 25,4% (1.040,1 Km-carril) en buen estado. En la malla vial arterial se destaca que un 65% (1.807.4 Km-carril), se encontró en buen estado, un 19,3% (535,6 Km-carril), en mal estado y el 15,7% (437,4 Km-carril) en estado regular. La red troncal es la que presenta el mejor estado, con un 99% (834,6 Km-carril) en buiuen estado, el 1% (8 KM-carril) en mal estado, sin presentar troncal en regular estado.

1.2.9.3.3.3. A diciembre de la vigencia inmediatamente anterior a finalizar el PDD “Bogotá Positiva” 2008-2012

Gráfica 18
Distribucion de la malla vial de Bogotá, D.C. en los Subsistemas de Movilidad año 20011

Subsistemas De Movilidad

TRANSPORTE	879,55 Km-carril	5,76%
VIAL	14.396,20 Km-carril	94,24%
TOTAL SUBSISTEMAS	15.275,75 Km-carril	100,00%



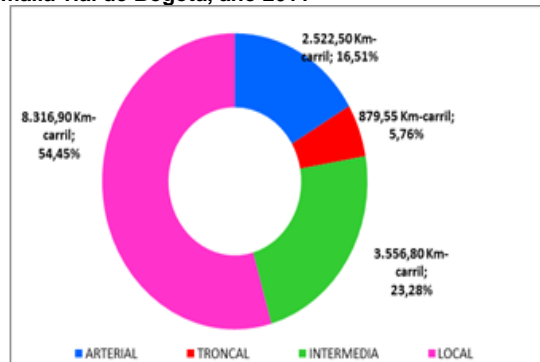
Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial
 En la malla vial de Bogotá, el Subsistema Vial es el que mayor participación con un 94,24% (14.396.20 Km-carril) del total de la malla vial (15.275 Km-carril). El Subsistema de Transporte participa con el 5,76% (879,55 Km-carril).

Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2011:

Gráfica 19
Extensión y distribución de la malla vial de Bogotá, año 2011

Extensión Malla vial 2011

TIPO DE MALLA	Km-Carril	% Partic.
ARTERIAL	2.522,50 Km-carril	16,51%
TRONCAL	879,55 Km-carril	5,76%
INTERMEDIA	3.556,80 Km-carril	23,28%
LOCAL	8.316,90 Km-carril	54,45%
TOTAL MALLA VIAL	15.275,75 Km-carril	100,00%



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial

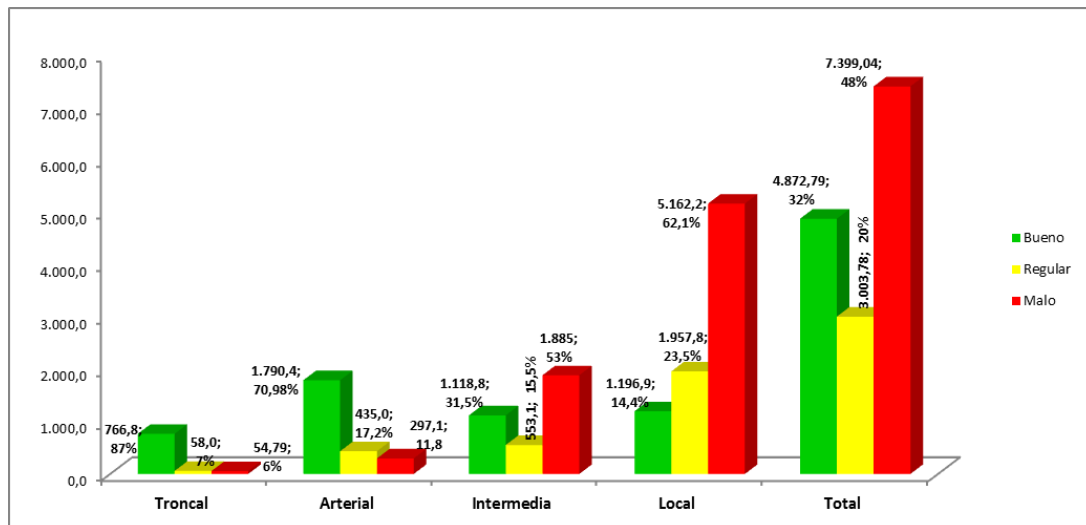
En los 15.275,75 Km-carril que integran la malla vial de Bogotá, la malla vial local, es la que mayor

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

participación mostró, con el 54,45%, seguida por la malla vial intermedia con el 23,28%, la malla vial arterial y la red troncal, participan con el 16,51% y 5,75% respectivamente.

El estado que presentaba la malla vial de la ciudad a diciembre de 2011, corresponde a:

Gráfica 20
Estado malla vial de Bogotá a Diciembre de 2011



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública. Con información de: IDU Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial

En la vigencia 2011, el estado de los 15.275,61 Km-carril, correspondió un 48% (7.399,04 Km-carril) a malla vial en mal estado, el 32% (4.872,79 Km-carril) en buen estado y el 20% (3.003,78 Km-carril) en regular estado.

La malla vial local (8.316,84 Km-carril) presentó mal estado en un 62,1% (5.162,2 Km-carril), un 23,5% (1.957,8 Km-carril) en regular estado y el 14,4% (1.196,9 Km-carril) en buen estado. Respecto a la malla vial intermedia (3.556,85 Km-carril) el 53,0% (1.885,0 Km-carril) se encontraba en mal estado; el 31,5% (1.118,8 Km-carril) en buen estado y el 15,5% restante (553,1 Km-carril) en estado regular. La malla vial arterial (2.553,36 Km-carril) tenía el 70,98% (1.790,4 km-carril) en buen estado; el 17,2% (435,0 Km-carril) en regular estado y en mal estado el 11,8% (297,1 Km-carril). La malla vial troncal (879,55 Km-carril) es la que posee el mayor porcentaje en buen estado, el 87% (166,8 Km-carril); el 7% en regular estado (58,0 Km-carril) y el 6% (54,79 km-carril).

1.2.10. Indicadores del Acuerdo 67 de 2002⁷²

El Art.1 determinó: “la Administración Distrital debe hacer público el estado y la evolución de los indicadores allí establecidos para cada sector, y de cualquier otro que la administración considere necesario y que garantice una evaluación permanente de su gestión y de todas las entidades Distritales.

⁷² CONCEJO DE BOGOTÁ D.C. Ac. 67 de 2002: Dicta normas para establecer la publicidad permanente de indicadores de gestión en la administración Distrital y se dictan otras disposiciones

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Así mismo se estableció en el Acuerdo que: *“El Alcalde Mayor de la ciudad, los Alcaldes Locales y los directores de las entidades Distritales, o quienes cumplan con dicha función, deberán presentar públicamente en el primer trimestre de cada año y al final de su gestión, a partir de los indicadores establecidos en el presente Acuerdo, un balance consolidado de la gestión del titular del cargo durante el año cumplido y un informe del estado real de las finanzas de la institución al iniciar el nuevo”.*

Para el Sector Movilidad se establecieron los indicadores que se muestran en el siguiente cuadro y sus resultados durante el periodo 2008-2011, corresponden a:

Cuadro 11
Resumen indicadores Acuerdo 067/2002 asociados al Sector Movilidad 2008-2011

Nombre del Indicador	2008	2009	2010	2011
Vías en buen estado (%)	37,8	40,1	39,1	31,9
Vías primarias y secundarias en buen estado	48,4	50,9	50,0	47,9
Tiempo promedio de desplazamiento de las personas en la ciudad (minutos)	60,9	64,9	71,6	64,8
Velocidad promedio ponderada general (Km/hr)	30,9	25,4	23,7	23,3
Velocidad promedio transporte público (km/hr)	23,4	21,0	19,2	19,3

Fuente. Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Compilación SPD Balance de Gestión vigencia 2014, quienes a su vez la tomó de las fuentes:

Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2014

Secretaría Distrital de Movilidad – Dirección de transporte e infraestructura y Dirección de seguridad vial y comportamiento de tránsito - Bases de datos Policía Metropolitana de Tránsito.

2. MARCO CONCEPTUAL Y LEGAL

2.1 MARCO CONCEPTUAL

Banco de Programas y Proyectos de Inversión. *Instrumento de apoyo al proceso de planeación, en el cual se registran todos los proyectos de inversión viables, que son susceptibles de ser financiados con recursos de cualquier fuente, además, registra información sobre todas las etapas del ciclo de vida de los proyectos (formulación y evaluación, ejecución y operación)*⁷³.

Evaluación. *Proceso que exige una exploración rigurosa y sistemática del cumplimiento de actividades, el uso de recursos, la entrega de productos o servicios y el logro de cambio sostenible, de tal forma que el diseño y la gestión de las iniciativas evaluadas se puedan ajustar, con el fin de asegurar que generen valor para la sociedad*⁷⁴.

Movilidad. *“La sociedad está integrada por personas con múltiples adscripciones, es decir, que se desenvuelven todos los días en campos sociales diferentes. En la actualidad no existe ninguna actividad ya sea profesional, de recreación, universitaria, familiar, o cultural que pueda realizarse sin una necesidad de movimiento. Casi todas las formas de vida social involucran indispensables combinaciones de proximidad y distancia que demandan diversas formas de movilidad. Los primeros acercamientos al fenómeno de la movilidad han sido guiados por sociólogos y urbanistas, quienes lo conciben como una práctica social de desplazamiento de todas las personas a través del tiempo, modo y lugar para acceder a distintos bienes, servicios y destinos de su interés y demanda. En el centro del movimiento se encuentra la persona y su necesidad y deseo para moverse. Desde esta perspectiva, el desplazamiento tiene un valor en sí mismo que debe ser visto como un carácter esencial del ser humano, lo que ha llevado a varios autores a caracterizarlo incluso como un homo móvil.*

*Esta expresión, desarrollada por el urbanista francés Georges Amar, busca mostrar a las personas en su entorno socioeconómico y espacial, iniciando un nuevo paradigma en donde la persona es quien dispone y crea su riqueza al moverse. El análisis de la movilidad requiere un enfoque multidisciplinario*⁷⁵.

Política Pública. Política. *“Es el estudio de los hechos políticos, es decir, de los hechos que hacen referencia al Estado y al gobierno, relativo al ordenamiento de la ciudad o los asuntos del ciudadano es una rama de la moral que se ocupa de la actividad, en virtud de la cual una sociedad libre, compuesta por personas libres, resuelve los problemas que le plantea su convivencia colectiva. Es un quehacer ordenado al bien común...”*⁷⁶

Ahora bien, “cuando la política la ejecuta el Estado con el propósito de acomodar las acciones de la sociedad, o para decirlo mejor a nuestra necesidad, para concebir, dirigirse a diferentes grupos de interés, se reconocerá como Política Pública.” Pero “política como intervención del Estado, eso significa que cuando la política se construye con los ciudadanos, directo de la misma política, y no al margen de ellos, dichos involucrados se reconocen como cómplices en los asuntos del Estado y por lo

⁷³ CONTRALORÍA DE BOGOTÁ. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública. Metodología para la evaluación Fiscal de Políticas Públicas Distritales, enero de 2014

⁷⁴ Abídem

⁷⁵ COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL DE MÉXICO

⁷⁶ Definición del diccionario filosófico.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

tanto la legitiman desde su construcción, para posteriormente legitimarla con su actuar en la práctica”⁷⁷.

Otros autores, la definen:

- Meny & Thoenig (1992), Política Pública, es “un programa de acción gubernamental en un sector de la sociedad o en un espacio geográfico”.⁷⁸
- Vargas (1999), Política Pública es “el conjunto de sucesivas iniciativas, y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas y que buscan la resolución de las mismas o llevarlas a niveles manejables”⁷⁹.
- Roth (2002), Política Pública “existe siempre y cuando instituciones estatales asuman total o parcialmente la tarea de alcanzar objetivos estimados como deseables o necesarios, por medio de un proceso destinado a cambiar un estado de cosas percibido como problemático”. “El análisis de las políticas públicas consiste en examinar una serie de objetivos, de medios y de acciones definidos por el Estado para transformar total o parcialmente la sociedad...”⁸⁰
- Muller (2002), Política Pública, “es un proceso de mediación social, en la medida en que el objeto de cada política pública es tomar a cargo los desajustes que pueden ocurrir entre un sector y otros, o aun, entre un sector y la sociedad global”⁸¹.

La Administración de Bogotá, soportada en Jones (1970), Thoenig y Roth (1992), con el Dcto. Dtal. 689 de 2011, adoptó la ‘Guía para la formulación, implementación y evaluación de Políticas Públicas Distritales’; como “herramienta para el desarrollo de las políticas públicas distritales y sectoriales” y elaboró el ciclo o secuencia lógica de la vida de una política pública así:



⁷⁷ *Ibíd*em

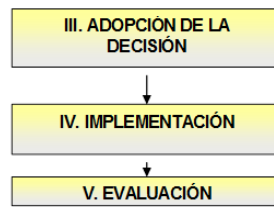
⁷⁸ MENY, Ives & THOENIG, Jean Claude. Las políticas públicas, Ariel, Ciencia Política, Barcelona, España 1992.

⁷⁹ VARGAS VELÁSQUEZ, Alejo. Notas sobre el Estado y las políticas públicas, Almudena editores, Bogotá, 1999.

⁸⁰ ROTH D. André-Noé. Políticas Públicas. Formulación, implementación y evaluación. Ediciones Aurora, Bogotá, 2002.

⁸¹ MULLER, Pierre. Las Políticas Públicas. Traducción de Jean Francois Jolly y Carlos Salazar Vargas. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Febrero de 2002

“Por un control fiscal efectivo y transparente”



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación.

En otras palabras, las Políticas Públicas corresponden a aquel flujo de acciones o decisiones que se adoptan o se formulan desde el Estado o el Gobierno, -a nivel nacional y territorial-, orientadas a dar solución a situaciones socialmente problemática, o problema social, que se ha evidenciado en la población de un país, departamento o municipio; para lo cual la Administración que corresponda, debe destinar los recursos necesarios para la ejecución de las mismas, teniendo en cuenta que se deben formular tomando como referente las demás políticas públicas, con su correspondiente coherencia.

En el mismo sentido, debe existir interrelación entre la formulación, la implementación y la evaluación de las políticas públicas, con su correspondiente retroalimentación, con la intervención de las estructuras de poder, las decisiones públicas y los mecanismos de participación ciudadana.

En las políticas públicas se distinguen principalmente tres etapas o fases: La formulación, implementación y resultados.

Por lo que la evaluación de toda política pública por parte del organismo de control debe responder a la secuencia lógica de éstas, de manera que permita establecer si la gestión de la administración cumple desde la identificación de los problemas o necesidades, la formulación de compromisos para su atención y la ejecución de acciones y recursos en el propósito de mitigarlos o erradicarlos.

Las Políticas Públicas, se clasifican desde dos tópicos: 1. Según el criterio de temporalidad y 2. En virtud al objeto de atención⁸², las que a su vez tienen su propia clasificación, así:

1. Según el criterio de temporalidad, a su vez se subdividen en:

⁸² UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia e IEF - Instituto de Estudios Fiscales de España. Maestría Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública, VII - Edición. Corredor de Alfonso Gladys (Colombia), Tesis para optar el título de Magíster Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. Antolín de la Cuesta Beatriz – Tutora (España). "Evaluación Fiscal (de Eficacia y Eficiencia) del Proyecto de Inversión 809 "Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura para la Movilidad" del Plan de Desarrollo "Bogotá Humana" a partir del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, D.C. (PMM) en el Marco de la Política de movilidad (Subsistema Vial) en las vigencias 2012 y 2013". Bogotá (Colombia) y Madrid (España). Mayo de 2014. Pág. 22. En Red de Antiguos Alumnos de la Maestría Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. Se soportó en la Metodología de Evaluación de Política Pública, elaborada por la Contraloría de Bogotá, año 2013

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

- **De Estado:** Guían la labor del estado y sus decisiones trascienden varios periodos de gobierno
- **De Gobierno:** Obedecen a un programa de Gobierno.

2. **Según el objeto de atención:** Las que a su vez se subdividen en: Poblacionales; Sectoriales y Territoriales.

- **Políticas Poblacionales:** Su fin corresponde al cambio de las condiciones demográficas y desarrollo cualitativo de la población (Grupos étnicos: indígenas, afro colombianos, raizales del Archipiélago de San Andrés y providencia y ROM o gitano, grupos atareos, (infancia, adolescencia, juventud, adultez y vejez). En ocasiones, se identifican como políticas multisectoriales, se atribuye su responsabilidad a varios sectores, cada uno desde su ámbito de aplicación.

- **Políticas Sectoriales:** Se refieren a aquellas cuya responsabilidad es específica de un sector administrativo como Movilidad, Educación, Cultura, Recreación y Deporte, Ambientales, Hábitat, Desarrollo Económico, Servicios Públicos, entre otros.

- **Políticas Territoriales:** se enmarcan en las estrategias de ordenamiento de la ciudad-región contempladas en los planes maestros.

Atendiendo las fases de evaluación de la política pública, la Contraloría der Bogotá, en desarrollo del PAE 2014⁸³, realizó la primera evaluación de la Política de Movilidad, la cual se refirió a la evaluación de las etapas de formulación e implementación en el PDD “Bogotá Sin Indiferencia, 2004-2008”, cuyo informe puede ser consultado en la página web:

<http://www.contraloriabogota.gov.co/intranet/contenido/informes/Estructurales/Subdirecci%C3%B3n%20de%20Evaluaci%C3%B3n%20de%20Pol%C3%ADtica%20P%C3%ABlica/1%20-%20INFORME%20%20MOVILIDAD%20-%20Diciembre%2010.pdf>

Problema Social: *“Aquella situación que afecta negativamente el bienestar, las posibilidades de desarrollo o progreso, la convivencia social, el medio ambiente o la existencia misma de la comunidad. Se hace público cuando un determinado grupo, con influencia y capacidad de movilizar actores de poder, considera que la situación actual no es aceptable y que es necesaria una intervención del Estado para remediarla. Genera déficit o necesidad de servicios y/o bienes de un grupo poblacional que al no ser atendidos, se convierten en causas potenciales de incremento de pobreza, inequidad y exclusión, incidiendo en el bienestar y calidad de vida de la población afectada”⁸⁴.*

Proyecto: *conjunto de actividades por realizar en un tiempo determinado, con combinación de recursos humanos, físicos, financieros y costos definidos orientados a producir un cambio en la entidad*

⁸³ PAE: Plan Anual de Estudios

⁸⁴ CONTRALORÍA DE BOGOTÁ. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública. Metodología para la evaluación Fiscal de Políticas Públicas Distritales , enero de 2014

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

territorial, a través de la concreción de metas de producto. Los proyectos se materializan en productos, bienes y/o servicios.

En el mismo sentido, es necesario dar a conocer las definiciones de conceptos que se utilizan en movilidad los cuales fueron incluidos en el Plan Maestro de Movilidad⁸⁵, así:

“Accesibilidad: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

Centralidades: Núcleos urbanos configurados alrededor del Centro Metropolitano y en la periferia de la ciudad, que hacen parte de la Estructura Urbana y tienen como finalidad ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos subcentral.

Centro Logístico: Conjunto de instalaciones y recursos desde los cuales se desarrollan operaciones y actividades asociadas al flujo competitivo de las mercaderías de forma de optimizar la localización, así como las oportunidades de agregar valor a la mercadería previo a ser entregado a los clientes. Entre los valores agregados que se pueden brindar desde el centro logístico se destacan los siguientes servicios: agregación, fraccionamiento, empaque y desempaque, etiquetado, ensambles, control de calidad, reconstrucción, administración y control de inventarios, consolidación y desconsolidación, entre otros. Se denomina interno cuando se encuentra dentro del perímetro del Distrito Capital y externo cuando esté por fuera de este en los municipios vecinos.

CIM: Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales.

Corredor: Faja de terreno amplia que sigue un flujo direccional general o que conecta fuentes principales de viaje. Puede contener un número de calles y carreteras y líneas de tránsito y rutas.

Corredor Logístico: Sistema vial diseñado para dotar de facilidades expresas de movilidad a las corrientes de tráfico generadas por los requerimientos logísticos del complejo productivo comercial de una región o ciudad. Puede componerse de soluciones que combinen los modos de transporte carretero, ferroviario, acuático y aéreo para el manejo del transporte de carga en sus múltiples vinculaciones de aprovisionamiento y distribución física generados entre las actividades de las zonas industriales y de comercio, zonas francas, plataformas y centros logísticos, puertos y aeropuertos. La planeación del corredor logístico se integra a la malla vial establecida de la ciudad y región de la cual forma parte.

Discapacidad: Toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

Distritos Verdes: Zonas específicas de la ciudad que han sido seleccionadas y delimitadas especialmente para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas mediante restricciones al acceso y circulación de los vehículos más contaminantes, promoción de los modos alternativos de

⁸⁵ ALCADIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. Decreto Distrital 319 de 2006. Adopta el Plan Maestro de Movilidad (PMM) Art. 3. Presenta definiciones

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

transporte no motorizado y aumento de la conciencia ambiental entre la comunidad de residentes, empresarios y visitantes.

Empresa Operadora: Empresa que administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad del parque automotor con que cuenta.

Impacto ambiental: Alteración favorable o desfavorable que experimenta el conjunto de elementos naturales del hábitat, artificiales o inducidos por el hombre, ya sean físicos, químicos o ecológicos; como el resultado de efectos positivos o negativos de la actividad humana o de la naturaleza en sí.

Intercambiador modal: Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

Movilidad reducida: Restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

Polo Generador de Viajes: Polos de desarrollo de carácter zonal, urbano y metropolitano cuya afluencia de público incide de manera significativa en el comportamiento de tránsito peatonal y vehicular del sector en el cual se emplaza dicho desarrollo.

Red de intercambiadores modales: Está constituida por los diferentes intercambiadores modales, debidamente enlazados con comunicaciones que hagan más eficiente la prestación de los servicios de transporte de la ciudad.

Red de estacionamientos: La constituyen los estacionamientos de servicio público vinculados al sistema inteligente de tránsito.

Red de peajes: Todos los peajes urbanos con que pueda contar la ciudad para la organización del transporte público y privado.

Redes Peatonales: Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia y/o el tránsito exclusivo de peatones, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y divertidos para todos sus usuarios.

SITP: El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Tráfico calmado: Combinación de medidas que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente del uso del vehículo automotor.

Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

Transporte no motorizado: Desplazamientos en bicicleta y a pie como medio de viaje individual.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Transporte público colectivo: Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.

Transporte público individual: Es el servicio que prestan los taxis.

Usuarios más vulnerables: Usuarios que utilizan los medios no motorizados y el transporte escolar.

Vulnerabilidad: factor de riesgo interno de un elemento o grupo de elementos expuestos a una amenaza, correspondiente a su predisposición intrínseca o susceptibilidad física, económica social y política que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que se manifieste un fenómeno peligroso de origen natural, socio natural o antropogénico”.

De otra parte, el Plan de Seguridad Vial para Bogotá, D.C.⁸⁶, en su decreto de adopción incluyó definiciones de conceptos como:

“Atención Prehospitalaria (API-I): Es un servicio operacional y de coordinación para los problemas médicos urgentes y que comprende todos los servicios de salvamento, atención médica y transporte que se presta a accidentados fuera del hospital.

Campaña de seguridad vial: Conjunto de eventos programados que se diseñan e implementan como parte de una estrategia, que utilizan distintas herramientas de formación y de información, con el objeto de impactar a un grupo de actores que intervienen sobre la problemática de la accidentalidad en el tránsito.

Cultura ciudadana para la movilidad: Sistema de comportamientos, hábitos, actitudes, valores, emociones y normas mínimas que son compartidas y legitimadas socialmente, porque permiten la convivencia, la solidaridad y el respeto por el/la otro/a, así como el disfrute sostenible de los bienes colectivos y del espacio público que conforman el sistema de movilidad. Lo anterior reconociendo a los/las ciudadanos/as como sujetos de derechos y deberes y agentes de transformaciones culturales.

Factor humano: Condiciones físicas, psíquicas, cognitivas y emocionales del sujeto que pueden aumentar o disminuir la probabilidad de tener un accidente de tráfico.

Factor vehículo: Condiciones del vehículo que pueden tanto aumentar como disminuir la probabilidad de tener un accidente de tránsito, por ejemplo las condiciones de seguridad, o la velocidad máxima que alcanza el vehículo.

Factor entorno: Condiciones en las que se encuentra la vía y su entorno que pueden aumentar o disminuir la probabilidad de tener un accidente de tránsito.

Persona con movilidad reducida: Persona cuya capacidad de movilidad se encuentra limitada debido a una incapacidad física (sensorial o motriz), una deficiencia intelectual, a la edad, o cualquier otra causa de discapacidad manifiesta, de manera permanente o temporal, para utilizar un medio de transporte y cuya situación requiere una atención especial o adaptación de los servicios habituales de transporte disponibles para los usuarios en general.

⁸⁶ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. Dcto. Dtal. 397 de 2010 Art. 7

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Primer respondiente: Es la primera persona presente en el lugar del evento o zona del accidente informada y capacitada para hacer una evaluación inicial in situ y con base en ésta solicitar la presencia en el sitio de las entidades competentes para la adecuada atención de la emergencia,

Redes Peatonales: Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia o el tránsito exclusivo de peatones y personas con movilidad reducida, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y recreativos para todos sus usuarios.

Seguridad Vial: Ausencia de los factores potenciales o elementos constitutivos de riesgo y peligro que generan accidentes de tránsito, causando daños materiales, lesión o muerte a los actores del tránsito en las vías. La mitigación o eliminación de estos riesgos se construye a partir de acciones concretas., tangibles y medibles., orientadas a mitigar el problema de salud pública de la accidentalidad.

SITP: El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público., las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Tráfico calmado: Resultado de la combinación de medidas implementadas en el entorno que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente a causa del uso del vehículo automotor. El objeto de estas medidas es promover comportamientos más seguros por parte del conductor y mejorar las condiciones de los usuarios no-motorizados en las calles.

Usuarios vulnerables: Aquellos que utilizan los medios no motorizados, las motocicletas y el transporte de estudiantes (peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, acompañante).

2.2. MARCO LEGAL

La normatividad que rige la movilidad y el transporte, sus autoridades y los aspectos que tienen relación con ellos, así como el Control Fiscal, la Planeación, el Plan de Desarrollo, la Autonomía Territorial, el Presupuesto y las Políticas Públicas; entre otros, que están inmersos en la movilidad se presenta en el Anexo 2

3. EVALUACIÓN DE LA FASE DE IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD

La metodología para el análisis de la implementación de la política Pública se debe realizar a partir de la complejidad de acción conjunta entre la Administración y la sociedad, por ser quienes de un lado, padecen las necesidades e intervenciones de las dinámicas poco desarrolladas que cubren el desplazamiento y la Movilidad en Bogotá y por el otro las acciones que el Distrito debe acudir para mejorar la problemática.

Para la vigencia 2015 este órgano de Control Fiscal programó y realizó la evaluación, en las fases de Implementación y Resultados, de la Política de Movilidad cuyo referente es el Plan de Desarrollo “20012-2016 Bogotá Humana”, en lo pertinente a la vigencia 2014; para lo cual en forma previa se parte de lo relativo al diagnóstico y adopción de la política, para luego presentar los resultados del análisis y evaluación de la fase de implementación.

Para la presente evaluación la Contraloría de Bogotá retoma aspectos de la Movilidad y se soportó en la información que solicitó⁸⁷ a las entidades que tienen relación directa e indirecta con la movilidad de Bogotá⁸⁸, la cual fue recibida⁸⁹ tanto de las entidades del Sector como de las entidades de otros sectores que realizan metas, acciones o actividades que indirectamente están relacionadas con la movilidad de la ciudad. Igualmente se soportó en los resultados de las Auditorías de Regularidad

⁸⁷ LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, solicitó información a las entidades pertenecientes al Sector Movilidad, así: Con los oficios: Radicado Contraloría de Bogotá, 2-2015-12435, radicado en el IDU con el No. 20155260929822 del 23 de junio de 2015. Oficio radicado Contraloría 2-2015-13676 del 8 de julio a la SDM, el cual fue recibido el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565768 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-13683 del 8 de julio a la Terminal de Transporte S.A, recibido en la TT el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565775 Coldevery. Oficio radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-13684 el 8 de julio de 2015 a la Empresa Transmilenio S.A. el cual fue recibido el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565720 Coldevery. Y en las entidades pertenecientes a otros sectores distintos del de Movilidad, con los oficios: Oficio radicado Contraloría 2-2015-13668 del 8 de julio a la EAB el cual fue recibido el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565782 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-13682 del 8 de julio al JB JCM, el cual fue recibido el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565737 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-13685 del 8 de julio a la SDS-FFSS el cual fue recibido el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565744 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-13686 del 8 de julio a la SDG el cual fue recibido el 9 de julio mediante correo certificado guía 10010175565751 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-12436 del 23 de junio de 2015 a la SPD el cual fue recibido el 24 de junio mediante correo certificado guía 10010175328769 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-12437 del 23 de junio de 2015 a la SHD el cual fue recibido el 24 de junio mediante correo certificado guía 10010175328752 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-12438 del 23 de junio de 2015 a la SDA el cual fue recibido el 24 de junio mediante correo certificado guía 10010175328776 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-12439 del 23 de junio de 2015 al IDR el cual fue recibido el 23 de junio mediante correo certificado guía 10010175328783 Coldevery. Oficio radicado Contraloría 2-2015-12476 del 24 de junio de 2015 al DADEP el cual fue recibido el 26 de junio mediante correo certificado guía 10010175387407 Coldevery.

⁸⁸ Las entidades de la Administración Distrital solicitaron prórroga del tiempo concedido por la Contraloría de Bogotá, así: IDU con el oficio Rad IDU 20151151250171, radicado en la Contraloría de Bogotá 2-1015-14559 del 14 de julio de 2015. La Terminal de Transporte S.A. con oficio radicación Contraloría de Bogotá 2-2015-14698 del 15 de julio de 2015. La SDM mediante oficio SDM-OAP 1937-2015 radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2015-14778 del 16 de julio de 2015. TM SA. Con oficio radicado TM EE14016 radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2015-15192 del 22 de julio de 2015.

La Contraloría de Bogotá concedió las prórrogas a las entidades que la solicitaron, así: Al IDU, con oficio radicado Contraloría Bogotá 2-2015-14582 del 17 de julio. A la SDM con oficio radicado Contraloría de Bogotá 2-105-14586 del 17 de julio. A TM SA con el oficio radicado Contraloría de Bogotá 2-1015-15050 del 27 de julio de 2015. A la Terminal de Transporte S.A. con el oficio radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-14587 del 17 de julio.

⁸⁹ La Contraloría de Bogotá, recibió respuesta de la solicitud de información con los oficios: IDU OAP 20151151319421 radicado Contraloría Bogotá 1-2015-15761 del 30 de julio de 2015 Oficio TT SA 20150110057281 del 31 de julio de 2015, radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-15806 del 31 de julio de 2015.

realizadas por esta Contraloría, de estadísticas de la ejecución presupuestal, y por la información contenida en el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo – SEGPLAN- y en otras investigaciones realizadas.

3.1. DOCUMENTO DIAGNÓSTICO Y ADOPCIÓN DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD

De la información recibida de las entidades distritales, se concluyó que la Política Pública de Movilidad en Bogotá, D.C., no ha sido adoptada mediante acto Administrativo, y que en las entidades del Sector⁹⁰ afirman y conciben la existencia de una política pública de Movilidad desde el contexto del Plan Maestro de Movilidad (PMM), por cuanto ha venido desarrollando sus componentes de movilidad, desde la ejecución de la inversión en el PDD “Bogotá Humana.”.

Lo anterior permite inferir, que en Bogotá, se carece de una Política Pública legalmente establecida; y por tanto, no se cuenta con el diagnóstico de la misma, diferentes a los elaborados en la consultoría para la formulación al PMM (Cal y Mayor y Duarte Guterman y Cía. Ltda). Sin embargo las diferentes administraciones de la ciudad han realizado acciones, orientadas a la movilidad concebida como un sistema que concurre con el Plan de Ordenamiento Territorial- POT, desarrolladas mediante el Plan Maestro de Movilidad.

Por lo anterior, es necesario tener presente que en el desarrollo e implementación de la movilidad confluyen 2 Planes Maestros: El de Movilidad y el de Espacio Público, así como el Plan de Seguridad Vial para Bogotá.

3.2. EVALUACIÓN DIAGNÓSTICO BASE PARA EL DISEÑO DE LA MOVILIDAD

Desde la óptica y desempeño de las funciones asignadas a las entidades del Sector Movilidad, en el caso del IDU y de la Empresa Transmilenio S.A. determinan que para la entidad, la Política Pública está enmarcada en el PMM, que concreta estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital y establece las normas generales que permiten alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, financiera y económicamente sostenible para Bogotá y la región⁹¹.

El PMM desarrolla las directrices del POT que establece las inversiones en proyectos de infraestructura vial y de transporte.

Para el diagnóstico se tuvo en cuenta la Encuesta de Movilidad, realizada la última en el 2011, con una muestra de 13.144 encuestas válidas en 97 estaciones de la red del sistema Transmilenio, para periodos AM (6:00 – 8:59) y Valle (9:00 a 12:00).

⁹⁰ IDU, TRM S.A.

⁹¹ Respuesta Requerimiento de información a Transmilenio S.A. radicado 1-2015-16609 del 13 de agosto de 2015.

Para las encuestas de interceptación el proceso de muestreo pasó por dos etapas: una primera en la cual se identifican los puntos de interceptación, teniendo como criterio de selección maximizar la interceptación de pares origen/destino en la red; una segunda etapa corresponde a la definición del tamaño de la muestra en base, información de accesos proporcionada por TRANSMILENIO S.A.

Elementos enunciados anteriormente que forman parte de una disposición para poder crear una Política Pública de Movilidad.

3.2.1. Diagnóstico desde el POT. Análisis de coherencia en el Sistema de Movilidad.

Desde el punto de vista del POT se hace evidente que en el seguimiento a los planes de Desarrollo, se han venido realizando una serie de diagnósticos que evidencian el cumplimiento de los objetivos en donde quedan enmarcados los de la Movilidad, que cuentan con lineamientos propuestos en el componente Urbano y se agrega la estructura del sistema conformada por el Subsistema Vial, el Subsistema de Transporte y el Subsistema de Regulación y Control del Tráfico y los objetivos del Sistema de Movilidad desde el ámbito urbano.⁹²

Es así que desde los componentes del Subsistema vial definidos en el numeral 1 del Art. 164 del Decreto 190 de 2004: malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de ciclorrutas y corredores de movilidad local tiene un desarrollo difuso ya que no acoge los componentes señalados en el artículo lo que se traduce en incongruencias e indefiniciones. El componente Alamedas y Pasos Peatonales se desarrollan en el Sistema de Espacio Público.

En el desarrollo del Subsistema Vial se incluyen temas como subterranización de Cableado, normas para el desarrollo de redes técnicas e instalaciones en el espacio público, licencias de excavación que no tiene relación directa con dicho Subsistema, por ello se hace necesario hacer una revisión; pero ésta sería con la funcionalidad que le determina la creación de una Política Pública.

En el desarrollo de los componentes del Subsistema vial definidos en el artículo 164 *ibíd.*, como red del transporte masivo metro, red de troncales de buses y sus rutas alimentadoras no se abordan los componentes correspondientes a Red de Transporte Público Colectivo, Transporte Individual Público y Privado, Terminales de Carga y Aeropuertos El Dorado y Guaymaral⁹³.

⁹² SECRETARIA DE PLANEACIÓN DISTRITAL Diagnostico POT- 2009

⁹³ *Ibíd*em

3.2.2. Principales aspectos del diagnóstico:

Si bien el POT tiene una Estrategia de Ordenamiento bien estructurada y articulada con los objetivos, las políticas y las estrategias descritas en el componente general, se entiende que los proyectos prioritarios de corto plazo no han tenido el impacto suficiente en el territorio, teniendo en cuenta que la mayoría de los proyectos allí establecidos fueron adoptados por instrumentos de valorización y pospusieron su ejecución al corto, mediano y largo plazo a partir del año 2007.

De otra parte, es necesario señalar que los proyectos ejecutados por los diferentes sectores se encuentran en la mayoría de los casos aislados de los proyectos definidos en el POT, tal es el caso de la construcción de equipamientos de salud y educación, que han tenido que invertir en vías y servicios públicos domiciliarios, debido a que dichos proyectos se desarrollaron en zonas carentes de esta infraestructura.

Uno de los aspectos que ha retrasado el desarrollo de la infraestructura vial corresponde a los mecanismos de financiación de los proyectos propuestos en el Plan de Ordenamiento Territorial, como caso particular tenemos que los proyectos definidos en el artículo 70 del Decreto 190 de 2004 en un 57.69% fueron trasladados al Acuerdo 180 de 2005 y dispuestos en cuatro grupos de ejecución. Esto indica que en el Plan de Ordenamiento Territorial no se han tenido en cuenta los mecanismos de financiación para la ejecución de proyectos a corto, mediano y largo plazo, tal como se establece en los artículos 149 a 152 en cuanto a las vigencias de los contenidos generales, urbanos y rurales del Plan.

Es evidente que en lo pertinente a los diferentes mecanismos de diagnóstico utilizados por Transmilenio, se evidenció que es necesario revisar la financiación de los proyectos por parte de las Entidades distritales encargadas de la gestión, con el fin de establecer el proceso actual y la destinación de los recursos provenientes de las acciones urbanísticas. En igual forma es necesario establecer si se están aplicando los instrumentos para el recaudo de dineros o si por el contrario hay que establecer acciones normativas para su implementación.

La construcción y la inversión en infraestructura para la movilidad se han venido realizando en forma independiente de las actividades urbanas existentes alrededor de los sectores intervenidos.

Un caso tipo corresponde a las obras ejecutadas para la puesta en marcha de las fases I y II de Transmilenio, la cual no tuvo en cuenta la integralidad de la ciudad en sus actividades residenciales, comerciales e industriales; y por tanto se desaprovechó la oportunidad de integrar la movilidad (infraestructura para vías y transporte) con las actividades urbanas existentes y la de promover nuevas actividades para

potencializar o reforzar las existentes en las áreas de influencia de los corredores viales.

En cuanto a la plusvalía a recaudar por el incremento del aprovechamiento predial y la generación de un beneficio particular como resultado de la construcción de infraestructura, es evidente la carencia de una política y estrategia que defina y/o adecue la acción administrativa a adelantar, para canalizar los recursos provenientes del efecto plusvalía que permita realizar más inversión y/o financiación en infraestructura para la movilidad, por lo tanto debe tenerse en cuenta los diferentes sistemas de desarrollo para la movilidad y que éstos sirvan para concretar la existencia de una política pública de Movilidad.

En cuanto al proceso normativo establecido en el POT para el Sistema de Movilidad en lo que respecta al Subsistema Vial, se ha detectado que se deben realizar varios ajustes con el fin de precisar en algunos casos procedimientos; y en otros, proponer lineamientos generales para que se reglamenten los aspectos procedimentales, mediante un posterior acto administrativo.

3.2.3. Síntesis de diagnóstico⁹⁴:

Se carece de una armonización del POT de Bogotá con el PMM del Distrito capital, en lo referente a las políticas, objetivos, componentes, estrategias, proyectos y demás aspectos del Subsistema de Transporte dentro del Sistema de Movilidad.

No hay claridad en los lineamientos para priorización de las inversiones en materia de proyectos de Transporte.

No hay precisión en los objetivos, políticas y estrategias del Subsistema de Transporte para el ámbito rural, regional y nacional.

Hace falta en la implementación de los proyectos de movilidad, una visión integral, dado que estos procesos no están identificando las oportunidades urbanas que las dinámicas de la ciudad están generando.

No se trata el tema de desarrollo sostenible, que tiene como propósito hacer énfasis en la sostenibilidad económica, social, urbana, ambiental, financiera y en el aumento de la calidad de vida y menos consumo en cuanto a los diferentes componentes del Sistema de Movilidad.

Se carece de estrategias orientadas a incentivar la participación pública-privada (PPP) para la ejecución e implantación de proyectos de movilidad y su visión integral.

⁹⁴ SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DISTRITAL Diagnóstico POT- 2009.

En el ejercicio de la definición de la política de movilidad, no se aborda la temática de discapacitados, lo cual evidencia la carencia de proyectos que prevean una singularidad en la prestación del servicio hacia el tema de una completa accesibilidad y utilización en garantía de sus derechos. Por lo anterior, más allá de una prestación, hablada en cobertura, no existen criterios en relación con la disponibilidad de su servicio. Anotando que esto igualmente, se evidencia en la libre locomoción en áreas de circulación peatonal.

Otro factor de Diagnóstico importante en Transmilenio es determinar que a la Fase I, la conforma tres corredores troncales con una longitud de 42.4 Km (Avenida Medellín -AC 80, Avenida Caracas y Autopista Norte) y siete cuencas de alimentación con recorrido de 346 Km. Esta fase cuenta con cuatro estaciones de cabecera o portales, cuatro estaciones intermedias de integración (Cra.77, Av. Ciudad de Cali, Calle 40 Sur y Molinos), cuatro patios, un garaje intermedio y cincuenta y tres estaciones sencillas.

El desarrollo de la Fase I fue el siguiente: Fase I: - En el año 2000, entraron en operación los corredores troncales de la Avenida Caracas (desde la Avenida de los Comuneros hasta la Avenida Medellín) y la Avenida Medellín (desde la Avenida Caracas hasta aproximadamente el límite del Distrito Capital). - En el año 2001, se extendió el sistema hacia el norte por el corredor troncal de la Autopista Norte, inicialmente hasta la estación Héroes, luego hasta la estación de Toberín, y por último al Portal del Norte. También se implementó el ramal de la Avenida Ciudad de Villavicencio entre la Avenida Caracas y la Avenida Boyacá para conectar la zona del Tunal. - En el año 2002 se extendió el ramal de la Avenida Jiménez desde la Avenida Caracas hasta el Centro Histórico de Bogotá. Por su parte, la Fase II consta de tres corredores troncales con longitud de 42.3 Km (Avenida Américas, Avenida NQS y Avenida Suba) y cinco zonas de alimentación con recorrido de 100 Km. Esta contiene tres estaciones de cabecera o portales, dos estaciones intermedias de integración (Banderas y Escuela de Policía), dos estaciones de integración troncal-troncal (Avenida Jiménez y Ricaurte) y cincuenta y dos estaciones sencillas.

El desarrollo de la Fase II fue el siguiente: En el año 2003 entraron en funcionamiento las troncales de la Avenida Calle 13 y Avenida de Las Américas. - En el año 2005, entró en operación la troncal Norte-Quito-Sur entre la troncal Autopista Norte y la Autopista Sur.

En lo correspondiente a la fase III, llegaría a terminarse en el PDD “*Bogotá Humana*”.

La movilidad de la ciudad se ha sustentado a partir de la comparación de las tasas de crecimiento anual promedio de los viajes realizados por modos, tasas que muestran:

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

- En el transporte público colectivo-masivo, la demanda de TM creció al 5,8% anual promedio directamente relacionada con el aumento en la oferta (troncales, estaciones, buses) y la mayor caída la evidencia el transporte público colectivo con un decrecimiento del 3,8% anual promedio,
- Los modos con mayores tasas de crecimiento anual promedio han sido Moto (26,8%), a pie (13,6%) y Taxi (11,7%); de los cuales dos representan modos motorizados (uno desde lo privado y otro desde lo público) que generan importantes externalidades negativas para la movilidad de la ciudad como la congestión y la accidentalidad vial.

3.3. PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMM) PARA BOGOTÁ, D.C.

Adoptado⁹⁵ mediante decreto distrital, como instrumento de planificación de la movilidad articulado con la estrategia de ordenamiento de la ciudad-región, que incluye el ordenamiento de estacionamientos.

3.3.1. Objetivos

“Concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región⁹⁶.”

Específicos⁹⁷:

1. *“Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.*
2. *Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.*
3. *Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.*
4. *Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).*
5. *Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.*
6. *Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.*
7. *Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.*
8. *Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.*

⁹⁵ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, Dcto. Dtal. 319 de 2006. Adoptó el PMM

⁹⁶ *Ibidem.*

⁹⁷ *Ibid.*, Art. 8

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.
12. Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
13. Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.
14. Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad”.

3.3.2. Período de Ejecución:

El PMM estableció programas, proyectos y metas a corto, mediano y largo plazo, con horizonte de 14 años. Los periodos de ejecución de corto plazo, desde su publicación⁹⁸ hasta el año 2008; mediano plazo hasta el año 2012; y, largo plazo hasta el año 2020, inclusive⁹⁹.

El PMM se orientó a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos.

También estableció estrategias básicas para los subsistemas de movilidad así:

En el Subsistema de Transporte: Para el Subsistema de Transporte Público; para el Transporte individual con vehículos tipo taxi; para transporte no motorizado; para ordenamiento logístico de mercancías y carga; para el Plan de Intercambiadores modales y para ordenamiento de estacionamientos (con 7 estrategias).

En el Subsistema de Regulación y Control, estableció estrategias para el fortalecimiento institucional y para el financiamiento para la sostenibilidad del Sistema. .

3.3.3. Implementación de estrategias:

El Sistema de Información Integrado de Movilidad Urbano y Regional, SIMUR, se contempló para que fuera dispuesto dentro de un contexto de logística de la movilidad y de utilización de recursos de última tecnología, para garantizar una movilidad segura y económica de personas y bienes.

⁹⁸ 15 de agosto de 2006

⁹⁹ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, Dcto. Dtal. 319 de 2006, Art. 5

En el decreto de adopción del PMM, se incorporó la política del PMM y su alcance, para lo cual se incluyeron 9 aspectos, así:

1. Movilidad sostenible; **2.** Movilidad competitiva; **3.** La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad; **4.** Transporte público eje estructurador; **5.** Racionalización del vehículo particular; **6.** Integración modal; **7.** Movilidad inteligente; **8.** Movilidad socialmente responsable: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante; y **9.** Movilidad orientada a resultados¹⁰⁰.

En el Documento Técnico de Soporte del Plan Maestro de Movilidad determina entre sus estrategias la de un transporte sostenible, de tal manera que sea una carta de navegación desde el sistema de movilidad, que interviene en muchos ámbitos que le atañen a la movilidad, es así como desde el diagnóstico se presentan elementos que hacen parte de su formulación.

3.3.4. Plan Maestro de Movilidad y POT

El Decreto 469 de 2003¹⁰¹ en su Art. 10, indica respecto a Movilidad: *“se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales*

Para el efecto, las inversiones en proyectos de recuperación, mantenimiento, adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte deberán responder a las siguientes directrices:

1. Priorizar las inversiones en los proyectos que completen la malla vial arterial e intermedia y el sistema de espacio público ya construidos, para mejorar la conectividad entre el centro, las centralidades y la región.

2. Priorizar los recursos para mejorar, adecuar y construir vías equipamientos de integración en las áreas donde realizan operaciones estratégicas de integración urbana y regional.

3. Destinar eficientemente los recursos captados por la aplicación de los instrumentos de financiación derivados de las actuaciones urbanísticas, con particular referencia a la participación en las plusvalías, las compensaciones por parqueaderos y cesiones al espacio público, así como el aprovechamiento económico de este último, para mantener, adecuar y construir la malla vial de la ciudad y los equipamientos de integración y construir la malla vial de la ciudad y los equipamientos de integración.”

El POT concibe los Planes Maestros como instrumentos estructurantes del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico y establece el objetivo del

¹⁰⁰ Ibídem, Art. 7

¹⁰¹ ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Dcto. Dtal. 469 de 2003. Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”,

PMM, donde para el logro de estos fines, se determinaron 13 objetivos que se encuentran descritos en el Art.8 del PMM

3.3.5. Entidades con competencia en Movilidad

El PMM centró la implementación del Sistema de Movilidad, en sus cuatro Subsistemas¹⁰² en 9 entidades, de las cuales 5 pertenecen al Sector de Movilidad y 4 corresponden a entidades de otros sectores.

Las entidades del Sector Movilidad con competencia en la implementación de la movilidad son: la SDM (antes STT), el IDU, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. (TM SA); la UAERMV (antes SOAP) y la Terminal de Transporte. Las entidades pertenecientes a otros sectores que indirectamente aportan o tienen relación con la movilidad de la ciudad, corresponden a: El DADEP, la SDA (antes DAMA), el IDR, la SDG. La competencia de cada una de estas entidades se puede observar en el **Anexo 3**.

La implementación del PMM, en el PDD *Bogotá Humana*, se incluyó en el Eje 2, *Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua*; Programa 19. “Movilidad Humana”, en los Proyectos Prioritarios: 187, “Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público”; 189, “Implementación del Sistema Integrado de Transporte público SITP”; 190, *Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad*; 191, “Implementación de la Red de estacionamientos en el marco del SITP”; y 194, *Ampliación y optimización de la red de ciclo rutas y promoción de uso de la bicicleta* y aportará al logro de seis Metas del PDD. La entidad responsable de la implementación del Plan, corresponde a la SDM, a través del Proyecto de Inversión 339 “Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá”. La Matriz del PMM se puede observar en el Anexo 4.

3.3.5.1. Entidades del Sector Movilidad objeto del análisis y evaluación

Se presenta una breve descripción de las cuatro entidades del Sector Movilidad seleccionadas para la evaluación, así:

3.3.5.1.1. Secretaria Distrital de Movilidad -SDM

Organismo del Sector Central con autonomía, tiene por objeto formular, orientar y liderar las políticas del sistema de movilidad en la ciudad, que garanticen mejores condiciones de movilidad en la ciudad que integren las distintas formas de transporte.¹⁰³

¹⁰² Vial, de Transporte, de regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal

¹⁰³ Tomado el 12 de septiembre de 2015 de. www.transitobogota.gov.co

3.3.5.1.2. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU-

Es un establecimiento público, descentralizado, con personería jurídica, patrimonio propio y con autonomía administrativa. Fue creado con el Acuerdo 19 de 1972 del Concejo de Bogotá, D.C. y destinado a ejecutar obras viales y de espacio público para el desarrollo urbano de Bogotá, D.C.¹⁰⁴.

3.3.5.1.3. Empresa Transmilenio S.A. TM S.A.

Es una sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas. TRANSMILENIO S.A. tiene personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio¹⁰⁵.

Su misión es la de “Gestionar el desarrollo e integración de los sistemas de transporte público masivo intermodal de pasajeros de la ciudad de Bogotá D.C. y de la región, con estándares de calidad, dignidad y comodidad, sustentable financiera y ambientalmente y orientado al mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios¹⁰⁶.”

3.3.5.1.4. Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación de Malla Vial (UAERMV)

Está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la SDM¹⁰⁷.

En el Acuerdo 257 de 2006¹⁰⁸, en su Capítulo 11. Sector Movilidad, Art.109, establece la Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la UAERMV, cuya misión es la de “Mantener y rehabilitar preventiva y correctivamente la malla vial local, producir mezclas asfálticas, atender situaciones imprevistas y brindar apoyo interinstitucional para garantizar una mejor movilidad en beneficio de la ciudad”¹⁰⁹.

3.4. PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO

Adoptado con el Decreto Distrital 215 de 2005¹¹⁰; con periodo de ejecución de 14 años distribuidos en corto plazo, (desde la fecha de publicación, -7 julio de 2005 y el año 2010); mediano plazo (el periodo comprendido entre los años 2011 y 2015) y de largo plazo (los años comprendidos entre 2016 y 2019).

¹⁰⁴ Tomado el 15 de septiembre de 2015 de: https://www.idu.gov.co/la_entidad

¹⁰⁵ CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. Ac. 4 de 1999, Art.

¹⁰⁶ Tomado el 30 de octubre de: <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/mision>

¹⁰⁷ CONCEJO DE BOGOTÁ, Ac.257 de 2006, Art. 109.

¹⁰⁸ *Ibidem*,

¹⁰⁹ Tomado el 10 de septiembre de 2015 de: www.umv.gov.co

¹¹⁰ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, Decreto Distrital 215 de 2005, Art. 3. Fundamento General del Plan Maestro de espacio Público: “como la dimensión estructurante y articuladora de los sistemas urbanos y territoriales y de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, que se desarrollen en el territorio distrital. En consecuencia, constituye el soporte primario de las decisiones relacionadas con los demás sistemas urbanos y rurales regionales, así como un instrumento fundamental para lograr la concreción del modelo de ordenamiento del Plan de Ordenamiento Territorial, y los propósitos de “equilibrio y equidad territorial para el beneficio social”, enunciados en el Artículo 1, numeral 8 del Decreto 190 de 2004.

El artículo 5 del decreto indica los objetivos¹¹¹ generales y específicos del Plan, al igual que determina las políticas del mismo; las cuales corresponden: a) Política de Gestión; b) Política de Cubrimiento y Accesibilidad; y, c) Política de Calidad. Este decreto fue modificado por el Decreto 527 de 2014, en lo pertinente a las instancias de coordinación del Distrito Capital.

3.5. PLAN DE SEGURIDAD VIAL PARA BOGOTÁ, D.C.

Adoptado con el Decreto Distrital 397 de 2010, entre otros aspectos, establece los objetivos, general y específicos del Plan, definiciones, las entidades responsables de su implementación y seguimiento.

Entre las entidades responsables de la implementación y seguimiento corresponden a las Secretarías Distritales de Movilidad, Salud, Hacienda, Educación, Gobierno, Planeación; a la Terminal de Transporte S.A.; Policía Metropolitana de Tránsito; IDRD; IDIGER (antes DPAAE); Transmilenio S.A; IDU; y UAERMV.

3.6. ARTICULACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LOS PLANES MAESTROS EN BOGOTÁ, D.C.

El POT instauro el Sistema de Movilidad que integra los modos de transportes de personas y carga, con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad del territorio rural. También conforma el Sistema de Estacionamientos Públicos y los terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga.

El Sistema de Movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económica y espacial conformado por la red de centralidades y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.

Para el logro de estos fines, en el PMM se establece el objetivo general y 14 objetivos específicos, de los cuales ya se hizo mención.

¹¹¹ *Ibidem.* Artículo 5.- *Objetivos:* “Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con el espacio público del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una regulación sistemática en cuanto a su generación, mantenimiento, recuperación y aprovechamiento económico, y apropiación social. Para el logro de estos fines, se establecen

3.7. INSTANCIAS DE COORDINACIÓN INTRA E INTERINSTITUCIONAL Y SU INTERRELACIÓN CON LAS INSTANCIAS DE PLANIFICACIÓN.

El Distrito Capital cuenta con un Manual Operativo para el funcionamiento de las Instancias de Coordinación de la Administración del Distrito, cuyo propósito es plantear instrumentos operativos para mejorar la gestión gerencial del Distrito Capital en lo relacionado con sus mecanismos de coordinación, de tal forma que el proceso de política pública cumpla con niveles exigidos de eficiencia y eficacia organizacional.

El Sistema de Coordinación debe vincular no sólo la complejidad de los planes y programas de cada sector, sino de la ciudad en su totalidad y establecer, para su agrupamiento, criterios que permitan desbordar sus fronteras, anticipar situaciones de conflicto, evitar cruce de proyectos y relacionar ámbitos de actividad.

Es necesario señalar que el avance de las instancias de coordinación desde el plan de gobierno para transformar la realidad, instalando dispositivos que permitan mejorar la direccionalidad y pertinencia del proyecto, no han sido los más eficaces para echar a andar la verdadera funcionalidad para las que fueron creadas. (Actas suscritas por la Administración Distrital).

Otras instancias importantes son los comités sectoriales, con el fin de articularse en el proceso de formulación de las políticas y las estrategias de los distintos sectores, y para el seguimiento de la ejecución de ellas. En las comisiones intersectoriales: para articularse, orientar la ejecución de funciones y la prestación de servicios que comprometen organismos y entidades de diferentes sectores administrativos.

El Acuerdo 257 de 2006 define la estructura administrativa de la ciudad, crea la forma de operación de este Sistema con sus respectivas instancias y respecto al control administrativo para el seguimiento de la implementación de las políticas públicas. En el Art. 41 determina que *“El Alcalde o Alcaldesa Mayor, en su calidad de Jefe de Gobierno y de la Administración Distrital y Representante Legal del Distrito Capital, ejerce control administrativo sobre los organismos y entidades que conforman el Sector Administrativo de Coordinación a su cargo”* y sobre las localidades. Actuación que no se ha dado en la actual Administración.

3.8. OTRAS INSTANCIAS DE COORDINACIÓN EN LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL:

En Bogotá, también existen otras instancias de coordinación como Consejos y Comisiones, que están determinadas en los Arts. 33 a 40 del Dcto. Dtal. 257 de 2006, así:

- **Consejo de Gobierno Distrital**, máxima instancia de formulación de políticas.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

- **Consejo Distrital de Seguridad**, atiende aspectos para restablecer y mantener la seguridad ciudadana.
- **Consejos Superiores de la Administración Distrital**, creados por el Concejo Distrital. Son instancias de coordinación que tienen por objeto adoptar políticas y decisiones.
- **Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo**, funcionan en los sectores administrativos conformados por las secretarías y los departamentos administrativos y por las entidades del sector descentralizado adscritas o vinculadas a una secretaría, cabeza de sector. Formulan las políticas, estrategias, planes y programas del sector, con la participación de los organismos y las entidades descentralizadas; coordinan, supervisan y hacen el seguimiento de la implementación y ejecución de las políticas, planes y programas.
- **Comisiones Intersectoriales**, instancias de coordinación de la gestión distrital que orientan la ejecución de funciones y la prestación de servicios que comprometan organismos o entidades de diferentes sectores administrativos de coordinación. Estas Comisiones podrán ser permanentes o temporales.
- **Consejos Consultivos**, creados por el Alcalde, con representación de organismos estatales y la participación del sector privado y organizaciones sociales y comunitarias, con el propósito de ser instancia consultiva de una política estatal de carácter estructural y estratégico. Estarán coordinados por la secretaría cabeza del respectivo sector.
- **Consejos Locales de Gobierno**, coordinan y articulan las estrategias, planes y programas que se desarrollen en la localidad.

Visto desde la óptica de la coordinación, el Distrito Capital cuenta con instancias precisas para lograr direccionar y formular las políticas públicas necesarias para mejorar la gestión Pública.

3.9. FUNCIONES DE SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LAS POLÍTICAS SECTORIALES: ^{112*}

3.9.1. Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo

Cuadro 12
Funciones e integración –de los Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo

FUNCIONES	
	✓ Adoptar y formular las políticas del sector.
	✓ Articular la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos sectoriales, a cargo de las entidades que integran el sector.
	✓ Verificar el cumplimiento de las políticas de desarrollo administrativo y de las que se adopten

¹¹² CONCEJO DE BOGOTÁ. Ac. 257 e 2006

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

	por el sector administrativo respectivo.
INTEGRACIÓN	Los Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo funcionarán con una Secretaría de Despacho, con los directores(as) de las entidades del Sector Central que pertenezcan a ellos y con los gerentes o jefes de las entidades del Sector Descentralizado que estén adscritos o vinculados a la Secretaría respectiva. Serán invitados permanentes: un delegado de la Secretaría de Planeación, un delegado de la Secretaría de Hacienda, un alcalde local como delegado de la Secretaría de Gobierno, y la veeduría como invitado permanente a las sesiones de seguimiento a la ejecución de las políticas sectoriales.
ROL DE LA SECRETARÍA CABEZA DE SECTOR (PRESIDENTE)	Liderar y orientar la adopción y formulación de la política sectorial; ejercer la dirección estratégica del sector y hacer seguimiento a la ejecución de las políticas sectoriales y de desarrollo administrativo.
FUNCIONES DE LA SECRETARÍA TÉCNICA	Encargada de coordinar y presentar todos los documentos para discutir en sesión. Para tal efecto, tendrá las siguientes funciones: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Consolidar y presentar, para su aprobación, los documentos de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos del sector, propuestos por sus integrantes. ✓ Presentar, para su análisis, estudios relacionados con las políticas, estrategias, programas y proyectos del sector, adelantados por sus integrantes. ✓ Someter, para su estudio y aprobación, las bases y los criterios para la programación presupuestal del sector, propuestos por sus integrantes. ✓ Presentar a consideración del Comité Sectorial, los informes de ejecución presupuestal de las entidades descentralizadas, adscritas o vinculadas. ✓ Presentar a consideración del Comité Sectorial, el balance de ejecución de la política sectorial, los planes, programas y proyectos.

3.9.2. Comisiones Intersectoriales ¹¹³

Cuadro 13

Funciones e integración – Comisiones Intersectoriales

FUNCIONES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Articular y orientar la ejecución de funciones, la prestación de servicios y el desarrollo de acciones de implementación de la política, y, coordinar y efectuar el seguimiento a la gestión intersectorial.
INTEGRACIÓN	Los secretarios y jefes de las entidades, quienes podrán delegar su participación únicamente en servidores(as) públicos(as) del nivel directivo que tengan bajo su responsabilidad el desarrollo de la política respectiva.
FUNCIONES DE LA PRESIDENCIA	Liderar la identificación de los aspectos que impactan la eficiencia y la eficacia en la ejecución de las políticas distritales adoptadas para la prestación de los servicios, y promover la articulación de la gestión intersectorial para la solución de la problemática.
FUNCIONES DE LA SECRETARÍA TÉCNICA	Encargada de coordinar el funcionamiento de la Comisión y el adecuado desarrollo de sus funciones. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Orientar la elaboración de los documentos de diagnóstico y estrategia operativa para ser sometidos a consideración de la Comisión. ✓ Analizar y dirigir la consolidación de los documentos presentados por los miembros de la Comisión, para su discusión en las sesiones correspondientes. ✓ Recoger en actas de compromiso las decisiones adoptadas en sesión por sus integrantes, y hacer seguimiento a su cumplimiento. ✓ Proponer estrategias que incentiven la responsabilidad social en respuesta a las acciones propias de la comisión intersectorial. ✓ Convocar, por solicitud del/la presidente/a de la comisión, o a iniciativa propia, a las sesiones ordinarias y extraordinarias.

¹¹³ Ibídem

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

3.9.3. Unidades Técnicas de Apoyo ¹¹⁴ - UTA

Cuadro 14
Funciones e integración – Unidades Técnicas de Apoyo

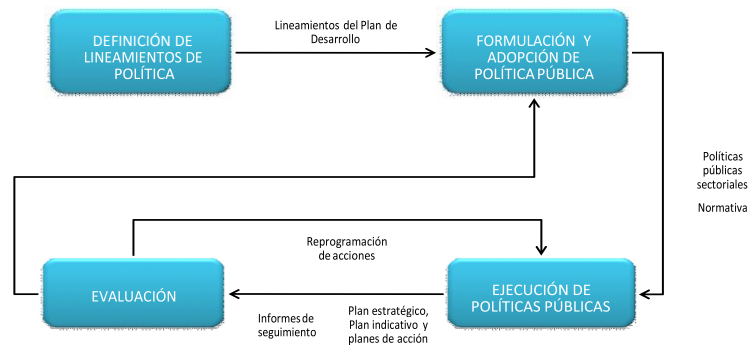
OBJETO	Brindar el soporte técnico y logístico a la Secretaría Técnica para el oportuno y eficiente desarrollo de su labor.
INTEGRACIÓN	Personal técnico vinculado a las entidades que conforman las comisiones, y designado por ellas. En lo relacionado con la respectiva Comisión Intersectorial, las UTA dependerán de su Secretaría Técnica la que dirigirá el desarrollo de su labor.
FUNCIONES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Brindar el soporte técnico requerido por la Secretaría Técnica de la Comisión. ✓ Diseñar los instrumentos para el seguimiento y monitoreo de las decisiones que adopte la respectiva comisión intersectorial. ✓ Elaborar el reglamento interno de la Comisión Intersectorial para ser sometido a su consideración. ✓ Elaborar los informes periódicos del avance de compromisos. ✓ Prestar el apoyo requerido en todas las demás actuaciones y funciones de su competencia.

Los actores del Sistema de Coordinación Distrital deben tener claras tanto sus responsabilidades en el ciclo político (formulación y adopción, ejecución y evaluación de las políticas públicas de forma articulada y coordinada desde la institucionalidad) como el momento del ciclo en el cual entran a actuar.

En la actual Administración, las instancias de coordinación **no han logrado desarrollar y crear la Política Pública de Movilidad**, dejando de lado las funciones que así lo demandan como es la formulación y adopción de la misma.

El proceso de evaluación de la Política Pública, se centra en hacer un análisis que identifique, priorice, organice y defina los retos sectoriales, a fin de determinar la ejecución y retroalimentación concertada y pacífica de las entidades que la conforman, para mejorar la calidad de vida y la convivencia; allí es fundamental, que el Sistema de Coordinación sea visto como una herramienta efectiva que articula y ordena la Administración distrital.

Gráfica 22
Proceso de evaluación política pública



Fuente: Datos del Manual Operativo de las Instancias de Coordinación.

¹¹⁴ Íbid

Es evidente que por su responsabilidad la Administración —Alta Dirección Alcalde y Consejo de Gobierno— y los comités sectoriales, deben definir los lineamientos de política macro, transversal o sectorial, según el caso, orientados a satisfacer las necesidades y demandas de la ciudad. A su vez, fijar la estrategia general y su despliegue hacia todos los niveles del Distrito Capital, con base en el marco dado por el Plan de Desarrollo de la ciudad en el cual se identifican objetivos, programas, responsables, indicadores y mediciones para el seguimiento”.

Por la falta de Planeación entre las diferentes entidades que hacen parte de la ejecución de los proyectos de Movilidad y por su puesto, Transmilenio que es la entidad encargada del SITP, fue ineficiente en la estructuración y planeación del sistema en este componente fundamental para la movilidad de la ciudad ¹¹⁵, los patios y terminales para el SITP. A la fecha se tienen 6.600 cupos de parqueo en patios provisionales, cuando deberían tenerse 9.715 cupos para toda la flota zonal del SITP. Pese a la flexibilidad en la normatividad que otorga el decreto 294 de 2011, a la fecha de un total de 177 áreas revisadas para posibles patios, solo hay 36 patios transitorios en operación¹¹⁶.

De acuerdo con los contratos de concesión y con las medidas adoptadas para facilitar a los operadores la construcción y adecuación de patios, estos deberían estar listos en el mes de julio de 2016; sin embargo, Transmilenio a un año de terminar la vigencia del Decreto antes mencionado, manifiesta que no cuenta con recursos para los estudios y la construcción de patios definitivos y le deja la tarea a la siguiente administración para la incorporación de recursos en su plan de inversión¹¹⁷.

3.10. IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA ESTRUCTURA DEL PDD “2012-2016 BOGOTÁ HUMANA

Este PDD se estructuró en tres Ejes: 1. *“Una ciudad que supera la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones”*; 2. *“Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua”*; y 3. *“Una Bogotá que defiende y fortalece lo público”*: En 33 Programas, los cuales se incorporaron a uno de los tres ejes del Plan. Las Metas de Impacto; los Proyectos Prioritarios; las Metas de Gestión y Resultados y 800 ¹¹⁸ Proyectos de Inversión¹¹⁹ son los elementos siguientes que se incluyen en la estructura del Plan.

¹¹⁵ En razón a que no se consideró anticipadamente la limitación de áreas urbanas que pudieran destinarse a la construcción de patios y terminales para el SITP, por eso como consecuencia de esto se expidió el decreto 294 de 2011, el cual autorizó una etapa de transición de 5 años, para efectos de que se realicen los estudios, diseños y la construcción por parte de Transmilenio S.A., de los terminales zonales y patios zonales definitivos de las rutas no troncales del Sistema Integrado de Transporte Público y autoriza durante este lapso la implementación de terminales zonales y patios zonales transitorios.

¹¹⁶ Datos tomados de <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia#sthash.vUiWpEhl.dpuf>

¹¹⁷ Tomado de: <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia#sthash.vUiWpEhl.dpuf>

¹¹⁸ SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (SDP) -. SEGPLAN Proyectos incorporados en el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo – SEGPLAN. Proyectos por Estructura del Plan de Desarrollo Bogotá Humana. Consultado el 10 de marzo de 2015

¹¹⁹ De los 800 Proyectos de Inversión se registraron 736, fueron inscritos 54, y 10 sin estado.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

La Movilidad de Bogotá, se implementó en el PDD *Bogotá Humana* en los tres ejes del Plan, de los cuales, las entidades del Sector Movilidad incluyeron la implementación en 7 Programas (de los 33 del Plan) y las cuatro (4) entidades pertenecientes a otros sectores pero que aportan acciones indirectas, que contribuyen a la movilidad están en 8 Programas, los cuales se enuncian enseguida:

Cuadro 15
Programas del PDD BH implementadas en las entidades del Sector Movilidad

Eje	Programa PDD BH
1 Una ciudad que supera la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo	14. Fortalecimiento y mejoramiento de la calidad y cobertura de los servicios públicos
2. Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua	19. Movilidad Humana
	20. Gestión integral de riesgos
3. Una Bogotá que defiende y fortalece lo público	22. Bogotá Humana ambientalmente saludable
	26. Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente
	31. Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional
	32. TIC para Gobierno Digital, Ciudad Inteligente y sociedad del conocimiento y del emprendimiento

Fuente: Elaboración Propia Contraloría de Bogotá, D.C. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información tomada Documento SEGPLAN, con corte al 30 de junio de 2015.

Cuadro 16
Programas del PDD BH, implementados en entidades pertenecientes a otros Sectores diferentes al de Movilidad

Eje	Programa
1 Una ciudad que supera la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo	08. Ejercicio de las libertades culturales y deportivas
2. Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua	17. Recuperación, rehabilitación y restauración de la estructura ecológica principal y de los espacios del agua
	18. Estrategia territorial regional frente al cambio climático
	19. Movilidad Humana
	21. Basura cero
3. Una Bogotá que defiende y fortalece lo público	22. Bogotá Humana ambientalmente saludable
	24. Bogotá Humana: participa y decide
	31. Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional

Fuente: Elaboración Propia Contraloría de Bogotá, D.C. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información tomada Documento SEGPLAN, con corte al 30 de junio de 2015.

La implementación de la Movilidad en Metas de Impacto; Proyectos Prioritarios y Metas de Gestión y Resultados del PDD *Bogotá Humana*, se muestra en el Anexo 5.

Los Proyectos de Inversión y sus metas a cargo de las entidades del Sector Movilidad, implementados en las estructura del Plan de Desarrollo BH, con los recursos programados se presenta en el Anexo 6 y lo referente a las entidades pertenecientes a otros sectores diferentes del de Movilidad se presentan en el Anexo 7.

3.11. IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL PDD “BOGOTÀ HUMANA”, EN LAS ENTIDADES OBJETO DEL ANÁLISIS

La movilidad de la ciudad se implementó en el PDD “Bogotá Humana” en cuatro de las cinco entidades que tienen la responsabilidad directa en la movilidad de la ciudad¹²⁰ y cuatro entidades que indirectamente tienen relación y aporte con la movilidad del D.C, para lo cual se presenta lo relativo a las entidades seleccionadas para ser analizadas.

La Terminal de Transporte, perteneciente al Sector Movilidad, se excluye porque de una parte no fue seleccionada dentro de las entidades a evaluar y de otra, debido a que: “*dada su naturaleza jurídica y objeto no tiene asignadas en el PDD Bogotá Humana 2012-2016 metas específicas, sin embargo, ha emprendido acciones para contribuir al cumplimiento de las Metas del Programa 19. “Movilidad Humana” del Eje 2 Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua” especialmente en el Proyecto Prioritario del PDD “Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP” (...) en la gestión y operación eficiente y sostenible de terminales de transporte que es la misión de la empresa*”¹²¹.

La implementación de la movilidad en el PDD “Bogotá Humana”, se presenta así:

3.11.1. En la Secretaría de Movilidad (SDM)

La SDM es la entidad cabeza de Sector, en la cual la implementación de la movilidad en el PDD BH, la realiza mediante el PMM, en el proyecto de inversión 339 *Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá*.

3.11.2. En el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

Previo a la implementación de movilidad en el PDD *Bogotá Humana*, en lo pertinente al IDU, se realizó la armonización entre el anterior PDD “*Bogotá Positiva Para Vivir Mejor*” y el nuevo PDD “*Bogotá Humana*”, en el cual se aprecia que de los 6 programas del anterior PDD (Bogotá Positiva), se pasó a 3 programas en el actual (PDD Bogotá Humana). De los 7 Proyectos de Inversión del anterior PDD, se pasó a 5 Proyectos, tal como se muestra enseguida:

Cuadro 17
Armonización PDD “Bogotá Humana” – “Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor” en el IDU

PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR”					PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ HUMANA”				
OBJETIVO ESTRUCTURANTE	PROGRAMA	PROYECTO BP:PVM	NOMBRE	ACCIONES INCLUIDAS	EJE ESTRATÉGICO	PROGRAMA	PROYECTO BH	NOMBRE	ACCIONES INCLUIDAS
02 - DERECHO A LA CIUDAD	17 - MEJOREMOS EL BARRIO	234	Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura Local	Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de malla vial local y todos los componentes de la infraestructura local	02 - UN TERRITORIO QUE ENFRENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SE	19 - MOVILIDAD HUMANA	809	Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura para la Movilidad (DSIM)	Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de Malla Vial Arterial, Malla Vial Intermedia, Malla Vial Local, Malla Vial Rural, Puentes Vehiculares, Intersecciones Viales, Rutas Alimentadoras

¹²⁰ Se excluye la Terminal de Transporte de Bogotá.

¹²¹ TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. Oficio radicado TT 2015110057281 del 30 de julio de 2015, radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-15806 del 31 de julio de 2015.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PLAN DE DESARROLLO "BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR"					PLAN DE DESARROLLO "BOGOTÁ HUMANA"				
OBJETIVO ESTRUCTURANTE	PROGRAMA	PROYECTO BP:PVM	NOMBRE	ACCIONES INCLUIDAS	EJE ESTRATÉGICO	PROGRAMA	PROYECTO BH	NOMBRE	ACCIONES INCLUIDAS
	21 - BOGOTÁ RURAL	247	Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura Rural	Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de Malla Vial Rural y todos los componentes de la infraestructura Rural	ORDENA ALREDEDOR DEL AGUA				y Corredores de Movilidad Local. 520 234 247 7193
	23 - VIAS PARA LA MOVILIDAD	520	Infraestructura para la Movilidad	Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de Malla vial arterial, Malla Vial Intermedia, Ciclo Rutas , Puentes Vehiculares, Rutas Alimentadoras, Corredores de Movilidad Local, Apoyo Técnico (Valorización)		810	Desarrollo y Conservación del Espacio Público y la Red de Ciclo Rutas (DCEPRC)	Construcción, Reconstrucción, Rehabilitación y Mantenimiento de Espacio Público, Puentes Peatonales, Ciclo Rutas, Ciclo puentes y Cicloparqueaderos. 541 7193 y ciclo rutas 520	
	25 - ESPACIO PÚBLICO PARA LA INCLUSIÓN	541	Infraestructura para el Espacio Público	Construcción y mantenimiento de Espacio Público, Puentes Peatonales, Ciclo puentes, Rampas		543	Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público (ISITP)	Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de Red Transporte Público Colectivo, Troncales, Estacionamientos, Metro Pesado, Metro Ligero y Línea Cable.	
		7193	Gestión de Actuaciones Urbanísticas	Ej.: Parque Tercer Milenio					
	22 - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	543	Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de Red Transporte Público Colectivo, Troncales, Estacionamientos, Apoyo Técnico y Logístico		20 - GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO	762	Gestión Integral de Riesgos y Estabilidad de Terreno entorno a la Movilidad (GIRETEM)	Atención en puntos de la Ciudad y en sitios críticos identificados en las laderas que presenten problemas de deslizamiento, desbordamiento y remoción en masa.
06 - GESTIÓN PÚBLICA EFECTIVA Y TRANSPARENTE	49 - DESARROLLO INSTITUCIONAL INTEGRAL	232	Fortalecimiento Institucional	Capacitación, Gestión Valorización, apoyo técnico y logístico, compra de equipos hardware y software, Investigación y Desarrollo, etc.	03 - UNA BOGOTÁ QUE DEFIENDE Y FORTALECE LO PÚBLICO	31 - FORTALECIMIENTO DE LA FUNCIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO INSTITUCIONAL	232	Fortalecimiento Institucional	Capacitación, Gestión Valorización, Apoyo Técnico y Logístico, compra de equipos hardware y software, Investigación y Desarrollo, entre otros.

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano.-IDU Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 11; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., Radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

En Diciembre de 2014, el IDU formuló un nuevo proyecto de inversión, que se identificó con el número 955 *“Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU”*, para un total de seis proyectos de inversión en el PDD *Bogotá Humana*, a cargo del IDU. El proyecto 955, incluye 11 metas, entre las cuales se incluye lo relativo a la prevención de riesgos de corrupción, en el instituto y lo referente al fortalecimiento de la participación ciudadana y el control social.

La Matriz de implementación de la Movilidad en el PDD BH con los recursos y metas programadas en el en el IDU, se muestra en el Anexo 8

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

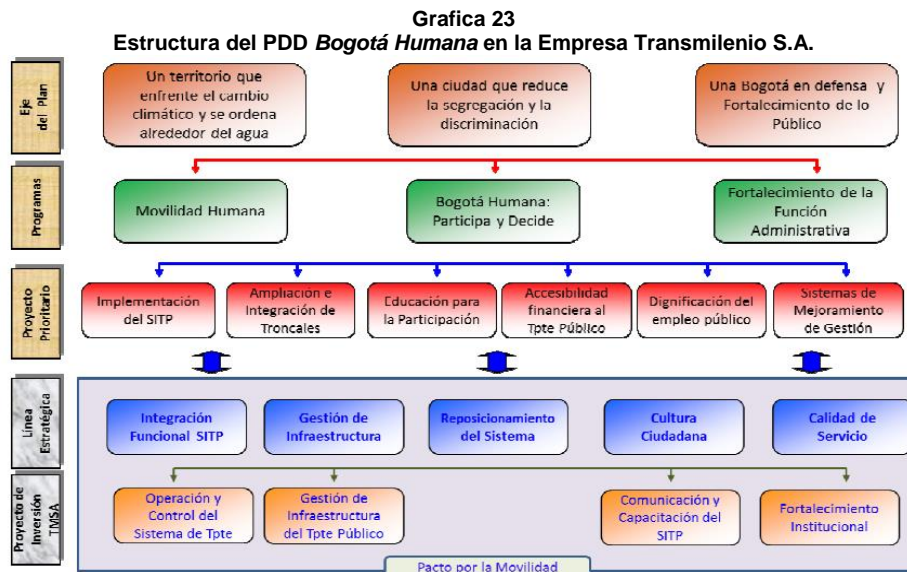
3.11.3. En la Empresa Transmilenio S.A.

El subsistema de transporte debe responder en forma eficiente, económica y segura porque sus recorridos y viajes generan tranquilidad; es así como los orígenes y destinos de los viajes deben ser programados y congruentes con la necesidad de transportarse, es por ello que las diferentes encuestas deben ser prioritarias a la hora de tomar medidas sobre las modificaciones reales.

El artículo 10 del Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto Distrital 190 de 2004, establece la Política de Movilidad, con el fin de orientar y mejorar la productividad de la ciudad y de la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico, en la perspectiva de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, para la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado.

En el marco del Plan Maestro de Movilidad, la carta de navegación de la ciudad en el tema, se establece la estructuración del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP), como instrumento que garantiza mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, optimizando los niveles de servicio para viajes que se realizan en la ciudad. *El SITP es un sistema organizado e integrado de diferentes servicios de transporte* (Urbano, Especial, Complementario, Troncal, Alimentador y demás modos de transporte que se irán implementado) que buscan el cubrimiento efectivo del transporte en Bogotá.

En el PDD *Bogotá Humana* se implementa la política de movilidad en los proyectos de inversión, así:



“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Es decir que Transmilenio S.A. participa en los (3) tres ejes estratégicos del PDD. En el eje estratégico *“Una Ciudad que supera la segregación y discriminación”*, en el proyecto prioritario *“Mejoramiento de la Accesibilidad Financiera al Transporte Público”*, estructuró unas metas de proyecto de inversión, tendientes a beneficiar mensualmente 199.507 personas en condición de discapacidad así como a los adultos mayores, usuarios del SITP con una tarifa preferencial e acceso al sistema en horas valle.

Adicionalmente, el Artículo 28 del Acuerdo Distrital 489 de 2012 definió proyectos prioritarios de movilidad articulados con el SITP, como son:

- ✓ Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del Sistema de transporte público.
- ✓ Ampliación e integración de Troncales.
- ✓ Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.
- ✓ Estrategia Funcional para la Integración Regional del transporte de carga y movilidad. - Implementación de la Red de Estacionamientos en el marco del SITP.
- ✓ Ampliación, mejoramiento y conservación del subsistema vial de la ciudad (arterial, intermedia, local y rural).
- ✓ Construcción de Redes de las Empresas de Servicios Públicos asociada a la Infraestructura Vial.
- ✓ Ampliación y optimización de la Red de Ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta.
- ✓ Construcción, operación y conservación de espacio público peatonal.
- ✓ Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial.
- ✓ Movilidad humana informando y participando. - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana.

En el eje estratégico *“Un Territorio que enfrenta el Cambio Climático y se ordena alrededor del agua”*, La entidad está comprometida en el cumplimiento de la meta *“Integrar el SITP con la Red Troncal”*, lo que se traduce en el control en tiempo real de 2540 vehículos para la Operación Troncal y de Alimentación y de 9830 vehículos de los componentes zonales como metas para el cuatrienio. A fin de atender de manera eficiente las necesidades de viaje en transporte público de la ciudadanía y contribuir a la disminución (por el uso eficiente de la flota vinculada) del impacto en términos de calidad de aire, ruido y emisiones, producidos por la operación normal del Sistema de transporte público.

En esta misma meta de PDD, se incluye la reducción anual de 233.529 Toneladas de gases efecto invernadero (CO₂eq) por la Operación del Sistema de Transporte Masivo. Dentro del mismo eje estratégico, la entidad participa en el proyecto *“Ampliación e Integración de Troncales”*, al contribuir al seguimiento de estudios, diseños y construcción, de los proyectos de infraestructura planteados en esta administración como ejes fundamentales del mejoramiento del Sistema de Movilidad

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

de la Ciudad: Troncal Avenida Boyacá y Cables Aéreos. Adicionalmente participa en el Proyecto Construcción e integración de la Red Férrea, como eje estructurador del sistema de transporte público. La gestión de este proyecto ayudará a lograr la meta de PDD “Integrar el SITP con la Red Troncal” y directamente al mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía por la reducción en términos y tiempos de viaje, en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad.

La entidad participa en el tercer eje estratégico de “Una ciudad que supera la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo” al estar inmersa en los proyectos prioritarios de PDD “Educación para la participación” y “Dignificación del empleo público”, en el primer proyecto con el cumplimiento de las metas del proyecto Comunicación y Capacitación del SITP y en el segundo proyecto, con el fortalecimiento de la capacidad institucional que garantice la dignificación del trabajo y propenda por el mejoramiento de la calidad de vida de los servidores públicos.

En lo que tiene que ver con el SITP, está dividido en trece zonas o sectores para la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, estas zonas son: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar, 13) Usme y 14) Zona Centro (zona neutra). El modelo de operación propuesto está a cargo de operadores privados con quienes se celebraron contratos de concesión adjudicados en procesos licitatorios. La implementación del SITP concibe la migración del transporte colectivo actual al masivo, dentro del marco regulatorio propio del sistema masivo y el Decreto Distrital 319 de 2006, Plan Maestro de Movilidad, de acuerdo con el modelo empresarial que se estructuró.

3.11.3.1. Metas de Proyectos de Inversión

Transmilenio S.A. en el Plan de Desarrollo Bogotá Humana viene desarrollando 4 proyectos, que contienen 29 metas a ejecutar, en las cuales el proyecto de inversión con mayor cantidad de metas es el Proyecto 7223, con 11 metas. Las metas por cada proyecto corresponden a:

PROYECTO 7223 “Operación y Control del Sistema de Transporte Público” tiene las siguientes metas

Cuadro 18
Metas del proyecto de inversión 7223 - Empresa TM S.A.

Meta	Descripción
14	Controlar 2915 Vehículos para la operación troncal y de alimentación
15	Monitorear la operación y el control de 9830vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público
16	Movilizar 90 Por Ciento De Los Viajes Del Sistema De transporte Público De Bogotá
17	Monitorear 1 sistema de información y comunicaciones que garantice la operación del Sistema Integrado de Transporte Público

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Meta	Descripción
18	Operar 150 Estaciones del sistema de transporte masivo Transmilenio
19	Monitorear la operación y el control de 13 zonas del SITP en su componente zonal
20	Realizar 600 auditorías de seguridad operacional y física al sistema Transmilenio
21	Realizar 4057 auditorías para la ejecución de programas de seguridad operacional y atención de emergencia a los concesionarios zonales
22	Reducir 235529 toneladas de gases de efecto invernadero (CO ₂ eq) por año por la operación del sistema de transporte masivo
23	Ejecutar Anualmente el 100 por ciento de las actividades programadas para la administración financiera del fondo de estabilización tarifaria del SITP, asignadas a la Entidad
24	Beneficiar Mensualmente 199507 personas en condición de discapacidad con una tarifa preferencial de acceso al Sistema Integrado de Transporte Público

PROYECTO 7225 “Fortalecimiento Institucional” tiene las siguientes metas

Cuadro 19
Metas del proyecto de inversión 7225 - Empresa TM S.A.

Meta	Descripción
19	Adecuar y mantener 1 sede en correctas condiciones, y proveer los recursos logísticos necesarios para desarrollar las actividades propias de la empresa
20	Capacitar y fortalecer a 423 funcionarios de Transmilenio S.A. en temáticas requeridas para el desarrollo de sus competencias.
21	Mantener actualizada 1 infraestructura tecnológica soporte para los procesos operativos y administrativos de Transmilenio S.A.
22	Implementar 1 Sistema Integrado de Gestión que comprenda los diferentes subsistemas componentes expuestos en la norma NTDSIG01
23	Ampliar y modernizar 1 sistema de gestión documental para el manejo eficiente y la conservación adecuada del acervo documental de la Entidad

PROYECTO 7251 “Gestión de Infraestructura” tiene las siguientes metas

Cuadro 20
Metas del proyecto de inversión 7251 - Empresa TM S.A.

Meta	Descripción
5	Ejecutar anualmente el 100 por ciento de los recursos para la construcción de las troncales carrera 10 y calle 26
12	Ejecutar anualmente el 100 por ciento de los recursos para la adecuación de la infraestructura necesaria y obras complementarias, para la puesta en operación del SITP
15	Ejecutar anualmente el 100 por ciento de las actividades de seguimiento a los estudios, diseños, construcción y mantenimiento de la infraestructura asociada al SITP
17	Ejecutar anualmente el 100 por ciento de las actividades de gestión y seguimiento a los estudios, diseños, construcción y mantenimiento de 7 obras para la integración del sistema Transmilenio al SITP
18	Ejecutar anualmente el 100 por ciento de los recursos para la construcción de la Troncal Avenida Boyacá

PROYECTO 0071 “Comunicación y Capacitación del SITP” tiene las siguientes metas de inversión:

Cuadro 21
Metas del proyecto de inversión 0071 - Empresa TM S.A.

Meta	Descripción
6	Desarrollar 48 intervenciones al año, en diferentes territorios influenciados por la operación del SITP, que permitan la socialización, capacitación, divulgación de los componentes (infraestructura, servicios, comunicaciones y tecnología del SITP)
7	Atender 100 por ciento de los requerimientos mensuales de los ciudadanos, allegados a Transmilenio S.A., a través de todos los canales de comunicación, dentro de los términos legales
8	Diseñar y producir 3200 piezas de comunicación al año, que soporten las actividades de capacitación e información al usuario, sobre el sistema integrado de transporte público SITP

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Meta	Descripción
9	Implementar 4 medios de análisis y/o divulgación masiva de información para la comunidad y usuarios del SITP (emisora, encuesta, plan de medios, canal de televisión)
10	Disminuir 1 Día Al Año El Tiempo Promedio De Respuesta De Peticiones Quejas Y Reclamos Con Respecto Al Tiempo Promedio De Respuesta De La Vigencia Inmediatamente Anterior
11	Realizar 8 campañas de cultura ciudadana que promuevan la corresponsabilidad del usuario en el uso del SITP y sus diferentes componentes
12	Realizar 6 campañas de comunicación interna al año dirigidas a usuarios internos sobre los diferentes aspectos del SITP, que generen sentido de pertenencia y reposicionamiento con el sistema
13	Realizar 3500 encuentros (reuniones, visitas técnicas, recorridos, audiencias públicas, cabildos públicos, mesas de trabajo, entre otros), al año, con el propósito de fortalecer la relación con las comunidades desde lo zonal

Es importante resaltar que los proyectos “0071 Comunicación y capacitación del SITP” y “7225 Fortalecimiento Institucional” no hacen parte del Programa 19 *Movilidad Humana*; sin embargo, indirectamente coadyuvan al logro de las metas institucionales de la Entidad.

3.12. PRESUPUESTO DE LA VIGENCIA 2014.

Para implementar y ejecutar lo programado en movilidad, se dotó de presupuesto a las entidades que participan tanto directa como indirectamente, en dicha movilidad. Los presupuestos asignados a las entidades seleccionadas, corresponden a:

3.12.1. Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

El presupuesto anual de rentas e ingresos para Bogotá, D.C., de la vigencia 2014, fue liquidado mediante Decreto Distrital Número 609 de diciembre 27 de 2013, en el cual al IDU se le asignó un presupuesto inicial de \$1.906.242,05 millones el que a su vez se modificó con el Decreto No. 583 de diciembre 19 de 2014 presentando una disminución de \$389.200,88 millones quedando un presupuesto definitivo de \$1.517.041,18 millones

Del Presupuesto definitivo, de ingresos (\$1.517.041.1 millones), el 12,98% (\$197.019.75 millones) correspondió a Ingresos Corrientes (no Tributarios); el 68,45% (\$1.038.473.35 millones) a Transferencias de la Administración Central; el 18,56% (\$281.548.05 millones) a Recursos de Capital y el 0,94% (\$14.390.53 millones) a Rendimientos por Operaciones Financieras, como se muestra en el siguiente cuadro. La distribución de los rubros presupuestales de ingresos, se presenta en el Anexo 9

Cuadro 22
Distribución del presupuesto definitivo de ingresos del IDU vigencia 2014 -

Millones de \$

CUENTA		PRESUPUESTO		
CÓDIGO	NOMBRE	INICIAL	MODIFICAC.	DEFINITIVO
2	INGRESOS	1.906.242.05	-389.200.88	1.517.041.16
2-1	INGRESOS CORRIENTES	197.019.75	0	197.019.75
2-2	TRANSFERENCIAS	1.427.674.24	-389.200.88	1.038.473.35
2-4	RECURSOS DE CAPITAL	281.548.05	0	281.548.05
2-4-3	RENDIMIENTOS POR OPERACIONES FINANCIERAS	14.390.53	0	14.390.53

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero –Presupuesto de Ingresos Vigencia 2014

El presupuesto de Gastos e Inversión programados para el IDU en la vigencia 2014, correspondió a: \$1.517.041.16 millones, de los cuales el 3,41% (\$51.713.73 millones) correspondió a Gastos de Funcionamiento; el 96,59% (\$1.465.327.43 millones) a Inversión. En la Inversión el 89,55% (\$1.312.206.19 millones) correspondió a inversión directa en el PDD BH y el 10,09% (\$153.121.24 millones) a Pasivos Exigibles.

Cuadro 23
Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión en grandes rubros – IDU, Vigencia 2014 –
Millones de \$

CODIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO		
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO
3	GASTOS	1.906.242.05	-389.200.88	1.517.041.16
3-1	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	51.713.73	0	51.713.73
3-3	INVERSION	1.854.528.31	-389.200.88	1.465.327.43
3-3-1	DIRECTA	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14	Bogotá Humana	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-4	PASIVOS EXIGIBLES	107.513.16	45.608.08	153.121.24

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero –Presupuesto de Ingresos Vigencia 2014

En el presupuesto asignado a la Inversión Directa en el PDD BH (\$1312.206.19 millones), el eje con mayor presupuesto asignado fue el Eje 02, *Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua*, con el 95.68% (\$1.255.529.96 millones) mientras que al Eje 3 *“Una Bogotá que defiende y fortalece lo público”* se le asignó el 4,32% (\$56.676.22 millones), así:

Cuadro 24
Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión directa en los Ejes del PDD- del IDU - Vigencia 2014
Millones de \$

CODIGO	NOMBRE CUENTA	PRESUPUESTO		
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO
3-3	INVERSIÓN	1.854.528.31	-389.200.88	1.465.327.43
3-3-1	DIRECTA	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14	Bogotá Humana	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14-02	Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua	1.689.641.72	-434.111.76	1.255.529.96
3-3-1-14-03	Una Bogotá que defiende y fortalece lo público	57.373.42	-697.20	56.676.22

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero –Presupuesto de Ingresos Vigencia 2014

La Inversión Directa para el PDD *Bogotá Humana*, (\$1.312.206.19 millones) se distribuyó en cinco (5) programas, en los cuales al que mayor cantidad de recursos se le asignó fue al Programa 19. *“Movilidad Humana”* con un 95,67% (\$1255.409.89 millones), seguido del Programa 31. *“Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional”* con el 4,14% (\$54.418.22 millones), los tres últimos lugares en participación en la asignación de recursos fue para el Proyecto 32. *“TIC para gobierno digital, ciudad inteligente y sociedad del conocimiento y del emprendimiento”* con el 0,13% (\$1.738.00 millones), al Programa 26 *“Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente”* con el 0,039% (\$520.00 millones) y al Programa 20 *“Gestión integral de riesgos”*, con el 0,009 % (\$120.06 millones)

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 25
Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión directa – en los programas del PDD, del IDU, Vigencia 2014
Millones de \$

CÓDIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO		
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO
3-3	INVERSIÓN	1.854.528.31	-389.200.88	1.465.327.43
3-3-1	DIRECTA	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14	Bogotá Humana	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14-02-19	Movilidad Humana	1.689.641.72	-434.231.83	1.255.409.89
3-3-1-14-02-20	Gestión integral de riesgos	0	120.06	120.06
3-3-1-14-03-26	Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente	520.00	0	520.00
3-3-1-14-03-31	Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional	55.115.42	-697.20	54.418.22
3-3-1-14-03-32	TIC para gobierno digital, ciudad inteligente y sociedad del conocimiento y del emprendimiento	1.738.00	0	1.738.00

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero –Presupuesto de Ingresos Vigencia 2014

Respecto al presupuesto definitivo para Inversión Directa (\$1.312.206.19 millones) asignado a los diferentes proyectos de inversión, se destaca el porcentaje de recursos asignados al Proyecto 809, “Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad”, que correspondió al 68.18% (\$894.732.56 millones), al que le siguió el proyecto 810, “Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas” con el 21,45% (\$281.528.36 millones). El restante 10.37%, se distribuyó entre los Proyectos 543, “Infraestructura para el sistema integrado de transporte público”, con el 6,03% (\$79.148.95 millones); el proyecto 232. Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU; con el 4,14% (\$54.418.22 millones) Proyecto 954 “Fortalecimiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones – TIC” con el 0,13%(\$1.738.00 millones); el proyecto 955 Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU con 0,03% (\$520.00 millones) y 762, “Atención integral del riesgo al sistema de movilidad y espacio público frente a la ocurrencia de eventos de emergencia y catastróficos” con el 0,009% (\$120.06 millones); esto se muestra en el siguiente cuadro y lo relativo al desglose de cada rubro se presenta en el Anexo 10.

Cuadro 26
Distribución del presupuesto definitivo de gastos e inversión directa en los proyectos de inversión del IDU- 2014
Millones de \$

CÓDIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO		
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO
3-3	INVERSIÓN	1.854.528.31	-389.200.88	1.465.327.43
3-3-1	DIRECTA	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14	Bogotá Humana	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19
3-3-1-14-02-19-0543	Infraestructura para el sistema integrado de transporte público	97.683.25	-18.534.30	79.148.95
3-3-1-14-02-19-0809	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	1.325.989.41	-431.256.84	894.732.56
3-3-1-14-02-19-0810	Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	265.969.06	15.559.30	281.528.36
3-3-1-14-02-20-0762	Atención integral del riesgo al sistema de movilidad y espacio público frente a la ocurrencia de eventos de emergencia y catastróficos	0	120.06	120.06
3-3-1-14-03-26-0955	Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU	520.00	0	520.00
3-3-1-14-03-31-0232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	55.115.42	-697.20	54.418.22
3-3-1-14-03-32-0954	Fortalecimiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones – TIC	1.738.00	0	1.738.00

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero –Presupuesto de Ingresos Vigencia 2014

3.12.2. De la Empresa Transmilenio S.A. (TM S.A.)

Los recursos de Transmilenio se originan esencialmente de dos fuentes de transferencias, provenientes de la nación y el distrito, las cuales en conjunto han representado más del 90% de los ingresos totales, incluyendo la disponibilidad inicial de recursos que se contabiliza como parte del presupuesto de ingresos. Debe anotarse que la totalidad de las transferencias que recibe Transmilenio tienen como destinación específica el financiamiento de los gastos de inversión y mantenimiento que corresponden al rubro de gestión de la infraestructura.

El desarrollo del Sistema Transmilenio, ha contado con la financiación de la Nación, a partir de los compromisos establecidos en el convenio de cofinanciación entre la Nación como también los recursos propios de la ciudad, principalmente el impuesto de la sobretasa de la gasolina¹²². El convenio de cofinanciación, que originalmente se estableció en dólares, se convirtió a pesos por acuerdo de las partes¹²³. Acción que ha permitido determinar que la Nación ha participado en el accionar de la infraestructura del transporte para Bogotá.

Cuadro 27
Recursos de la nación para la financiación del Sistema Transmilenio
(En millones de pesos corrientes)

AÑO	Valor de la Nación	AÑO	Valor de la Nación	AÑO	Valor de la Nación
2000	108.191	2006	182.618	2012	298.013
2001	70.000	2007	241.015	2013	307.007
2002	91.992	2008	292.913	2014	316.273
2003	132.405	2009	326.110	2015	325.819
2004	156.546	2010	306.775	2016	85.001
2005	140.361	2011	332.528		

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación.
Nota: Hasta el año 2009 giros efectivos, de 2010 a 2016 previsiones en el MFCP.

Como puede verse el aporte mayoritario ha provenido de la nación, a través de recursos del convenio de cofinanciación entre la nación y el distrito con vigencias futuras hasta el 2016; estos recursos han representado entre 46% y 50% de los ingresos totales para 2004 y 2005, respectivamente. Por su parte, las transferencias de la administración central del distrito se realizan a través de la sobretasa a la gasolina, que ha contribuido con el 32% y el 41% de los ingresos totales, en los dos últimos años. En cuanto a los ingresos corrientes, éstos representan una fracción muy pequeña y provienen esencialmente de las participaciones y en mucha menor medida de las rentas contractuales.

¹²² CONGRESO DE LA EPÚBLICA DE COLOMBIA. La Ley 31 de 1996

¹²³ Documento Conpes 3677

4. EVALUACIÓN DE EJECUCIÓN Y RESULTADOS DE LA MOVILIDAD EN EL PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ HUMANA”

Del total de 478 Metas de Gestión y Resultados del PDD *Bogotá Humana*, las entidades del Sector Movilidad participan en el 9,62%, con 46 metas.

De los compromisos de las entidades del Sector Movilidad concretados en los objetivos y metas de Gestión y/o Resultado del PDD *Bogotá Humana*, se proyectó invertir \$14.560.085,0 millones, de los cuales se han programado hasta la vigencia de 2014 \$6.975.516,0 millones, comprometiendo \$5.280.473,1 millones, por lo tanto, el resultado de la gestión de los recursos destinados al sector muestra que se ha ejecutado el 49,7% de todo lo programado, con un cumplimiento del 79,5% en lo transcurrido.

En el conjunto de metas del sector se destacan 10 por el nivel de recursos e impacto, que representan el 91% del total de la inversión en movilidad, con una programación de \$ 6.153.209,1 millones en lo recorrido del Plan, de las que se invirtieron el 74,7%, que corresponden a solo el 34,7% de lo programado para estas metas, lo que implica que en lo que queda del plan se debe invertir \$8.648.698,0 millones, de los que no se comprometieron \$1.557.022,5 millones, el 25,3% del total que al 2014 se debía haber invertido. Por lo tanto el sector no ha sido eficiente en la inversión de los recursos asignados para el desarrollo de los proyectos que se requieren para mejorar el estado de la movilidad en la ciudad.

Cuadro 28
Inversión en Metas de Gestión y Resultados Sector Movilidad
En millones de \$ corrientes

Meta de Gestión y/o Resultado	Nombre Indicador	Recursos Programados (2012-2016)	Recursos Programados (2012-2014)	Recursos Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	% Recursos Ejecutados (2012-2016) (Avance PD)	% Recursos Ejecución (2012-2014) (cumplimiento Transcurrido)	Recursos No comprometidos PD	Recursos no ejecutados Transcurrido
325. Construir 12% de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea (5 Km.)	Porcentaje de la red de metro pesado construidos	2.627.001,1	214.321,7	115.613,2	4,4%	53,9%	2.511.387,9	98.708,5
328. Ampliar la red de Transmilenio en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (total 54 Km.)	Porcentaje de construcción de la red de Transmilenio	131.009,6	79.076,5	28.806,0	22,0%	36,4%	102.203,5	50.270,5
330. Integrar el SITP con la red troncal	Porcentaje de estrategias para la implementación del SITP desarrolladas	71.285,9	66.158,5	54.712,5	76,8%	82,7%	16.573,4	11.446,1
330. Integrar el SITP con la red troncal	SITP integrado con la red troncal	6.644.731,1	3.337.309,1	2.747.251,0	41,3%	82,3%	3.897.480,1	590.058,1
335. Aumentar en un 5% la construcción de malla vial arterial (130,6 Km.)	Porcentaje de malla vial arterial construida	1.275.500,9	1.013.499,8	645.381,9	50,6%	63,7%	630.119,0	368.117,8
336. Construir el 3% de puentes vehiculares (10 Und)	Porcentaje de puentes vehiculares construidos	263.026,1	118.193,1	30.839,7	11,7%	26,1%	232.186,4	87.353,4
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural)	Porcentaje de conservación de la red vial de la ciudad	401.194,3	273.723,6	259.294,3	64,6%	94,7%	141.900,0	14.429,3
338. Conservación y Rehabilitación del 13% la Malla vial local (1080 Km.)	Porcentaje de conservación de la red vial local	777.767,3	461.322,5	313.877,0	40,4%	68,0%	463.890,4	147.445,5
346. Habilitar en un 2,3% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m2 de redes peatonales (727.410 m2)	Porcentaje de espacio público habilitado	203.819,2	131.712,8	63.003,2	30,9%	47,8%	140.816,0	68.709,5
361. Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y de señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	90% del sistema modernizado	512.477,5	307.316,4	266.802,9	52,1%	86,8%	245.674,6	40.513,6
363. 114 Sitios críticos en zonas de ladera intervenidos con procesos de gestión del riesgo (incluye las 641 hectáreas que se habían planteado en la matriz inicial)	Sitios críticos identificados en las laderas de la ciudad de Bogotá con procesos de gestión del riesgo	337.071,6	150.575,0	70.604,8	20,9%	46,9%	266.466,7	79.970,2
SUB TOTAL METAS DE MAYOR PESO		91,0%	13.244.884,6	6.153.209,1	45,9%	74,7%	8.648.698,0	1.557.022,5
TOTAL DE METAS SECTOR MOVILIDAD			14.560.085,0	6.975.516,0	47,9%	79,5%		25,3%

Fuente: Componente de Gestión e Inversión SEGPLAN con corte Diciembre 31 de 2014.

Entre las metas señaladas en el cuadro, se advierte como las más relevantes las de “Integrar el SITP con la red troncal”, “Construir 12% de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea (5 Km.)” y Aumentar en un 5% la construcción de malla vial arterial (130,6 Km.)”, la primera refleja el nivel de avance del SITP integrado con la red troncal, con recursos por invertir de más de la mitad de lo programado y la segunda evidencia la realidad del proyecto metro en el que solamente se han adelantado los estudios, pero que no se ha iniciado su etapa de contratación de la construcción y la última se observa una gestión deficiente en lo recorrido del plan, donde solo se comprometieron recursos por 63.7%, a pesar de las grandes necesidades en malla vial que presenta la ciudad.

La discriminación de las Metas de Gestión y Resultados, del PDD BH organizados en la estructura del Plan de Desarrollo, proyectos de inversión, recursos programados y ejecutados 2012-2016 y 2012-2014, y el avance de dicha ejecución en el total del PDD (2012-2016), así como los indicadores, estado y magnitud física programada y Ejecutada 2012-2016, 2012-2014 y ejecución en el total del PDD (2012-2014) se presenta en el Anexo 11

Previo a presentar los resultados de la movilidad en las entidades seleccionadas se hará referencia a su ejecución.

4.1. EN LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD –SDM-

4.1.1. Metas de Gestión y Resultados del PDD Bogotá Humana, en las cuales participa la SDM

La SDM participa en el 47,82% con 22 Metas de Gestión y Resultados de las 46 en las cuales participa el Sector en el PDD BH, a través del 46,15% (12 proyecto de inversión) de los 26 de Sector. A las Metas de G y R del PDD BH en las cuales participa la SDM le fueron asignados \$922.949 millones para el periodo 2012-2016, de las cuales en lo corrido del Plan (2012-2014) se ejecutó el 51.76%(\$477.695 millones) y el 86,70%% de lo programado para el periodo 2012-2014 (\$550.996 millones). La Meta de G y R “341. Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP”, solo alcanzó ejecución del 42,09% (\$3.127 millones) de los \$7.452 millones programados para el periodo 2012-2014; y el 25.2% de los \$12.432 millones programados para el periodo 2012-2016.

En el avance físico de la magnitud de las metas de G y R del PDD en la SDM existen 3 metas con ejecución en el rango mayor que 40% y menor o igual a 70%; y 1 meta en el rango de ejecución mayor que 70% y menor o igual a 90%, corresponden a las metas y 18 metas con ejecución en el rango superior al 90%. En el siguiente cuadro

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

se muestran las metas con ejecución presupuestal 2012-2014 inferior al 40% y avance física de magnitud de meta inferior al 90%.

Cuadro 29
Inversión en Metas de Gestión y Resultados Secretaría de Movilidad

En millones de \$ corrientes

Cantidad	Meta de Gestión y/o Resultado	Cantidad Pro	Proyecto de Inversión	Recursos					Nombre Indicador	Estado	Magnitud Física				
				Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)			Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic. 2014)	% Ejecución (2012-Diciembre 2014)	% Ejecución (2012-2016)
7	341. Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP		339. Implementación del plan maestro de movilidad para Bogotá	12.432	7.452	3.127	42,0%	25,2%	Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP	VIGENTE	97,46	61,46	61,46	100,0%	63,1%
18	440. Implementar 32 procesos (por sector y localidad) de control social y de veeduría especializada en movilidad, salud, educación, cultura, ambiente, hábitat, gobiernos locales, integración social, discapacidad, economía popular, productividad y competitividad, recolección de basuras, servicios públicos, seguridad y convivencia ciudadana, mujer, infancia, adolescencia, juventud y adulto mayor		965. Movilidad transparente y contra la corrupción	25	10	10	100,0%	40,0%	Número de procesos de control social con incidencia en los 12 sectores y en las 20 localidades	VIGENTE	1,00	1,00	0,50	50,0%	16,7%
20	459. Implementar en el 100% de las entidades y organismos de la administración, una política laboral que integre los sistemas de capacitación y estímulos con enfoque diferencial que propenda por la dignificación del trabajo y la calidad de vida del servidor(a) público		6094. Fortalecimiento institucional	64.342	6.151	1.111	18,1%	1,7%	Porcentaje de entidades con Política Laboral de capacitación estímulos implementada	VIGENTE	100,00	100,00	78,00	78,0%	78,0%
21	460. Mantener un nivel de éxito procesal del 82% en términos del valor de pretensiones indexadas respecto de los procesos judiciales favorables al Distrito		6094. Fortalecimiento institucional	102	102	79	77,8%	77,8%	Nivel de éxito procesal en el Distrito	FINALIZADO	40,00	40,00	20,00	50,0%	50,0%
22	478. Implementar en 86 entidades (44 entidades, 22 hospitales y 20 localidades) siete herramientas de transparencia, probidad y cultura ciudadana y de la legalidad en el marco de una política distrital de transparencia y lucha contra la corrupción y en concordancia con el estatuto anticorrupción		965. Movilidad transparente y contra la corrupción	80	30	30	100,0%	37,5%	Número de personas sensibilizadas en cultura ciudadana y de la legalidad	VIGENTE	1.387,00	1.387,00	790,00	57,0%	28,5%
	Total			922.949	550.996	477.696									

SP: Sin programación

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%
 > 40% y <= 70 %
 > 70% y <= 90 %
 > 90 %

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información tomada de la SDP Documento SEGPLAN Componente de Gestión e Inversión SEGPLAN con corte Diciembre 31 de 2014.

La programación y ejecución de la inversión y del avance físico de las 22 Metas de G y R en las cuales participa la SDM se presenta en el Anexo 12

4.1.2. Programación y ejecución de recursos y avance físico de las magnitudes de las metas de proyectos de inversión a cargo de la SDM

La SMD tiene a cargo 11 proyectos de inversión en el PDD BH, los cuales ejecuta mediante 111 metas a las que se les programaron \$854.848.57 millones para el periodo 2012-2016, de los cuales ha ejecutado hasta la vigencia 2014 el 49,51% (\$424.976.27 millones) y el 85.35% del total programado para el periodo 2014 (\$497.894.97 millones).

En el periodo transcurrido del PDD (2012-2014) las metas presentan avances entre el 0% y el 227,7%. De las 111 metas de proyecto el 7,20% (8 metas) no presentan ningún avance físico; el 1,80% (2) con avances entre el 40% y el 70%; el 1,80%(2) con avances entre 70% y el 90% y el 89,18% (99) con avances superiores al 90% de lo programado.

Las metas de proyectos de inversión sin ningún avance físico, pertenecen a 7 proyectos de inversión, así:

Del Proyecto de Inversión “1165. Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial”, la meta: “Revisar 90 por ciento de los estudios de Tránsito; del proyecto “339. Implementación del plan maestro de movilidad para Bogotá” las metas: “Implementar 100 por ciento las acciones del observatorio de carga” y “Sustituir 100 por ciento de beneficiarios asignados a la SDM en cumplimiento de la Directiva 003 de 2014 de la Alcaldía Mayor de Bogotá o por orden judicial”. Del proyecto “6094. Fortalecimiento institucional” la meta “Mantener 100 por ciento la Estrategia de empleos temporales dentro de la SDM”. Del proyecto 7254 “Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito” las metas “Operar El 100 por ciento del Sistema Inteligente de Tráfico-SIT-” y “Realizar el 30 por ciento de modernización del Sistema Semafórico”. Del proyecto “965. Movilidad transparente y contra la corrupción” la meta “Efectuar 1 capacitación en la identificación análisis y valoración de riesgos de gestión y anticorrupción al interior de la entidad de los servidores y contratistas de la SDM” y del proyecto “967. Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá “ la meta “Gestionar 1 cadena de trámites e información, atención y orientación a la ciudadanía en general”. Al 62,50% (5) de las metas de proyectos de inversión que no presentaron avance físico en el periodo 2012-2014 no les programó recursos para el periodo referido, y al restante 37,50% (3) de las metas sin avance en la magnitud de la meta, no presentan gestión alguna a pesar de haber tenido recursos programados. De las ocho metas sin ejecución presupuestal ni avance físico en el periodo 2012-2014 se presentan enseguida.

Cuadro 30
Programación y ejecución de recursos de Metas de Proyectos de Inversión a cargo de la SDM sin avance físico a 2014
Cifras en pesos corrientes

Proyecto de Inversión/Meta	Recursos					Avance Físico				
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados_ (2012-Dic 2014)	Ejecución_ (2012-2016)	Ejecución_ (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
1165. Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial										

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Proyecto de Inversión/Meta	Recursos					Avance Físico				
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución n. (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución n (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
Revisar 90 Por ciento De Los Estudios De Tránsito	436.700.000	-	-		0,00%	90,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	29.053.227.947	16.533.889.947	15.252.585.321							
339. Implementación del plan maestro de movilidad para Bogotá										
Implementar 100 Por ciento Las Acciones Del Observatorio De Carga	150.000.000	-	-		0,00%	100,00	-	-	0,0%	0,0%
Sustituir 100 Por Ciento De Beneficiarios Asignados A La SDM En Cumplimiento De La Directiva 003 De 2014 De La Alcaldía Mayor De Bogotá O Por Orden Judicial	345.000.000	-	-		0,00%	100,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	110.229.405.528	97.049.405.528	78.211.652.862							
348. Fortalecimiento a los servicios concesionados										
Subtotal	17.357.094.021	8.029.828.096	6.912.525.881							
585. Sistema distrital de información para la movilidad										
Subtotal	12.048.776.000	6.964.776.000	6.498.163.566							
6094. Fortalecimiento institucional										
Mantener 100 Por Ciento La Estrategia De Empleos Temporales Dentro De La SDM	38.432.356.000	-	-		0,00%	100,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	134.769.637.771	42.834.871.771	36.080.666.128							
6219. Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional										
Subtotal	82.416.453.659	55.345.399.986	50.038.543.964							
7132. Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera										
Subtotal	65.903.771.582	36.769.454.442	33.904.910.619							
7253. Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito										
Subtotal	42.543.605.624	23.490.598.584	18.666.536.397							
7254. Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito										
Operar El 100 Por Ciento Del Sistema Inteligente De Tráfico-SIT	8.216.600.000	-	-		0,00%	100,00	-	-	0,0%	0,0%
Realizar El 30 Por Ciento De Modernización Del Sistema Semafórico	13.833.055.202	3.952.805.202	-	0,00%	0,00%	20,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	346.800.183.075	207.171.753.675	175.946.889.052							
965. Movilidad transparente y contra la corrupción										
Efectuar 1 Capacitación En La Identificación Análisis Y Valoración De Riesgos De Gestión Y Anticorrupción Al Interior De La Entidad De Los Servidores Y Contratistas De La SDM	26.000.000	26.000.000	16.631.838	63,97%	63,97%	-	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	505.421.348	195.000.000	185.631.835							
967. Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá										
Subtotal	13.220.999.999	3.510.000.000	3.278.171.638							
Total	854.848.576.554	497.894.978.029	424.976.277.263							

SP: Sin Programación

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%
 > 40% y <= 70 %
 > 70% y <= 90 %
 > 90 %

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios Económico y Política pública. Subdirección devaluación de Política pública con información del Documento SEGPLAN, Componente de Gestión e Inversión, con corte Diciembre 31 de 2014.

Lo relativo a la ejecución presupuestal y avance físico de las magnitudes de las 111 metas de proyectos de inversión a cargo de la SDM, se muestran en el **Anexo 13**

4.1.3. Presupuesto de la SDM a Diciembre 31 de 2014

El Presupuesto definitivo de Gastos e Inversión de la SDM lo integran el presupuesto de la Dirección Administrativa y el presupuesto de la Dirección de Tránsito y Transporte. Para la vigencia 2014, el presupuesto de estas 2 Direcciones ascendió a \$220.592,04 millones; en el cual la de Tránsito y Transporte tiene el mayor porcentaje el 54,51%,(\$120.244,05 millones) y la Dirección Administrativa participa con el 45,49% (\$100.347,99 millones).

La única unidad que incluye en su presupuesto definitivo Gastos de Funcionamiento es la Dirección Administrativa en cuantía definitiva de \$32.907,29 millones, el 15% del total del presupuesto definitivo de las dos Direcciones.

El presupuesto de Inversión ascendió \$187.684.75 millones, de los cuales el 64,07% (\$120.244.05 millones) es de la Dirección de Tránsito y Transporte y el 35,93% (\$67.440.69 millones) de la Dirección Administrativa.

La inversión directa en el PDD “Bogotá Humana” ascendió a \$174.556,13 millones, de los cuales el 64,87% (\$113.243.23 millones) es de la Dirección de Tránsito y Transporte y el 35,13% (\$61.312.89 millones) de la Dirección Administrativa.

A los pasivos exigibles se les asignó el presupuesto definitivo de \$13.128.61 millones de los cuales, la Dirección de Tránsito y Transporte, participa con el 53,32% (\$7.000.82 millones) y la Dirección Administrativa con el 46,68% (\$6.127,79 millones).

Respecto a la ejecución de la vigencia, el presupuesto total de las dos Direcciones ascendió a \$185.946.63 millones, el 84,29% de los \$220.592,04 millones del presupuesto definitivo. En el total del presupuesto ejecutado la Dirección de Tránsito participó con el 56,25% (\$104.593,98 millones) y la Administrativa con el 43,75% (\$81.352.65 millones).

Los gastos de funcionamiento de la Dirección Administrativa, presentaron ejecución del 88,92% con \$29.261,66 millones de los \$32.907,29 millones del presupuesto

La ejecución del presupuesto para Inversión ascendió al 88,43% (\$156.684,97 millones) del presupuesto definitivo para esta \$187.674,75 millones. La ejecución de este rubro, por cada una de las Direcciones, correspondió: un 66,75% (104.593.98 millones) a la de Tránsito y Transporte y el 33,25% (\$52.090,99 millones) a la Dirección Administrativa.

La inversión Directa, en el PDD Bogotá Humana, fue del 84,65% (\$147.761.96 millones), en la cual la Dirección de Tránsito y Transporte ejecutó el 68,72% (\$101.539.56 millones) y la Dirección administrativa en 31,28% (\$46.222,40 millones).

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

La ejecución total así como los giros de cada una de las dos unidades se presentan enseguida:

Cuadro 31
Comportamiento Presupuestal de Gastos de la SDM a Diciembre 31 de 2014

En millones de \$

CÓDIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO			EJECUCIÓN			
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO	TOTAL	% EJE	GIROS	5 EJ
	DIRECCION ADMINISTRATIVA							
3	GASTOS	101.847.99	-1.500.00	100.347.99	81.352.65	81,07	56.843.78	56,65
3-1	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	32.907.29	0	32.907.29	29.261.66	88,92	27.084.25	82,3
3-3	INVERSIÓN	68.940.69	-1.500.00	67.440.69	52.090.99	77,24	29.759.52	44,13
3-3-1	DIRECTA	62.812.89	-1.500.00	61.312.89	46.222.40	75,39	23.890.93	38,97
3-3-1-14	Bogotá Humana	62.812.89	-1.500.00	61.312.89	46.222.40	75,39	23.890.93	38,97
3-3-1-14-02	Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua	39.047.06	-1.705.00	37.342.06	28.195.69	75,51	12.358.29	33,09
3-3-1-14-02-19	Movilidad Humana	39.047.06	-1.705.00	37.342.06	28.195.69	75,51	12.358.29	33,09
3-3-1-14-02-19-0339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	24.961.06	-1.500.00	23.461.06	15.372.19	65,52	6.653.69	28,36
3-3-1-14-02-19-0339-187	187 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	1.500.00	0	1.500.00	1.363.23	90,88	856.70	57,11
3-3-1-14-02-19-0339-189	189 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	16.689.06	-1.650.00	15.039.06	11.348.13	75,46	5.548.00	36,89
3-3-1-14-02-19-0339-190	190 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	700.00	0	700.00	699.99	100	19.28	2,76
3-3-1-14-02-19-0339-191	191 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	0	150.00	150.00	148.39	98,93	78.57	52,38
3-3-1-14-02-19-0339-194	194 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	6.072.00	0	6.072.00	1.812.43	29,85	151.11	2,49
3-3-1-14-02-19-0585	Sistema distrital de información para la movilidad	2.576.00	0	2.576.00	2.176.00	84,47	1.366.28	53,04
3-3-1-14-02-19-0585-196	196 - Sistema distrital de información para la movilidad	2.576.00	0	2.576.00	2.176.000.000,00	84,47	1.366.28	53,04
3-3-1-14-02-19-0967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una Movilidad Sostenible en Bogotá	3.510.00	0	3.510.00	3.278.17	93,4	756.83	21,56
3-3-1-14-02-19-0967-197	197 -Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad	3.510.00	0	3.510.00	3.278.17	93,4	756.83	21,56
3-3-1-14-02-19-1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial	8.000.00	-205.00	7.795.00	7.369.31	94,54	3.581.48	45,95
3-3-1-14-02-19-1165-196	196 - Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial	8.000.00	-205.00	7.795.00	7.369.31	94,54	3.581.48	45,95
3-3-1-14-03	Una Bogotá que defiende y fortalece lo público	23.765.83	205.00	23.970.83	18.026.71	75,2	11.532.64	48,11
3-3-1-14-03-26	Transparencia, probidad, lucha contrala corrupción y control social efectivo e incluyente	195.00	0	195.00	185.63	95,2	128.94	66,13
3-3-1-14-03-26-0965	Movilidad Transparente y Contra la Corrupción	195.00	0	195.00	185.63	95,2	128.94	66,13
3-3-1-14-03-26-0965-222	222 - Movilidad Transparente y Contrala Corrupción	195.00	0	195.00	185.63	95,2	128.94	66,13
3-3-1-14-03-31	Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional	23.570.83	205.00	23.775.83	17.841.07	75,04	11.403.69	47,96
3-3-1-14-03-31-6094	Fortalecimiento institucional	23.570.83	205.00	23.775.83	17.841.07	75,04	11.403.69	47,96
3-3-1-14-03-31-6094-235	235 - Fortalecimiento institucional	14.592.94	3.981.98	18.574.92	17.235.29	92,79	10.803.16	58,16
3-3-1-14-03-31-6094-236	236 - Fortalecimiento institucional	8.977.89	-3.776.98	5.200.90	605.78	11,65	600.52	11,55
3-3-4	PASIVOS EXIGIBLES	6.127.79	0	6.127.79	5.868.59	95,77	5.868.59	95,77
	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE							
3	GASTOS	118.744.05	1.500.00	120.244.05	104.593.98	86,98	55.289.23	45,98
3-3	INVERSIÓN	118.744.05	1.500.00	120.244.05	104.593.98	86,98	55.289.23	45,98
3-3-1	DIRECTA	111.743.23	1.500.00	113.243.23	101.539.56	89,67	52.234.81	46,13
3-3-1-14	Bogotá Humana	111.743.23	1.500.00	113.243.23	101.539.56	89,67	52.234.81	46,13
3-3-1-14-02	Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua	111.743.23	1.500.00	113.243.23	101.539.56	89,67	52.234.81	46,13
3-3-1-14-02-19	Movilidad Humana	111.743.23	1.500.00	113.243.23	101.539.56	89,67	52.234.81	46,13
3-3-1-14-02-19-0348	Fortalecimiento a los servicios concesionados	3.394.08	-730.00	2.664.08	2.313.80	86,85	1.346.37	50,54
3-3-1-14-02-19-0348-198	198 - Fortalecimiento a los servicios concesionados	3.394.08	-730.00	2.664.08	2.313.80	86,85	1.346.37	50,54
3-3-1-14-02-19-6219	Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional	16.000.00	0	16.000.00	14.223.56	88,9	5.821.31	36,38
3-3-1-14-02-19-6219-198	198 - Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional	16.000.00	0	16.000.00	14.223.56	88,9	5.821.31	36,38
3-3-1-14-02-19-7132	Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera	15.267.83	0	15.267.83	13.469.59	88,22	9.955.58	65,21
3-3-1-14-02-19-7132-198	198 - Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera	15.267.83	0	15.267.83	13.469.59	88,22	9.955.58	65,21
3-3-1-14-02-19-7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento	7.000.00	4.230.00	11.230.00	9.074.22	80,8	6.309.61	56,19

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

CÓDIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO			EJECUCIÓN			
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO	TOTAL	% EJE	GIROS	5 EJ
	y cumplimiento de las normas de tránsito							
3-3-1-14-02-19-7253-196	196 - Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	7.000.00	4.230.00	11.230.00	9.074.22	80,8	6.309.61	56,19
3-3-1-14-02-19-7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito	70.081.31	-2.000.00	68.081.31	62.458.38	91,74	28.801.92	4,31
3-3-1-14-02-19-7254-198	198 - Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito	70.081.31	-2.000.00	68.081.31	62.458.38	91,74	28.801.92	42,31
3-3-4	PASIVOS EXIGIBLES	7.000.82	0	7.000.82	3.054.41	43,63	3.054.41	43,63

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero ejecución presupuesto de Gastos e Inversión, Administración Central, Secretaría Distrital de Movilidad Vigencia 2014

4.1.4. Presupuesto ejecutado por proyectos prioritarios y de inversión a cargo de la SDM vigencias 2012,2013 y 2014

4.1.4.1. Vigencia 2012

En la vigencia la SDM contó con un presupuesto de \$131.488,09 millones, para las Unidades ejecutoras 1 y 2 con \$35.946.71 millones y \$95.541,38 millones respectivamente.

Del total del los recursos presupuestados, la entidad expidió CDP's por el 74,29% \$97.695,04 millones de los \$131.488.09 millones presupuestados para la vigencia; adquirió compromisos por en la misma cuantía y porcentaje de los recursos comprometidos, pero realizó giros solo por \$25.445,90 millones, el 26%.

La SDM desarrolló sus actividades mediante la participación en 15 Proyectos Prioritarios del PDD *Bogotá Humana* y en 9 proyectos de inversión a su cargo.

Al proyecto Prioritario “190 - Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad”, en la vigencia 2012, no le fueron asignado recursos en el presupuesto. El proyecto con la menor ejecución presupuestal fue el proyecto **189 - Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP”** con un 37% (\$4.320.35) millones de los \$11.767.39 millones asignados para la vigencia. El proyecto prioritario **“196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial”** ejecutó la totalidad de recursos presupuestados \$2.086.77 millones para el año 2012. Los restantes 12 proyectos prioritarios en la vigencia 2012, presentaron ejecuciones entre el 70% y 99% como se muestra en el cuadro que se presenta enseguida.

Con relación a los proyectos de inversión en esta vigencia, la menor ejecución fue el proyecto **“339. Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá”** con el 62% (\$16.059.97 millones) de 25.960.33 millones presupuestados. El proyecto con la más alta ejecución fue el proyecto **“236 - Dignificación del Empleo Público”** con el 97% (\$313.56 millones) de los \$324,44 millones presupuestados para la vigencia. Los restantes

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

proyectos ejecutaron entre el 70% y el 93%. Tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro 32
Ejecución presupuestal por proyectos prioritarios y de inversión a cargo de la SDM a Diciembre 31 de 2012
Millones de \$

PROYECTO DE INVERSIÓN	PROYECTO PRIORITARIO	PRESUPUESTO 2012	MODIFICACIONES	CDPS A 31 DE DICIEMBRE DE 2012	%	COMPROMISOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2012	%	GIROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2012	%	
339	187 - Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público	4.402.60	-	4.069.89	92%	4.069.89	92%	17.90	0%	
	189 - Implementación del sistema integrado de transporte público -SITP	11.767.39	-	4.320.35	37%	4.320.35	37%	756.10	18%	
	190 - Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad	-	-	-	0%	-	0%	-	0%	
	191 - Implementación de la red de estacionamientos en el marco del SITP	6.358.99	-	4.773.28	75%	4.773.28	75%	136.00	3%	
	194 - Ampliación y optimización de la red de ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta	542.00	-	508.41	94%	508.41	94%	10.26	2%	
	197 - Movilidad humana informando y participando	2.889.34	-	2.388.02	83%	2.388.02	83%	566.94	24%	
	Total 339		25.960.33	-	16.059.97	62%	16.059.97	62%	1.487.22	9%
1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial	4.583.47	-	3.742.56	82%	3.742.56	82%	304.53	8%	
6094	235 - Sistema de mejoramiento de la gestión y de la capacidad operativa de las entidades	2.889.98	-	2.707.03	94%	2.707.03	94%	1.403.69	52%	
	236 - Dignificación del empleo público	324.44	-	313.56	97%	313.56	97%	96.39	31%	
	237 - Gerencia jurídica integral	101.69	-	79.11	78%	79.11	78%	67.61	85%	
	Total 6094		3.316.12	-	3.099.70	93%	3.099.70	93%	1.567.70	51%
585	Sistema distrital de información para la movilidad	196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial	2.086.77	-	2.086.77	100%	2.086.77	100%	258.08	12%
Total Unidad Ejecutora 01			35.946.71	-	24.989.01	70%	24.989.01	70%	3.617.55	14%
348	Fortalecimiento a los servicios concesionados	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	1.156.79	-	807.1	70%	807.18	70%	407.04	50%
6219	Apoyo institucional en convenio con la policía nacional	196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial	13.775.75	-	13.647.44	99%	13.647.44	99%	6.570.86	48%
7132	Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	6.159.59	-	6.014.72	98%	6.014.72	98%	3.291.86	55%
7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	4.186.60	-	3.012.33	72%	3.012.33	72%	703.17	23%
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	70.262.62	-	49.224.34	70%	49.224.34	70%	10.855.38	22%
Total Unidad Ejecutora 02			95.541.38	-	72.706.02	76%	72.706.02	76%	21.828.35	30%
TOTAL SDM			131.488.09	-	97.695.04	74%	97.695.04	74,30%	25.445.90	26%

Fuente: SDM Información entregada mediante oficio, la cual tomó de: PREDIS – fecha: 07/01/2014

4.1.4.2. Vigencia 2013

Durante esta vigencia la SDM desarrolló sus actividades participando en 11 Proyectos Prioritarios del PDD “Bogotá Humana” a través de 8 proyectos de inversión a su cargo.

En la vigencia 2013 el total del presupuesto de la SDM para los proyectos prioritarios del PDD BH en los que participa y los de inversión a cargo, ascendieron a \$191.850,75 millones, distribuidos en la unidad ejecutora 1 con \$69.828,33 millones y la Unidad ejecutora 2 con \$122.022,42 millones. Su presupuesto presentó

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

modificaciones por \$2.000,00 millones, De total de recursos presupuestados la entidad expidió CDP's por el 97,19% con \$186.466,49 millones; adquirió compromisos por el 93,57% (\$179.519,26 millones) y realizó giros por el 53,59% (\$96.211,56 millones).

En la ejecución del presupuesto de la vigencia 2013, en los 11 proyectos prioritarios del PDD BH en los cuales participó la SDM se destaca el proyecto “191 - implementación de la red de estacionamientos en el marco del SITP”, que ejecutó el 100% de los \$230,99 millones presupuestados para la vigencia; seguido del proyecto prioritario “190 - estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad” con ejecución del 99,96% (\$977,43 millones) de los \$ 977,83 millones presupuestados. El proyecto prioritario con menor ejecución fue el “196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial” con el proyecto de inversión 7253 “Movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito”, con ejecución del 84,31% (\$6.806,84 millones) de los \$8.073,99 millones presupuestados. La ejecución de los restantes proyectos prioritarios se muestra en el cuadro que se presenta más adelante.

Con relación a la ejecución de los proyectos de inversión que presentó la más alta ejecución fue el proyecto 1165 “Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial” con el 99,80% (\$4.147,01millones) de los \$4.155.41 millones presupuestados. La ejecución de los demás proyectos de inversión que durante la vigencia 2013, presentaron ejecución se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro 33
Ejecución presupuestal Secretaría Distrital de Movilidad a Diciembre 31 de 2013

En Millones de \$

PROYECTO DE INVERSIÓN	PROYECTO PRIORITARIO	PRESUPUESTO 2013	MODIFICACIONES	CDP'S A 31 DE DICIEMBRE DE 2013	% DE EJECUCION	COMPROMISOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2013	% DE EJECUCION	GIROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2013	% SOBRE COMPROMISOS	
339	Implementación del plan maestro de movilidad para Bogotá	Total 339	47.628.00	10.440.92	47.199.38	99,10%	46.779.48	98,22%	34.498.11	73,75%
		187 - Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público	1.448.06	(465.93)	1.354.25	93,52%	1.354.25	93,52%	611.49	45,15%
		189 - Implementación del sistema integrado de transporte público - SITP	39.947.08	16.683.67	39.872.54	99,81%	39.663.96	99,29%	31.148.22	78,53%
		190 - Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad	977.83	(22.16)	977.43	99,96%	977.43	99,96%	488.71	0,00%
		191 - Implementación de la red de estacionamientos en el marco del SITP	230.99	(1.814.93)	230.99	100,00%	230.99	100,00%	193.72	83,86%
		194 - Ampliación y optimización de la red de ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta	838.41	(3.933.58)	835.57	99,66%	806.33	96,17%	84.17	10,44%
		197 - Movilidad humana informando y participando	4.185.61	(6.13)	3.928.57	93,86%	3.746.49	89,51%	1.971.78	52,63%
	1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial	4.155.41	(500.00)	4.147.01	99,80%	4.140.70	99,65%	3.128.77	75,56%
6094	Fortalecimiento institucional	Total 6094	15.742.91	520.00	15.637.92	99,33%	15.139.88	96,17%	10.833.20	71,55%
		235 - Sistema de mejoramiento de la gestión y de la capacidad operativa de las entidades	15.399.97	899.97	15.300.37	99,35%	14.927.98	96,94%	10.649.10	71,34%
		236 - Dignificación del empleo público	342.94	(157.05)	337.55	98,43%	211.89	61,79%	184.09	86,88%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTO DE INVERSIÓN	PROYECTO PRIORITARIO	PRESUPUESTO SIGNADO GENCIANCIA 2014	MODIFICACIONES	CDP'S	% DE EJECUCIÓN CDP	COMPROMISOS - RP	% DE EJECUCIÓN COMPROMISOS	GIROS	% GIRADO	
	integrado de transporte publico - SITP	15.039.06	(1.650.00)	12.525.04		11.348.13		5.548.00		
	190 - Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad	700.00	-	700.00	100,00%	699.99	100,00%	19.28	0,00%	
	191 -Implementación de la red de estacionamientos en el marco del SITP	150.00	150.00	148.39	98,93%	148.39	98,93%	78.57	52,95%	
	194 - Ampliación y optimización de la red de ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta	6.072.00	-	6.067.43	99,92%	1.812.43	29,85%	151.11	8,34%	
967	Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una mejor movilidad sostenible en Bogotá	197 - Movilidad humana informando y participando	3.510.00	-	3.278.17	93,40%	3.278.17	93,40%	756.83	23,09%
1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial	196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial	7.795.00	(205.00)	7.793.84	99,99%	7.369.31	94,54%	3.581.48	48,60%
585	Sistema distrital de información para la movilidad	196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial	2.576.00	-	2.576.00	100,00%	2.176.00	84,47%	1.366.28	62,79%
965	Movilidad transparente y contra la corrupción	222 - Fortalecimiento de la capacidad institucional para identificar, prevenir y resolver problemas de corrupción	195.00	-	194.97	99,99%	185.63	95,20%	128.94	69,46%
6094	Fortalecimiento institucional	Total 6094	23.775.83	205.00	18.587.20	78,18%	17.841.07	75,04%	11.403.69	63,92%
		235 - Sistema de mejoramiento de la gestión y de la capacidad operativa de las entidades	18.574.92	3.981.98	17.607.18	94,79%	17.235.29	92,79%	10.803.16	62,68%
		236 - Dignificación del empleo público	5.200.90	(3.776.98)	980.01	18,84%	605.78	11,65%	600.52	99,13%
UNIDAD EJECUTORA 01			61.312.89	(1.500.00)	53.234.30	86,82%	46.222.40	75,39%	23.890.93	51,69%
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral del control del tránsito	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	68.081.31	(2.000.00)	68.005.79	99,89%	62.458.38	91,74%	28.801.92	46,11%
7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	196 - Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial	11.230.00	4.230.00	10.801.50	96,18%	9.074.22	80,80%	6.309.61	69,53%
7132	Sustanciación de procesos de recaudo y cobro de cartera	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	15.267.83	-	14.615.92	95,73%	13.469.59	88,22%	9.955.58	73,91%
6219	Apoyo institucional en convenio con la policía nacional	198 - Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	16.000.00	-	15.585.00	97,41%	14.223.56	88,90%	5.821.31	40,93%
348	Fortalecimiento de los servicios concesionados	198 -R de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	2.664.08	(730.00)	2.338.64	87,78%	2.313.80	86,85%	1.346.37	58,19%
UNIDAD EJECUTORA 02			113.243.23	1.500.00	111.346.87	98,33%	101.539.56	89,67%	52.234.81	51,44%
TOTAL SDDM			174.556.13	-	164.581.17	94,29%	147.761.96	84,65%	76.125.75	51,52%

Fuente: SDM Información entregada mediante oficio, la cual tomó de: PREDIS – fecha: 07/01/2014

4.1.5. Políticas y Estrategias Integrales de Movilidad en la Región Capital¹²⁴.

“De acuerdo a lo que describe el COMPES 3677 de 2010, en el capítulo v numeral D Fortalecimiento Institucional se indica “Dada la articulación” para ello se requiere que el ministerio de transporte gestione la creación de la Autoridad del Transporte para la Región Capital”. De acuerdo a lo anterior, el Distrito ha venido acompañando y apoyando la planeación y el desarrollo del territorio en la Región Capital, especialmente con los municipios que conforman el primer anillo, fomentando escenarios de articulación y armonización de la regulación de los usos del suelo, localización de equipamientos e infraestructuras y otras actividades que permitan reducir los desequilibrios regionales y eviten

¹²⁴ SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD. Oficio SDM-OAP – 105477-2015 del 19 de agosto de 2015, radicado en la Contraloría de Bogotá radicado 1-2015-16987 de la misma fecha, Proceso 679577

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

fenómenos como la excesiva su sub-urbanización y los procesos de conurbación o división en la ocupación del territorio

La SDM ha venido asistiendo y aportando en las discusiones que en torno a la creación de la Autoridad Única de Transporte se vienen dando de la mano con el Gobierno Nacional (Departamento Nacional de Planeación, Ministerios de Transporte y de Hacienda), la Banca Multilateral (Banco Mundial, CAF, BID, etc.) y los municipios vecinos, Gobernación de Cundinamarca¹²⁵ sobre los cuales se establecieron acuerdos sobre la Institucionalidad”.

4.1.5. Comités de Seguimiento Ciudad Región – Nación, referente a la Movilidad¹²⁶.

La SDM en cumplimiento al Plan de Desarrollo ha trabajado temas de transporte en conjunto con los municipios de Sibaté, Soacha y con los municipios de Occidente como Mosquera, Funza, Facativá y Madrid; con el fin de buscar una solución que mejore las condiciones que favorezcan al ciudadano o mejor a la comunidad

Municipio de Soacha: Dadas las relaciones de interdependencia es importante mencionar que el Distrito Capital, trabaja en forma permanente para solucionar los problemas de transporte entre las dos ciudades; se tienen conformados dos comités y una mesa interinstitucional.

Comité de Seguimiento Transmilenio Soacha

A este comité asisten el Ministro de Transporte, un delegado del municipio de Soacha, Distrito Capital Secretaria Distrital de Movilidad y Transmilenio, la Gobernación, haciendo seguimiento al proyecto de extensión de la troncal NQS al Municipio de Soacha.

Comité Coordinador Convenio 1100100 – 004 – 2013 del 16 de abril de 2015, Convenio para establecer las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, colectivo e individual, en el corredor de Soacha – Bogotá D.C.” Creado para garantizar el adecuado cumplimiento del objeto del convenio y sus obligaciones. Hacen parte de este comité el Municipio de Soacha - Cundinamarca, el Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y el Ministerio de Transporte.

La SDP según el informe de seguimiento del PMM realizó un taller de asistencia técnica recíproca entre municipio de Soacha y Bogotá Sector Movilidad y Transporte, que tiene como Objetivo: Realizar una jornada de intercambio de información y discusión sobre las principales iniciativas y acciones vigentes que en materia de movilidad involucran al Distrito y al Municipio de Soacha, con el fin de construir una agenda para desarrollarla en el corto plazo(6) meses que facilite un proceso de “conurbación” en el desarrollo urbanístico equilibrado, sostenible y que promueva el desarrollo económico, la productividad y el mejoramiento permanente de la calidad de vida de sus habitantes.

Los temas tratados fueron

- Subsistema Vial: Planeación, construcción (Mantenimiento y/o adecuación).
- Arterial: Av. Ciudad de Cali, Tintal, ALO, Avenida Sur, Avenida Boyacá y Santafé.
 - ✓ Local e Intermedia.
 - ✓ Ciclo Rutas Y peatonales.
- Transporte

¹²⁵Ibidem.

¹²⁶Ibid

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

- ✓ Estudios y Factibilidad para extender el SITP a Soacha
- ✓ Alimentación Metro desde Soacha y Adecuación Patio Talleres (campo verde)
- ✓ Proyectos Incluidos en los planes maestros de Movilidad y Planes de Desarrollo.

Con los Municipios de Facatativá, Mosquera, Funza y Madrid la SDM está trabajando el tema del Decreto No.520 de 2013, "Por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones", haciendo seguimiento sobre el corredor de la Calle 13”.

4.2. EN EL IDU

El IDU mediante la ejecución de los proyectos de inversión 543, 809 y 810, contribuye con 9 Proyectos Prioritarios que apuntan al cumplimiento de 25 Metas del PDD *Bogotá Humana*.

4.2.1. Estructura de las Metas de Gestión y/ o Resultados del PDD BH, en las que participa el IDU

Cuadro 35
Estructura de las metas de G y/ o R del PDD Bogotá Humana en las que participa el IDU

PROYECTO INVERSIÓN	PROYECTO PRIORITARIO	METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %
543 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público (ISITP)	CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RED FÉRREA COMO EJE ESTRUCTURADOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	325. Construir 12% de la red de metro pesado , correspondiente a la primera línea (5 Km.)	12%
		326. Construir el 56% de la red férrea (44,1 Km.)	56%
		327. Construir 7 Km. de la red de líneas de cable aéreo	7
	AMPLIACIÓN E INTEGRACIÓN DE TRONCALES	328. Ampliar la red de Transmilenio en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (totales 54 Km)	46%
		329. Reconstruir el 100% de las troncales Caracas y Auto norte (28,95 Km.)	100%
IMPLEMENTAC. RED DE ESTACIONAMIENTOS EN EL MARCO DEL SITP /IMPLEMENTAC. DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP	331. Construir cuatro (4) estacionamientos disuasorios en los puntos de intercambio modal (incluye los recursos de la Malla vial Intermedia)	4	
809 Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura para la Movilidad (DSIM)	ESTRATEGIA FUNCIONAL PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE DE CARGA Y MOVILIDAD	332. Construir un 0,4% de vías y 3 intersecciones viales en zonas de abastecimiento y áreas de actividad industrial y comercial de la ciudad (10,4 Km. y 3 intersecciones)	0,4
			3
	AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL SUBSISTEMA VIAL DE LA CIUDAD (ARTERIAL, INTERMEDIA, LOCAL Y RURAL) AMPLIACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE CICLORUTAS Y PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA	334. Aumentar en un 1% la construcción de la Malla Vial Local a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)	1%
		335. Aumentar en un 5% la construcción de Malla vial arterial (130,6 Km.)	5%
		336. Construir el 3% de puentes vehiculares (10 Und)	3%
		337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías intermedias	35%
		337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías rurales	
		337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías Arterias	
		337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Arterias	
		337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Intermedias	
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Rurales			
339. Mejorar el 17% del estado de los puentes vehiculares inventariados (Rehabilitar (3) y Mantener(12))	17%		
810 Desarrollo y Conservación del Espacio Público y la Red de Ciclorutas (DCEPRC)	CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y	342. Aumentar la infraestructura vial de la red de ciclo ruta en un 38,7% mediante la construcción de 145,46 Km. de ciclo rutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 Km.)	38,70%
		343. Realizar mantenimiento al 100% de la red de ciclo rutas existentes (376 Km.)	100%
		334. Conectar la red de ciclo rutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la construcción de 3 pasos elevados o ciclo puentes	3
		345. Implantar estratégicamente 23 ciclo parqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclo rutas	23
	346. Habilitar en un 2,3% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de	2,3%	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTO INVERSIÓN	PROYECTO PRIORITARIO	METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %
	CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL	727.410 m2 de redes peatonales (727.410 m2)	
		347. Habilitar en un 1,64% el espacio público de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m ² de Redes Ambientales Peatonales Seguras	1,64%
		348. Construir seis (6) puntos de encuentro que forman parte del sistema transversal de Espacio Público complementarios a la REDEP	6
		349. Ampliar en un 6% el número de puentes peatonales existentes mediante la construcción de 16 puentes	6%
		350. Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a siete (7) puentes peatonales	7
		351. Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 9,3% de espacio público existente, no intervenido por el IDU, equivalente a 2.892.400 m ²	9,3%
		352. Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de espacio público existente, intervenido por el IDU, equivalente a 4.400.000 m ² Mantenimiento	91%
809 Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura para la Movilidad (DSIM)	TERRITORIOS MENOS VULNERABLES FRENTE A RIESGOS Y CAMBIO CLIMÁTICO A TRAVÉS DE ACCIONES INTEGRALES	363. 114 Sitios críticos en zonas de ladera intervenidos con procesos de gestión del riesgo (incluye las 641 hectáreas que se habían planteado en la matriz inicial)	24,00
	GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS Y ESTABILIDAD DE TERRENO ENTORNO A LA RED DE MOVILIDAD	372. Solucionar integralmente los 22 puntos de la ciudad que presentan problemas de deslizamiento, desbordamiento y remoción en masa , asociados a la red de movilidad de la ciudad	22,00

Fuente: IDU Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

4.2.2. Ejecución de las Metas de Gestión y Resultados del PDD “Bogotá Humana” en las que participa el IDU

El IDU aporta el 58,69% con 27 Metas de G y R a las 46 en las que participa el Sector en el PDD BH y en el 26,92% (7 proyectos de inversión) de los 26 de Sector. De las Metas de G y R en las cuales participa el IDU, se ejecutó el 69,10% (\$1.678.542 millones) de los \$2.429.172 millones programados para inversión en estas M de G y R (2012-2014) y en el 49,41% del total programado para todo el PDD (2012-2016) en estas M de G y R (\$3.397.006 millones). Las metas de G y R “336. Construir el 3% de puentes vehiculares (10 Und) y “349. Número de puentes peatonales existentes mediante la construcción de 16 puentes”, presentaron ejecución del periodo 2012-2014 inferior al 40%, del 26,1% y 30,7%, respectivamente.

En el avance físico de la magnitud de las Metas de G y R en 10 metas no se programó ejecución en el periodo 2012-2014, en 8 metas el avance físico fue inferior al 40%; (entre 0% y 33,3%); 2 metas con avance en el rango igual o superior a 70% y menor de 90% y 6 metas con avance físico superior al 90%, así:

Cuadro 36
Inversión en Metas de Gestión y Resultados del IDU sin ejecución y avance físico inferior al 90%
En millones de \$ corrientes

Meta de Gestión y/o Resultado		Proyecto de Inversión		Recursos					Magnitud Física						
Cantidad	Meta de Gestión y/o Resultado	Cantidad	Proyecto de Inversión	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)	Nombre Indicador	Estado	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)
1	325. Construir 12% de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea (5 Km.)	1	543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	220.024	214.322	115.613	53,9%	52,5%	Porcentaje de la red de metro pesado construidos	VIGENTE	12,00	-	-	SP	0,0%
2	328. Ampliar la red de Transmilenio en un 46% mediante la construcción de		543. Infraestructura para el Sistema Integrado de	73.850	21.917	16.527	75,4%	22,4%	Porcentaje de construcción de la red de Transmilenio	VIGENTE	46,15	3,13	2,56	81,8%	5,5%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Meta de Gestión y/o Resultado		Proyecto de Inversión		Recursos					Magnitud Física						
Cantidad	Meta de Gestión y/o Resultado	Cantidad	Proyecto de Inversión	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)	Nombre Indicador	Estado	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)
	la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (totales 54 Km)		Transporte Público												
3	329. Reconstruir el 100% de las troncales Caracas y Autonorte (28,95 Km.)		543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	68.101	53.101	52.720	99,3%	77,4%	Porcentaje de las troncales de la Caracas y Autonorte reconstruidas	VIGENTE	100,00	-	-	SP	0,0%
4	331. Construir cuatro (4) estacionamientos disuasorios en los puntos de intercambio modal		543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	93.805	78.879	39.002	49,4%	41,6%	Número de estacionamientos disuasorios construidos	VIGENTE	3,00	-	-	SP	0,0%
5	334. Aumentar en un 1% la construcción de la Malla Vial Local a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)		543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	-	-	-	SP	SP	Porcentaje de malla vial local construida	VIGENTE	1,00	0,16	0,04	25,0%	4,0%
	334. Aumentar en un 1% la construcción de la Malla Vial Local a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)		809. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	140.936	95.936	62.959	65,6%	44,7%	Porcentaje de malla vial local construida	VIGENTE	1,00	0,16	0,04	25,0%	4,0%
6	335. Aumentar en un 5% la construcción de malla vial arterial (130,6 Km.)		809. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	1.275.501	1.013.500	645.382	63,7%	50,6%	Porcentaje de malla vial arterial construida	VIGENTE	5,00	1,25	0,19	15,2%	3,8%
7	336. Construir el 3% de puentes vehiculares (10 Und)	2	809. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	263.026	118.193	30.840	26,1%	11,7%	Porcentaje de puentes vehiculares construidos	VIGENTE	3,00	1,80	0,60	33,3%	20,0%
10	342. Aumentar la infraestructura vial de la red de cicloruta en un 38,7% mediante la construcción de 145,46 Km. de ciclorutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 Km.)		809. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	-	-	-	SP	SP	Porcentaje de la red de ciclorutas en torno a la infraestructura de transporte masivo	VIGENTE	38,70	38,70	2,42	6,3%	6,3%
11	342. Aumentar la infraestructura vial de la red de cicloruta en un 38,7% mediante la construcción de 145,46 Km. de ciclorutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 Km.)		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	61.984	6.742	5.087	75,4%	8,2%	Porcentaje de la red de ciclorutas en torno a la infraestructura de transporte masivo	VIGENTE	38,70	38,70	2,42	6,3%	6,3%
12	343. Realizar mantenimiento al 100% de la red de ciclorutas existentes (376 Km.)	3	810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	54.495	51.995	51.514	99,1%	94,5%	Porcentaje de conservación a la red de ciclorutas	VIGENTE	100,00	57,89	7,39	12,8%	7,4%
13	344. Conectar la red de ciclorutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la construcción de 3 pasos elevados o ciclopuentes		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	10	10	10	100,0%	100,0%	Ciclopuentes entorno a la red de ciclorutas	VIGENTE	3,00	-	-	SP	0,0%
14	345. Implantar estratégicamente 23 cicloparqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclorutas		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	-	-	-	SP	SP	Cicloparqueaderos entorno a la red de ciclorutas	VIGENTE	23,00	-	-	SP	0,0%
15	346. Habilitar en un 2,3% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m2 de redes peatonales (727.410 m2)		809. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	-	-	-	SP	SP	Porcentaje de espacio público habilitado	VIGENTE	2,30	1,93	0,23	11,9%	10,0%
	346. Habilitar en un 2,3% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m2 de redes peatonales (727.410 m2)		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	203.819	131.713	63.003	47,8%	30,9%	Porcentaje de espacio público habilitado	VIGENTE	2,30	1,93	0,23	11,9%	10,0%
16	347. Habilitar en un 1,64% el espacio público de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m2 de Redes Ambientales Peadonales Seguras		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	118.657	118.657	118.645	100,0%	100,0%	Porcentaje de espacio público habilitado por las RAPS	VIGENTE	1,64	1,55	-	0,0%	0,0%
18	350. Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a siete (7) puentes peatonales		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	5.778	2.978	2.596	87,2%	44,9%	Porcentaje de puentes peatonales reconstruidos	VIGENTE	2,57	-	-	SP	0,0%
19	351. Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 9,3% de espacio público existente, no intervenido por el IDU, equivalente a 2.892.400 m2		543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	-	-	-	SP	SP	Porcentaje de espacio público habilitado	VIGENTE	9,30	-	-	SP	0,0%
20	352. Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de espacio público existente, intervenido por el IDU, equivalente a 4.400.000 m2		810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	54.187	29.119	28.588	98,2%	52,8%	Porcentaje de espacio público conservado	VIGENTE	91,00	12,20	3,11	25,5%	3,4%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Meta de Gestión y/o Resultado		Proyecto de Inversión		Recursos					Magnitud Física						
Cantidad	Meta de Gestión y/o Resultado	Cantidad	Proyecto de Inversión	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)	Nombre Indicador	Estado	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)
21	363. 114 Sitios críticos en zonas de ladera intervenidos con procesos de gestión del riesgo (incluye las 641 hectáreas que se habían planteado en la matriz inicial)	4	762. Atención integral del riesgo al sistema de movilidad y espacio público frente a la ocurrencia de eventos de emergencia y catastróficos	4.260	3.260	2.708	83,1%	63,6%	Sitios críticos identificados en las laderas de la ciudad de Bogotá con procesos de gestión del riesgo	VIGENTE	20,00	-	-	SP	0,0%
23	437. Formular e implementar una política de transparencia, probidad y lucha contra la corrupción construida y apropiada por las entidades de la administración central, local, descentralizadas, del sector privado, los entes de control y en los distintos actores de la ciudadanía	5	955. Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU	967	667	619	92,8%	64,0%	Política de transparencia, probidad y lucha contra la corrupción formulada e implementada	VIGENTE	-	-	-	SP	SP
25	459. Implementar en el 100% de las entidades y organismos de la administración, una política laboral que integre los sistemas de capacitación y estímulos con enfoque diferencial que propenda por la dignificación del trabajo y la calidad de vida del servidor(a) público		232. Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	1.894	836	757	90,6%	40,0%	Porcentaje de entidades con Política Laboral de capacitación y estímulos implementada	VIGENTE	100,00	85,00	65,00	76,5%	65,0%
27	468. Implementar nueve (9) cadenas completas de servicios y trámites distritales de servicio al ciudadano	7	954. Fortalecimiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones - TIC	22.734	5.968	5.945	99,6%	26,2%	Número de etapas implementadas para la optimización de la cadena de trámite que soporta el proceso de valorización del Distrito	VIGENTE	-	-	-	SP	SP
Totales				3.397.006	2.429.172	1.678.542									

SP: Sin programación

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%	 > 40% y <= 70 %	 > 70% y <= 90 %	 > 90 %
--	---	---	--

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información tomada de la SDP Documento SEGPLAN Componente de Gestión e Inversión SEGPLAN con corte Diciembre 31 de 2014.

De otra parte, a partir de la información entregada por el IDU¹²⁷, en la ejecución de las Metas Gestión y Resultados del PDD *Bogotá Humana*, en las que participa el IDU, se observa que en 25 metas PDD, el 52% de ellas (13 metas) no existe ejecución en la vigencia 2014, y en el 48% de las metas (12 metas) presentan baja ejecución entre el 0,04% y el 9,92%.

Del 52% (13 metas) que están sin ejecución en la vigencia 2014, el 12% de ellas (3 metas) no contó con recursos de financiación en la vigencia¹²⁸. En otras palabras en el 40% (10) de las metas PDD no se evidencia gestión alguna para lograr avances de las mismas, por lo que si se toman en cuenta los rangos de avance de las metas, establecidos por la propia Administración Distrital en el SEGPLAN¹²⁹, la totalidad de

¹²⁷ Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

¹²⁸ *Ibidem*

¹²⁹ SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN –SDP- Subsecretaría de Planeación de la Inversión / DPSI. Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo - SEGPLAN -

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

las 25 metas estarían en el menor rango, que corresponde a: $\leq 40\%$. Los rangos establecidos por la Administración Distrital corresponden a:

 $\leq 40\%$	 $> 40\%$ y $\leq 70\%$	 $> 70\%$ y $\leq 90\%$	 $> 90\%$
---	--	--	--

Por lo anterior, la gestión del IDU, en cuanto a cumplimiento de Metas del PDD *Bogotá Humana* para la vigencia 2014, fue **ineficaz**^{130 131}.

Teniendo en cuenta la información de la vigencia 2014, entregada por el IDU¹³², el porcentaje de ejecución de cada Meta PDD, así como los avances, logros, retrasos de cada una de ellas, se presenta así:

Cuadro 37
Ejecución, avances, logros y retrasos de las metas de G y R del PDD BH en el IDU de la vigencia 2014

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %	META PLAN unidades	EJEC. % META PDD 2014 anual (31/12/2014) %	AVANCES, LOGROS Y RETRASOS A 2014 INDICADOS POR EL IDU ¹³³
325. Construir 12% de la red de metro pesado , correspondiente a la primera línea (5 Km.)	12%	5,00	0,00%	Se encuentra en ejecución el contrato No. 849 del 9 de mayo de 2013 con el cual se está realizando el estudio de Ingeniería básica avanzada del metro, los cuales están culminados, el valor aproximado para la construcción de la primera línea es de \$15.000 millones, la contratación de la construcción de proyecta para la vigencia 2015”
326. Construir el 56% de la red férrea (44,1 Km.)	56%	44,10	0,00%	Con relación a la Red de Metro Ligero RML, la Administración está próxima a recibir el Estudio Estratégico de Pre inversión del Proyecto Red Metro Ligero de la ciudad de Bogotá, para la estimación y caracterización de la demanda. Lo anterior, como resultado del Convenio de cooperación técnica no reembolsable entre la Corporación Andina de Fomento – CAF y la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Dichos estudios facilitarán a la Administración la decisión sobre las Alianzas Público Privadas APP necesarias para la financiación.- Esta meta inicialmente se pretendía financiar por concesión, pero en entrada del Decreto de las APP la competencia de gestión recae sobre la empresa Transmilenio S.A , y es la encargada de evaluar las propuestas que lleguen.
327. Construir 7 Km. de la red de líneas de cable aéreo	7	7,00	0,00%	La Secretaría Distrital de Movilidad suscribió el Contrato Interadministrativo 20121531 de consultoría con la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Ltda., el cual tiene por objeto: Realizar estudios técnicos y diseños a nivel de factibilidad para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo de las líneas desde el Portal Tunal hasta el sector Mirador/Paraíso en la localidad de Ciudad Bolívar, y desde el Portal 20 de Julio hasta el sector de Moralba en la localidad de San Cristóbal. Para la Línea de Ciudad Bolívar ha entregado los siguientes productos: - Estudio de localización - Estudio de topografía - Estudio de geotecnia - Estudio ambiental y social - Avance arquitectónico - Avance diseño electromecánico Para la Línea San Cristóbal lo realizado es:

¹³⁰ DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION -DNP-. Dirección De Inversiones y Finanzas Públicas. Definiciones Unificadas para la Elaboración de Documentos, Manuales, Guías Instructivos y Presentaciones Versión 2.0 Mayo de 2013. **EFICACIA DEL GASTO:** “Es el grado con el que los productos alcanzan los resultados esperados. La eficacia consiste en concentrar los esfuerzos en las actividades y procesos que realmente deban llevarse a cabo para el cumplimiento de los objetivos formulados”.

El Indicador de Eficacia, mide el grado de cumplimiento de un objetivo, se mide el cumplimiento, no considera los recursos asignados para ello.

Otros autores definen: **EFICIENCIA** como: Condiciones para que exista: 1) Que la cantidad de los productos (bienes o servicios) alcanzados con un nivel de costo (gasto) dado sea la máxima. 2) Que una cantidad dada de producto se obtenga al mínimo costo. En concepto amplio: Uso óptimo de los recursos para el logro del resultado.

¹³¹ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA-DAFP- Guía para la Construcción de Indicadores de Gestión pág. 13. **“INDICADORES DE EFICACIA.** Cuando se habla de eficacia, se busca establecer el cumplimiento de planes y programas de la entidad, previamente determinados, de modo tal que se pueda evaluar la oportunidad (cumplimiento de la meta en el plazo estipulado), al igual que la cantidad (volumen de bienes y servicios generados en el tiempo)”.

¹³² Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

¹³³ Ibidem

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %	META PLAN unidades	EJEC. % META PDD 2014 anual (31/12/2014) %	AVANCES, LOGROS Y RETRASOS A 2014 INDICADOS POR EL IDU ¹³³
				- Estudio de localización - Estudio de topografía - Estudio de geotecnia - Estudio ambiental y social Actualmente la entidad se encuentra elaborando los pliegos de condiciones para el diseño y construcción del cable de Ciudad Bolívar. La Secretaria Distrital de Movilidad tiene proyectada la entrega de la factibilidad de la línea de San Cristóbal en el mes de octubre de 2014
329. Reconstruir el 100% de las troncales Caracas y Auto norte (28,95 Km.)	100%	28,95	0,00%	La concreción de esta meta esta avocada a: La financiación por APP (En evaluación) y el aval del documento CONPES para movilidad entre la Nación y el Distrito
331. Construir cuatro (4) estacionamientos disuasorios en los puntos de intercambio modal (incluye los recursos de la Malla vial Intermedia)	4	4,00	0,00%	No presenta avance, no obstante se ha realizado la siguiente gestión La Secretaría Distrital de Movilidad adelantó una consultoría mediante el contrato SMD-BID 710 de 2013 cuyo objeto fue el "Diseño conceptual de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP", cuyo resultado fue los análisis de las áreas de oportunidad en la ciudad para la integración de los modos de transporte a los diferentes tipos de intercambiadores y por ende la construcción de los mismos asociados al desarrollo de nuevos sistemas de transporte masivos en general y de los sistemas férreos, es decir el desarrollo de corredores para BRT's, metro ligero, metro pesado, tren de cercanías, aparte de los sistemas cables. Así mismo, el estudio consideró la posibilidad de utilización de parqueaderos existentes para usos disuasorios y la conveniencia de proceder a la construcción por etapas y en consecuencia contar con espacio de reserva para ampliaciones, así como incluir área de estacionamiento específico para bicicletas y motos en las proximidades del punto de acceso a la estación. En la actualidad, se están realizando mesas de reunión con la Secretaria Distrital de Movilidad tendientes a la definición de los puntos de localización de los parqueaderos disuasorios tomando como referencia los resultados de esta Consultoría y la viabilidad dada por esta Secretaría a los puntos analizados por el IDU. Con la suspensión del MEPOT, activa nuevamente la ejecución de esta meta.
332. Construir un 0,4% de vías y 3 intersecciones viales en zonas de abastecimiento y áreas de actividad industrial y comercial de la ciudad (10,4 Km. y 3 intersecciones)	0,4	10,40	0,00%	Actualmente la ALO se encuentra incorporada en el estudio de una APP, la Av. Ciudad de Cali se está financiando mediante el Cupo de endeudamientos. Las intersecciones no cuentan con financiación.
	3	3,00	0,00%	
344. Conectar la red de ciclo rutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la construcción de 3 pasos elevados o ciclo puentes	3	3,00	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014 Consultado el SEGPLAN Componente de Gestión – Coordinadores de Programa a 31 Dic de 2014 pág. 486 aparece información diferente.
345. Implantar estratégicamente 23 ciclo parqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de cicloramas	23	23,00	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014
347. Habilitar en un 1,64% el espacio público de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m ² de Redes Ambientales Peatonales Seguras	1,64%	518.715,00	0,00%	-Se contrataron \$118,645 millones para la elaboración de los estudios, diseños y construcción de las siguientes RAPS, con una meta física por ejecutar de 364.363,90 m2 - RED PEATONAL LAS NIEVES - RED PEATONAL CARVAJAL - RED PEATONAL RESTREPO - RAPS KENNEDY CENTRAL - RAPS RINCÓN - RAPS TEUSAQUILLO
348. Construir seis (6) puntos de encuentro que forman parte del sistema transversal de Espacio Público complementarios a la REDEP	6	6,00	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014
350. Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a siete (7) puentes peatonales	7	7,00	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014 Consultado el SEGPLAN Componente de Gestión – Coordinadores de Programa a 31 Dic de 2014 pág. 491 aparece información diferente
351. Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 9,3% de espacio público existente, no intervenido por el IDU, equivalente a 2.892.400 m ²	9,3%	2.892.400	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014
363. 114 Sitios críticos en zonas de ladera intervenidos con procesos de gestión del riesgo (incluye las 641 hectáreas que se habían planteado en la matriz inicial)	24,00	114,00	0,00%	Se está adelantando la construcción del sistema de información para la atención de riesgos. Esta meta no cuenta con recursos en la vigencia 2014 para su ejecución
334. Aumentar en un 1% la construcción de la Malla Vial Local a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)	1%	70,00	0,04%	En la vigencia 2014 se tiene programada la construcción de 9,47 km de malla vial local, esto ejecutará a través de los contratos de pavimentos locales contratados en la vigencia 2013 y su ejecución física se verá reflejada en la vigencia 2014 dichos contratos son CONTRATO 928/2013

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %	META PLAN unidades	EJEC. % META PDD 2014 anual (31/12/2014) %	AVANCES, LOGROS Y RETRASOS A 2014 INDICADOS POR EL IDU ¹³³
				CONTRATO 1724/2013 CONTRATO 1878/2013 CONTRATO 1510/2013 CONTRATO 1727/2013 En el año 2014 se han construido 3,19 km equivalentes a 7,51 km-carril de vías locales a través del programa de Accesos a barrios y Pavimentos locales y La Calle 169 B en el Sector Comprendido entre el Canal de Córdoba y la Avenida Boyacá. En cuanto a la meta del plan esta es del 1% s y presenta un avance de 0,04
335. Aumentar en un 5% la construcción de Malla vial arterial (130,6 Km.)	5%	130,60	0,19%	Se tiene programada la ejecución de 29,43 km en la vigencia 2014, equivalentes a 140.69 km-carril En lo corrido de la vigencia 2014 se han construido 1.65 km malla vial arterial equivalentes a 5.48 km-carril en los siguientes puntos: AV. KR.11 ENTRE CLS.100 Y 106 AV LA SIRENA DE AUTONORTE- AV.BOYACA CL.45 ENTRE KRS. 5Y13 Y M.GEOM.K13-CARACAS En cuanto a la meta del plan esta es del 5% s y presenta un avance de 0,19%
346. Habilitar en un 2,3% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m2 de redes peatonales (727.410 m2)	2,3%	727.41 0,00	0,23%	Se han construido en lo corrido del año 38765,56 m2 de espacio público en los siguientes puntos -AV LA SIRENA DE AUTONORTE- AV.BOYACA -AV. KR.11 ENTRE CLS.100 Y 106 - CALLE 169 B EN EL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE EL CANAL DE CORDOBA Y LA AVENIDA BOYACA -CRA 7 TRAMO CL 7 A CL 32 -CL.45 ENTRE KRS. 5Y13 Y M.GEOM.K13-CARAC -ACCESOS A BARRIOS Y PAVIMENTOS LOCALES Frente a la meta Plan de Desarrollo se lleva un avance de 0.23% con relación al 2.3% con 71.328,26 m2 de espacio público construido
336. Construir el 3% de puentes vehiculares (10 Und)	3%	10,00	0,60%	Se tiene programada la ejecución de 5 puentes vehiculares en la ciudad, no obstante estos solo se dan como ejecutados cuando se culmina su construcción, aunque internamente presenten avance. En la vigencia 2014, se entregó el puente vehicular de : INTERS.AV.CR.11 POR AV.CR.9 En cuanto a la meta del plan esta es del 3% s y presenta un avance de 0.60%
342. Aumentar la infraestructura vial de la red de ciclo ruta en un 38,7% mediante la construcción de 145,46 Km. de ciclo rutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 Km.)	38,70 %	145,46	2,42%	Se han adelantado 1.74 km de ciclo ruta en lo corrido del año 2014 en puntos como: -AV LA SIRENA DE AUTONORTE- AV.BOYACA -RAMAL CALLE 6 (AVENIDA CARACAS - NQS) -CL.45 ENTRE KRS. 5Y13 Y M.GEOM.K13-CARACAS -AV. KR.11 ENTRE CLS.100 Y 106 En cuanto al cumplimiento de la meta PDD se han construido 9,10 km de ciclo ruta con lo cual se alcanza un avance de 2.28% de cumplimiento frente a la meta de 38.7%
328. Ampliar la red de Transmilenio en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (totales 54 Km)	46%	54,00	2,56%	El IDU desarrolló directamente, entre 2013 y 2014, los estudios de factibilidad de la troncal Avenida Boyacá, y se encuentra desarrollando actualmente los diseños de detalle. El reporte 3,01 km de trocal están asociados a la troncal Calle 26 y Cr 10 y ramal de la 6 en los años 2012 y 2013
352 Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de espacio público existente, intervenido por el IDU, equivalente a 4.400.000 m2 Mantenimiento	91%	4.400. 000	3,11%	En el año 2014 se han mantenido 43.770,99 m2 de espacio público con el programa de mantenimiento del espacio público, en la TRONCAL AUTONORTE y en la TRONCAL EJE AMB, CL 13 Y AMERICAS, MAN/TO. DEL ESPACIO PUBLICO Frente a la meta plan de desarrollo se han mantenido 150.379,81 m2 correspondientes al 3.11% frente al 91% programado
352 Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de espacio público existente, intervenido por el IDU, equivalente a 4.400.000 m2 Rehabilitación				
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías intermedias	35%	2.329, 87	3,14%	Para el cumplimiento de la meta, en la vigencia 2014 se han logrado realizar 152,34 km equivalentes a 304,23 km-carril en las siguientes intervenciones: Mantener 11 km equivalente a 21,52 km- carril de vías intermedias a través de - BRIGADA IDU -TRONCAL EJE AMBIENTAL CL 13 Y AMERICAS Mantener 58,44km equivalentes a 116,89 km-carril de vías Arterias a través de: -BRIG.REACCION MV G1 LOC.1-2-3-4-14-16-17 -BRIG.REACCION MV G3 LOC.5-6-7-8-15-18-19 -BRIG.REACCION MV G2 LOC. 9-11-10-12-13 -CONSERV. MV LOCALIDADES 1-2-12-13-G1 -CONSERV. MV LOCALIDAD 9-16-3-17-14-15 G3 -CONSERV. MV LOCALIDADES 10 -11 G2 -CONSERV. MV LOCALIDADES 8-7-19-G4 -CONSERV. MV LOCALIDADES 18-4 -6-5 G5 - BRIGADA IDU Rehabilitar intermedias 22,21 km equivalentes a 44,44 km-carril en: -RUTAS ALIMENTADORAS TRONCAL CARACAS -RUTAS ALIMENTADORAS - TRONCAL SUBA

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %	META PLAN unidades	EJEC. % META PDD 2014 anual (31/12/2014) %	AVANCES, LOGROS Y RETRASOS A 2014 INDICADOS POR EL IDU ¹³³
				-RUTAS ALIMENTADORAS TRONCAL AUTONORTE -RUTAS ALIMENTADORAS - TRONCAL CALLE 80 -RUTAS ALIMENTADORAS-TRONCAL CRA. 10ª -TRONCAL EJE AMBIENTAL CL 13 Y AMERICAS -RUTAS SITP -OBRAS VARIAS LOCALIDADES EN BOGOTÁ - CONSERV. RUTA SITP G1 LC1,2,3,6,12,13,18 - CONSERV RUTA SITP G2 LC7,5,9,10,15,16,19 Rehabilitar Arterias 6,68 km equivalentes a 13,35 km-carril en : -CONSERV. MV LOCALIDADES 1-2-12-13-G1 - CONSERV. MV LOCALIDADES 10 -11 G2 - CONSERV. MV LOCALIDAD 9-16-3-17-14-15 G3 Mantener 54,02 km equivalentes a 108,03 km-carril de vías Rurales a través de: -CONSERV. MVR GRUPO 1 ZONA NORTE -CONSERV. MVR GRUPO 2 ZONA SUR En cuanto a la meta del plan esta es del 35% s y presenta un avance de 3,14%
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías rurales				
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías Arterias				
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Arterias				
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Intermedias				
337. Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Rurales				
349. Ampliar en un 6% el número de puentes peatonales existentes mediante la construcción de 16 puentes	6%	16,00	3,38%	En la vigencia 2014 se tienen programados la ejecución de 6 puentes y se han culminado 3 puentes: -PASEO PEATONAL CR. 20 X CL 66 SUR Q. LIMAS -PUENTE PEATONAL AUTONORTE X CL 94. PUENTE PEATONAL AUTOPISTA NORTE CON CALLE 192 Es válido aclarar que estos solo se dan por ejecutados hasta su culminación, no obstante internamente presentan avance Frente a la meta PDD se presenta un avance de 3,38% frente al 6% programado.
343. Realizar mantenimiento al 100% de la red de ciclo rutas existentes (376 Km.)	100%	376,00	7,39%	El IDU ha adelantado el en año 2014 el mantenimiento de 13,77 km de ciclo rutas con el programa de Mantenimiento del Espacio Público, se tiene contratada la ejecución de 203,64 km Frente a la meta PDD se ha realizado el mantenimiento de 23.39 km de ciclo ruta, con los cuales se alcanza un porcentaje de cumplimiento del 7,39% frente al 100%
372. Solucionar integralmente los 22 puntos de la ciudad que presentan problemas de deslizamiento, desbordamiento y remoción en masa, asociados a la red de movilidad de la ciudad	22,00	22,00	9,09%	Se han atendido el siguiente punto crítico TALUD CALLE 92 POR AV. CIRCUNVALAR TALUD COST. ORIENTAL: MIRADOR PALOMA Frente a la meta PDD se presenta un avance de 2 puntos inestables frente a 22 programados correspondientes al 9,09%
339. Mejorar el 17% del estado de los puentes vehiculares inventariados (Rehabilitar (3) y Mantener(12))	17%	12,00	9,92%	Con el programa de Mantenimiento y actualización sísmica de puentes vehiculares se han mantenido 7 puentes vehiculares: Puente vehicular Calle 116 por Autonorte Puente Vehicular Av. Ciudad de Cali por Calle 13 Puente Vehicular Curvo de la Av. 92 por Autonorte Puente Vehicular Avenida primero de mayo por Boyacá Puente Vehicular Cara. 50 por Calle 26, esto se da en la vigencia 2013, para la vigencia 2014 no se tiene recursos programados En cuanto a la meta del plan esta es del 17% s y presenta un avance de 9,92%

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%
 > 40% y <= 70 %
 > 70% y <= 90 %
 > 90 %

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información entregada por el Instituto de Desarrollo Urbano.-IDU- con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

4.2.2.1. Inconsistencia en la información de metas de Gestión y Resultados entregada por el IDU y el SEGPLAN.

Confrontada la información entregada por el IDU, mediante oficio¹³⁴, referente a las cinco (5) Metas del PDD, en las cuales el IDU indicó que la meta no contó con los recursos de financiación en la vigencia 2014, contra el SEGPLAN – Coordinadores de Programas a 31 de diciembre de 2014, se evidenció que a pesar que las dos fuentes de información corresponden a la Administración Distrital, ésta es incoherente¹³⁵. Estas incoherencias se encontraron en dos de las cinco metas indicadas por el IDU, así:

Cuadro 38
Diferencias en Información de Metas de G y R entregada por el IDU y SEGPLAN Corte 31 Dic 2014

No. Meta PDD	METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN %	META PLAN unidades	EJEC. % META PDD 2014 anual (31/12/2014) %	AVANCES, LOGROS Y RETRASOS A 2014 INDICADOS POR EL IDU ¹³⁶	INFORMACIÓN REGISTRADA SWEGPLAN – COORDINADORES DE PROGRAMA a 31 Dic de 2014 / página
344	Conectar la red de ciclorutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la construcción de 3 pasos elevados o ciclo puentes	3	3,00	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014	A Página 486, aparecen programados \$10 millones y ejecución del 100% (\$10 millones). Sin embargo, aparece en forma textual: “Retrasos y soluciones Fecha último reporte 31/12/2014 IDU: Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014”.
350	Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a siete (7) puentes peatonales	7	7,00	0,00%	Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014	A página 491 aparecen programados \$2.596 millones y ejecución del 100% (\$2.596 millones). Sin embargo, en Retrasos y soluciones , con Fecha último reporte 31/12/2014 Aparece: textual “IDU: Esta meta no cuenta con recursos de financiación en la vigencia 2014”.

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información entregada por el Instituto de Desarrollo Urbano.-IDU- con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015.
SEGPLAN – Coordinadores de Programa a 31 Dic/14 Pág. 486 a 489

La Programación, ejecución, avances, logros y retrasos de las metas del G y/o R del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” en el IDU, con corte a diciembre de 2014, se presenta en el Anexo 15

4.2.3. Programación y ejecución de recursos y avance de metas físicas de las magnitudes de los proyectos de Inversión a cargo del IDU

¹³⁴ IDU Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015 Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015

¹³⁵ Tomado el 28 de octubre de 2015 de:
https://www.google.com.co/webhp?source=search_app&gfe_rd=cr&ei=mDUxVqz0O6r18Afnka04BA&gws_rd=ssl#q=coherencia+definicion – **Incoherencia:** Cosa que contradice a otra, o no guarda con ella una relación lógica. "las incoherencias doctrinales de su discurso eran flagrantes"

¹³⁶ IDU Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015 Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Los 7 proyectos de inversión a cargo del IDU, se han ejecutado a través de 94 metas, en las cuales se destaca, que se les programó \$3.397.005,66 millones para el periodo 2012-2016 y \$2.329.172,93 millones para el periodo 2012-2014, de los cuales se han ejecutado \$ 1.678.542,04 millones a diciembre de 2014, lo que muestra ejecución del 69,03% en el periodo 2012-2014 y 55.29% en el periodo 2012-2016. En tres metas la ejecución estuvo en el rango inferior al 40% La meta “Realizar 100 Por Ciento De Los Estudios Requeridos Para El Fortalecimiento De La Gestión En Obra” del proyecto 232. Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU” presenta ejecución del 46.77% de los \$1.927.81 millones asignados para el periodo 2012-2014; tres metas no presentaron ejecución de recursos a pesar de habersele programado los mismos para el periodo 2012-2014 y en 6 metas no se les programó recursos para el periodo.

Respecto al avance físico en la magnitud programada para cada meta no se presentó avance en el 11,70% (11 metas) de las 94 programadas. En dos (2) metas el avance físico fue inferior al 40% (31,7% y 25%); el 1,06% (1 meta) se ubicó en el rango comprendido entre el 40 y 70% de ejecución; el 5,31% (5 metas) presentaron avance en el rango comprendido entre el 70% y 90% y en el 79,78% (75 metas) de las 94 metas el avance físico fue superior al 90%. Esto se puede evidenciar en el siguiente cuadro:

Cuadro 39
Programación y ejecución recursos de Metas de Proyectos de Inversión a cargo del IDU sin o con bajo avance físico
Cifras en pesos corrientes

Proyecto de Inversión/Meta	Recursos					Magnitud Física				
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados_ (2012-Dic 2014)	Ejecución_ (2012-2016)	Ejecución_ (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
232. Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU										
Adelantar El 100 Por Ciento De Las Acciones Requeridas Para El Fortalecimiento De La Infraestructura Física, Operativa Y Tecnológica De La Entidad	73.597.807.457	24.410.604.568	19.855.546.855	81,34%	26,98%	100,00	100,00	87,28	52,4%	87,3%
Implementar Al 100 Por Ciento El Sistema Integrado De Gestión Del IDU	390.544.828	56.540.000	36.540.000	64,63%	9,36%	100,00	50,00	41,74	41,7%	83,5%
Implementar El 100 Por Ciento De Las Acciones Programadas Para El Cobro De La Valorización En El Marco Del Acuerdo 180 De 2005 Y 451 De 2010	15.681.581.942	8.843.443.205	4.853.088.983	54,88%	30,95%	100,00	100,00	86,33	51,8%	86,3%
Realizar 100 Por Ciento De Los Estudios Requeridos Para El Fortalecimiento De La Gestión En Obra.	4.122.162.934	1.962.162.933	1.927.817.147	98,25%	46,77%	100,00	100,00	31,67	19,0%	31,7%
Subtotal	286.803.144.766	175.616.991.392	154.438.220.099							
543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público										
Construir 4 Estacionamientos Disuasorios	37.098.199.000	22.172.221.000	-	0,00%	0,00%	3,00	-	-	0,0%	0,0%
Construir 2 Estaciones Bidireccionales En Bogotá D. C.	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%	0,0%
Construir 4571.2 M2 De Patio Garaje	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	493.380.582.939	405.819.582.939	261.363.999.222							
762. Atención integral del riesgo al sistema de movilidad y espacio público frente a la ocurrencia de eventos de emergencia y catastróficos.										
Mantener .01 Km-Carril De Vías Intermedias	300.000.000	300.000.000	-	0,00%	0,00%	-	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	21.984.037.194	13.984.037.194	12.984.178.519							
809. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad										

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Proyecto de Inversión/Meta	Recursos					Magnitud Física				
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados_ (2012-Dic 2014)	Ejecución_ (2012-2016)	Ejecución_ (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
Mantener Periódicamente 24.28 Km De Vías Rurales	6.877.200.330	6.877.200.330	6.877.200.330	100,00%	100,00%	-	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	2.064.198.322.931	1.477.893.333.796	971.289.351.235							
810. Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas										
Construir 2 Ciclo puentes Pasos Elevados	9.831.259	9.831.259	9.831.259	100,00%	100,00%	-	-	-	0,0%	0,0%
Construir 3 Accesos A Discapacitados A Puentes Peatonales	381.870.234	381.870.234	-	0,00%	0,00%	-	-	-	0,0%	0,0%
Implantar 23 Ciclo parqueadero Para El Intercambio Modal Como Mobiliario Complementario A La Red De Ciclo rutas	-	-	-			-	-	-	0,0%	0,0%
Rehabilitar 400000 M2 De Espacio Público (Espacio Público Intervenido Por El IDU)	-	-	-			-	-	-	0,0%	0,0%
Construir 363403 M2 Red Ambiental Peatonal Segura	118.657.491.258	118.657.491.258	118.645.081.079	99,99%	99,99%	-	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	506.938.715.348	349.223.227.606	271.902.170.988							
954. Fortalecimiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones - TIC										
Implementar El 100 Por Ciento Plan Estratégico De Tecnologías De La Información Y Las Comunicaciones ¿ Petic - De Conformidad Con Los Requerimientos Y Necesidades Del Instituto.	320.001.001	320.000.000	320.000.000	100,00%	100,00%	100,00	100,00	89,75	44,9%	89,7%
Realizar Procesos De Formación Sobre El 100 Por Ciento De Las Nuevas Tecnologías Adquiridas Por El IdU.	-	-	-			100,00	100,00	90,00	90,0%	90,0%
Subtotal	22.733.858.777	5.967.858.776	5.945.048.936							
955. Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU										
Cubrir Las 20 Localidades Del Distrito Con Procesos Permanentes De Participación Ciudadana Y Control Social	44.322.000	44.322.000	44.226.000	99,78%	99,78%	20,00	20,00	5,00	25,0%	25,0%
Sensibilizar 100 Por Ciento De Los Servidores Y Servidoras Públicas En Cultura Ética.	-	-	-			100,00	100,00	60,00	60,0%	60,0%
Subtotal	967.000.000	667.000.000	619.079.392							
Total	3.397.005.661.955	2.429.172.031.703	1.678.542.048.391							

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%	 > 40% y <= 70 %	 > 70% y <= 90 %	 > 90 %
--	---	---	--

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios Económico y Política pública. Subdirección devaluación de Política pública con información del Documento SEGPLAN, Componente de Gestión e Inversión, con corte Diciembre 31 de 2014.

La implementación, programación y ejecución de metas de proyectos de inversión del IDU y su presupuesto se presenta en el Anexo 16; y lo relativo a la Programación y ejecución de recursos y Avance físico de las 94 Metas de Proyectos de Inversión a cargo del IDU se presenta en el Anexo 17.

4.2.4. Ejecución del Presupuesto en el IDU

4.2.4.1. Ingresos

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

De los ingresos programados para ser recaudados en la vigencia 2014 (\$1.517.041.16 millones), el IDU alcanzó el 46,98% (\$712.659.83 millones)¹³⁷ quedando un saldo por recaudar del 53,02%, (\$804.381.33 millones); por lo que se concluye, que la gestión en la ejecución de los Ingresos del Instituto fue **ineficiente**¹³⁸.

De los recaudos obtenidos en la vigencia, la mayor participación fue para los recursos de capital con 40,02% (\$285.667.60 millones), seguido por los ingresos corrientes con el 36,24%% (\$258.319.06 millones), el 23.67% se recaudó por conceptos de Transferencias de la Administración Central y por Rendimientos por operaciones financieras, tal como se muestra.

Cuadro 40
Comportamiento de la ejecución del presupuesto de ingresos del IDU - Vigencia 2014

Millones de \$

CUENTA		PRESUPUESTO			EJECUCIÓN		
CÓDIGO	NOMBRE	INICIAL	MODIFICAC.	DEFINITIVO	RECAUDO	% EJEC	SALDO
2	INGRESOS	1.906.242.05	-389.200.88	1.517.041.16	712.659.83	46,98	804.381.33
2-1	INGRESOS CORRIENTES	197.019.75	0	197.019.75	258.319.06	131,11	-61.299.31
2-2	TRANSFERENCIAS	1.427.674.24	-389.200.88	1.038.473.35	168.673.17	16,24	869.800.18
2-4	RECURSOS DE CAPITAL	281.548.05	0	281.548.05	285.667.60	101,46	-4.119.54

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero ejecución presupuesto de ingresos –Vigencia 2014 – IDU

El comportamiento de la ejecución de Ingresos por el total de los rubros se muestra en el Anexo 18

4.2.4.2. Gastos e Inversión

El IDU para la vigencia fiscal de 2014, contó con un presupuesto definitivo para Gastos e Inversión de \$1.517.041,16 millones de los cuales alcanzó una ejecución del 76.86% (\$1.165.979.32 millones); pero en giros ésta fue de 16.27% (\$246.779.24 millones).

Del presupuesto definitivo de gastos e inversión, el 4,40% (\$51.713.73 millones) se destinó a Funcionamiento, rubro que presentó ejecución del 96.06% (\$49.678.48 millones) pero en giros fue del 85.73% (\$44.335.68 millones).

En Inversión el presupuesto definitivo (\$1.465.327.43 millones) tuvo unos compromisos adquiridos por el IDU que alcanzaron el 76,18% (\$1.116.300.84 millones) pero giró solamente el 13,82% (\$202.443.56 millones). La ejecución en grandes rubros correspondió a:

¹³⁷ CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C. Informe de Auditoría de Regularidad. Instituto de Desarrollo Urbano IDU. Periodo auditado 2014.

¹³⁸ DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN -DNP-. Dirección De Inversiones y Finanzas Públicas. Definiciones Unificadas para La Elaboración De Documentos, Manuales, Guías Instructivos y Presentaciones Versión 2.0 Mayo de 2013. **EFICIENCIA:** “hace referencia al uso óptimo de recursos en una actividad productiva; esto es, obtener el mismo producto con una menor cantidad de recursos por unidad producida o en obtener más productos con la misma cantidad de recursos”.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 41
Comportamiento de la ejecución del presupuesto de Gastos e Inversión grandes rubros del IDU, Año 2014

Millones de \$

CODIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO			EJECUCION			
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO	TOTAL	% EJ	GIROS	% EJE
3	GASTOS	1.906.242.05	-389.200.88	1.517.041.16	1.165.979.32	76,86	246.779.24	16,27
3-1	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	51.713.73	0	51.713.73	49.678.48	96,06	44.335.6	85,73
3-3	INVERSIÓN	1.854.528.31	-389.200.88	1.465.327.43	1.116.300.84	76,18	202.443.56	13,82
3-3-1	DIRECTA	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19	1.003.097.06	76,44	89.239.78	6,8
3-3-1-14	Bogotá Humana	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19	1.003.097.06	76,44	89.239.78	6,8
3-3-4	PASIVOS EXIGIBLES	107.513.16	45.608.08	153.121.24	113.203.77	73,93	113.203.77	73,93

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero ejecución presupuesto de Gastos e Inversión –Vigencia 2014 – IDU

El presupuesto definitivo de la inversión directa en el PDD *Bogotá Humana*, (\$1.312.106.19 millones) se ejecutó en el 76,44% (\$1.003.097.06 millones), pero en giros efectivos ésta fue del 6,8% (\$89.23 millones), lo que demuestra que la entidad, se preocupó por comprometer los recursos asignados, más no en ejecutar realmente el presupuesto orientado a financiar y recibir las obras que la movilidad requiere vulnerando lo que corresponde al cumplimiento de la planeación de los ingresos y gastos en una vigencia fiscal. Por esta razón la gestión del IDU se establece como ineficiente en la ejecución de los giros efectuados.

De hecho, la Contraloría de Bogotá, en auditoría realizada al IDU, en el PAD 2015, correspondiente a la vigencia 2014, estableció en el informe de auditoría de regularidad de mayo del mismo año un “Hallazgo administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria por la Baja Ejecución en Giros y Constitución Constante de Importantes Valores de en Reservas Presupuestales, lo cual incumple los Principios de Planificación y Anualidad previstos en el Estatuto de Presupuesto Distrital; y los lineamientos de la Circular No. 031 de 2011 de la Procuraduría General de la Nación”. Este informe puede ser consultado en la página web¹³⁹

A pesar del hecho que los siete proyectos de inversión a cargo de la entidad presentan ejecución entre el 71,27% y el 99%, solo un proyecto, el 232 “*Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU*”, presentó ejecución de giros por encima del 70%. En los restantes 6 proyectos de inversión la ejecución fue entre el 1,38% y el 7,31%, tal como se muestra más adelante el cuadro que se presenta.

Los proyectos de inversión del programa de Gobierno del Distrito de responsabilidad del IDU, que reflejan una baja ejecución a diciembre de 2014, corresponden a:

- El **Proyecto 810** “*Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo rutas*” presentó compromisos por el 83,58%, pero los giros solo alcanzaron el 1,38%, por cuanto de los \$235.303,91 millones de presupuesto definitivo, solo giraron \$3.880,23 millones.

¹³⁹ http://www.contraloriabogota.gov.co/intranet/contenido/informes/AuditoriaGubernamental/Movilidad/PAD_2015/EN-JN/Regularidad/JR_IDU.pdf.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

▪ **Proyecto 543** “Infraestructura para el sistema integrado de transporte público” aunque comprometió recursos por el 71,37% del presupuesto definitivo, la ejecución real fue del 6%, porque de los \$56.412,12 millones de presupuesto definitivo, sólo se giró \$5.348,27 millones.

▪ **Proyecto 809** “Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura” con el 73,26% de recursos comprometidos (\$655.491,92 millones), presentó giros por el 4,56% (\$40.770,56 millones) de los \$894.732,56 millones del presupuesto definitivo, lo cual se puede evidenciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 42
Comportamiento de la ejecución del presupuesto de gastos e inversión, de los proyectos de inversión del IDU - Vigencia 2014

Millones de \$

CODIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO			EJECUCIÓN			
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO	TOTAL	% EJ	GIROS	% EJE
3	GASTOS	1.906.242.05	-389.200.88	1.517.041.16	1.165.979.32	76,86	246.779.24	16,27
3-1	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	51.713.73	0	51.713.73	49.678.48	96,06	44.335.68	85,73
3-3	INVERSIÓN	1.854.528.31	-389.200.88	1.465.327.43	1.116.300.84	76,18	202.443.56	13,82
3-3-1	DIRECTA	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19	1.003.097.06	76,44	89.239.78	6,8
3-3-1-14	Bogotá Humana	1.747.015.15	-434.808.96	1.312.206.19	1.003.097.06	76,44	89.239.78	6,8
3-3-1-14-02-19-0543	Infraestructura para el sistema integrado de transporte público	97.683.25	-18.534.30	79.148.95	56.412.12	71,27	5.348.27	6,76
3-3-1-14-02-19-0809	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	1.325.989.41	-431.256.84	894.732.56	655.491.92	73,26	40.770.56	4,56
3-3-1-14-02-19-0810	Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	265.969.0	15.559.30	281.528.36	235.303.91	83,58	3.880.23	1,38
3-3-1-14-02-20-0762	Atención integral del riesgo al sistema de movilidad y espacio público frente a la ocurrencia de eventos de emergencia y catastróficos	0	120.06	120.06	120.06	100	82.86	69,02
3-3-1-14-03-26-0955	Transparencia, probidad, lucha contrala corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU	520.00	0	520.00	472.17	90,8	37.997	7,31
3-3-1-14-03-31-0232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	55.115.42	-697.20	54.418.22	53.559.17	98,42	38.281.10.215	70,35
3-3-1-14-03-32-0954	Fortalecimiento de las tecnología de la información y las comunicaciones – TIC	1.738.00	0	1.738.00	1.737.69	99,98	838.75	48,26

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%	 > 40% y <= 70 %	 > 70% y <= 90 %	 > 90 %
--	---	---	--

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero ejecución presupuesto de Gastos e Inversión –Vigencia 2014 – IDU

Teniendo en cuenta lo manifestado por el equipo auditor en el Informe de Auditoría de Regularidad de mayo de 2015, la baja ejecución en giros de los proyectos de inversión orientados al financiamiento de obras de infraestructura para mejorar la movilidad, desatiende los principios del Sistema Presupuestal incorporados al Decreto Distrital 714 de 1996¹⁴⁰, artículo 13 literal b) “**Planificación**”; y c) **Anualidad**”; así como a los Objetivos del Sistema Presupuestal establecidos en el artículo 8° los

¹⁴⁰ ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto Distrital 714 de 2006, Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital Artículo 13 literal b) “**Planificación**; El Presupuesto Anual del Distrito Capital deberá guardar concordancia con los contenidos del Plan de Desarrollo, el Plan Financiero y el Plan Operativo Anual de Inversiones y literal” y literal c) **Anualidad**; El año fiscal comienza el 1 de enero y termina el 31 de diciembre de cada año. Después del 31 de diciembre no podrán asumirse compromisos con cargo a las apropiaciones del año fiscal que se cierra en esa fecha, y los saldos de apropiación no afectados por compromisos caducarán sin excepción”

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

literales a) c) y d)¹⁴¹; al igual que los deberes funcionales comprendidos en el artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

En el mismo sentido, incumple lo consignado en la Circular No. 031 de 2011 de la Procuraduría General de la Nación¹⁴² y la advertencia que realiza el mismo ente de control, respecto a lo establecido en el artículo 8 de la Ley 819 de 2003, referente a que *“las entidades territoriales sólo pueden incorporar dentro de sus presupuestos aquellos gastos que se van a ejecutar en la respectiva vigencia fiscal, por lo cual los contratos que así se suscriban deben ejecutarse en la correspondiente anualidad”*.

De otra parte, no hay que olvidarse de la calificación que realiza el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a las reservas presupuestales, para lo cual indica que éstas deben ser consideradas como *“instrumento de uso excepcional, o sea, esporádico y justificado únicamente en situaciones atípicas y ajenas a la voluntad de la entidad contratante que impidan la ejecución de los compromisos en las fechas inicialmente pactadas, dentro de la misma vigencia en que este se perfeccionó, debiendo desplazarse la recepción del respectivo bien o servicio a la vigencia fiscal siguiente, lo cual conlleva a tales eventos y se constituya la respectiva reserva presupuestal.”*

Lo anterior demuestra que la entidad se concentra en comprometer recursos, pero no en ejecutar realmente el presupuesto (a través de los giros efectivos) para la financiación de las obras previstas en sus proyectos de infraestructura, a pesar que el ordenamiento jurídico obliga expresamente a cumplir el principio de planeación y anualidad en materia presupuestal.

Es evidente que la gestión presupuestal en el 2014 del IDU, no utilizó el presupuesto como un instrumento de gestión de política fiscal en los proyectos de infraestructura que requiere la ciudad en materia de movilidad, toda vez que los recursos asignados para la financiación de los proyectos previstos en el Plan Estratégico de este instituto, no se ejecutaron como fueron programados; en consecuencia, la ineficacia¹⁴³ en la ejecución del presupuesto, no le permitió a la entidad, alcanzar los objetivos programados en el PDD 2012-2016 *“Bogotá Humana”*, en materia de obras de infraestructura en movilidad asignados bajo su responsabilidad.

El comportamiento de la ejecución del presupuesto de Gastos e Inversión del IDU por el total de los rubros se presenta en el Anexo 19

¹⁴¹ *Ibidem*. Art. 8, literal a) *Servir de instrumento para el cumplimiento de las metas fijadas en el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas. C) Coordinar y evaluar permanentemente los ingresos y gastos públicos y la gestión de las unidades ejecutoras. D) Regular y controlar las finanzas y el gasto público desde la perspectiva de la Gestión*

¹⁴² PROCURADURIA GENERAL DE LA NACIÓN. Circular No. 031 de 2011 (“) *impartir instrucciones a los servidores públicos con el fin de prevenir irregularidades que afecten el correcto ejercicio de la función pública.*”

¹⁴³ DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION DNP. Dirección De Inversiones y Finanzas Públicas. Definiciones Unificadas para La Elaboración De Documentos, Manuales, Guías Instructivos y Presentaciones Versión 2.0 Mayo de 2013. **EFICACIA DEL GASTO:** *“Es el grado con el que los productos alcanzan los resultados esperados. La eficacia consiste en concentrar los esfuerzos en las actividades y procesos que realmente deban llevarse a cabo para el cumplimiento de los objetivos formulados”*.

4.2.5. Implementación, programación y ejecución de metas de proyectos de inversión en el IDU

En la vigencia 2014 el IDU ejecutó Inversión por \$1'116.300.844.958, de los cuales \$1.003.097.067.538, que correspondieron al 76,44% de ejecución de los recursos disponibles \$1.312.206.190.599 para inversión directa en el PDD “Bogotá Humana”. Estos recursos se ejecutaron a través de 7 proyectos de inversión, que contienen 93 metas. Del total de metas de proyectos de inversión, se suspendieron el 13,97% (13 metas); el 10,75% (10 metas) fueron finalizadas, así: 2 por cumplimiento y 8 no continuaron.

Para la vigencia 2014, de los Proyectos de Inversión del IDU el proyecto con mayor cantidad de metas fue el 809 “Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad”, con 24 metas; seguido del proyecto 543 “Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público” con 18 metas. Así mismo, el proyecto de inversión con mayor cantidad de metas suspendidas fue el 810 “Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas”, con 5 de las 13 metas suspendidas. El Proyecto con mayor cantidad de metas finalizadas es el 955 “Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU” con 7 metas, pero no porque se hayan cumplido sino porque no continuaron.

Concluyendo, de las 93 metas programadas inicialmente en los siete proyectos de inversión, quedó vigente el 75,26% (70 metas) de las cuales para la vigencia 2014, presentó programación física en 69 metas y de las 93 programadas inicialmente, presentó avance físico solo en 58, es decir el 62,36% de las metas. Lo cual se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 43
Cantidad de metas de los proyectos de inversión del IDU -Vigencia 2014

Nombre del Proyecto	Cantidad de metas Programadas inicialmente	Cantidad de Metas Suspendidas	Metas finalizadas	Total Metas vigentes Por proyecto	Metas con programación de Magnitud 2014	No metas con ejecución 2014
543 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público	18	2	1	15	15	8
809 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad	24	2		22	22	20
810 Desarrollo y conservación del espacio público y la red de ciclo-rutas	16	5		11	11	9
762 Atención integral del riesgo al sistema de movilidad y espacio público frente a la ocurrencia de eventos de emergencia y catastróficos	5	1		4	3	3
955 Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente en el IDU	10		7	3	3	3
232 Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	13	2		11	11	11
954 Fortalecimiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones – TIC	7	1	2	4	4	4
TOTAL	93	13	10	70	69	58

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información de la SDP Subsecretaría de Planeación de la Inversión. Plan de Acción 2012-2016 Componente de Inversión por entidad con corte a 31 diciembre de 2014 – Entidad IDU – Documento Sistema de seguimiento de Plan de Desarrollo – SEGPLAN

La programación y ejecución en magnitud (avance físico) y en presupuesto de cada una de las metas de los siete Proyectos de inversión que son responsabilidad de IDU, se presentan en los Anexos 16 y 17

4.2.6. Fuentes para financiar la construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural y la ejecución de sus compromisos.

El IDU tiene plenamente establecidas las fuentes con las cuales financia la construcción de la malla vial, la cual para las vigencias 2012, 2013 y 2014, ascendió a la suma de \$358.953.295.113; en los cuales la mayor participación es para la Malla vial arterial, con un 79,62% (\$285.797.150.566); los recursos para la malla vial local corresponden al 19,64% (\$70.499.823.137) y para la malla vial intermedia el 0,74% (\$2.656.321.410).

Estas fuentes de recursos para la construcción de la malla vial corresponden a convenios; Convenios con Empresas de servicios Públicos; Crédito KFW; Ingresos corrientes; Cupo de endeudamiento; PCC-Otros Distrito; POZN Valorización; Recursos valorización Ac. 180 de 2005 F1 y F2; reaforo a la gasolina; Transferencias ordinarias; valorización Ac 523 de 2013; sobretasa a la gasolina; recursos de capital, destinación específica; recursos de capital de libre destinación y valorización por beneficio general.

La descripción de las fuentes para financiar la construcción de la malla vial por tipo de recurso y por clase de malla vial se presenta en el Anexo 20.

4.2.6.1. Logros en la construcción de la malla vial arterial, intermedia, local y rural

De acuerdo con la información entregada por el IDU la construcción de la malla vial de la ciudad que se ha dado en los tres últimos años, (incluye último semestre del PDD BP). Para el PDD “Bogotá Humana”, esta construcción se realizó a través del Proyecto 809 “Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura para la movilidad”, para lo cual se alcanzó la mayor cantidad de Km- carril construidos, correspondió a la malla vial arterial, con 34,09 Km-carril, seguido de la malla vial local con, 13,3 Km-carril; el tercer lugar correspondió a la malla vial intermedia con 6,01 Km-carril y en la malla vial rural no hubo construcción.

La distribución anual de cada una de estos cuatro componentes en la construcción de la malla vial de la ciudad se presenta así:

Cuadro 44
Logros en la construcción malla vial arterial, intermedia, local y rural, años 2012-2013 y 2014

PROYECTO DE INVERSIÓN	COMPONENTES	COMPROMISOS	METAS			Total
			LOGROS 2012 B+	LOGROS 2013 BH	LOGROS 2014 BH	
809	Malla vial arterial	Construir km.-carril de malla vial arterial	21,06	7,55	5,48	34,09
	Malla vial local	Construir km.-carril de malla vial local	5,73	0,06	7,51	13,3

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTO DE INVERSIÓN	COMPONENTES	COMPROMISOS	METAS			Total
			LOGROS 2012 B+	LOGROS 2013 BH	LOGROS 2014 BH	
	Malla vial intermedia	Construir km.-carril de malla vial intermedia	6,01	0,00	0,00	6,01
	Malla vial rural	Construir km.-carril de malla vial rural	0,00	0,00	0,00	0

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 16, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

Los logros en la construcción de la malla vial en sus cuatro componentes de los dos últimos planes de desarrollo se presenta en el Anexo 21

4.2.7. Fuentes para financiar la construcción de puentes vehiculares y peatonales e intersecciones

La construcción de los puentes vehiculares y peatonales del periodo comprendido entre las vigencias 2012 a 2014, ascendió a: \$124.059.192.600; en los cuales, los puentes vehiculares, participan con el 95.30% (\$118.238.464.702); los peatonales, con el 4.69% (\$5.818.838.034) y las intersecciones el 0.0016% (\$2.089.864)

Las fuentes de donde provienen los recursos para la construcción de puentes vehiculares, peatonales e intersecciones, son los convenios; ingresos corrientes; Recursos valorización Ac. 180 de 2005 F1 y F2; reaforo de la sobretasa a la gasolina. transferencias ordinarias; sobretasa de la gasolina, recursos de capital-libre destinación; rendimientos financieros de destinación; cupo de endeudamiento; valorización Ac 523 de 2013.

La descripción de las fuentes para financiar la construcción de los puentes vehiculares y peatonales e intersecciones por tipo de recurso se relaciona en el Anexo 22

4.2.7.1. Logros en la construcción de puentes vehiculares, y peatonales

De acuerdo con la información entregada por el IDU, la administración distrital construyó 13 puentes peatonales y 5 vehiculares, los cuales hacen parte de los componentes de Infraestructura para el espacio público y de Intersecciones viales respectivamente, así:

Cuadro 45
Logros en construcción de puentes vehiculares, peatonales e intersecciones - años 2012-2013 y 2014

COMPONENTES	COMPROMISOS	METAS			TOTAL
		LOGROS 2012 B+	LOGROS 2013	LOGROS 2014	
Intersecciones viales	Construir puentes vehiculares	5,00	0,00	0,00	5,00
Infraestructura para el espacio público	Construir puentes peatonales	7,00	3,00	3,00	13,00

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 17, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

Los logros en la construcción de los puentes vehiculares y peatonales de los dos últimos planes de desarrollo se presenta en el Anexo 23

4.2.8. Fuentes para financiar el mantenimiento de malla vial arterial, intermedia, local y rural

De la información suministrada por el IDU¹⁴⁴, se extracta que las fuentes de financiación para el mantenimiento de la malla vial de la ciudad, en sus cuatro componentes, arterial, intermedia, local y rural, ascienden a \$250.813.648.258, en los últimos tres años (incluye un semestre de 2012 del PDD BP). La mayor participación es para el mantenimiento de la malla vial arterial, el 89,04% (\$223.340.803.123), seguida de la malla vial local con el 7,84% (\$19.673.328.188). Para la malla vial rural la fuentes asignadas corresponden al 2,02% (\$ 5.072.156.061) y la menor participación es para la malla vial intermedia con el 1,08% (\$2.727.360.886).

Las fuentes de recursos con las cuales se financia el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia local y rural, corresponden a: Convenios; ingresos corrientes; reaforo de la sobretasa a la gasolina, transferencias ordinarias, bal sobretasa a la gasolina, recursos de capital, recursos de capital libre destinación, sobretasa a la gasolina y transferencias ordinarias.

La descripción de las fuentes para financiar el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local, y rural; por tipo de fuente y año se presenta en el Anexo 24

4.2.8.1. Logros en el mantenimiento de la malla vial arterial, intermedia, local y rural

Según información del IDU¹⁴⁵, los logros obtenidos en el mantenimiento de la malla vial de la ciudad en las vigencias 2012 a 2014, (incluye último semestre del PDD BP), correspondió a la construcción de 345,56 km-carril de malla vial arterial; 108,03 km-carril de malla vial rural; 93,22 de malla vial intermedia, sin realizarse mantenimiento de la malla vial local, tal como se muestra enseguida.

Cuadro 46
Logros en Mantenimiento malla vial, arterial, intermedia, local y rural - años 2012, 2013 y 2014

COMPONENTES	COMPROMISOS	METAS			Total
		LOGROS 2012 B+	LOGROS 2013	LOGROS 2014	
Malla vial local	Mantener km.-carril de malla vial local	0,00	0,00	0,00	0,00
Malla vial arterial	Mantener km.-carril de malla vial arterial	166,54	62,13	116,89	345,56
Malla vial intermedia	Mantener km.-carril de malla vial intermedia	49,46	22,24	21,52	93,22
Malla vial rural	Mantener y rehabilitar km.-carril de malla vial rural	0,00	0,00	108,03	108,03

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 18, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

¹⁴⁴ Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 17, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015.

¹⁴⁵ Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 19, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015.

Los logros en el Mantenimiento de la Malla Vial Arterial, Intermedia, Local y Rural de los dos últimos planes de desarrollo en forma detallada se presenta en el Anexo 25

4.2.9. Fuentes para financiar el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales

De acuerdo con información del IDU¹⁴⁶, las fuentes de financiación para el mantenimiento de puentes peatonales y vehiculares e intersecciones ascendieron a \$12.801.476.281 para las vigencias 2012, 2013 y 2014.

El mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales tiene como fuentes de financiación los ingresos corrientes, la sobretasa a la gasolina y transferencias ordinarias. Los ingresos corrientes y la sobretasa a la gasolina corresponden a las fuentes para los puentes vehiculares y las transferencias ordinarias para los puentes peatonales.

La descripción de las fuentes para financiar el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales, por cada año y tipo de fuente, se muestra en el Anexo 26.

4.2.9.1. Logros en el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales.

De acuerdo con lo informado por el IDU, en el oficio -2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 19, referente al mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales de las vigencias 2012 a 2014 (incluye último semestre del PDD BP), se realizó mantenimiento a 13 puentes vehiculares y a 57 peatonales, tal como se muestra en este cuadro:

Cuadro 47
Logros en Mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales - años 2012, 2013, 2014

COMPONENTES	COMPROMISOS	METAS			TOTAL
		LOGROS 2012 B+	LOGROS 2013	LOGROS 2014	
Intersecciones viales	Mantener puentes vehiculares	6,00	7,00	0,00	13,00
Infraestructura para el espacio público	Mantener puentes peatonales	6,00	45,00	6,00	57,00

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 19, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

Los logros en mantenimiento de los puentes vehiculares y peatonales de los dos últimos planes de desarrollo se presenta en el Anexo 27

4.2.10. Fuentes para financiar la rehabilitación de malla vial arterial, intermedia y local.

¹⁴⁶ Ibídem

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Las fuentes de financiación para la rehabilitación de la malla vial arterial, intermedia y rural, de las vigencias 2012 a 2014 ascendieron a \$180.762.696.295; de las cuales la mayor participación es para malla vial intermedia con el 83.55% (\$151.036.640.019). Para rehabilitación de la malla vial arterial se destinó el 9,64% (\$17.432.027.398) y para la rural el 6,80% (\$12.294.028.880).

El mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales tiene como fuentes de financiación los ingresos corrientes, la sobretasa a la gasolina y transferencias ordinarias. Los ingresos corrientes y la sobretasa a la gasolina, corresponden a las fuentes para los puentes vehiculares y las transferencias ordinarias para los puentes peatonales. La descripción de las fuentes con las cuales se financia el mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales, por cada año y tipo de fuente se muestra en el Anexo 28

4.2.10.1. Logros en la Rehabilitación de malla vial arterial, intermedia y local

En el numeral 20 del oficio¹⁴⁷ se observa que en el periodo 2012-2014, se rehabilitaron 109,12 km-carril de malla vial intermedia; 72,07 km-carril de malla vial arterial y 1,22 km-carril de malla vial local así:

Cuadro 48
Logros Rehabilitación de la malla vial arterial, intermedia, y local años 2012, 2013 y 2014

COMPONENTES	COMPROMISOS	METAS			TOTAL
		LOGROS 2012 B+	LOGROS 2013	LOGROS 2014	
Malla vial local	Rehabilitar km.-carril de malla vial local	1,22	0,00	0,00	1,22
Malla vial arterial	Rehabilitar km.-carril de malla vial arterial	57,57	1,15	13,35	72,07
Malla vial intermedia	Rehabilitar km.-carril de malla vial intermedia	37,50	27,18	44,44	109,12

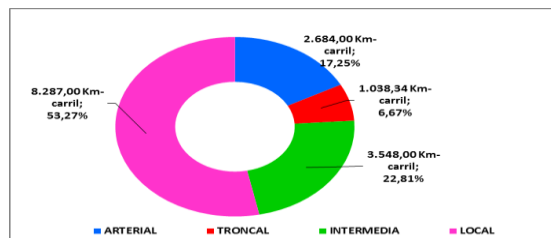
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano. Información entregada con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numeral 20, en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

Los logros alcanzados en rehabilitación de la malla vial de los dos últimos planes de desarrollo se presenta en el Anexo 29

4.2.11. Distribución y Estado de la malla vial Año 2014

Grafica 24
Distribución de la extensión de la malla vial - Año 2014

De acuerdo con la Base de datos del IDU, del Inventario de Malla vial, en la vigencia 2014, la malla vial de Bogotá, tenía 15.557,34 Km-carril. En esta extensión de la malla vial, la local corresponde a la que tiene mayor extensión con el 53,27%, (8.287 Km-carril); La malla vial intermedia le sigue en extensión con el 22,81%, (3.458.00 Km Carril). El tercer lugar corresponde a la malla vial arterial con el 17,25% (2.684 Km-



¹⁴⁷ IDU: Oficio de entrega de información radicado Contraloría de Bogotá 2015-13761 del 30 de julio de 2015

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

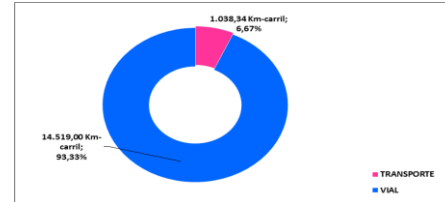
carril), tal como se representa.

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública con información tomada del IDU. Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial y del Visor de estado malla

4.2.12. Distribución de la malla vial por Subsistemas de Movilidad

Gráfica 25
Distribución de la Malla Vial en los Subsistemas de Movilidad -Año 2014

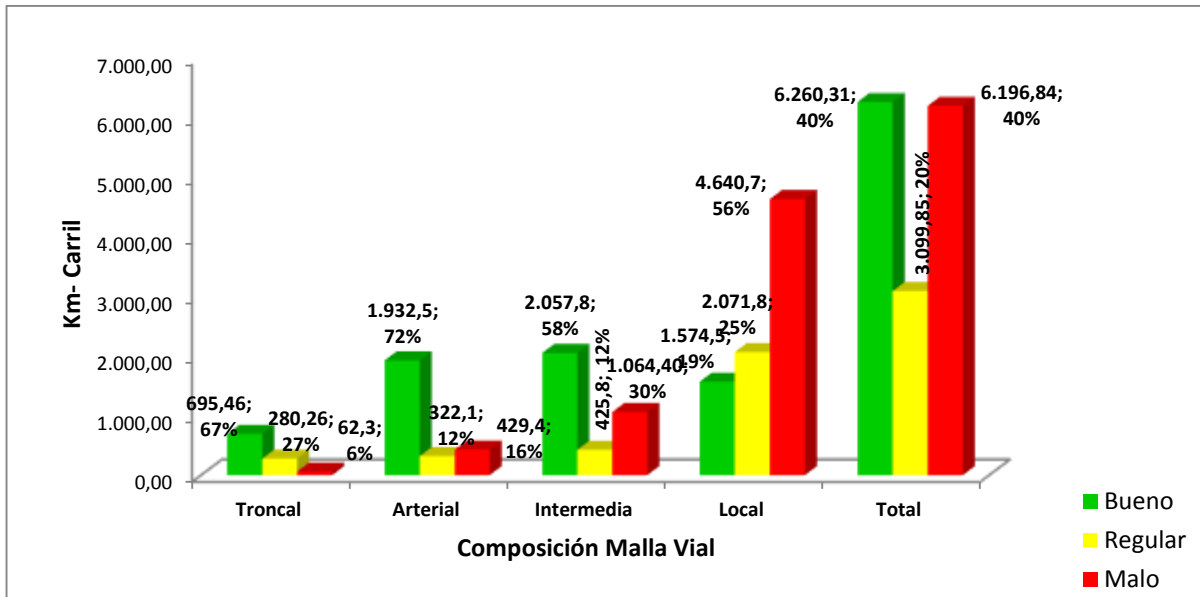
En el sistema de movilidad de la ciudad, que tiene 15.557.34 Km-carril, el subsistema vial, es el que tiene la mayor extensión de la malla vial, con el 93,33% (14.519. km-carril); mientras que el subsistema de transporte solo posee el 6,67% (1038.34 km-carril).



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública con información tomada del IDU. Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial y del Visor de estado malla vial.

4.2.13. Estado de la malla vial de Bogotá -Año 2014

Gráfica 26
Estado de la malla vial de Bogotá, Año 2014



Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Evaluación de Política Pública con información tomada del IDU. Base de datos, Inventario Diagnóstico de la Malla Vial y del Visor de estado malla vial.

En la vigencia 2014, el estado del total de la malla vial de la ciudad, 15.557,34 Km-carril, se distribuyó así: En un 40%,(6.146.84 km-carril) la malla vial se encontró en mal estado, un 40% (6.260,31 km-carril) en buen estado; y el restante 20% (3.089,85 km-carril) en regular estado.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

De la malla vial local, (8.287,00 Km-carril) presentó mal estado en un 56,% (4.640,7 Km-carril), un 25% (2,071,8 Km-carril) en regular estado y el 19% (1.574,5 Km-carril) en buen estado.

Con relación a la malla vial intermedia (3.548,00 Km-carril), el 30%(1.964,40 Km-carril) se encontraba en mal estado; el 58% (2.057,8 Km-carril) en buen estado y el 12% restante (425,8 km-carril) en estado regular. La malla vial arterial (2,684.00 Km-carril) en un 72%(1.932,5 km-carril) en buen estado; el 12% (322,1 Km-carril) en regular estado y en mal estado el 16% (429,4 Km-carril).

La malla vial troncal, (1.038,34 Km-carril), es la que posee el mayor porcentaje de malla vial en buen estado, el 67% (695,46 Km-carril); el 27% en regular estado (280,26 Km-carril) y el 6% (62,3 km-carril) en mal estado.

4.2.14. Obras Valorización - Acuerdo 523 de 2013

La denominación y código de las obras; predios requeridos, adquiridos y disponibles, los valores cancelados por avalúos y compensaciones, número de predios faltantes, valor de predios faltantes y observaciones por cada una de las obras que se financian con valorización Ac.523 de 2013, se presenta en el Anexo 30

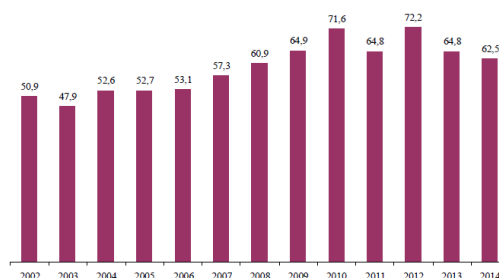
4.2.15. Obras Cupo de Endeudamiento, en proceso de adquisición - Acuerdo 527 de 2013

La identificación de las obras, los predios requeridos, adquiridos y disponibles, los valores cancelados por avalúos y compensaciones, número de predios faltantes, valor de predios faltantes y observaciones por cada una de las obras que se financian con cupo de endeudamiento en proceso de adquisición, Ac. 527 de 2013, se presenta en el Anexo 31

4.2.16. Indicadores - Acuerdo 67 de 2002

4.2.16.1. Tiempo promedio de desplazamiento de las personas en la ciudad (minutos)

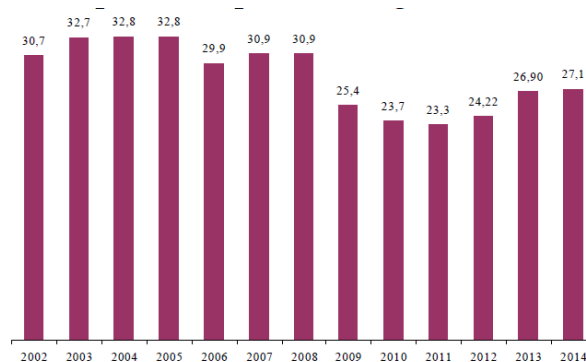
Gráfica 27
Tiempo promedio de desplazamiento de las personas en la ciudad (minutos)



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. Rendición de Cuentas. Marzo de 2015, tomado de SDP. Sistema de Indicadores Acuerdo 067 de 2002 Año 2014 SM a partir del Contrato de Consultoría 2072 -2013

4.2.16.2. Velocidad promedio ponderada general -Km. / hora 2002-2014

Gráfica 28
Velocidad promedio ponderada general – Km. / Hora 2002-2014



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura –SDM-Cálculos a partir del contrato de Concesión de Consultoría 20172 -2013

4.2.17. Deuda de la Administración Distrital con la ciudad en la ejecución de metas de Gestión y Resultados del Plan de Desarrollo *Bogotá Humana*

En el PDD “*Bogotá Humana*”, se programaron metas de Gestión y Resultados que de haberse logrado cumplir hubiese permitido mejorar en gran medida el problema de movilidad que padecen cerca de ocho millones de habitantes de la ciudad capital.

Dentro de estas metas se encuentran entre otras, las relacionadas con la construcción de obras de infraestructura de gran importancia para mejorar la movilidad, las cuales 25 son de responsabilidad del IDU.

Estas metas de Gestión y Resultados, se dividen en 13 metas que en lo corrido del PDD al año 2014 y a junio 30 de 2015, no presentaban ejecución; y que en razón al tiempo faltante para la terminación del mandato del actual Alcalde Mayor, Dr. Gustavo Petro Urrego (dos meses) y para culminar el PDD *Bogotá Humana* (ocho meses) difícilmente logrará la Administración Distrital cumplir. Las metas en mención corresponden a:

Cuadro 49
Metas de Gestión y/o Resultados del IDU SIN ejecución a 31 dic de 2014 y a 30 junio de 2015

No. Meta	Nombre de la Meta de Gestión y Resultado	Meta Programada		Meta Acumulada Ejecutada 2014	Meta Acumulada Ejecutada Jun 2015
		%	Unidades		
325	Construir 12% de la red de metro pesado , correspondiente a la primera línea (5 Km.)	12%	5,00	0%	0%
326	Construir el 56% de la red férrea (44,1 Km.)	56%	44,10	0%	0%
327	Construir 7 Km. de la red de líneas de cable aéreo (solo 3.3 Km han sido adjudicado)	7	7,00	0%	0%
329	Reconstruir el 100% de las troncales Caracas y Autonorte (28,95 Km.)	100%	28,95	0%	0%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

No. Meta	Nombre de la Meta de Gestión y Resultado	Meta Programada		Meta Acumulada Ejecutada 2014	Meta Acumulada Ejecutada Jun 2015
		%	Unidades		
344	Conectar la red de ciclorutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la construcción de 3 pasos elevados o ciclo puentes (En SEGPLAN a jun/15 aparece: No ha contado con recursos de financiación)	3	3,00	0%	0%
345	Implantar estratégicamente 23 cicloparqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclo rutas (En SEGPLAN a jun/15 aparece: No ha contado con recursos de financiación)	23	23,00	0%	9%
331	Construir cuatro (4) estacionamientos disuasorios en los puntos de intercambio modal (incluye los recursos de la Malla vial Intermedia)	4	4,00	0%	0%
332	Construir un 0,4% de vías y 3 intersecciones viales en zonas de abastecimiento y áreas de actividad industrial y comercial de la ciudad (10,4 Km. y 3 intersecciones)	0,4	10,40	0%	0%
		3	3,00	0%	0%
347	Habilitar en un 1,64% el espacio público de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m ² de Redes Ambientales Peatonales Seguras (El contrato aún no inicia su ejecución)	1,64%	518.715,00	0%	0%
348	Construir seis (6) puntos de encuentro que forman parte del sistema transversal de Espacio Público complementarios a la REDEP	6	6,00	0%	0%
350	Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a siete (7) puentes peatonales (En SEGPLAN a jun/15 aparece No ha contado con recursos de financiación)	7	7,00	0%	0%
351	Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 9,3% de espacio público existente, no intervenido por el IDU, equivalente a 2.892.400 m ² peatonales (En SEGPLAN a jun/15 aparece No ha contado con recursos de financiación)	9,3%	2.892.400	0%	0%
363	114 Sitios críticos en zonas de ladera intervenidos con procesos de gestión del riesgo (incluye las 641 hectáreas que se habían planteado en la matriz inicial)	24,00	114,00	0%	0%

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información entregada por el Instituto de Desarrollo Urbano.-IDU- con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

Igualmente existen entre este grupo, 12 Metas de Gestión y Resultados que aunque presentan un grado de avance, el porcentaje es bajo, entre un 0,04% y 9,90% a diciembre de 2014 y entre el 0,12% y el 11,33% a junio de 2015; por lo que en el mismo sentido del grupo de las anteriores metas, a la terminación del mandato del Alcalde Mayor Gustavo Petro (2 meses) y a la terminación del PDD BH (8 meses) tampoco se logrará cumplir con lo programado en el tiempo que le resta a la Administración Petro y a la terminación del Plan de Desarrollo, estas metas son:

Cuadro 50
Metas de G y / o R del IDU con baja ejecución a 31 Dic., 2014 y a 30 de junio de 2015

No. Meta	Nombre de la Meta de Gestión y Resultado	Meta Programada		Meta Acumulada Ejecutada 2014	Meta Acumulada Ejecutada Jun 2015
		%	Unidades		
334	Aumentar en un 1% la construcción de la Malla Vial Local a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)	1%	70,00	0,04%	0,12%
335	Aumentar en un 5% la construcción de Malla vial arterial (130,6 Km.)	5%	130,60	0,19%	0,23%
346	Habilitar en un 2,3% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m ² de redes peatonales (727.410 m ²)	2,3%	727.410,00	0,23%	0,33%
336	Construir el 3% de puentes vehiculares (10 Unid)	3%	10,00	0,60%	0,90%
342	Aumentar la infraestructura vial de la red de ciclorruta en un 38,7% mediante la construcción de 145,46 Km. de ciclorutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 Km.), solo se ha construido el 39%	38,70%	145,46	2,42%	2,52%
328	Ampliar la red de Transmilenio en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (totales 54 Km)	46%	54,00	2,56%	Diseños entregados
352	Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de espacio público existente, intervenido por el IDU, equivalente a 4.400.000 m ² Mantenimiento	91%	4.400.000	3,11%	4,45%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

No. Meta	Nombre de la Meta de Gestión y Resultado	Meta Programada		Meta Acumulada Ejecutada 2014	Meta Acumulada Ejecutada Jun 2015
		%	Unidades		
	Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de espacio público existente, intervenido por el IDU, equivalente a 4.400.000 m ² Rehabilitación				
337	Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías intermedias	35%	2.329,87	3,14%	6,31%
	Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías rurales				
	Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Mantener vías Arterias				
	Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Arterias				
	Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Intermedias				
	Conservar el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - Rehabilitar vías Rurales				
349	Ampliar en un 6% el número de puentes peatonales existentes mediante la construcción de 16 puentes	6%	16,00	3,38	3,38%
343	Realizar mantenimiento al 100% de la red de ciclorutas existentes (376 Km.)	100%	376,00	7,39%	8,64%
372	Solucionar integralmente los 22 puntos de la ciudad que presentan problemas de deslizamiento, desbordamiento y remoción en masa , asociados a la red de movilidad de la ciudad	22,00	22,00	9,09%	9,09%
339	Mejorar el 17% del estado de los puentes vehiculares inventariados (Rehabilitar (3) y Mantener(12))	17%	12,00	9,92%	11,33%

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información entregada por el Instituto de Desarrollo Urbano.-IDU- con Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015, numerales 7,9,10,12; en respuesta al oficio de solicitud de información de la Contraloría de Bogotá, D.C., radicado Contraloría de Bogotá 2-2015-12435 del 23 de Junio de 2015

4.2.18. Promesas y Realidades¹⁴⁸ del Plan de Gobierno del Alcalde Mayor Gustavo Petro, en materia de Movilidad y su ejecución del PDD “Bogotá Humana”

De la información tomada de la Audiencia Pública realizada en el mes de junio de 2015 por la Contraloría de Bogotá, D.C., se evidencia que la gestión del IDU respecto al cumplimiento de las promesas realizadas en el Plan de Gobierno del Alcalde Petro, en obras y otros aspectos, a la fecha de presentación de la audiencia, no fue la mejor así:

Cuadro 51
Promesas y Realidades

Plan de Gobierno Alcalde Mayor Gustavo Petro:
“Promoveré la Terminación de la Red de Transmilenio, Según el Plano Original”

Ampliación e integración de troncales		
Meta G y R Plan Des BH	Programación	Avance
Red de Transmilenio: Ampliar en un 46% mediante la construcción de Troncal Boyacá y nuevas conexiones	Para el cuatrienio se programó a 14,41 KM-carril	En cuanto a la Troncal Boyacá su construcción es de cero A junio de 2015 se han ejecutado 2,17 Km-carril de conexiones
Reconstruir el 100% de las troncales Caracas y Autonorte (28,95 Kms-carril)	La Meta se redujo a 4,32 Kms-carril de Troncal para el Cuatrienio	Avance cero
Ampliación y optimización de la red de ciclorutas y promoción del uso de la bicicleta		
Meta G y R Plan Des BH	Programación	Avance
Red de Ciclorutas: Aumentar	Se programó la meta de 145,46	Se han construido 7,70 Kms de ciclo ruta

¹⁴⁸ CONTRALORIA DE BOGOTÁ. Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades” Bogotá, D.C. Junio de 2015

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Infraestructura de la red en 38,7% mediante construcción de 145,46 Km	Kms- de ciclorutas	Se han adecuado 35 KM-carril a través de la implementación de bicarriles
---	--------------------	--

Plan de Gobierno Alcalde Mayor Gustavo Petro:

“Iniciaré estudios y diseños para construir el Sistema de Metro Cable, para enlazar los portales del Tunal, 20 de Julio y Sur con los barrios más pobres de la ciudad como los de Juna Rey y Ciudad Bolívar”

Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del transporte público		
Meta G y R Plan Des BH	Programación	Avance
Construir 7 kms de la red de líneas de cable aéreo	Programado 2015-2016	A la fecha no existe construcción alguna Actualmente se encuentra en proceso precontractual el Metro Cable de Ciudad Bolívar
Construir 44,1 KM de la red férrea	Programado 2015-2016	Se programó su construcción para el 2015 / 2016 se encuentra en etapa de estudios para definir APP

Plan de Gobierno Alcalde Mayor Gustavo Petro:

“Iniciare la construcción de la Primera Línea del Metro. Acogeré los estudios técnicos y sus indicaciones sobre la ruta que más beneficie a los ciudadanos”

Meta G y R Plan Des BH	Programación	Avance
Construir el 12% de la red de metro pesado Correspondiente a la primera línea (5 Km)	Construir 5 Km.	A la fecha no se ha iniciado el proceso licitatorio

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015 , el cual fue tomado de: SDP - SEGPLAN

Cuadro 52

Obras Financiadas por Valorización

Obras completadas	Contrato Obra	Contrato de Estudios y Diseños	Sin contrato
10	2	3	5

Valor Aprobado	Recaudo	Comprometido	Falta
\$369.000 millones	\$272.000 Millones	\$109.000 millones 40%	80% contratos de obra 50% de diseño

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

Cuadro 53

Valor Cupo de Endeudamiento y de las obras de Movilidad a financiar

Valor Aprobado	Valor Obras Movilidad	Valor Comprometido
\$3,03 Billones	\$2,53 Billones	\$537,468 Millones 22%

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

Cuadro 54

Cantidad de obras con Cupo de Endeudamiento

Obras Aprobadas	Obras Excluidas	Obras a ejecutarse	Obras Contratadas
46	7	39	13

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

Cuadro 55

Cantidad de obras con Alianzas Público Privadas

Total	Factibilidad	Pre Factibilidad	Sin Evaluar	Rechazadas / Retirads o devueltas
58	6	7	9	36

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

Cuadro 56

Recuperación de malla vial 2012-2014

Año	Buena	Regular	Mala
2012	36,39%	19,27%	44,34%
2013	37,93%	19,23%	42,84%
2014	38,60%	29,30%	42,10%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

Cuadro 57
Ejecución inversión directa del IDU – 2012-2014

- En los años 2012 a 2014, el IDU tuvo un presupuesto definitivo de \$2,8 billones, de los cuales comprometió \$1.96 billones, es decir, dejó de ejecutar \$750 mil millones
- En promedio, solo alcanzó a comprometer el 72,3% de los recursos
- En cuanto al nivel de giros, se registró en promedio un 14,2% lo que denota un bajo avance de las obras que están ejecutando.

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

4.3. EN LA EMPRESA TRANSMILENIO S.A. -TM S.A.-

4.3.1. Ejecución de las Metas de Gestión y Resultados del PDD “Bogotá Humana” en las que participa la Empresa TM S.A.

La Empresa Transmilenio S.A. aporta el 13,04% con 6 Metas de G y R a las 46 en las que participa el Sector en el PDD BH y en el 23,07% (6 proyectos de inversión) de los 26 del Sector. Las Metas de G y R en las cuales participa la Empresa Transmilenio S.A. presentan ejecución del 81,24% (\$2.791.266 millones) de los \$3.435.788 millones programados para inversión en estas metas de G y R (2012-2014) y en el 30,36% del total programado para todo el PDD (2012-2016) en estas M de G y R (\$9.192.399 millones). La programación y ejecución de la inversión y del avance físico de las Metas de Gestión y Resultados en las cuales participa TM S.A. corresponde a:

Cuadro 58
Inversión en Metas de Gestión y Resultados en las que participa la Empresa Transmilenio S.A.
En millones de \$ corrientes

Meta de Gestión y/o Resultado		Proyecto de Inversión		Recursos					Nombre Indicador	Estado	Magnitud Física				
Cantidad	Meta de Gestión y/o Resultado	Cantidad	Proyecto de Inversión	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)			Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Diciembre 2014)	Ejecución (2012-Diciembre 2014)	% Ejecución (2012-2016)
1	325. Construir 12% de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea (5 Km.)	1	78. Gestión del Sistema de Transporte Público Férreo, METRO DE BOGOTÁ,	2.406.977	-	-	SP	0,0%	Porcentaje de la red de metro pesado construidos	VIGENTE	-	-	-	SP	SP
2	328. Ampliar la red de Transmilenio en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (totales 54 Km)	2	7251. Gestión de infraestructura del transporte público	57.159	57.159	12.279	21,5%	21,5%	Porcentaje de construcción de la red de Transmilenio	VIGENTE	100,00	100,00	84,23	84,2%	42,1%
3	330. Integrar el SITP con la red troncal	3	7223. Operación y control del sistema de transporte	2.162.260	1.389.013	1.296.713	93,4%	60,0%	SITP integrado con la red troncal	VIGENTE	90,00	70,00	69,00	98,6%	76,7%
		4	7251. Gestión de infraestructura del transporte público	4.482.471	1.948.296	1.450.538	74,5%	32,4%	SITP integrado con la red troncal	VIGENTE	90,00	70,00	69,00	98,6%	76,7%
4	421. Desarrollar 5 procesos de formación ciudadana para la inclusión social articulada a la superación de la segregación, la adaptación al cambio climático y la defensa y fortalecimiento de lo público	5	71. Comunicación y capacitación del Sistema Integrado de Transporte Público	67.683	34.805	28.237	81,1%	41,7%	Número de procesos realizados	VIGENTE	3,00	3,00	5,67	188,9%	113,3%
5	457. Implementar en el 100% de las entidades del distrito el Sistema Integrado de Gestión	6	7225. Fortalecimiento institucional	664	416	16	3,9%	2,4%	Porcentaje de implementación del Sistema Integrado de Gestión	VIGENTE	100,00	65,00	61,00	93,8%	61,0%
6	459. Implementar en el 100% de las entidades y organismos de la administración, una política laboral que integre los sistemas de capacitación y estímulos con enfoque diferencial que propenda por la dignificación del trabajo y la calidad de vida del servidor(a) público		7225. Fortalecimiento institucional	15.184	6.099	3.483	57,1%	22,9%	Porcentaje de entidades con Política Laboral de capacitación y estímulos implementada	VIGENTE	100,00	100,00	33,89	33,7%	20,2%
Total				9.192.399	3.435.788	2.791.266									

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SP: Sin programación
Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

🚫 ≤ 40% ⚠️ > 40% y ≤ 70 % ✅ > 70% y ≤ 90 % ★ > 90 %

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios Económico y Política pública. Subdirección devaluación de Política pública con información del Documento SEGPLAN, Componente de Gestión e Inversión, con corte Diciembre 31 de 2014.

4.3.2. Programación y ejecución de recursos y avance de las magnitudes de las metas físicas de los proyectos de Inversión a cargo de la Empresa Transmilenio S.A.

Los 5 proyectos de inversión a cargo de la Empresa Transmilenio S.A., se han ejecutado a través de 36 metas, a las que les fue programado \$9.192.398,52 millones para el periodo 2012-2016 y \$3.435.788,22 millones (2012-2014) de los cuales a diciembre de 2014, se ejecutó el 30,36% con \$2.791.266,09 millones del total programado para el PDD (2012-2016) y el 81,24% del programado para 2012-2014.

De las 36 metas de proyectos de inversión el 25% (9 metas) no presentan avance físico en su magnitud, y a las cuales no se les programaron recursos para el periodo 2012-2014. Dentro de las 36 metas, 27 presentan avance en su ejecución física, con porcentajes entre el 10,9% y el 290,2%. De las metas con ejecución el 5,55% (2 metas) presentan avance del 10,9% y 28,4%; el 19,44% (7 metas) con avance entre el 40% y el 70%; y el 50% (18 metas) presentan avance superior al 90%. De otra parte, dentro de las 27 metas que presentan avance, se destaca el avance del 773,3% de la meta “Realizar 500 Encuentros (Reuniones, Visitas Técnicas, Recorridos, Audiencias Públicas, Cabildos Públicos, Mesas De Trabajo, Entre Otros) Al Año, Con El Propósito De Fortalecer La Relación Con Las Comunidades Desde Lo Zonal” del proyecto de inversión “71. Comunicación y capacitación del Sistema Integrado de Transporte Público”. Las metas sin avance en la ejecución física y sin recursos asignados, al igual que las que presentan avance inferior al 40% se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro 59
Programación y ejecución de recursos y Avance físico de las Metas de Proyectos de Inversión a cargo de TM S.A.
Cifras en pesos corrientes

Proyecto de Inversión/Meta	Recursos					Magnitud Física				
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados_ (2012-Dic 2014)	Ejecución_ (2012-2016)	Ejecución_ (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
71. Comunicación y capacitación del Sistema Integrado de Transporte Público										
Realizar 500 Encuentros (Reuniones, Visitas Técnicas, Recorridos, Audiencias Públicas, Cabildos Públicos, Mesas De Trabajo, Entre Otros) Al Año, Con El Propósito De Fortalecer La Relación Con Las Comunidades Desde Lo Zonal.	798.649.982	497.406.982	418.897.635	84,22%	52,45%	450,00	416,67	3.222,00	429,6%	773,3%
Desarrollar 48 Intervenciones Al Año, En Diferentes Territorios De Bogotá, Que Permitan La Socialización Y Divulgación De Los Componentes (Infraestructura, Servicios, Comunicaciones Y Tecnología) Del SITP A Través Del Material Provisto Para Tal Fin.	5.010.743.594	-	-	-	0,00%	48,00	-	-	0,0%	0,0%
Atender 100 % Requerimientos Mensuales De Los Ciudadanos, Allegados A Transmilenio S.A., A Través De Todos Los Canales De Comunicación, Dentro De Los Términos Legales	630.000.000	-	-	-	0,00%	100,00	-	-	0,0%	0,0%
Diseñar Y Producir 3200 Piezas De Comunicación Al Año, Que Soporten Las Actividades De Capacitación E Información Al Usuario, Sobre El Sistema Integrado De Transporte Público - SITP	1.893.620.000	-	-	-	0,00%	3.200,00	-	-	0,0%	0,0%

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Proyecto de Inversión/Meta	Recursos					Magnitud Física				
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
Implementar 1 Plan De Medios Para Informar Los Diferentes Aspectos Relacionados Con El SITP	4.000.000.000	-	-	-	0,00%	1,00	-	-	0,0%	0,0%
Capacitar 45000 Usuarios Actuales Y/O Potenciales Al Año, En El Uso Adecuado Del Sistema De Transporte Público De Bogotá SITP Y Sobre Las Normas Básicas De Convivencia Al Desarrollar La Actividad De Desplazarse	200.000.000	-	-	-	0,00%	45.000,00	-	-	0,0%	0,0%
Realizar 4 Campañas De Cultura Ciudadana Al Año, Con El Propósito De Reforzar Las Normas Establecidas En El Manual De Usuario Del Sistema De Transporte Público De Bogotá SITP Y De Sensibilizar A Los Usuarios Actuales Y Potenciales Sobre Aspectos Relacionados Con La Seguridad Vial	252.788.947	-	-	-	0,00%	4,00	-	-	0,0%	0,0%
Adelantar 4 Campañas Al Año, Sobre Temas De Cultura Ciudadana Y/O Comportamientos Adecuados En El SITP Por Parte De Los Usuario, A Través De La Estrategia 2.0 (Twitter, Páginas Web, Facebook Y YouTube)	130.006.803	-	-	-	0,00%	4,00	-	-	0,0%	0,0%
Realizar 3500 Encuentro Encuentros (Reuniones, Visitas Técnicas, Recorridos, Audiencias Públicas, Cabildos Públicos, Mesas De Trabajo, Entre Otros), Al Año, Con El Propósito De Fortalecer La Relación Con Las Comunidades Desde Lo Zonal.	223.178.308	-	-	-	0,00%	3.500,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	67.682.845.512	34.805.209.860	28.237.228.085							
7223. Operación y control del sistema de transporte										
Beneficiar Mensualmente 199507 Personas En Condición De Discapacidad Con Una Tarifa Preferencial De Acceso Al Sistema Integrado De Transporte Público.	165.650.687.886	55.908.687.886	5.000.000.000	8,94%	3,02%	199.507,00	195.595,00	21.370,00	10,7%	10,9%
Subtotal	2.162.260.007.142	1.389.013.147.960	1.296.712.606.538							
7225. Fortalecimiento institucional										
Subtotal	15.847.968.482	6.514.713.482	3.499.171.335							
7251. Gestión de infraestructura del transporte público										
Ejecutar Anualmente El 100 Por Ciento De Los Recursos Destinados Al Apoyo Institucional Necesario Para La Implementación Del SITP	506.940.861	506.940.861	144.000.000	28,41%	28,41%	100,00	100,00	28,40	28,4%	28,4%
Subtotal	4.539.630.243.919	2.005.455.149.537	1.462.817.089.740							
78. Gestión del Sistema de Transporte Público Férreo "Metro de Bogotá"										
Ejecutar 100 Porcentaje De Las Actividades Para La Gestión Y Desarrollo De La Primera Línea Del Metro, De Acuerdo Con La Programación Anual.	2.406.977.461.000	-	-	-	-	100,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	2.406.977.461.000									
Total	9.192.398.526.055	3.435.788.220.839	2.791.266.095.698							

SP: Sin programación

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

 <= 40%	 > 40% y <= 70 %	 > 70% y <= 90 %	 > 90 %
--	---	---	--

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios Económico y Política pública. Subdirección devaluación de Política pública con información del Documento SEGPLAN, Componente de Gestión e Inversión, con corte Diciembre 31 de 2014.

La programación y ejecución de recursos y el avance físico de la magnitud de las 36 metas a cargo de la Empresa TM S.A., se muestran en el Anexo 32

4.3.3. Presupuesto de la Empresa Transmilenio S.A.

A continuación se determinan los presupuestos asignados y ejecutados por Transmilenio correspondientes a las vigencias 2012, 2013 y 2014, así:

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 60

TRANSMILENIO S.A.								
EJECUCIÓN PRESUPUESTO DE GASTOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2012								
(CIFRAS EN \$)								
Nombre	Apropiación Inicial	Modificaciones	Apropiación Vigente	Compromisos	% Ejec.	Giros	% Giros	
INVERSION	1.333.691.324.453,00	165.147.837.728,00	1.498.839.162.181,00	1.152.645.051.613,84	76,90%	729.134.397.007,17	48,65%	
DIRECTA	789.487.678.192,00	334.319.700.169,00	1.123.807.378.361,00	779.613.267.797,23	69,37%	583.597.725.398,17	51,93%	
BOGOTA POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR	789.487.678.192,00	-309.464.264.435,00	480.023.413.757,00	480.023.413.756,23	100,00%	452.013.728.281,17	94,16%	
DERECHO A LA CIUDAD	787.783.294.084,00	-309.414.416.851,00	478.368.877.233,00	478.368.877.232,23	100,00%	451.575.596.884,17	94,40%	
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO	768.998.394.084,00	-304.461.123.867,00	464.537.270.217,00	464.537.270.216,23	100,00%	441.087.874.183,17	94,95%	
OPERACION Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO	191.016.316.229,00	-177.208.531.573,00	13.807.784.656,00	13.807.784.656,00	100,00%	9.617.388.094,00	69,65%	
GESTION DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PUBLICO	577.982.077.855,00	-127.252.592.294,00	450.729.485.561,00	450.729.485.560,23	100,00%	431.470.486.089,17	95,73%	
AMOR POR BOGOTA	18.784.900.000,00	-4.953.292.984,00	13.831.607.016,00	13.831.607.016,00	100,00%	10.487.722.701,00	75,82%	
CAPACITACIÓN SISTEMA TRANSMILENIO	18.784.900.000,00	-4.953.292.984,00	13.831.607.016,00	13.831.607.016,00	100,00%	10.487.722.701,00	75,82%	
GESTION PUBLICA EFECTIVA Y TRANSPARENTE	1.704.384.108,00	-49.847.584,00	1.654.536.524,00	1.654.536.524,00	100,00%	438.131.397,00	26,48%	
DESARROLLO INSTITUCIONAL INTEGRAL	1.704.384.108,00	-49.847.584,00	1.654.536.524,00	1.654.536.524,00	100,00%	438.131.397,00	26,48%	
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	1.704.384.108,00	-49.847.584,00	1.654.536.524,00	1.654.536.524,00	100,00%	438.131.397,00	26,48%	
BOGOTA HUMANA	0,00	643.783.964.604,00	643.783.964.604,00	299.589.854.041,00	46,54%	131.583.997.117,00	20,44%	
UN TERRITORIO QUE ENFRENTA EL CAMBIO CLIMATICO Y SE ORDENA ALREDEDOR DEL AGUA	0,00	632.805.051.333,00	632.805.051.333,00	295.608.901.040,00	46,71%	128.634.571.795,00	20,33%	
MOVILIDAD HUMANA	0,00	632.805.051.333,00	632.805.051.333,00	295.608.901.040,00	46,71%	128.634.571.795,00	20,33%	
OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	0	182.173.743.837,00	182.173.743.837,00	143.361.870.912,00	78,70%	109.297.419.651,00	60,00%	
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	0,00	450.631.307.496,00	450.631.307.496,00	152.247.030.128,00	33,79%	19.337.152.144,00	4,29%	
UNA BOGOTA QUE DEFIENDE Y FORTALECE LO PÚBLICO	0,00	10.978.913.271,00	10.978.913.271,00	3.980.953.001,00	36,26%	2.949.425.322,00	26,86%	
BOGOTA HUMANA: PARTICIPA Y DECIDE	0,00	8.947.447.229,00	8.947.447.229,00	3.166.939.508,00	35,39%	2.772.321.894,00	30,98%	
COMUNICACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SITP	0	8.947.447.229,00	8.947.447.229,00	3.166.939.508,00	35,39%	2.772.321.894,00	30,98%	
FORTALECIMIENTO DE LA FUNCIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO INSTITUCIONAL	0,00	2.031.466.042,00	2.031.466.042,00	814.013.493,00	40,07%	177.103.428,00	8,72%	
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	0	2.031.466.042,00	2.031.466.042,00	814.013.493,00	40,07%	177.103.428,00	8,72%	
TRANSFERENCIAS PARA INVERSION	2.000.000.000,00	0,00	2.000.000.000,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%	
OTRAS TRANSFERENCIAS (PROTECCION AL PATRIMONIO)	2.000.000.000,00	0,00	2.000.000.000,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%	
CUENTAS POR PAGAR	542.203.646.261,00	-169.171.862.441,00	373.031.783.820,00	373.031.783.816,61	100,00%	145.536.671.609,00	39,01%	
CUENTAS POR PAGAR TRANSMILENIO	39.487.115.720,00	-26.269.546.921,00	13.217.568.799,00	13.217.568.798,53	100,00%	12.417.320.631,00	93,95%	
CUENTAS POR PAGAR IDU	502.716.530.541,00	-142.902.315.520,00	359.814.215.021,00	359.814.215.018,08	100,00%	133.119.350.978,00	37,00%	

En la vigencia de 2012 se denota la armonización que se presentó con los Planes de Desarrollo Bogotá Positiva y Bogotá Humana de \$480.023 millones a 632.805 millones, aumentando en un 75%, frente al nuevo Plan de Desarrollo.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 61

TRANSMILENIO S.A.							
EJECUCIÓN PRESUPUESTO DE GASTOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2013							
(CIFRAS EN \$)							
Nombre	Apropiación Inicial	Modificaciones	Apropiación Vigente	Compromisos	% Ejec.	Giros Acumulados	% Giros
INVERSION	2.020.283.844.634,00	-380.947.696.329,00	1.639.336.148.305,00	1.389.746.362.753,33	84,77%	1.081.282.297.984,70	65,96%
DIRECTA	1.138.968.870.141,00	148.092.697.833,00	1.287.061.567.974,00	1.046.802.033.603,86	81,33%	894.482.746.692,20	69,50%
BOGOTÁ HUMANA	1.138.968.870.141,00	148.092.697.833,00	1.287.061.567.974,00	1.046.802.033.603,86	81,33%	894.482.746.692,20	69,50%
UN TERRITORIO QUE ENFRENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SE ORDENA ALREDE	1.117.580.024.065,00	152.426.161.416,00	1.270.006.185.481,00	1.031.216.634.416,86	81,20%	883.529.685.332,20	69,57%
MOVILIDAD HUMANA	1.117.580.024.065,00	152.426.161.416,00	1.270.006.185.481,00	1.031.216.634.416,86	81,20%	883.529.685.332,20	69,57%
OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	287.714.700.000,00	211.041.620.632,00	498.756.320.632,00	445.522.629.937,00	89,33%	425.826.283.803,00	85,38%
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	829.865.324.065,00	-58.615.459.216,00	771.249.864.849,00	585.694.004.479,86	75,94%	457.703.401.529,20	59,35%
UNA BOGOTÁ QUE DEFIENDE Y FORTALECE LO PÚBLICO	21.388.846.076,00	-4.333.463.583,00	17.055.382.493,00	15.585.399.187,00	91,38%	10.953.061.360,00	64,22%
BOGOTÁ HUMANA: PARTICIPA Y DECIDE	17.752.963.614,00	-3.165.957.027,00	14.587.006.587,00	14.474.861.746,00	99,23%	10.384.916.159,00	71,19%
COMUNICACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SITP	17.752.963.614,00	-3.165.957.027,00	14.587.006.587,00	14.474.861.746,00	99,23%	10.384.916.159,00	71,19%
FORTALECIMIENTO DE LA FUNCIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO INSTITU	3.635.882.462,00	-1.167.506.556,00	2.468.375.906,00	1.110.537.441,00	44,99%	568.145.201,00	23,02%
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	3.635.882.462,00	-1.167.506.556,00	2.468.375.906,00	1.110.537.441,00	44,99%	568.145.201,00	23,02%
TRANSFERENCIAS PARA INVERSIÓN	0,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00	100,00%	0,00	0,00
OTRAS TRANSFERENCIAS (PROTECCIÓN AL PATRIMONIO)	0,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00	100,00%	0,00	0,00
CUENTAS POR PAGAR	881.314.974.493,00	-532.040.394.162,00	349.274.580.331,00	339.944.329.149,47	97,33%	186.799.551.292,50	53,48%
CUENTAS POR PAGAR TRANSMILENIO	67.635.460.810,00	-23.033.036.186,00	44.602.424.624,00	44.602.424.623,53	100,00%	41.310.063.561,00	92,62%
CUENTAS POR PAGAR IDU	813.679.513.683,00	-509.007.357.976,00	304.672.155.707,00	295.341.904.525,94	96,94%	145.489.487.731,50	47,75%

De acuerdo a sus proyectos determinados para cumplir en *Bogotá Humana*, Transmilenio para 2013, contó con una apropiación de \$1.287 millones, con un cumplimiento del 81.33%.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 62

TRANSMILENIO S.A.							
EJECUCIÓN PRESUPUESTO DE GASTOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2014							
(CIFRAS EN \$)							
Nombre	Apropiación Inicial	Modificaciones	Apropiación Vigente	Compromisos Acumulados	%Ejec.	Giros Acumulados	%Giros
INVERSION	1.977.447.011.332,00	-167.918.983.948,00	1.809.528.027.384,00	1.749.456.762.389,50	96,68%	1.095.535.922.811,17	60,54%
DIRECTA	1.570.349.903.167,00	-65.407.214.906,00	1.504.942.688.261,00	1.444.874.208.052,87	96,01%	929.207.416.417,17	61,74%
BOGOTÁ HUMANA	1.570.349.903.167,00	-65.407.214.906,00	1.504.942.688.261,00	1.444.874.208.052,87	96,01%	929.207.416.417,17	61,74%
UN TERRITORIO QUE ENFRENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SE ORDENA ALREDEDOR DEL AGUA	1.556.921.659.213,00	-65.264.598.530,00	1.491.657.060.683,00	1.432.704.160.820,87	96,05%	924.884.863.184,17	62,00%
MOVILIDAD HUMANA	1.556.921.659.213,00	-65.264.598.530,00	1.491.657.060.683,00	1.432.704.160.820,87	96,05%	924.884.863.184,17	62,00%
OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	655.918.257.753,00	52.164.825.738,00	708.083.083.491,00	707.828.105.689,00	99,96%	685.998.518.299,00	96,88%
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	901.003.401.460,00	-117.429.424.268,00	783.573.977.192,00	724.876.055.131,87	92,51%	238.886.344.885,17	30,49%
UNA BOGOTÁ QUE DEFIENDE Y FORTALECE LO PÚBLICO	13.428.243.954,00	-142.616.376,00	13.285.627.578,00	12.170.047.232,00	91,60%	4.322.553.233,00	32,54%
BOGOTÁ HUMANA: PARTICIPA Y DECIDE	11.829.851.862,00	-559.095.818,00	11.270.756.044,00	10.595.426.831,00	94,01%	3.720.288.368,00	33,01%
COMUNICACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SITP	11.829.851.862,00	-559.095.818,00	11.270.756.044,00	10.595.426.831,00	94,01%	3.720.288.368,00	33,01%
FORTALECIMIENTO DE LA FUNCIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO INSTITUCIONAL	1.598.392.092,00	416.479.442,00	2.014.871.534,00	1.574.620.401,00	78,15%	602.264.865,00	29,89%
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	1.598.392.092,00	416.479.442,00	2.014.871.534,00	1.574.620.401,00	78,15%	602.264.865,00	29,89%
CUENTAS POR PAGAR	407.097.108.165,00	-102.511.769.042,00	304.585.339.123,00	304.582.554.336,63	100,00%	166.328.506.394,00	54,61%
CUENTAS POR PAGAR TRANSMILENIO	52.815.268.071,00	-25.304.708.464,00	27.510.559.607,00	27.507.774.824,53	99,99%	25.193.370.182,00	91,58%
CUENTAS POR PAGAR IDU	354.281.840.094,00	-77.207.060.578,00	277.074.779.516,00	277.074.779.512,10	100,00%	141.135.136.212,00	50,94%

En 2014 la apropiación para los 4 proyectos de inversión correspondió a \$1.504 millones.

4.3.4. Avance físico de las metas:

Del resultado y cumplimiento de sus proyectos se puede determinar que “El sector de Movilidad es el que menos le cumple a la ciudad, sus metas eran: construir el 12 % de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea; es decir, 5 kilómetros. Hoy su avance es del cero por ciento. Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a 7 puentes peatonales, avance 0%. Reconstruir al 100% de las **troncales Caracas y Autopista Norte**; es decir, 28.95% a la fecha 0% de ejecución.”¹⁴⁹

¹⁴⁹ BOGOTÁ COMO VAMOS 2014.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Del avance físico de los 39 proyectos de infraestructura que se financiaron con el cupo de endeudamiento, 15 ya fueron adjudicados y se encuentran en etapa de construcción, uno será adjudicado antes de terminar el 2015, 10 serán contratados en el 2016, siete están aplazados por concertación Nación – Distrito – Conpes, y seis se suspendieron por temas presupuestales¹⁵⁰.

Entre el 2014 y 2015, de los \$586 mil millones asignados al IDU, se ha destinado 73% para los estudios, diseños y construcción y 27% para la gestión predial. Con la programación de anteproyecto para la vigencia 2016, se espera para el próximo año ejecutar \$459 mil millones, en corredores viales y \$1,2 billones (recursos de Transmilenio) para la troncal Av. Boyacá¹⁵¹.

Existen obras con factibilidad que fueron suspendidas como la Calle 1 desde la Carrera 6 hasta Av. Decima; o aplazadas, como la ampliación de la Caracas (molinos a portal Usme). Estos proyectos han tenido inconvenientes por falta de asignación de recursos por parte del Gobierno Nacional o concertaciones con la nación¹⁵².

Actualmente el sistema cuenta con 112.9 Kms de vía en troncal en operación, 11 troncales en operación, 134 estaciones, 9 portales y 9 patio garajes. Moviliza en promedio **1.926.985 pasajeros diarios cubriendo el 30% de la demanda de transporte público de Bogotá**. Además el Sistema tiene a su servicio 13 ciclo parqueaderos con 2.331 puestos en total. Espacios seguros, cómodos y de fácil acceso para todas las personas que utilizan la bicicleta como una alternativa formal de transporte para la movilidad diaria¹⁵³.

El 71 por ciento afirmó que el servicio que prestan los buses del sistema empeoró en el último año. Esa baja satisfacción –la más grave de los últimos seis años– se incrementó en 38 puntos en comparación con la encuesta del año pasado y reflejó la crítica situación por la que atraviesa el mismo. Apenas el 6 por ciento sostuvo que el servicio mejoró en el último año y el restante 23 por ciento manifestó que se mantuvo igual.

La encuesta de Bogotá, Cómo Vamos, también puso de presente un gran desafío para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y las campañas de pedagogía con el fin de incrementar la demanda. El 58 por ciento señaló que conoce de la existencia del SITP, pero reconoció que no sabe cómo usarlo.

No obstante, en comparación con el año pasado, aumentó en nueve puntos el porcentaje de personas que manifestaron entender bien cómo funciona el SITP y saben utilizarlo (37 por ciento).

¹⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁵¹ Comentario del Director del IDU, William Camargo Triana

¹⁵² *Ibidem*.

¹⁵³ Tomado de: <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia#sthash.vUiWpEhl.dpuf>

4.3.5. Acciones desarrolladas por la Empresa TM S.A. en el tema de Seguridad Vial:

- ✓ Sensibilización en manejo preventivo y firma de compromiso con la seguridad vial, orientada a operadores del componente zonal del S.I.T.P. (TMSA-Empresas operadores- video institucional).
- ✓ Levantamiento de línea base de la gestión en seguridad vial de las empresas operadoras por parte de la Corporación Fondo de Prevención Vial (en ejecución). • Construcción de instrumentos de seguimiento y control de seguridad vial, seguridad industrial en vía. (Alcoholimetría – control de velocidad – cumplimiento estándares TM – manejo preventivo).
- ✓ Instalación en Centros de Control Zonales de radio de la Red de Emergencias y capacitación del personal para su uso. (TMSA-FOPAE) • Elaboración Programa de Salud Ocupacional y Seguridad Industrial de Concesionarios, seguimiento actividades en patios.
- ✓ Gestión con Secretaría de Movilidad y Policía de Tránsito para la realización de operativos para despeje de paraderos.

En la misma línea de lo que en su momento significó la implantación del Sistema Transmilenio, hoy consolidado como un referente mundial en materia de movilidad, el SITP a partir de una implementación gradual y controlada, cambiará la historia de la ciudad garantizando la cobertura del 100% en la prestación del servicio de transporte público, integrará la operación y la tarifa, generará beneficios para poblaciones particulares, ajustará tecnológicamente la flota actual, tendrá un único medio de pago por medio de tarjetas inteligentes y manejará paraderos establecidos para el arribo y partida de pasajeros, entre otros aspectos.

La Implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte Publico –SITP- de Bogotá - Componente Troncal: Se incrementó la red troncal en 20 km correspondientes a las troncales Calle 26 y Carrera 10, inició la operación de 20 nuevas estaciones del Sistema, se tienen rutas del SITP operando en el 92% de las zonas concesionadas. Con base en lo anterior, se benefician las zonas del SITP concesionadas como: Usaquén, Suba Oriental, Suba Centro, Calle 80, Engativá, Fontibón, Kennedy, Bosa, Perdomo, Ciudad Bolívar, Usme y San Cristóbal. Se tienen implementados 35 servicios diseñados en el marco del SITP, los cuales se componen de 4 servicios troncales, 7 servicios de alimentación, 3 servicios complementarios, 20 servicios urbanos y 1 servicio especial operando en el centro histórico de la ciudad. Se han movilizado 5.106.157 usuarios en el componente troncal del SITP (fase III) y 820.773 usuarios en el componente zonal del SITP a 31 de diciembre de 2012. Se

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

tiene en operación 640 vehículos que hacen parte del componente zonal y troncal del SITP. Más de 2400 conductores vinculados y operando en las diferentes rutas. 10 centros de control para la regulación y control del sistema integrado del SITP. 30 hectáreas destinadas para la localización de terminales y patios transitorios para el SITP. 1500 Paraderos instalados.

En cuanto a las alternativas para mejorar la movilidad de Bogotá, los encuestados consideraron que, en primer lugar, se deben arreglar las vías (58 por ciento). Luego aparecen: hacer el metro (50%), fortalecer el SITP (31), mejorar los semáforos (24), construir más troncales de Transmilenio (24) y mejorar el respeto ciudadano por las normas de tránsito (23 por ciento).

4.3.6. Indicadores

La Empresa Transmilenio determinó los indicadores:

- Porcentaje de implementación del sistema integrado de Gestión
- Porcentaje de entidades con política laboral de Capacitación
- Número de proceso de formación ciudadana realizados
- Número de personas pertenecientes a las familias más pobres, población en condición de discapacidad y adultos mayores con subsidios y tarifas especiales en el transporte público.
- Porcentaje de construcción de la red de Transmilenio.

Los anteriores indicadores corresponden a los establecidos en el Plan de Desarrollo, pero no corresponden a los de la Política Pública de Movilidad.

4.3.7. Promesas y Realidades¹⁵⁴ del Plan de Gobierno del Alcalde Mayor Gustavo Petro en materia de Movilidad y su ejecución del PDD “Bogotá Humana”

La información tomada de la Audiencia Pública, realizada en el mes de junio de 2015, por la Contraloría de Bogotá, D.C., evidencia, atrasos en la implementación del SITP, respecto a las fecha y componentes programados, así:

Cuadro 63
Aplazamiento de la Fecha de Implementación del SITP

FECHA ORIGINAL
9 de junio de 2012
APLAZAMIENTOS
Noviembre de 2013
Julio de 2014
Diciembre de 2014

Cuadro 64
Programación y Ejecución de los Componentes del SITP

Componente	Programado	Ejecutado	% Ejecución
Rutas Zonales	585	392	67%
Vehículos Flota Zonal	9.964	6.471	65%
Chatarrización	10.185	3.894	38%

¹⁵⁴ CONTRALORIA DE BOGOTÁ. Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades” Bogotá, D.C. Junio de 2015

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Mayo de 2015

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

De la misma forma, la misma Empresa TM S.A. respecto a su situación financiera, reportó pérdida en cuantía de \$12.954 millones; a la vez que se hizo referencia a la falta de planeación y programación de la contratación de los Contratos de Concesión de las Fases I y II de Transmilenio, tal como se muestra enseguida:

Cuadro 65
Situación financiera de TM S.A. a 31 de dic. de 2014

<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida reportada a la Contraloría a través de SIVICOF de: -\$12.954 millones
<ul style="list-style-type: none"> • Utilidad aprobada en Asamblea de Accionistas (28 de marzo de 2015) \$4.299 millones
<p>DIFERENCIA \$17.253 millones</p>
<p>La autosostenibilidad de Transmilenio se ve afectada por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El permanente crecimiento del diferencial tarifario . • El constante crecimiento de los gastos operacionales. • Falta de gestión por parte de la Administración en la renegociación de los contratos de concesión

Cuadro 66
Consecuencias por la prórroga de contratos de las Fases I y II de Transmilenio

<p>Prórroga de Contratos de las fases I y II TM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afecta condiciones de calidad, seguridad y eficiencia del Sistema. • No se genera renovación de flota troncal • Pronunciamiento sobre vencimiento de prórroga otorgada el 6 de mayo de 2013, a contratos de concesión y posibles situaciones al no tramitar oportunamente los procesos licitatorios

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

4.4. EN LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL –UAERMV-

4.4.1. Presupuesto de Gastos e Inversión vigencia 2014

El presupuesto definitivo de la UAERMV correspondiente a la vigencia 201, fue de \$207.752.21 millones. En este presupuesto los gastos de funcionamiento participan con el 8,07% (\$16.772,12 millones), la inversión corresponden a 91,92% (\$190.980.08 millones). En Inversión la mayor cantidad de presupuesto corresponde a inversión directa con \$186.181.65 millones y los pasivos exigibles que participan con \$4.798.43 millones.

El total de gastos la Unidad alcanzó ejecución del 69,2% (\$137.768.27 millones), de los cuales se giró el 29,66% (\$61.625,44 millones). En esta ejecución los gastos de funcionamiento corresponden a los de mayor ejecución con el 93,73%(\$15.720,90 millones) de los \$16.772,12 millones del presupuesto definitivo; mientras que la inversión alcanzó ejecución del 67,05% (128.047,36 millones). La inversión directa alcanzó ejecución del 66,3% (\$123.444.46 millones), y los pasivos exigibles se ejecutaron en el 95,93% (\$4.602.89 millones)

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

En la Inversión, se realizaron giros por el 24,33% (\$46.464.71 millones) de los recursos ejecutados. La inversión directa en el PDD “Bogotá Humana” solo alcanzó giros por el 22,48% (\$41.861.81 millones). Los pasivos exigibles, corresponde al rubro con mayor porcentaje de giro 95,93% (\$4.602.89 millones). Los gastos de funcionamiento alcanzó giros por el 90,39% (\$15.160.78 millones).

La ejecución presupuestal con los correspondientes giros, por Ejes y Proyectos de inversión se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro 67
Comportamiento del presupuesto de gastos e inversión de la UAERMV a 31 de diciembre de 2014

En Millones de \$

CODIGO	CUENTA NOMBRE	PRESUPUESTO			EJECUCIÓN			
		INICIAL	MODIFICACIÓN	DEFINITIVO	TOTAL	% EJ	GIROS	% EJE
3	GASTOS	210.596.21	-2.844.00	207.752.21	143.768.27	69,2	61.625.44	29,66
3-1	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	16.772.12	0	16.772.12	15.720.90	93,73	15.160.72	90,39
3-3	INVERSIÓN	193.824.08	-2.844.00	190.980.08	128.047.36	67,05	46.464.71	24,33
3-3-1	DIRECTA	189.025.65	-2.844.00	186.181.65	123.444.46	66,3	41.861.81	22,48
3-3-1-14	Bogotá Humana	189.025.65	-2.844.00	186.181.65	123.444.46	66,3	41.861.81	22,48
3-3-1-14-02	Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua	187.525.65	-2.844.00	184.681.65	121.946.24	66,03	40.484.11	21,92
3-3-1-14-02-19	Movilidad Humana	157.478.38	-2.844.00	154.634.38	103.691.92	67,06	35.322.67	22,84
3-3-1-14-02-19-0408	Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial	157.478.38	-2.844.00	154.634.38	103.691.92	67,06	35.322.67	22,84
3-3-1-14-02-19-0408-192	192 - Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial	157.478.38	-2.844.00	154.634.38	103.691.92	67,06	35.322.67	22,84
3-3-1-14-02-20	Gestión integral de riesgos	30.047.27	0	30.047.27	18.254.32	60,75	5.161.43	17,18
3-3-1-14-02-20-0680	Mitigación de riesgos en zonas alto impacto	30.047.27	0	30.047.27	18.254.32	60,75	5.161.43	17,18
3-3-1-14-02-20-0680-199	199 – Mitigación de riesgos en zonas alto impacto	30.047.27	0	30.047.27	18.254.32	60,75	5.161.43	17,18
3-3-1-14-03	Una Bogotá que defiende y fortalece lo público	1.500.00	0	1.500.00	1.498.22	99,88	1.377.70	91,85
3-3-1-14-03-31	Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional	1.500.00	0	1.500.00	1.498.22	99,88	1.377.70	91,85
3-3-1-14-03-31-0398	Fortalecimiento y desarrollo institucional	1.500.00	0	1.500.00	1.498.22	99,88	1.377.70	91,85
3-3-1-14-03-31-0398-235	235 - Fortalecimiento y desarrollo institucional	1.500.00	0	1.500.00	1.498.22	99,88	1.377.70	91,85
3-3-4	PASIVOS EXIGIBLES	4.798.43	0	4.798.43	4.602.89	95,93	4.602.89	95,93

Fuente: Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero ejecución presupuesto de Gastos e Inversión UAERMV –Vigencia 2014

4.4.2. Ejecución de las Metas de Gestión y Resultados del PDD “Bogotá Humana” en las que participa la UAERMV.

La UAERMV participa en el 6,52% con 6 Metas de G y R de las 46 en las que participa el Sector en el PDD BH y en el 11,51% (3) de los 26 proyectos de inversión del Sector. Las Metas de G y R en las cuales participa la UAERMV presentan ejecución del 62,95% (\$385.698 millones) de los \$612.670 millones programados para inversión en estas M de G y R (2012-2014) y en el 34,57% del total programado para todo el PDD (2012-2016) (\$1.115.841 millones). La programación y ejecución de la inversión y del avance físico de las Metas de Gestión y Resultados en las cuales participa la UAEMRV corresponde a:

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 68
Inversión en Metas de Gestión y Resultados en las que participa la UAERMV
En millones de \$ corrientes

Canti dad	Meta de Gestión y/o Resultado	Canti dad	Proyecto de Inversión	Recursos					Nombre Indicador	Estado	Magnitud Física				
				Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados (2012- Diciembre 2014)	Ejecución (2012- Diciembre 2014)	Ejecución (2012-2016)			Programada (2012-2016)	Programada (2012- 2014)	Ejecutados (2012- Diciembre 2014)	Ejecución (2012- Diciembre 2014)	Ejecución (2012- 2016)
1	338. Conservación y Rehabilitación del 13% la Malla vial local (1080 Km.)	1	408. Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial	777.767	461.322	313.877	68,0%	40,4%	Porcentaje de conservación de la red vial local	VIGENTE	13,00	7,00	5,43	77,6%	41,8%
2	363. 114 Sitios críticos en zonas de ladera intervenidos con procesos de gestión del riesgo (incluye las 641 hectáreas que se habían planteado en la matriz inicial)	2	680. Mitigación de riesgos en zonas alto impacto	332.812	147.315	67.897	46,1%	20,4%	Sitios críticos identificados en las laderas de la ciudad de Bogotá con procesos de gestión del riesgo	VIGENTE	70,00	21,00	8,81	42,0%	12,6%
3	457. Implementar en el 100% de las entidades del distrito el Sistema Integrado de Gestión	3	398. Fortalecimiento y desarrollo institucional	5.253	4.023	3.915	97,3%	74,5%	Porcentaje de implementación del Sistema Integrado de Gestión	VIGENTE	100,00	75,00	75,00	100,0%	75,0%
Total				1.115.841	612.670	385.698									

SP: Sin programación

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

⊘ ≤ 40% ⚠ > 40% y ≤ 70 % ✓ > 70% y ≤ 90 % ★ > 90 %

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios Económico y Política pública. Subdirección devaluación de Política pública con información del Documento SEGPLAN, Componente de Gestión e Inversión, con corte Diciembre 31 de 2014.

La totalidad de ejecución presupuestal y avance de la totalidad de las metas de G y / o Resultados en las cuales participa la UAERMV se presenta en el anexo 33

4.4.3. Programación y ejecución de recursos y avance físico de las magnitudes de las metas de proyectos de inversión a cargo de la UAERMV

La UAERMV tiene a cargo 3 proyectos de inversión en el PDD BH que ejecuta a través de 10 metas, para lo cual se le programó \$1.115.832.24 millones para el periodo 2012-2016 y \$612.660.81 millones para el periodo 2012-2014, de los cuales ejecutó \$385.688.63 millones, que corresponde al 34,56% de lo asignado al periodo 2012-2016 y al 62,95% de lo programado para el periodo 2012-2014

En el periodo transcurrido del PDD (2012-2014) las metas presentan avances entre el 33,3% y el 100,0%. De las 10 metas de proyecto el 20% (2 metas) no presentan ningún avance físico de la magnitud programada, pero a las mismas, no le fueron programados recursos para el periodo 2012-2014. El 20% (2) con avances del 31,7% y 33,3%; el 10% (1 meta) con ejecución del 65%; el 20%(2) con avances entre 70% y el 90% y el 30% (3) con avances superiores al 90% de lo programado.

Las metas sin ejecución y las que presentan ejecución inferior al 40% y entre el 40% y el 70% de ejecución se presentan en el cuadro siguiente, y lo relativo a la ejecución presupuestal y avance físico de las magnitudes de las 10 metas de proyectos de inversión a cargo de la UAERMV, se muestran en el Anexo 33

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Cuadro 69
Programación y ejecución de recursos de Metas de Proyectos de Inversión a cargo de la UAERMV sin o con bajo avance físico de la magnitud.-2012-2014

Cifras en pesos corrientes

Proyecto de Inversión / Meta	Recursos				Magnitud Física					
	Programados (2012-2016)	Programados (2012-2014)	Ejecutados_ (2012-Dic 2014)	Ejecución_ n_ (2012-2016)	Ejecución_ (2012-Dic 2014)	Programada (2012-2016)	Programada (2012-2014)	Ejecutados (2012-Dic 2014)	Ejecución n_ (2012-2016)	Ejecución (2012-Dic 2014)
398. Fortalecimiento y desarrollo institucional										
Actualizar 1 Sistema De Gestión Mejorar Y Socializar El Sig.	370.000.000	250.000.000	167.333.020	66,93%	45,23%	1,00	1,00	0,65	39,0%	65,0%
Adecuar 3 Sedes Física Y Tecnológicamente	310.000.000	310.000.000	21.727.713	7,01%	7,01%	3,00	3,00	1,00	33,3%	33,3%
Apoyar Y Controlar Ejecución 2 Procesos Misionales Fortalecer Los Procesos Operativos De La UMV.	1.018.677.259	343.077.259	205.000.000	59,75%	20,12%	1,00	1,00	0,32	19,0%	31,7%
Informar A La Comunidad 1 Obras Priorizadas Fortalecer La Participación Ciudadana En La UMV	300.000.000	300.000.000	-	0,00%	0,00%	1,00	1,00	-	0,0%	0,0%
Subtotal	5.253.077.259	4.023.077.259	3.914.580.935							
408. Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial										
Subtotal	777.767.334.096	461.322.478.329	313.876.976.636							
680. Mitigación de riesgos en zonas alto impacto										
Obras De Mitigación 1 Obra Sector Carbonera	2.800.000.000	-	-		0,00%	1,00	-	-	0,0%	0,0%
Subtotal	332.811.837.000	147.315.261.000	67.897.073.543							
Total	1.115.832.248.355	612.660.816.588	385.688.631.114							

SP: Sin programación

Rango de avance: Tomados de SEGPLAN

⊘ ≤ 40% ⚠ > 40% y ≤ 70% ✓ > 70% y ≤ 90% ★ > 90%

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios Económico y Política pública. Subdirección devaluación de Política pública con información del Documento SEGPLAN, Componente de Gestión e Inversión, con corte Diciembre 31 de 2014.

4.4.4. Promesas y Realidades¹⁵⁵ del Plan de Gobierno del Alcalde Mayor Gustavo Petro, en materia de Movilidad y su ejecución del PDD “Bogotá Humana

En Audiencia Pública realizada en el mes de junio de 2015, por la Contraloría de Bogotá, D.C., se indicó que la UAERMV, no ejecutó la totalidad de recursos del presupuesto asignados por lo que la gestión en este aspecto no fue eficiente, resaltando:

Cuadro 69
Ejecución inversión directa en la UAERMV

- En los años 2012 a 2014, la UMV tuvo un presupuesto definitivo de \$627 mil millones, de los cuales comprometió \$400 mil millones, es decir, dejó de ejecutar \$227 mil millones
- En promedio, solo alcanzó a comprometer el 63,8% de los recursos
- En cuanto al nivel de giros, se registró en promedio un 27,94%.
- Entre el IDU y la UMV dejaron de ejecutar casi \$1 billón para mejorar la infraestructura vial de la ciudad

Fuente: Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades”. Bogotá, D.C. Junio de 2015

¹⁵⁵ CONTRALORIA DE BOGOTÁ. Audiencia Pública “Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y Realidades” Bogotá, D.C. Junio de 2015

CONCLUSIONES

En Bogotá la Política Pública de Movilidad no ha sido adoptada mediante acto Administrativo. En las entidades se concibe como Política el Plan Maestro de Movilidad, lo cual demuestra que la Capital del País carece de una Política Pública de Movilidad legalmente establecida. No se cuenta con un documento diagnóstico de la misma; sin embargo, las diferentes administraciones han realizado acciones orientadas a la movilidad, concebida esta como un sistema donde concurren: el Plan de Ordenamiento Territorial –POT-; los Planes Maestros de Movilidad y Espacio Público; los documentos CONPES; el Plan Distrital de Desarrollo; y el Plan de Seguridad Vial para Bogotá, entre otros. Por lo tanto, el panorama en Movilidad en la ciudad es desalentador para los ciudadanos que a diario deben padecer los problemas que persisten en materia de movilidad.

Los elementos que le apuntan a la Política Pública, quedan rezagados al momento de tomar decisiones de carácter económico, social y demás, necesario para que exista una verdadera interrelación entre los diferentes componentes de planeación y planificación que acompañan el Sistema de Movilidad.

En la Política Pública de Movilidad es fundamental que el Sistema de Coordinación sea visto como una herramienta efectiva que articula y ordena la Administración Distrital; y en lo pertinente a sus resultados, se demarcó la ejecución de sus proyectos desde la óptica del Plan de Desarrollo como eje central para su inversión, mas no está dado por la Política Pública de Movilidad.

La Administración Distrital por más de 20 años, ha adoptado algunas medidas para afrontar los problemas de la ciudadanía en materia de transporte urbano; sin embargo, se ha quedado corto en la implementación de un sistema integrado que verdaderamente consolide lo que se puede determinar como una Política Pública de Movilidad.

La estrategia institucional instancias de coordinación para: Ciudad Región; relaciones Distrito – Región- Nación; Agendas Locales y Regionales de Movilidad, se incluyó en el PMM, al igual que se estableció y reglamentó los Comités de Desarrollo Administrativo dentro de los cuales está el de Movilidad, (del cual hace parte la SDM, la que viene asumiendo como Secretaría Técnica, y cuyas reuniones se efectúan una vez al mes con la participación de directores, o gerentes, acompañamiento de la SDP, SHD, la Veeduría y el Alcalde Local). Sin embargo, estas instancias no han logrado generar la coordinación necesaria para el desarrollo eficaz de la movilidad en la capital del país.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

En las diferentes entidades que tienen responsabilidad en la ejecución de los lineamientos fijados en el POT, los Planes Maestros de Movilidad y Espacio Público, el Plan de Seguridad Vial y el Plan de Desarrollo, en lo pertinente a movilidad de Bogotá, no se evidencia trabajo coordinado y articulado con los diferentes mecanismos de planeación.

No se evidencia que la Administración haya realizado alguna articulación pertinente del POT con el Plan de Desarrollo y su correspondencia con las dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales que colaboren a solucionar las problemáticas de movilidad de la ciudad

Si bien es cierto, las entidades que integran el Sector de Movilidad desarrollan sus funciones con alguna coherencia en el Plan Maestro de Movilidad, también es evidente que no lo hacen con la debida planeación e interrelación entre las entidades ejecutoras.

En la implementación y ejecución de los programas y proyectos orientados a dar solución a la problemáticas de movilidad, confluyen 2 Planes Maestros: el de Movilidad y el de Espacio Público, al igual que el Plan de Seguridad Vial para Bogotá, situación que hace imperioso la coordinación armónica entre estas entidades, para que sus actividades y acciones sean eficaces y contribuyan al mejoramiento de la movilidad de la ciudad.

Una de las deficiencias en la implementación de la política, que no ayuda con el mejoramiento de la implementación del Sistema de Transporte, se evidencia en las falencias en los buses articulados, por sobrecupo en los mismos, que en ocasiones ha colapsado y los pasajeros han tenido que realizar protestas para que la Administración Distrital tome medidas que han resultado paliativos que no dan solución de fondo.

En Bogotá se vive a diario un caos para llegar a los sitios de trabajo o estudio, situación que se evidencia con el resultado de la encuesta “Bogotá como Vamos”, en la que se determinó que el 68% de los encuestados considera que, durante el año 2014, sus viajes tardaron más tiempo que el año 2013; hubo un aumento de 26 puntos frente a la medición del 2013¹⁵⁶.

A pesar del hecho que la Contraloría de Bogotá, D.C. el 11 de diciembre de 2014, comunicó al señor Alcalde Mayor¹⁵⁷, a la SDM¹⁵⁸, al IDU¹⁵⁹, a la Empresa Transmilenio¹⁶⁰ y a la UAEMV¹⁶¹, el informe estructural, resultado de la evaluación de

¹⁵⁶ Datos de la encuesta de percepción en movilidad 2014 – de Diciembre de 2014 - Bogotá Como Vamos

¹⁵⁷ Oficio radicado Contraloría de Bogotá, 2-104-19650 del 11 de diciembre de 2014

¹⁵⁸ Oficio radicado Contraloría de Bogotá, 2-104-19647 del 11 de diciembre de 2014

¹⁵⁹ Oficio radicado Contraloría de Bogotá, 2-104-19646 del 11 de diciembre de 2014

¹⁶⁰ Oficio radicado Contraloría de Bogotá, 2-104-19649 del 11 de diciembre de 2014

¹⁶¹ Oficio radicado Contraloría de Bogotá 2-2014-19648 del 11 de diciembre de 2014

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

la política pública de Movilidad, en el marco del PDD *Bogotá Sin Indiferencia*, PAE 2014, las entidades de la Administración Distrital, no han realizado acción alguna tendiente a organizar lo relativo a esta política y a elaborar el mapa de la política de movilidad, en el entendido que aún la política no está adoptada como tal.

Se evidenció que existe incoherencia entre la información que entregan las entidades de la administración distrital en los oficios de respuesta a la solicitud de información realizada por la Contraloría de Bogotá, respecto al avance de metas de gestión y resultados, con la información que se obtiene del SEGPLAN (Coordinadores de Programas a 31 de diciembre de 2014), a pesar del hecho que dicha información proviene de la misma administración. Esto crea incertidumbre y desconfianza en la misma. Lo anterior, se comprobó en la información que entregó el IDU con oficio¹⁶², respecto al cumplimiento de metas de gestión y resultados, en lo pertinente a los avances, logros, resultados y la información que aparece en el SEGPLAN, lo cual incumple lo establecido en la Ley 87 de 1993, Art. 2 literal e) que establece como uno de los Objetivos del Sistema de Control Interno: “e) *Asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información y de sus registros(...)*”.

En el análisis de la información reportada por la Administración Distrital en el Documento SEGPLAN¹⁶³, con corte a diciembre de 2014, se encontró que del total de 472 Metas de Gestión y Resultados del PDD *Bogotá Humana*, las entidades del Sector Movilidad participan en el 9,74%, con 46 metas.

Se halló que los compromisos de las entidades del Sector Movilidad concretados en los objetivos y metas de Gestión y / o Resultados del PDD *Bogotá Humana*, se proyectó invertir \$14.560.085,0 millones, de los cuales se han programado hasta la vigencia de 2014 \$6.975.516,0 millones, comprometiendo \$5.280.473,1 millones, por lo tanto, el resultado de la gestión de los recursos destinados al sector muestra que se ha ejecutado el 49,7% de todo lo programado, con un cumplimiento del 79,5% en lo transcurrido del PDD.

En el conjunto de metas del sector se destacan 10 metas por el nivel de recursos e impacto, que representan el 91% del total de la inversión en movilidad, con una programación de \$6.153.209,1 millones en lo recorrido del Plan, de las que se invirtieron el 74.7%, que corresponden a solo el 34.7% de lo programado para estas metas, lo que implica que en lo que resta de ejecución del PDD BH, se deberá invertir \$8.648.698,0 millones, de los que no se comprometieron \$1.557.022,5 millones, el 25.3% del total que al 2014 se debía haber invertido. Por lo tanto, el sector no ha sido eficiente en la inversión de los recursos asignados para el desarrollo de los proyectos que se requieren para mejorar el estado de la movilidad en la ciudad (ver cuadro 28).

¹⁶² IDU. Oficio OAP 20151151319421 radicado Contraloría Bogotá 1-2015-15761 del 30 de julio de 2015

¹⁶³ SEGPLAN: Seguimiento a Plan de Desarrollo

Entre las metas señaladas, se evidencia que las más relevantes son: “330. Integrar el SITP con la red troncal”, “325. Construir 12% de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea (5 Km.)” y “335. Aumentar en un 5% la construcción de malla vial arterial (130,6 Km.)”, la primera refleja el nivel de avance del SITP integrado con la red troncal, con recursos por invertir de más de la mitad de lo programado y la segunda evidencia la realidad del proyecto metro en el que solamente se han adelantado los estudios, pero que no se ha iniciado su etapa de contratación de la construcción y la última se observa una gestión deficiente en lo recorrido del plan, donde solo se comprometieron recursos por 63.7%, a pesar de las grandes necesidades en malla vial que presenta la ciudad.

Se evidenció que la gestión presupuestal de ingresos de IDU para la vigencia 2014, **fue ineficiente**, por cuanto de los ingresos programados para recaudar \$1.517.041.169.454, se recaudó el 46,98% (\$712.659.837.618) quedando un saldo por recaudar del 53,02%, (\$804.381.331.836). Igual situación ocurrió con la gestión presupuestal de gastos e inversión, por cuanto esta fue **ineficaz**, porque no le permitió a la entidad, alcanzar los objetivos programados en el PDD 2012-2014, “Bogotá Humana”, en materia de obras de infraestructura en movilidad asignados bajo su responsabilidad.

Soportados en la información entregada por el IDU¹⁶⁴, se evidenció que el cumplimiento de Metas de Gestión y Resultados del PDD *Bogotá Humana* para la vigencia 2014, fue **ineficaz**, en razón a que de 25 metas a cargo del IDU, en el 52% (13 metas) no se presentó ejecución en la vigencia 2014, y el 48% de las metas (12 metas) presentan baja ejecución entre el 0,04% y el 9,92% a diciembre de 2014 y entre 0,12 y 11,33% a junio 30 de 2015. De haberse ejecutado y cumplido las metas de gestión programadas, se hubiera contribuido al mejoramiento de la movilidad de la ciudad. Igualmente las metas de los proyectos de inversión a cargo del IDU, tampoco lograron avance significativo en la gran mayoría de sus metas, por lo que difícilmente se cumplirá con lo programado a la terminación del mandato del actual Alcalde Mayor y a la terminación del PDD BH (junio de 2016). Por esta razón la gestión del IDU, para la vigencia 2014, se conceptúa como **ineficaz**. (Ver cuadro 37 y Anexo 15).

Según la información del Documento SEPLAN, con corte a 31 de diciembre de 2014, se encontró que para los 7 proyectos de inversión a cargo del IDU, desarrollados a través de 94 metas, se programaron \$3.397.005,66 millones (2012-2016) y \$2.329.172,93 millones (2012-2014), de los cuales se han ejecutado \$1.678.542,04 millones a diciembre de 2014; por lo que la ejecución fue del 69,03% en el periodo 2012-2014 y 55,29% en el periodo 2012-2016, mostrando una **gestión ineficiente**.

En el 11,70% (11 metas), de las metas de los proyectos de inversión del IDU no se presenta avance físico; en el 2,12% (2 metas) muestran avance físico inferior al 40%

¹⁶⁴ Oficio OAP 20151151319421 Radicado Contraloría de Bogotá 1-2015-13761 del 30 de julio de 2015

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

(31,7% y 25%); el 1,06% (1 meta) está en un rango de entre el 40 y 70%; el 5,31% (5 metas) presentan avance en el rango comprendido entre el 70% y 90% y el 79,78% (75 metas) avance superior al 90%. Las metas de proyectos de inversión sin o con avance físico de metas, inferior al 90%, se presenta en el cuadro 39 y anexo 17.

Los principales retos: inicio de construcción del metro, metro cables, la implementación 100% del SITP, la construcción de Transmilenio en la Av. Boyacá, la mejora en el Sistema Transmilenio y la necesidad de agilizar las obras de la malla vial no se han logrado.¹⁶⁵ A pesar de contar con diversas fuentes de financiación, no se ha iniciado a tiempo la construcción de las obras.¹⁶⁶

Por lo anterior: La Contraloría de Bogotá considera que la administración distrital no ha cumplido a cabalidad con las metas de movilidad programadas en el plan de desarrollo “*Bogotá Humana*”¹⁶⁷.

En resumen, la administración está en deuda con Bogotá en la construcción de nuevas obras para mejorar la movilidad de la ciudad¹⁶⁸.

¹⁶⁵ Ibídem

¹⁶⁶ Ibídem

¹⁶⁷ CONTRALORIA DE BOGOTÁ. Audiencia Pública Sectorial “*Cara y Sello de la Movilidad: Promesas y realidades*” Junio de 2015

¹⁶⁸ Ibídem

ANEXOS