

## BALANCE ESTRATÉGICO IDU 2020-2024

### 1. PRESENTACIÓN DE LA ENTIDAD

#### 1.1 PROPÓSITO CENTRAL (MISIÓN)

Estructuramos y desarrollamos proyectos de infraestructura vial y movilidad multimodal, de forma sostenible, incluyente, innovadora y eficiente, para contribuir al desarrollo urbano de Bogotá Región y mejorar la calidad de vida de su gente.

#### 1.2 OBJETIVO RETADOR (VISIÓN)

Consolidarnos en el 2030 como la entidad LÍDER en estructuración, ejecución y conservación de proyectos integrales de infraestructura vial, transporte y movilidad multimodal para Bogotá región.

#### 1.3 OBJETIVOS

- Lograr la articulación interinstitucional para la estructuración y ejecución de proyectos urbanos/regionales
- Mejorar la gestión en el ciclo de vida de los proyectos para asegurar el cumplimiento de los mismos en términos de costo, tiempo y calidad.
- Garantizar la ejecución de los proyectos claves de infraestructura (Plan de Desarrollo, POT, Plan Maestro de Movilidad, Proyectos de Integración Regional)
- Consolidar la transformación de la entidad de forma que seamos innovadores, ágiles, íntegros, transparentes y sostenibles.
- Mejorar el relacionamiento de la entidad con la ciudadanía y otros actores claves
- Consolidar al IDU como una entidad humana, familiarmente responsable y centrada en la gestión del conocimiento.

#### 1.4 ESTADO EN QUE SE RECIBIÓ LA ENTIDAD

- Se recibieron los procesos de contratación en curso de los proyectos Transmilenio por la Carrera 7ª, licitación IDU-LP-SGI-014-2018, proceso que se revocó favorablemente y sin acciones judiciales en contra de la entidad y el Distrito, la Troncal 68, cuyos 9 tramos se adjudicaron en enero de 2020 por valor de \$2.627.505.917.702 (obra e interventoría).
- Para el inicio del 2020, el rezago presupuestal de la entidad ascendía a \$1.8 billones, discriminados en \$1.2 billones de pasivos exigibles y \$670 mil millones de reservas presupuestales, lo cual se tradujo en la necesidad de gestionar los 266 contratos: 145 correspondían a estudios y diseños y 121 contratos de construcción y mantenimiento, a fin de optimizar la ejecución de giros. Cabe mencionar que los montos más altos son representados por los contratos mixtos, figura utilizada para varios proyectos en la administración pasada, esquema en el que se contrató estudios, diseños y construcción en un único proceso, sin vigencias futuras, implicando que el compromiso de los recursos se dio en la primera vigencia, pero su ejecución, en algunos casos ha superado 3 y hasta 4 años, quedando el presupuesto por ejecutar bajo la figura de reservas presupuestales y/o pasivos exigibles.

- En la vigencia 2020 se encontró un significativo número de contratos por liquidar (principalmente con pendientes de aprobaciones de terceros), por lo que se dio inicio a los trámites para lograr el cierre de los productos y entrega de los requisitos fortaleciendo el equipo de trabajo y las estrategias que conllevaron a mejorar la gestión en dicha materia.
- Se recibió una Entidad con manuales y procedimientos que permiten realizar procesos de manera articulada, sin embargo, se evidenciaron limitaciones y contradicciones con una oportunidad de mejora para optimizar los procesos, buscando optimizar los plazos y calidad de los productos de pre-inversión e inversión del IDU.
- En cuanto al diagnóstico de la Infraestructura de espacio público y ciclorrutas se encontró con información de estado, la cual se identificó susceptible a mejorar a través de la definición de metodologías técnicas relacionadas con la determinación de estado de los elementos que la conforman.
- En cuanto al Sistema de Información Geográfica, recibimos información en forma dispersa, con dificultades en la consolidación, almacenamiento de información de manera normalizada y con necesidad de fortalecer y actualizar las herramientas de consulta para los diferentes niveles de usuarios.
- En relación con la gestión predial se encontraron proyectos en los cuales factores como la resistencia de los propietarios a vender y oposición a la ejecución de los proyectos, han incidido en este proceso y en la licitación y adjudicación de los contratos. A manera de ejemplo tenemos el caso de las Troncales Av. 68 y Carrera 7ma donde fue evidente el impacto de esta situación frente al avance de la gestión predial.
- Se encontraron dificultades en la interacción con terceros, en especial con entidades Distritales como EAAB (aprobación de diseños), DADEP (Entrega de cesiones públicas), UAECD (términos para entrega de avalúos) y con otras entidades de Servicios públicos por aprobaciones y Notarías y Oficina de registro de Instrumentos Públicos (atrasos y demoras en el otorgamiento de copias de escrituras públicas, necesarias para adquisición predial).

## **1.5 COMPROMISOS PROGRAMA DE GOBIERNO**

A continuación, se presenta el avance de los principales proyectos que fueron propuestos dentro del programa de Gobierno de la Alcaldesa Claudia López, a ser desarrollados por el IDU, y cuyos avances se explicarán más adelante:

- Cable San Cristóbal
- Apoyo a la inserción urbana del Regiotram occidente
- Transmilenio Av. Caracas a Usme
- Troncal Av. Ciudad de Cali desde la Circunvalar del Sur hasta la Avd Manuel Cepeda Vargas.
- ALO sur
- Accesos Norte 2.
- Se avanzó en la definición de un programa de cables que incluye el desarrollo de 7 proyectos, a través del cual se priorizó la contratación de las obras del cable San Cristóbal, la estructuración y licitación de las obras del Cable Potosí y la estructuración de los cables Reencuentro Monserrate. Quedando el de Usaquén para ser estructurado en una siguiente administración.

## 1.6 COMPROMISOS PLAN DE DESARROLLO

El Acuerdo 761 de 2020, por medio del cual se adoptó el Plan de Desarrollo, incluyó las apuestas del programa de Gobierno de la Alcaldesa que quedaron plasmados como programas y proyectos en el PDD

No Programa	Programa	No Proyecto	Nombre del Proyecto de inversión	No Meta sectorial	Meta Sectorial
Propósito 5. Construir Bogotá Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente.					
Logro de Ciudad 30. Incrementar la efectividad de la gestión pública distrital y local.					
56	Gestión pública efectiva	7716	Fortalecimiento y efectividad institucional de la gestión pública en el IDU	482	Aumentar el índice de satisfacción al usuario de las entidades del Sector Movilidad en 5 puntos porcentuales.
				483	Aumentar en 5 puntos el índice de desempeño institucional para la entidades del sector Movilidad, en el marco de la Política de MIPG.
Propósito 2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.					
Logro de Ciudad 16: Aumentar la oferta de espacio público y áreas verdes de Bogotá promoviendo su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía.					
33	Más árboles y más y mejor espacio público	7761	Infraestructura para espacio público y áreas verdes de la ciudad	240	Conservar 1.505.155 m2 espacio público
				241	Construir 2.718.592 m2 espacio público para el disfrute de los ciudadanos. En esta construcción se contará con un 35% de mano de obra de la localidad donde se ejecute el proyecto.
				242	Construir o Conservar 135 Puentes peatonales
Propósito 4. Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible					
Logro de Ciudad 26: Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional, el sistema integrado de transporte público y la red de ciclorrutas.					
49	Movilidad segura, sostenible y accesible	7763	Construcción de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	380	Construir 146 km-carril de malla vial. En esta construcción se contará con un 35% de mano de obra de la localidad donde se ejecute el proyecto.
				381	Construir 280 km. de cicloinfraestructura
				382	Construir o reforzar 29 Puentes vehiculares e intersecciones a desnivel
				383	Definir e implementar dos estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial, donde una de ellas incluya la prevención, atención y sanción de la violencia contra la mujer en el transporte
				388	Implementar 5.000 cupos de cicloparqueaderos
		7779	Conservación de vías y cicloinfraestructura para la movilidad sostenible	377	Conservar 190 km de cicloinfraestructura
				378	Realizar actividades de conservación a 2.308 km. de malla vial ( idu938)

No Programa	Programa	No Proyecto	Nombre del Proyecto de inversión	No Meta sectorial	Meta Sectorial
		7782	Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible	376	Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros 2 cables
				392	Conservar 360 km-carril de malla vial troncal
				393	Mejoramiento de 43 estaciones del sistema Transmilenio
				396	Diseñar y contratar la construcción de 6 patios troncales y zonales del SITP
				397	Ejecutar las obras para la adecuación de 29.6 km de corredores de transporte masivo
				398	Ejecutar las obras para la adecuación de 20 Km del corredor verde de la carrera séptima
50	Red de Metros	7786	Inserción Urbana al Regiotram	402	Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte y estructuración del Regiotram del sur

Fuente: Estructura Plan de Desarrollo 2020-2024 Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-.

A continuación, se presenta el avance, con corte 30 de septiembre de cada una de las metas establecidas en el PDD en las que tiene participación el IDU, incluyendo la proyección del total contratado por cada meta, la proyección a 31 de diciembre de 2023 de lo que será el avance físico y proyección de lo que quedará contratado a 31 de mayo de 2024, fecha en la que termina el PDD de la actual administración.

Es importante tener en cuenta que, dado el ciclo de maduración de los proyectos, en el cual se requiere surtir las etapas de preinversión, es decir estructuración de prefactibilidad, factibilidad y estudios y diseños para dar inicio a las obras, algunos de los proyectos quedarán en ejecución al finalizar el PDD, no obstante, en su mayoría las metas se cumplen en cuanto a su contratación.

Ese es el caso de las metas de construcción de espacio público y ciclorrutas, que se desarrollan, en proyectos de intervención integral, como troncales y vías de la malla vial arterial, en donde se ejecutan obras de paramento a paramento incluyendo estos componentes, por lo tanto, su avance físico se da en la medida que se terminen y entreguen al servicio estas obras viales, es decir seguirán en ejecución al finalizar la actual administración y el Plan de Desarrollo, proyectos tales como las troncales de la Avenida 68, Ciudad de Cali y Caracas, Avenida Guayacanes, Corredor Ambiental Canal Córdoba, Aceras y ciclorrutas por la Calle 116 de Av. Boyacá a Autonorte, por la carrera 15 de Cl. 100 hasta Cl. 122 y por la autopista norte entre Calle 80 y Calle 128B, Aceras y Ciclorruta Canal Molinos entre Av 9 hasta Autopista Norte, Avenida el Rincón desde Carrera 91 hasta Avenida la Carrera 91, Avenida Laureano Gómez desde 170 hasta 193, Avenida Boyacá de 170 hasta 183, Cicloalameda Medio Milenio, la ALO desde Chusacá hasta la Calle 13, Accesos Norte por la carrera séptima y la autopista norte, entre otros.

## Balance Cumplimiento de Metas Plan de Desarrollo

No Meta PDD	Nombre Meta PDD	Unidad	Meta PDD	Meta PDD- IDU	Ejecución Meta Física Acumulada a 30/09/2023	Ejecución Meta Física Acumulada a 30/09/2023	Ejecución Meta Física Acumulada proyectada a 31/12/2023	% Ejecución Meta Física Acumulada proyectada a 31/12/2023	Ejecución Meta Física Acumulada proyectada a 31/05/2024	% Ejecución Meta Física Acumulada proyectada a 31/05/2024	Proyección Total Contratado UNCSAB	% Proyección Total Contratado UNCSAB
240	Conservar 1.505.155 m2 espacio público (IDU 1.405.155, UMV 1.000.000)	M2	1.505.155,00	1.405.155,00	1.395.931,00	99,34%	1.553.704,53	110,57%	1.872.958,72	133,29%	1.872.958,72	133,29%
241	Construir 2.718.592 m2 espacio público para el disfrute de los ciudadanos. En esta construcción se contará con un 35% de mano de obra de la localidad donde se ejecute el proyecto.	M2	2.718.592,00	2.718.592,00	653.812,73	24,05%	861.253,11	31,68%	1.055.333,11	38,82%	2.414.499,11	88,81%
242	Construir o Conservar 135 Puentes peatonales	Puentes peatonales construido	15,00	15,00	2,00	13,33%	4,00	26,67%	5,00	33,33%	17,00	113,33%
		Puentes peatonales mantenido	120,00	120,00	93,00	77,50%	120,00	100,00%	130,00	108,33%	130,00	108,33%
376	Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros 2 cables	Cable	0,60	0,60	-	0,00%	0,01	1,67%	0,03	5,00%	0,60	100,00%
		Estructuración	2,00	2,00	2,00	100,00%	2,00	100,00%	2,00	100,00%	2,00	100,00%
377	Conservar 190 km de cicloinfraestructura (IDU 110, UMV 80)	Km ciclorrutas	190,00	110,00	65,45	59,50%	75,96	69,05%	95,37	86,70%	95,37	86,70%
378	Realizar actividades de conservación a 2.308 km. de malla vial ( idu938) ( UMV1370)	Km- carril	2.308,00	938,00	738,79	78,76%	795,26	84,78%	832,62	88,77%	832,62	88,77%
380	Construir 146 km-carril de malla vial. En esta construcción se contará con un 35% de mano de obra de la localidad donde se ejecute el proyecto.	Km- carril	146,00	146,00	107,13	73,38%	152,65	104,55%	185,10	126,78%	399,30	273,49%
381	Construir 280 km. de cicloinfraestructura (224 IDU, 56 SDM)	Km ciclorrutas	280,00	224,00	34,11	15,23%	47,59	21,25%	62,76	28,02%	130,01	58,04%
382	Construir o reforzar 29 Puentes vehiculares e intersecciones a desnivel	Puentes vehiculares	29,00	29,00	3,00	10,34%	7,00	24,14%	12,00	41,38%	42,00	144,83%
383	Definir e implementar dos estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial, donde una de ellas incluya la prevención, atención y sanción de la violencia contra la mujer en el transporte	Estrategias	2,00	0,25	0,13	52,00%	0,13	52,00%	0,25	100,00%	0,25	100,00%
388	Implementar 5000 cupos de cicloparqueaderos	Ciclo- parqueadero	5.000,00	5.000,00	3.261,00	65,22%	3.301,00	66,02%	3.301,00	66,02%	5.998,00	119,96%
392	Conservar 360 km-carril de malla vial troncal	Km-carril	360,00	360,00	381,74	106,04%	562,76	156,32%	585,30	162,58%	585,30	162,58%
393	Mejoramiento de 43 estaciones del sistema Transmilenio	Estaciones	43,00	43,00	36,00	83,72%	40,00	93,02%	42,00	97,67%	48,00	111,63%
396	Diseñar y contratar la construcción de 6 patios troncales y zonales del SITP	Patios	6,00	6,00	3,00	50,00%	6,00	100,00%	7,00	116,67%	7,00	116,67%
397	Ejecutar las obras para la adecuación de 29.6 km de corredores de transporte masivo	Km	29,60	29,60	8,54	28,85%	15,04	50,81%	19,78	66,82%	34,91	117,94%
398	Ejecutar las obras para la adecuación de 20 Km del corredor verde de la carrera séptima	Km	20,00	20,00	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	20,00	100,00%
402	Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte y estructuración del Regiotram del sur	Implementar	1,00	1,00	1,00	100,00%	1,00	100,00%	1,00	100,00%	1,00	100,00%
		Estructurar	2,00	2,00	2,00	100,00%	2,00	100,00%	2,00	100,00%	2,00	100,00%
482	Aumentar el índice de satisfacción al usuario de las entidades del Sector Movilidad en 5 puntos porcentuales.	%	93,59	89,59	94,78	101,27%	94,78	101,27%	94,78	101,27%	93,59	101,27%
483	Aumentar en 5 puntos el índice de desempeño institucional para la entidades del sector Movilidad, en el marco de la Política de MIPG.	%	84,40	80,40	91,50	108,41%	91,50	108,41%	91,50	108,41%	84,40	108,41%

Fuente: Proyección de metas físicas y territorialización de la Inversión en proceso de consolidación para SEGPLAN - corte 30 de septiembre de 2023. Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-.

La meta 388 “Implementar 5000 cupos de cicloparqueaderos”, se ejecuta, entre otros, en proyectos de ampliación y mejoramiento del cicloparqueadero del Portal Suba, del Portal Sur, del proyecto del Ciclopuente Canal Molinos, la Red Peatonal Zona Rosa y en los diferentes grupos de la Troncal Avenida 68.

En cuanto a la meta 376 de cables aéreos, se encuentran en ejecución las obras de construcción del cable aéreo de San Cristóbal y en proceso de contratación para el desarrollo de los estudios, diseños

y construcción, el proyecto de cable Aéreo en Ciudad Bolívar desde el portal Sur hasta el Barrio Potosí, cuyo proceso licitatorio se abrió en el mes de septiembre.

De otro lado, se encuentran en ejecución los estudios de factibilidad para la construcción de dos cables en las localidades de Santa Fe y La Candelaria.

En cuanto a la meta 402 relacionada con el Regiotram, se logró la gestión para la inserción urbana del Regiotram de Occidente a través de la definición de su integración física y el aporte de recursos del Distrito Capital., para la adecuación de las intersecciones elevadas sobre los corredores de las troncales TM, de otro lado, se culminó la factibilidad del Regiotram del norte, del cual se radicó la solicitud de aval técnico ante el Ministerio de Transporte y se determinó realizar el estudio para un proyecto mixto que incluya pasajeros y carga. Adicionalmente se culminaron los estudios a nivel de prefactibilidad del proyecto de Corredor Férreo del sur, concluyendo que se deberá desarrollar una tercera línea del metro para Bogotá hasta el municipio de Soacha, con integración con la Primera línea del Metro, Transmilenio y Regiotram de Occidente, cumpliendo con la meta propuesta.

Para la meta 241 - Construir 2.718.592 m<sup>2</sup> de espacio público para el disfrute de los ciudadanos, esta se desarrolla a través de las obras en los grupos de la Avenida Guayacanes, los grupos de la Troncal Av. 68, la Avenida Ciudad de Cali, Extensión Troncal Caracas, los proyectos de Aceras y Ciclorrutas en la Autopista Norte, en la Calle 116, en la calle 92 y 94, en el Canal Molinos, en la Carrera 15, en el proyecto de Corredor Ambiental Canal Córdoba, en la Avenida El Rincón por la Av. Boyacá, Acciones populares Espacio Público, en la Avenida Laureano Gómez, en la Avenida Boyacá desde 170 a 183, en la Avenida José Celestino Mutis, en la Avenida La Sirena, entre otros como los que se dejan contratados entre los cuales están principalmente, los proyectos de Accesos Norte, Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) desde Chusacá hasta la Cl. 13, la Avenida Centenario (Calle 13) y la Cicloalameda Medio Milenio Tramos 1 y 2.

La meta 242 *“Construir o Conservar 135 Puentes peatonales”*, se ejecuta a través de la construcción de puentes peatonales que hacen parte del desarrollo de los proyectos de la Avenida Guayacanes, la Troncal Av. 68, Cali y Caracas, la Intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa, el nuevo puente peatonal sobre la Autopista Norte con calle 174, Puente Peatonal de la Avenida Circunvalar por la Calle 46, Puente peatonal Av. Boyacá por Calle 80, Puentes peatonales acceso a estaciones Cl. 142, 146, Mazurén y Toberín.

También se estableció como compromiso, acelerar el desarrollo y terminación de proyectos viales (nuevos y en ejecución), y para ello se vienen adelantando proyectos de infraestructura en cumplimiento de las siguientes metas:

380 *“Construir 146 km-carril de malla vial. En esta construcción se contará con un 35% de mano de obra de la localidad donde se ejecute el proyecto”*, en desarrollo de esta meta se destaca la construcción de malla vial arterial asociada a los proyectos de las troncales de Av. 68, Cali y Caracas, la Av. Guayacanes, la Avenida Laureano Gómez, el proyecto ALO Sur, Accesos Norte, entre otros que quedarán en ejecución. También está la construcción de malla vial intermedia en Red Peatonal Zona Rosa, en Vías perimetrales y espacio público del Parque Gilma Jiménez, Vías y espacio público zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda, entre otros.

## **1.7 Otros compromisos, además de los adquiridos en el Plan de Gobierno, incluidos en el PDD**

Si bien dentro de los proyectos de integración regional se incluyó la Calle 13, no estaba previsto que fuera cofinanciada por la Nación. Sin embargo, en el año 2022 se lograron los recursos del Gobierno Nacional para la financiación hasta del 70% del proyecto, con lo cual se dio inicio a los procesos licitatorios del proyecto, del que a la fecha se han adjudicado dos tramos desde la Carrera 50 hasta la Av. Boyacá y se ha avanzado con la gestión de los predios necesarios para la construcción de la nueva calle 13.

La extensión de la Calle 63 desde la Cra 122 hasta el límite del Distrito Capital, así como la extensión de la Troncal 26 y el ramal de conexión del Regiotram con el Aeropuerto El Dorado fueron incluidos dentro del alcance de la Iniciativa Privada que fue presentada ante la Agencia Nacional de Infraestructura para la Ampliación del Aeropuerto El Dorado y al que le fue aprobada la etapa de prefactibilidad y actualmente adelanta los estudios de factibilidad.

Para el tramo de la ALO centro, desde la Calle 13 hasta la Calle 80, se recibieron iniciativas privadas las cuales presentaron varias observaciones por parte del IDU y la Secretaría Distrital de Planeación, motivo por el cual el originador del proyecto desistió de continuar el 5 de junio de 2023.

En relación con la ALO Norte y acorde con el nuevo POT, el IDU dará inicio al concurso de méritos para adelantar los estudios del tramo 1 – ALO entre calle 80 y Av. Morisca (calle 91), y tramo 5 – ALO entre calle 127 y calle 153 (av. las Mercedes), incluyendo la conexión con la Avenida Ciudad de Cali a través de la avenida el tabor y las calles 127 y 129 y la factibilidad, estudios y diseños del tramo 2 – Avenida Morisca (calle91), desde la ALO hasta la carrera 91 y tramo 3 – carrera 91, desde la av. Morisca, hasta la Av. Rincón, incluyendo la conexión con la Av. Ciudad de Cali.

La construcción de la Intersección a Desnivel Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa, es una obra importante para mejorar el acceso a la ciudad por el sur, fue licitado y adjudicado con recursos del Sistema General de Regalías, a la fecha ha culminado la etapa de Preconstrucción y presenta un avance del 1,32% en la etapa de obra.

Como se mencionó anteriormente, se avanzó en la definición de un plan de Cables, dentro de los cuales se avanzó en la ejecución de obras de construcción del Cable San Cristóbal, la estructuración del proceso de estudios, diseños y construcción del cable Potosí, se adelantaron los estudios de factibilidad de los cables del Centro histórico en las localidades Candelaria y Santafé.

Se adelantaron los estudios de factibilidad del Intercambiador de la Calle 80 por Av. Las Quintas y se presentó como el primer proyecto a desarrollar a través de la Región Metropolitana, por lo que se dará inicio al proceso licitatorio en el último trimestre del 2023.

### **Además de lo anterior, se establecieron las metas PDD:**

382 *“Construir o reforzar 29 Puentes vehiculares e intersecciones a desnivel”* meta que se ejecutará con la construcción o reforzamiento de Puentes Vehiculares ubicados en la Avenida Centenario, Avenida El Rincón, Avenida La Sirena, Corredor Av. Tintal (Guayacanes), Extensión Troncal Caracas, Intercambiador Calle 80, Intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa,

Intersección Av. José Celestino Mutis, Puente Calle 153 por Autonorte, Puentes ubicados en la Av. 68, entre otros.

396 *“Diseñar y contratar la construcción de 6 patios troncales y zonales del SITP”*, dentro de los cuales se adelantaron estudios y diseños de los patios de portal Tunal, Américas, Calle 13, Calle 200 y La Reforma, adicionalmente los patios zonales Gaco, alameda del Jardín y San José a nivel de prefactibilidad.

En materia de fortalecimiento institucional, se plasmaron las metas que hacen parte del **programa 56 Gestión pública efectiva**: La meta 482 *“Aumentar el índice de satisfacción al usuario de las entidades del Sector Movilidad en 5 puntos porcentuales”* y la 483 *“Aumentar en 5 puntos el índice de desempeño institucional para las entidades del sector Movilidad, en el marco de la Política de MIPG”*.

## **2. PRINCIPALES LOGROS**

### **2.1 URBANOS**

#### **2.1.1 CABLES**

##### **2.1.1.1 Cable San Cristóbal**

Se realizó todo el proceso de maduración del proyecto con metodología BIM, que permitió la contratación e inicio de la etapa de construcción mediante contrato IDU-1319-2023, por un valor de \$341.838.822.928 y el contrato de interventoría IDU-1404-2023 por un valor de \$ 22.503.518.459.

Para adelantar el proyecto se requieren 157 predios, 128 corresponden a predios privados sobre los que se adelanta el proceso de adquisición y 29 de no adquirir por tratarse de cesiones de desarrollos urbanísticos del sector, en administración del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP o de propiedad del IDU. Se cuenta con 73 predios disponibles que equivalen a 55,63% del área requerida para la construcción del proyecto.

El valor estimado ajustado de la de la adquisición predial es de 49.303 millones, de los cuales se han comprometido 42.992 millones

Se trata de un proyecto de revitalización del territorio que pretende complementar la integración urbana del cable aéreo y promover el restablecimiento del equilibrio social, ambiental y económico del territorio desde el enfoque del Sistema Distrital del Cuidado. El proyecto beneficiará a cerca de 400.000 habitantes de la localidad de San Cristóbal y del Sur de Bogotá.

##### **2.1.1.2 Cables Potosí y Centro Histórico**

Con estos proyectos se pretende eliminar barreras de accesibilidad, mejorando la conectividad con la ciudad y con otras operaciones urbanas y dinamizando la movilización de los ciudadanos, lo cual contribuirá con la competitividad de la ciudad y la consolidación del modelo de ordenamiento establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial.



Para el Cable Potosí mediante Convenio de Colaboración No. 1547 de 2020 entre IDU y la Agencia Francesa de Desarrollo se adelantaron las etapas de preinversión, tales como idea, perfil, prefactibilidad y factibilidad, con una población beneficiada de 600.000 habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar y Soacha, quienes hoy tienen grandes problemas de movilidad y equipamientos sociales. Para este proyecto, en el mes de septiembre de 2023, se dio apertura del proceso licitatorio a través del cual se adjudicará el contrato para la ejecución de los estudios, diseños y ejecución de la obra. Con el cual se dará cumplimiento a la meta de Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros 2 cables.

Con el cable Centro Histórico se beneficiará a 135.000 habitantes de las localidades de Santafé y Candelaria, se desarrollaron la etapa de prefactibilidad en el 2021 y factibilidad en el 2022.

En el caso de los cables del centro histórico (norte y sur), se recomienda que la siguiente administración continúe con el ciclo de maduración del proyecto hasta llegar a la etapa de construcción.

### **2.1.2 CORREDOR VERDE CARRERA SÉPTIMA**

Al momento de iniciar la administración se encontraba la licitación pública para la construcción de la Troncal Carrera Séptima suspendida por tres demandas frente a la afectación al patrimonio cultural (Parque Nacional), no tener armonizado el Plan Parcial del Pedregal en la calle 100 y al impacto de la intersección de la 85 x Circunvalar (Edificio Altos de la Cabrera). Ante esta situación, el IDU logró revocar dicha licitación sin que el Distrito fuera objeto de demandas ni obligado a pagar suma alguna por concepto de indemnizaciones. Tras resolver este obstáculo judicial, se inició la primera fase de participación ciudadana para la co-creación del diseño conceptual del Corredor Verde, en la que se recibieron más de 50.000 propuestas de los ciudadanos, que una vez analizadas fueron parte del insumo para dar inicio al proceso contractual para los estudios y diseños de esta importante vía. El 41% de los encuestados pidieron una movilidad sostenible (carril bici, transporte público eléctrico, seguridad vial, mejores andenes), 22.3 % un corredor verde y autosostenible, 17.6% transporte público incluyente, 16.8% proyecto urbano integral y solo el 2.3% mantener el corredor. Con estos resultados se contrató con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo los lineamientos ambientales y de espacio público del Corredor.

Con fundamento en la información recolectada el IDU contrató la actualización, complementación y ajuste de los estudios y diseños del corredor distribuidos geográficamente en tres tramos.

Actualmente se encuentra abierto el proceso de licitación pública para su construcción, por un valor total de \$2.247.816.267.965, y el proceso para la contratación de las interventorías por valor de \$220.671.440.429. Para este mega proyecto el valor estimado ajustado de la adquisición predial es de \$454.655 millones, de los cuales se han comprometido \$302.327 millones en los procesos de compra de inmuebles.

La ejecución del proyecto se desarrolla en 5 lotes que presentan el siguiente balance de disponibilidad de suelo:

- LOTE 1 - Desde la Calle 24 hasta la Calle 76: 98,31% de área disponible

- LOTE 2 – Desde la Calle 76 hasta la Calle 99 (incluye la conexión de la calle 85): 97,94% de área disponible
- LOTE 3.1 – Desde la Calle 99 hasta la Calle 127: 90,81% de área disponible
- LOTE 3.2 – Desde la Calle 127 hasta la Calle 183: 91,84% de área disponible
- LOTE 3.3 – Desde la Calle 183 hasta la Calle 200: 84,00% de área disponible

El corredor verde atravesará las localidades de Santa Fe, Chapinero y Usaquén, beneficiando a cerca de 3 millones de personas.

El proyecto del Corredor Verde de la Carrera Séptima es principalmente, un proyecto que busca dar prioridad en el espacio público a los modos sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público) que aporte a la descarbonización de la ciudad y apoye los procesos de mitigación y adaptación al cambio climático, en armonía con la naturaleza. La vocación del Corredor Verde es de i) conexión ecológica al ser el primer borde vial arterial contra los Cerros Orientales, ii) conector de movilidad en sentido sur-norte, para reducir los tiempos de viaje, con una alta permeabilidad oriente-occidente, iii) integrador de actividades urbanas y provocador de vitalidad en el espacio público.

## **2.2 BOGOTÁ – REGIÓN**

### **2.2.1 Accesos Norte**

#### **2.2.1.2 Conexiones Región Norte**

Accesos norte fase II: Este proyecto fue estructurado , evaluado y adjudicado en el marco del convenio interadministrativo suscrito entre BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL , IDU Y LA ANI número 001/006/1320 de 2019 cuyo objeto es : “AUNAR ESFUERZOS INSTITUCIONALES, TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, JURÍDICOS Y FINANCIEROS ORIENTADOS A LA ARTICULACIÓN DE ACCIONES PARA LA ADECUADA ESTRUCTURACIÓN, CONTRATACIÓN, ADJUDICACIÓN, EJECUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE SE DERIVE DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, FINANCIERA Y LEGAL DEL PROYECTO "ACCENORTE II", QUE INCLUIRÁ LA VARIANTE AL MUNICIPIO DEL SOPO, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LOS ANEXOS N° 1 Y 2 LOS CUALES HACEN PARTE INTEGRANTE DEL PRESENTE CONVENIO.”

Actualmente se encuentra en ejecución la concesión mediante contrato 001 de 2022 bajo el esquema de Asociación Público-Privada para la ampliación de la Autopista Norte (calle 191 a calle 245) y de la Carrera Séptima (Calle 201 a calle 245). El propósito fundamental del proyecto es desarrollar un corredor vial de altas especificaciones que mejore la conexión norte de Bogotá con la Región.

Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en las localidades de Usaquén, Suba y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá.

El contrato de concesión bajo esquema de Asociación Público Privada fue adjudicado por la ANI en marzo de 2022, se suscribió el contrato el 1 de abril 2022 , tuvo acta de entrega de infraestructura el 21 de junio de 2022 y acta de inicio el 23 de Junio de 2022, el proyecto contempla una etapa de pre-construcción de 1,5 años , es decir que su duración se estima culmine en el mes de Diciembre de 2023, actualmente se encuentran en revisión los estudios de trazado y diseño geométrico del

proyecto, se adelantaron las fases de estudios y diseños a nivel de factibilidad y definición técnica y financiera, contando con un avance del 77%.

El 07 de julio de la presente vigencia se obtuvo la no objeción a los estudios de trazado y diseño geométrico, así como la ANLA mediante auto 5311 del 14 de julio de 2023 dio inicio al trámite de licenciamiento ambiental, se encuentran pendiente de suscripción convenios con empresas de servicios públicos.

## **2.2.2 Accesos Occidente**

### **2.2.2.1 Troncal Calle 13:**

A enero de 2020 se encontraba en ejecución los estudios y diseños a través del contrato IDU-1475-2017 el cual terminó el 5 de agosto de 2020. Con el fin de realizar la optimización de Estudios y Diseños para el corredor de la Av. Centenario, buscando mejoras en los diseños existentes, que permitieran garantizar la adecuada relación entre el rendimiento, la calidad y la funcionalidad del producto, servicio o proyecto y sus costos de implementación, operación y mantenimiento, se llevó a cabo en la vigencia 2022 la ingeniería de valor que fue el insumo necesario para lograr la Cofinanciación del mismo por parte del Gobierno Nacional y para adelantar los procesos de selección y contratación para la ejecución de las obras.

Se logró la contratación para las obras de los tramos 1 (Intersección a desnivel de Puente Aranda) y tramo 2 (carrera 55 y se extiende hasta la carrera 69, incluye la intersección de la avenida 68, el paso elevado de la avenida Constitución). Para los tramos 3 y 4, el IDU se encuentra adelantando conversaciones con los interesados en el proyecto, para preparar la licitación que permita su contratación. Y también se espera contratar el tramo 5 correspondiente al Patio Portal.

Este corredor es fundamental para Bogotá y la región central, está ligado a la operación competitiva de la ciudad que busca consolidarse y fortalecerse a nivel económico, ya que conecta la zona oriental de la ciudad con la occidental y a su vez vincula los municipios de Mosquera, Funza y Madrid (conexión industrial y agrícola). En su recorrido se observan sectores con vocación industrial y comercial, los cuales alimentan la materia prima de la mayoría de las industrias de la ciudad. Adicionalmente, es la vía por la cual ingresa un alto porcentaje de los alimentos de la población. De igual manera, este corredor permite el ingreso y salida de una gran parte de fuerza de trabajo para la ciudad y sus territorios vecinos, en esta vía se interceptan diferentes tipos de flujos vehiculares, lo que hacen de este, un corredor particular. Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en las localidades de Fontibón, Kennedy, Puente Aranda y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá.

En cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 y el artículo 2 de la Resolución No. 20203040013685 de 2020, se logró el 4 de agosto de 2022 la suscripción del CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO CALLE 13 DEL SISTEMA DE TRANSMILENIO DE BOGOTÁ, suscrito entre la Nación y el Distrito, asegurando así la financiación para este importante proyecto.

El proyecto hace parte del PDD en el Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

### **2.2.2.2 Intercambiador Calle 80 por Av. Quintas:**

Se realizó todo el proceso de maduración del proyecto que permitirá en la presente vigencia iniciar el proceso de selección para un contrato mixto, que contempla las etapas de estudios, diseños y construcción.

El proyecto brindará soluciones de movilidad vehicular y peatonal que garanticen el desplazamiento seguro de los actores de la movilidad, mejorará la conectividad de Bogotá con la región y el occidente del país. Se encuentra limitado por el enlace peatonal existente, correspondiente al denominado Puente de Guadua cuyas características de configuración y solución a la movilidad peatonal lo convierten en un punto de referencia del sector, localizado además sobre el borde occidental de la ciudad de Bogotá.

Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en las localidades de Engativá, Suba y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá.

El proyecto hace parte del PDD en el Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

Actualmente se realiza el registro del proyecto en los bancos de proyectos del DNP y de la Región Metropolitana, y de esta manera poder avanzar en los trámites que permitan dar inicio al proceso de contratación del proyecto con financiación de la Región Metropolitana.

### **2.2.2.3 Extensión calle 63 y la extensión de la troncal de la 26 al aeropuerto El Dorado:**

Se encuentran incluidas en el alcance de la iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos denominada EDMAX, presentada por la sociedad ODINSA S.A., proyecto que es evaluado por la Agencia Nacional de Infraestructura, toda vez que corresponde a un proyecto del modo aeroportuario. Se encuentra en etapa de factibilidad.

Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en las localidades de Fontibón, Engativá y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá.

La extensión de la troncal 26 hasta la terminal aérea, se encuentra incluida en el PDD en el Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

El proyecto de la Avenida Mutis o Calle 63 desde la carrera 122 hasta la vía Funza – Cota (DEVISAB), se encuentra en la fase de pre-inversión a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (prefactibilidad y factibilidad).

La sociedad Odinsa S.A. el 13 de julio de 2023 presentó las alternativas de trazado para el desarrollo vial de la extensión de la avenida José Celestino Mutis, y de la extensión de la troncal de la calle 26 del sistema Transmilenio por carril exclusivo desde el portal El Dorado hasta la terminal de pasajeros y la construcción de dos estaciones intermedias.

### **2.2.2.4 Av. Suba – Cota:**

Este proyecto reemplazó a la obra 169 del Acuerdo 523 de 2013 Avenida San José (AC 170) desde Avenida Cota (AK 91) hasta Avenida Ciudad de Cali (AK 106), mediante Acuerdo 761 del 11 de junio de 2020 PDD 2020-2224 que determinó *“Artículo 86. Alternativas de movilidad en el sector norte de la ciudad. Modifica el artículo 1 y el Anexo de Zonas de Influencia del Acuerdo 523 de 2013, en el*

*sentido de reemplazar la obra con código 169 con el fin de garantizar las alternativas de movilidad en el sector norte de la ciudad, en un marco de respeto por la estructura ecológica distrital en el área de la reserva forestal Thomas Van der Hammen...". El nuevo proyecto se identifica así:*

Código: 513, Tipo de obra: Movilidad, Obra: Avenida Cota (Desde la Avenida San José (AC 170) hasta el límite del Distrito Capital (Río Bogotá)

Actualmente se encuentra en desarrollo la consultoría para elaborar la factibilidad, estudios y diseños del proyecto mediante el contrato 1815-2021, cuya interventoría se realiza a través del contrato 521 de 2022. Proyecto de gran importancia regional dada la creciente demanda del corredor vía Cota y la intersección con el municipio de Cota y a la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad de actores motorizados como no motorizados (ciclistas y peatones). Al finalizar el año 2023 quedará en trámite la licencia ambiental y la sustracción de la reserva ambiental ante la CAR y avanzando los diseños de detalle.

Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en la localidad de Suba y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá.

### **2.2.3 Accesos Sur**

#### **2.2.3.1 ALO Sur**

Este proyecto se trata de una iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos y se financia con cargo al recaudo de tarifas de peaje. Fue adjudicado al originador el 13 de diciembre de 2021 el contrato 003-2021 que actualmente se encuentra en fase de pre-construcción. Este proyecto que inicia en el Muña y termina en la calle 13, permitirá un adecuado manejo de tráfico de vehículos pesados, disminuyendo la congestión por zonas urbanas, el deterioro de la malla vial y los consiguientes problemas ambientales.

El proyecto contempla una fase de pre-construcción de un (01) año, cuatro (4) años de construcción y 25 a 27 años de operación y mantenimiento.

El 25 de julio de 2023 se adelantó la mesa de trabajo para la presentación de la alternativa de armonización con la PLMB, en esta misma fecha también se radicó ante la CAR la solicitud de modificación de la licencia ambiental y el 13 de julio se radicó la modificación de licencia ante la ANLA se espera tener pronunciamiento por parte de las dos autoridades a finales del mes de enero de 2024, para poder dar inicio a la fase de construcción.

El proyecto se encuentra en fase de pre-construcción con un avance del 80%.

#### **2.2.3.2 Intersección NQS por Av. Bosa**

El diseño de la intersección de la NQS – Autopista Sur con la Avenida Bosa, es una solución integral que da mejor fluidez vehicular logrando mejorar la movilidad del sector, la estructura propuesta consiste en un puente vehicular de 4 orejas con sus conectantes y la prolongación de la Av. Las Torres.

El proyecto contempla las siguientes metas físicas: Puentes vehiculares: 6 unidades, Puente

peatonal: 1 unidad, Malla vial intermedia: 4,25 km-carril, Ciclorruta 1,3 km y Espacio público 30.173 m<sup>2</sup>.

La etapa de Construcción se ejecuta mediante el contrato IDU-1013-2022 cuyo objeto es “CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE LA AUTOPISTA SUR (NQS) CON AVENIDA BOSA Y PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA LAS TORRES HASTA LA CONEXIÓN DE CALLE 59 SUR (AVENIDA BOSA)”

Valor contrato principal: \$ 181.740.991.864,00

Valor contrato de interventoría: \$ 11.731.023.116,00

La etapa de preconstrucción inició el 25 de agosto de 2022 y terminó el 24 de abril de 2023.

La etapa de construcción inició el 25 de abril de 2023 y tiene un avance físico del 1,10% equivalente a un avance total del contrato del 1,52%.

Actualmente se encuentra en ejecución y cuenta con dos frentes de trabajo principales, los cuales corresponden a: 1. Zona de ampliación de la Av. Las Torres: Se continúa con excavación, adecuación e instalación de redes secas y húmedas. 2. Zona de pilotaje para puentes 2 y 4: Se da inicio a la actividad de hincado de pilotes a partir del 15/09/2023 para el eje 1 de puente 2 (Conectante de occidente a oriente de la futura intersección). A la fecha de corte del 25 de septiembre, se reporta el hincado de 15 pilotes. La fecha de finalización estimada es el 24 de enero de 2026.

#### **2.2.4 Regiotram**

Además de mejorar las vías que conectan a Bogotá con la región, se han dado importantes avances en proyectos que aprovecharán los corredores férreos existentes en la ciudad: la adjudicación de la concesión para el Regiotram de Occidente, la estructuración del Regiotram del norte y del sur.

##### **2.2.4.1 Regiotram Occidente**

A partir del mandato establecido desde el PDD, el IDU ha venido participando en la definición de la mejor estrategia de inserción urbana del proyecto, encontrando que el mejor escenario es el de integración física, por lo que ha aportado recursos para ajustar los diseños de las estaciones de las Av. NQS, Av. 68 y Av. Boyacá a fin de que se ubiquen sobre las intersecciones elevadas del proyecto y de esta manera que se reduzcan tiempos y distancias de desplazamiento entre los sistemas Transmilenio y Regiotram, facilitando el intercambio entre los dos sistemas.

Con los diseños técnicos entregados por parte de la EFR, se suscribió el convenio 1624 de 2023, que tiene por objeto “Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para adelantar las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá”. A partir del cual, el IDU comprometió recursos para asumir el costo de los ajustes en las obras a ejecutar por parte del concesionario, se trabaja en la definición del presupuesto del costo de las estaciones elevadas y la EFR tiene como compromiso adelantar la respectiva negociación de la modificación del contrato de concesión, momento en el cual, el IDU realizará el giro de los recursos para que sean adicionados al contrato de concesión para la ejecución de las obras.

Se suscribió acta de inicio en junio de 2020, se encuentra en fase previa (plazo 41 meses) y presenta los siguientes avances:

- Obras Patio Taller ANI : 99% de ejecución
- Obras Patio Taller el Corzo : 3%.
- En trámite nuevamente la licencia ambiental ante la ANLA. Los estudios de las estaciones elevadas ya fueron entregados al IDU para su revisión.
- Se suscribió el convenio No. 1624 de 2023 entre IDU y EFR cuyo objeto es: *“Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para adelantar las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá. El inicio de las obras depende de la suscripción del otrosí entre EFR y el concesionario y la licencia ambiental del proyecto”*.

#### **2.2.4.2 Regiotram Norte**

El IDU se hizo partícipe de la factibilidad del proyecto a través su adhesión a un convenio suscrito entre la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Prosperity Fund y Findeter firmado en el año 2019 cuyo objeto es: Aunar esfuerzos para “ELABORAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL TREN ENTRE BOGOTÁ D.C. Y ZIPAQUIRÁ”. A fin de que el proyecto contemplara mayor cobertura para la ciudad, el IDU hizo un aporte de \$12.800 millones, con el fin de apoyar la estructuración del mismo.

La factibilidad culminó en el mes de julio de 2023 bajo el Contrato No. 016 de 2020 a cargo de Findeter, el resultado de dichos estudios se radicó al Ministerio de Transporte el 8 de agosto de 2023, para dar inicio a las mesas técnicas requeridas con el fin de obtener el aval técnico que permita acceder a la cofinanciación del proyecto, para la cual se contempla que habrá aporte de la Nación, el Distrito y la Gobernación de Cundinamarca.

La respuesta de la Unidad de Movilidad Urbana Sustentable -UMUS del 27 de septiembre 2023 indica que el gobierno nacional considera que el corredor debería incorporar carga. Sobre la consideración del Gobierno Nacional, el equipo estructurador, ya había adelantado un análisis muy completo en relación con la coexistencia del corredor de pasajeros con carga, encontrando que no es viable, por diferentes razones técnicas: el tren se convertiría en una barrera con alto impacto en la zona urbana, las pendientes del corredor de carga y de pasajeros no son compatibles, riesgos de seguridad para pasajeros, ventanas de operación no compatibles con mantenimiento, necesidad de demolición de grandes estructuras viales funcionales, entre otros aspectos, que lo hacen inviable desde el punto de vista técnico y financiero.

A lo anterior se suma que el Plan de Ordenamiento de la ciudad contempló 20 corredores de carga, y solo permite actividades de carga en el corredor ferroviario previsto en la ALO y para la zona donde hoy se ubica el centro de consolidación de carga ferroviaria existente, definió actividades de renovación urbana, lo que imposibilita su ampliación.

#### **2.2.4.3 Regiotram Sur (Corredor férreo del sur / 3ra línea del metro)**

En cumplimiento del PDD y en coordinación con el INVIAS, propietario de la infraestructura del antiguo corredor férreo del sur y con la Empresa Metro de Bogotá, el IDU adelantó la estructuración

integral a nivel de prefactibilidad del proyecto “Corredor Férreo del Sur de Bogotá”–RegioTram del Sur.

A la fecha, la estructuración del proyecto encuentra concluida, arrojando como conclusión que el proyecto a desarrollar será un Metro pesado, por lo que se le ha denominado Línea 3 del Metro, que utilizará parte del corredor férreo del sur existente y cuyas siguientes etapas de maduración del proyecto se adelantarán por parte de la Empresa Metro de Bogotá.

El proyecto se encuentra actualmente en fase de estudios y diseños a nivel de prefactibilidad con un avance de los productos del 100%. Los contratos de consultoría e interventoría a cargo del desarrollo de los mencionados estudios se encuentran terminados. Se espera que en la próxima administración se continúe con las siguientes etapas de maduración del proyecto por parte de la Empresa Metro de Bogotá.

### **2.3 PROYECTOS EN EJECUCIÓN – ETAPA DE CONSTRUCCIÓN**

Actualmente se encuentran vigentes 46 contratos de construcción, de los cuales 40 están en ejecución y 6 suspendidos y 17 contratos mixtos, 12 en ejecución y 5 suspendidos.

Dentro de las obras que se encuentran en ejecución, vale la pena resaltar las relacionadas con el Sistema de Transporte Masivo – Transmilenio, en especial considerando que no se habían construido más troncales del sistema desde hace casi 15 años:

2.4.1 Troncal Av. 68 desde la Cra 9ª hasta la Autopista Sur, dividida en 9 contratos de obra con su correspondiente interventoría, a la fecha presenta un avance global del 42%, previendo como última fecha de terminación de las obras en octubre del 2026.

2.4.2 Troncal Av. Ciudad de Cali desde la Av. Circunvalar del Sur hasta la Av. Manuel Cepeda Vargas, se adjudicaron 4 contratos para la ejecución de las obras desde la Av. Circunvalar del Sur hasta la Av. Manuel Cepeda Vargas, se prevé que las obras culminen en 2025. A la fecha se presentan los siguientes avances: Grupo 1: 60%, Grupo 2: 42%, Grupo 3: 20% y Grupo 4: 13%.

2.4.3 Extensión Troncal Caracas desde la Estación Molinos al Portal sur, se dio continuidad al contrato suscrito en el 2019, en el tramo desde la Estación molinos al portal de Usme, en el que fue necesario solucionar el paso por la Cárcel La Picota, y en el que se encontraron importantes hallazgos arqueológicos. El avance de la obra es del 61%, se prevé que las obras culminarán en marzo de 2024 (fecha contractual)

2.4.4 Mejoramiento de estaciones, que se han desarrollado a través de 7 contratos de obra, que presentan el siguiente avance: 37 Estaciones entregadas, 3 Estación próxima a entregar (1 el 22 de septiembre de 2023 y 2 en octubre de 2023), 7 Estaciones en ejecución, 2 con cierre de estudios y diseños y en proceso de estructuración.

2.4.5 Patio La Reforma, ubicado en Usme, está previsto que albergará buses articulados y biarticulados del sistema, presenta un avance del ubicado en Usme, presenta un avance del 88% y estará listo en el mes de diciembre del 2023.

2.4.6 Se culminaron las mejoras geométricas del portal de la Calle 80 y se culminaron los diseños de las mejoras geométricas de la autopista norte, y la obra presenta un avance del 20%.

2.4.7 Se amplió el cicloparqueadero del Portal del sur en 532 cupos nuevos.



## 2.4 CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ESPACIO PÚBLICO

Un logro en esta materia fue dar continuidad permanente de las intervenciones a través de la figura de vigencias futuras y la implementación de frentes de obra simultáneos en diferentes jornadas de trabajo, aumentando el nivel de servicio de los elementos intervenidos y eliminando tiempos en actividades administrativas como la estructuración anual de procesos licitatorios.

Actualmente se encuentran en ejecución 25 contratos de conservación, de los cuales 24 se encuentran en ejecución y 1 suspendido.

Otro aspecto a destacar ha sido la coordinación interinstitucional con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Entidad con la cual se ejecutaron conjuntamente Planes de Mantenimiento para realizar la reparación puntual de daños "acción tapa huecos" en algunos de los principales corredores viales de la ciudad, mejorando la movilidad, en especial, durante los planes éxodo y retorno de la temporada de fin de año.

De acuerdo a lo anterior, a continuación, se muestra de manera discriminada la ejecución obtenida por cada estrategia de intervención en los diferentes componentes en los que se ha dividido la infraestructura a cargo del IDU:

Componente	Mantenimiento Rutinario	Mantenimiento Periódico	Rehabilitación	Reconstrucción	Total
MVANT (Km-carril)	41.01	318.80	18.38	0.69	378.88
MVAT (Km-carril)	252.46	117.71	0.18	-	370.35
MVI (Km-carril)	57.2	141.503	22.66	5.03	226.39
<b>Total</b>	<b>350.672</b>	<b>578.011</b>	<b>41.22</b>	<b>5.72</b>	<b>975.623</b>
MVR (Km-carril)	18.51	92.25	4.80	-	115.56
Espacio Público (m2)	549,019.00	315,683.87	63,065.00	77,501.00	1,005,268.87
Ciclorrutas (Km)	23.92	34.81	4.43	0.59	63.74
Puentes Vehiculares (Und)	-	25.00	-	-	25.00
Puentes Peatonales (Und)	47.00	52.00	6.00	-	105.00

Fuente: Elaboración propia DTCl con corte al 31-ago-2023

## 2.5 LOGROS ADMINISTRATIVOS

### 2.5.3 CERTIFICACIONES SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

Entre 2020 y 2022, la Entidad mejoró el índice de desempeño institucional al pasar de 91.5 a 94.3 puntos. El índice de desempeño es medido por el Departamento Administrativo de la Función pública con base en el nivel de implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), gracias a la gestión compromiso institucional por la mejora.

En el año 2020, el IDU se adhirió voluntariamente y logró la certificación en la norma técnica ISO 37001- Sistema de Gestión Antisoborno (2020), posicionando al IDU como la primera entidad pública a nivel nacional en obtener dicho reconocimiento. Igualmente, siguiendo las recomendaciones nacionales en materia de lucha con el lavado de activos; implementó de un

sistema de gestión para prevención de los delitos de lavado de activos y financiación del terrorismo SG – SARLAVFT –IDU (Ley 22195 de 2022).

En 2022, el IDU mejoró su nivel en la certificación efr (Empresa Familiarmente Responsable) de la fundación más familia al pasar de C+ a B+, este logró evidencia el compromiso de la Entidad en la conciliación de la vida personal, profesional y laboral. Gracias al compromiso el Director General logró el reconocimiento internacional en 2023 como el CEO más inspirador, otorgado por la fundación más familia.

Sobre Responsabilidad Social, el IDU logró en 2021 el reconocimiento de la Red de Pacto Global en los ODS 8. Trabajo Decente, con el modelo efr, y ODS 9 industria, Innovación e Infraestructura, con los Sistemas Urbanos de Drenaje (SUD).

En Gestión de Conocimiento e Innovación, en 2023 la entidad logró un incremento en el ranking distrital de innovación aplicado por la Veeduría Distrital, al alcanzar la posición 8 entre 70 entidades públicas y mejorar más de 20 posiciones respecto a la medición de 2021. El resultado es el producto de la Gestión Institucional orientada a implementar nuevas soluciones afianzando el valor organizacional de la innovación.

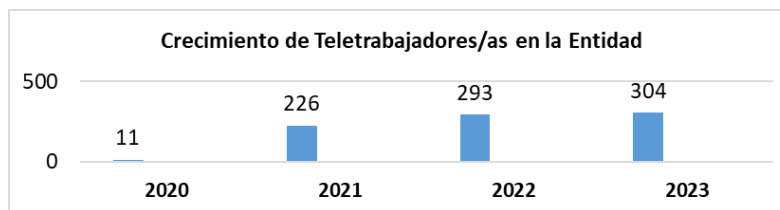
Entre 2020 a 2023, el IDU mantuvo las siete Certificaciones en Sistemas de Gestión de Calidad, Ambiental, Seguridad y Salud en el trabajo, Seguridad de la información, Continuidad de Negocio y Antisoborno; siendo la entidad pública con mayor número de certificaciones a nivel nacional. Demostrando que en lo público es posible buscar la excelencia por medio de la aplicación de buenas prácticas internacionales como las definidas en los modelos de gestión.

#### **2.5.4 MASIFICACIÓN DEL TELETRABAJO – NUESTRA RUTA HACIA EL FUTURO: UNA APUESTA POR EL TELETRABAJO**

De acuerdo con los lineamientos y orientaciones de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá se proyectó la meta de un total de 132 teletrabajadores(as) para el período 2020-2023, en el marco del cumplimiento de los indicadores y metas del Plan de Desarrollo Distrital.

El proyecto “Nuestra ruta hacia el futuro: Una apuesta por el Teletrabajo”, emprendió un camino orientado a masificar esta modalidad de prestación de las funciones por parte de los servidores de la planta de personal, alineado con los objetivos distritales de trabajo decente y dignificación del empleo público establecidos en el PDD. Así, se proyectó dentro del Plan Estratégico de la Entidad la vinculación del 70% de servidores(as) con funciones teletrabajables a este modelo de trabajo flexible.

Gracias al liderazgo y los cambios implementados por esta administración, la Entidad logró superar la meta prevista, logrando incluir en el teletrabajo a 304 funcionarios, siendo una de las medidas efr más utilizadas y valoradas por los servidores y servidoras.

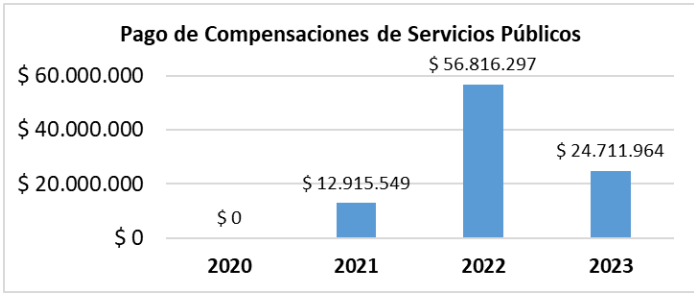


El teletrabajo supone grandes ventajas para los empleados, ventajas para los que son padres y madres, ahorros en tiempo y en dinero, no tener que desplazarse al lugar de trabajo, flexibilidad en el horario laboral, aumento de la productividad (iguales o mejores resultados en menor tiempo de trabajo, ya que las horas que esté trabajando las dedicará totalmente a avanzar en sus tareas), entre otros.

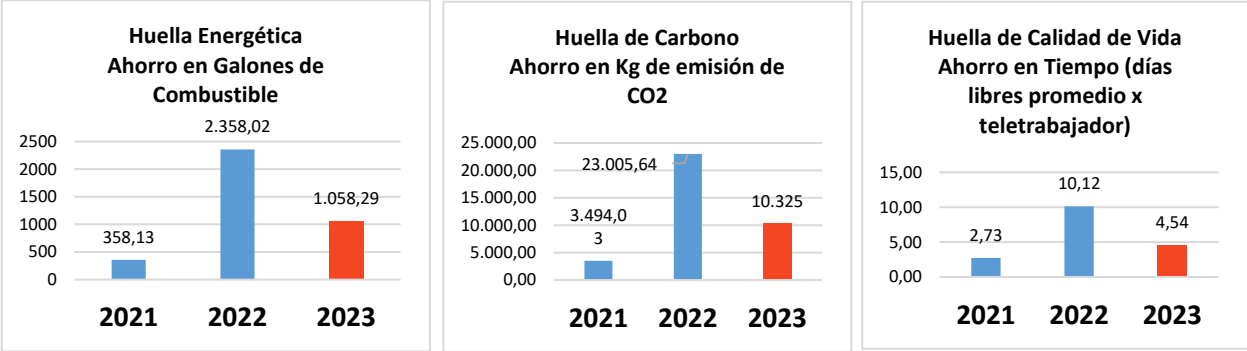
Estos aspectos brindan al trabajador más tiempo para compartir en familia, trabajar desde casa deja margen al trabajador para atender cualquier imprevisto que pueda surgir, impactos positivos en el medio ambiente, ahorros para la empresa y para los teletrabajadores, etc.

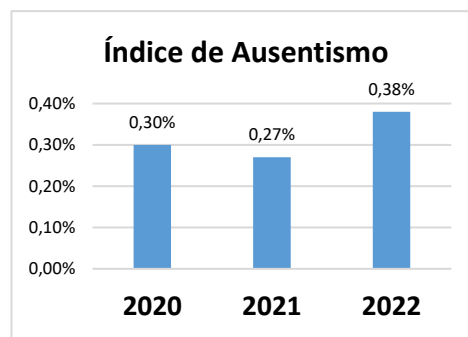
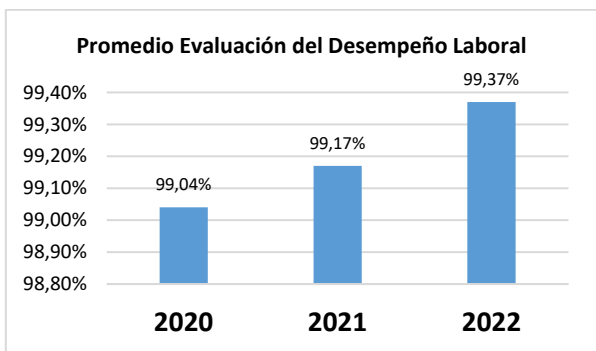
El IDU ha optado por un modelo híbrido, que combina la presencialidad y el teletrabajo y que considerando todas sus ventajas se debe mantener en el tiempo.

En total hasta el momento, la Entidad ha realizado compensaciones de servicios públicos por concepto de conectividad y energía eléctrica a los teletrabajadores (as) por un total de \$ 94.443.810 (incluyendo el 1er trimestre 2023).



Por otra parte, con miras de medir el impacto del modelo de teletrabajo IDU, se realizan periódicamente la medición de indicadores que se encuentran asociados a las huellas ambientales, ausentismo y productividad: , cuyos resultados demuestran la fortaleza del modelo en términos de aumento de la productividad y mejoramiento de la calidad de vida de los teletrabajadores.





Fuente: Subdirección Técnica de Recursos Humanos.

## 2.5.5 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

En el cuatrienio 2020-2024, la entidad identificó la necesidad de fortalecerse organizacionalmente a través de dos vías: en primera instancia, la modificación de la estructura organizacional para optimizar la gestión del desarrollo de los proyectos de infraestructura de manera alineada con la filosofía organizacional del Instituto y en segundo lugar, la ampliación de la planta de personal, con el fin de cumplir con la política de trabajo decente. Estos proyectos que fueron incluidos objetivos estratégicos en la Ruta hacia el futuro 2030 y sus resultados fueron los siguientes:

### 2.5.5.1 Ajuste la estructura organizacional: (Acuerdo N° 6 del Consejo Directivo del IDU)

Se crearon las Oficinas de Coordinación Interinstitucional – OCIT y de Gestión Ambiental - OGA; la creación de las Subdirecciones Técnicas de Estructuración de Proyectos – STEP y de Seguimiento a Estudios y Diseños – STED; la transformación de la Oficina de Atención al Ciudadano en la Oficina de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía - ORSC; la transformación de la Dirección Técnica de Mantenimiento en la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura – DTCl; la asignación de funciones relacionadas con la gestión de Asociaciones Público Privadas – APP a las Subdirecciones misionales de la entidad y a la Oficina Asesora de Planeación y el cambio de la denominación de la Dirección Técnica Estratégica por Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio - DTINI.

### 2.5.5.2 Aumento de la planta de personal (Acuerdo No. 7 del Consejo Directivo del IDU)

La planta de personal se amplió con la creación de 104 nuevos cargos: 5 de libre nombramiento y remoción y 99 de carrera administrativa.

En el 2023 nos encontramos adelantando la segunda fase del proyecto de Fortalecimiento Organizacional el cual tiene dos objetivos: (i) intervenir la Dirección Técnica de Predios – DTDP haciéndolo más funcional por líneas de negocio y crear gerencias que puedan atender la gestión de los proyectos estratégicos para la ciudad y (ii) ampliar la planta de personal de la entidad ya que en 2021 solamente fueron creados los cargos requeridos con ocasión de las dependencias nacientes en dicho momento. El estudio técnico correspondiente fue presentado ante el DASCD en junio de 2023 con miras a la expedición del correspondiente estudio técnico.

Con estas medidas el IDU sigue dando pasos hacia adelante para robustecer su operación y consolidarse como la entidad líder en el Sector, demostrando que está en camino para cumplir con los objetivos trazados concretados en las metas del Plan Distrital de Desarrollo y los planes institucionales.

### **3 FORTALEZAS PARA DESTACAR Y MANTENER**

#### **3.2 Building Information Modeling - BIM**

La Entidad realizó la implementación de la metodología BIM lo cual ha conllevado a impulsar la modernización en el sector y a que los proyectos de infraestructura vial y de espacio público en Bogotá se desarrollen de manera más eficiente en un entorno colaborativo, de transformación digital en todo el ciclo de vida del proyecto.

Es de precisar que durante las vigencias 2020-2023 el IDU incorporó en sus procedimientos internos la metodología BIM, con un avance del 60% de proyectos estructurados bajo este modelo.

La implementación de la Metodología BIM o Building Information Modeling, ha sido posible gracias a las iniciativas innovadoras que se han venido implementando en el IDU, consiste en un trabajo colaborativo que permite centralizar toda la información de un proyecto en construcción, a través de un modelo digital.

El BIM Forum Colombia, reconoció, el trabajo del IDU en la adopción y promoción de esta metodología tanto en proyectos de diseño como en obras de construcción de infraestructura vial.

Se inició como un piloto con 3 proyectos en el año 2020: Avenida Ciudad de Cali, Patio La Reforma y Cable Aéreo San Cristóbal, y actualmente tiene 19 proyectos que se diseñan y desarrollan bajo esta metodología. La meta es lograr que al término de la presente administración el 100% de los proyectos (25 aproximadamente) se construyan con BIM, asegurando una mayor productividad y óptimo manejo de los recursos públicos. Para lograrlo, la Entidad incluye dentro de los requisitos de algunas licitaciones y concursos, que las obras se desarrollen bajo esta metodología, que mejora la eficiencia en un 70% y reduce los conflictos de coordinación en aproximadamente 79%, según las conclusiones de una reciente encuesta aplicada a empresarios del sector por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el BIM Forum Colombia.

Si bien los proyectos con mayor trayectoria en el uso de BIM están concentrados en el segmento de diseño, las empresas de desarrollo y construcción también están evolucionando hacia el uso de la metodología, debido a la facilidad para tomar decisiones anticipadas en las primeras etapas del proceso, incluyendo las compras de materiales y suministros.

De esta manera se logra establecer desde la ubicación de los proveedores cercanos a la obra, hasta la verificación del proceso de entrega e implementación. Es decir, se garantiza toda la trazabilidad de la cadena de abastecimiento.

El trabajo colaborativo en tiempo real mejora también las capacidades de atraer clientes, generar nuevos negocios y optimizar los presupuestos, evitando reprocesos como la impresión de nuevas versiones de planos cada vez que se hace alguna corrección, lo que beneficia también al medio ambiente pues se producen menos desechos.

#### **3.3 SOSTENIBILIDAD, INFRAESTRUCTURA VERDE Y SISTEMAS URBANOS DE DRENAJE SOSTENIBLE (SUDS) EN PROYECTOS IDU**

El IDU incorporó dentro de las obligaciones contractuales de proyectos de inversión pública, el análisis de implementación de SUDS a fin de adoptar aspectos de Sostenibilidad e Infraestructura

Verde, contemplando la implementación de nuevos materiales y actividades y/o prácticas constructivas sostenibles para sus proyectos.

Incorporar un marco de acción de sostenibilidad ambiental en los proyectos de infraestructura a cargo del IDU, es un mecanismo esencial para el logro de la metas locales, nacionales e internacionales orientadas al desarrollo sostenible, resiliencia climática, y los desafíos derivados de la expansión urbana y conglomeración demográfica. A partir del análisis y evaluación de criterios de sostenibilidad enmarcados en cuatro (4) Ejes temáticos (ET): Infraestructura Verde, Gestión del Recurso Hídrico, Eficiencia Energética y Confort Urbano, adquiere importancia la interrelación interdisciplinar de aspectos técnicos, ambientales, sociales e institucionales, para identificar oportunidades y generar soluciones de diseño que dan valor a la construcción de ciudades sostenibles que satisfagan las necesidades humanas presentes y que garanticen a las generaciones futuras la satisfacción de las propias.

De esta manera, el componente de Sostenibilidad, Infraestructura Verde y SUDS integra las Herramientas de Sostenibilidad (HS), cada una de estas documentadas en fichas prácticas, las cuales permitirán mejorar la contextualización y el entendimiento de las nuevas tecnologías e innovaciones ambientales para los proyectos futuros y que estos contribuyan a la adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero (GEI) en la Política Nacional de Cambio Climático (2017) y den cumplimiento a los lineamientos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, adoptado mediante Decreto 555, 2021.

Gracias a esto, el IDU ha construido 10 tipologías de SUDS en la ciudad y se han diseñado más de 300 tipologías para su construcción en los proyectos más importantes de la ciudad como lo son la Avenida Congreso Eucarístico, Avenida Ciudad de Cali, Corredor Verde, los cuales ya presentan un porcentaje de avance. Por lo anterior, en septiembre de 2021 el Pacto Global Red Colombia y la Cámara de Comercio de Bogotá otorgaron al IDU el reconocimiento a sus buenas prácticas en cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Adicionalmente, el IDU ha ganado reconocimiento internacional por sus avances en la promoción e implementación de prácticas sostenibles, gracias a la participación del componente en eventos nacionales e internacionales de carácter académico.

### **3.4 ESTRATEGIA CONTRA LA CORRUPCIÓN**

Con el fin de mitigar los riesgos asociados a la corrupción y reconociendo que la reputación es el principal activo de la entidad, la Entidad estableció como objetivo estratégico (2020-2024) cimentar un sistema de cumplimiento público.

Fue así como se adhirió voluntariamente y logró la certificación en la norma técnica ISO 37001-Sistema de Gestión Antisoborno (2020), posicionando al IDU como la primera entidad pública a nivel nacional en obtener dicho reconocimiento. Igualmente, siguiendo las recomendaciones nacionales en materia de lucha con el lavado de activos; implementó de un sistema de gestión para prevención de los delitos de lavado de activos y financiación del terrorismo SG – SARLAVFT –IDU (Ley 22195 de 2022).

Con estos logros la entidad avanzó en la adaptación de controles y buenas prácticas que mitigan los riesgos de corrupción en los procesos más importantes del IDU; construyendo confianza ciudadana

en el sector de la infraestructura en Colombia y dejando un legado de cero noticias negativas asociada a escándalos de corrupción en la Entidad, durante esta administración.

Principales logros de esta estrategia:

- Implementación de una política de prevención del soborno, a través de la adhesión voluntaria de la Entidad a la norma técnica ISO: 36001.
- Implementación de un sistema de gestión antisoborno alcanzando su certificación. Nos constituimos como la primera entidad del sector público a nivel nacional en lograrlo (2020)
- Implementación del sistema de gestión para la prevención de los delitos de lavado de activos y financiación del terrorismo SARLAFT (2023)
- Fortalecimiento de la Cultura Ética para Directivos, servidores públicos y contratistas de prestación de servicios
- Aplicación de pruebas de poligrafía y/o integridad para directivos y contratistas de prestación de servicios profesionales y apoyo a la gestión.
- Curso Virtual Antisoborno obligatorio para todos los colaboradores.
- Divulgación de los valores del Código de Integridad para Colaboradores del IDU.
- Suscripción del Compromiso de Integridad, Transparencia y Confidencialidad y Consentimiento Informado en los cuales los colaboradores del IDU se comprometen a no recibir, no ofrecer y denunciar ante las autoridades pertinentes, cualquier hecho que sea un soborno o que la ciudadanía pudiera percibirlo como tal.
- Implementación de cláusulas contractuales para todos los contratistas IDU para prevenir los riesgos de corrupción
- Plan de comunicaciones “Cero tolerancia al soborno y a la corrupción” hacia la comunidad, los socios de negocios y demás partes interesadas del IDU a través de conversatorios y eventos que se realizan periódicamente.
- Reconocimientos internacionales, nacionales y distritales por la implementación y puesta en marcha de los sistemas.
- Fortalecimiento de líneas de denuncia a través de buzones virtuales y físicos
- Publicación – Portada- la Revista Vive Compliance Magazine, cuarta edición sobre la experiencia IDU en materia de cumplimiento público

### **3.5 EL DIÁLOGO Y SERVICIO A LA CIUDADANÍA COMO UNA APUESTA POR LA CO-CREACIÓN Y EL DISEÑO CÍVICO**

En los últimos 25 años el IDU ha consolidado un modelo de relacionamiento y servicio a la ciudadanía, como una de las grandes apuestas por el fortalecimiento institucional y el desarrollo urbano sostenible de Bogotá, siendo un referente en la ciudad, el país y en América Latina. La “Política de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía” es el instrumento que fomenta esta transformación narrativa del desarrollo urbano sostenible, repensando la idea de gestión social tradicionalmente centrada en la entrega de información sobre los proyectos, en un proceso de gestión urbana y trabajo colaborativo con la ciudadanía alrededor de los proyectos, buscando nuevas formas de pensar, hacer, transformar y planear la ciudad sostenible. Esta visión urbano integral se convierte en un dinamizador de las transformaciones socio-culturales, en un elemento que fortalece los tejidos sociales y comunitarios y finalmente, en un potencializador de la gobernanza urbana con la promoción de la articulación intersectoriales, interinstitucionales y multiescalares, generando valor social para la sostenibilidad de los proyectos.

Metodológicamente se desarrolla a través de los 4 momentos de la participación ciudadana: 1. Diseñar Conceptualmente para construir con los ciudadanos los imaginarios, ideas y propuestas, 2. Incorporar estas ideas en los Estudios y Diseños, 3. Evaluar los impactos positivos y negativos durante la construcción y 4. Consolidar un proceso de cultura ciudadana que fortalezca la relación de los ciudadanos con el proyecto, es decir, su sostenibilidad y apropiación. Todo este proceso se encuentra sistematizado en la “Guía de Relacionamiento Ciudadano en el Desarrollo Urbano Sostenible de Bogotá”, que contiene las estrategias, programas y acciones necesarias para la consecución de objetivos de la gestión socio-cultural en el ciclo de proyectos, y constituye una invitación a dichos equipos para innovar y adaptar las buenas prácticas en los proyectos y territorios. Adicionalmente, el IDU cuenta con un Observatorio de Percepción Ciudadana, el cual tiene como objetivo mantener a la ciudadanía informada sobre las opiniones, expectativas, percepciones, e impactos que generan los proyectos IDU

#### **4 RETOS Y RECOMENDACIONES**

##### **4.2 CULMINACIÓN E INICIO DE OBRAS**

Respecto a la selección de los contratistas se deben establecer criterios cada vez más exigentes, objetivos, rigurosos y enfocados a las necesidades específicas de la ciudad, que permitan garantizar que los adjudicatarios de los contratos sean los idóneos para ejecutar estos proyectos de tan alto impacto e importancia para Bogotá y por medio de esta selección se minimice el riesgo de incumplimiento por parte de los que se constituyen como aliados de la ciudad, la administración y de los ciudadanos, a través del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

Las obras que actualmente se encuentran en ejecución en la ciudad de Bogotá han presentado retrasos y demoras que han impedido que las mismas sean entregadas a la comunidad en los plazos establecidos en los procesos contractuales. El Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en cumplimiento de su misión, ha estado revisando las razones de dichos retrasos, encontrando que los inconvenientes que se han presentado tienen varias causas, entre ellas, algunas relacionadas con la inexperiencia y poco capital de trabajo de las empresas o consorcios que resultan adjudicatarios de los contratos. Lo anterior, teniendo en cuenta que si bien los oferentes adjudicatarios cumplen con los requisitos establecidos en los Documentos Tipo y por ello suscriben contratos con la Entidad, los requisitos exigidos no son lo suficientemente rígidos o específicos, lo que permite que los procesos sean adjudicados a contratistas que, pese a que cumplen con lo establecido en los mismos, al momento de la ejecución de los contratos demuestran falta de experiencia específica, desconocimiento de lo que significa hacer una obra en una ciudad como Bogotá, o falta de capacidad financiera, para adelantar las obras en los tiempos que exige la entidad y que genere el beneficio a la ciudadanía. Esta situación se viene dando particularmente en los contratos de montos por debajo de \$30.000 millones. No ocurre lo mismo en los contratos de montos superiores donde las empresas adjudicatarias han mostrado mayor capacidad organizacional, financiera y experiencia.

De acuerdo con lo anterior, se recomienda gestionar nuevas mesas de trabajo ante la AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE, para explorar la posibilidad de revisar los siguientes requisitos que actualmente se exigen en los Documentos Tipo, para lo cual, de manera respetuosa, presentamos una propuesta de modificación:

En cuanto a la experiencia solicitada en los Pliegos de Condiciones:



- Todos los integrantes deben aportar experiencia cuando se trate de Consorcios o Uniones Temporales, es importante revisar los porcentajes de participación.
- Solicitar un requisito de experiencia específica certificable consecuente con la meta física del contrato.
- Para los contratos de construcción: La experiencia válida sólo debe considerar contratos de construcción o rehabilitación, es decir, no incluir mantenimiento ni adecuación ni pavimentación, y que en los mismos se certifique que TODOS hayan incluido redes de servicios públicos, estableciendo un requisito de experiencia específica para éstas.
- Objeto de espacio público: Que la experiencia válida sólo considere espacio público asociado a infraestructura vial.
- Además, se considera importante solicitar que la experiencia sea solamente urbana, es decir, categorizar las ciudades (se sugiere no incluir vías primarias o secundarias). Y para la categorización de ciudades considerar el tamaño por población o área urbana.
- Para los proyectos que dentro de su alcance tienen que ajustar diseños, la recomendación es que dentro de la experiencia se exija en este tema particular: ajuste de diseños, aprobaciones, coordinación interinstitucional.
- Revisar experiencia solicitada para el personal mínimo, acorde con estas recomendaciones.

En cuanto a la Capacidad Legal:

- Revisar el tema de las Empresas en Reorganización.

En cuanto a la Capacidad Financiera:

- Es importante verificar el capital de trabajo disponible de los Contratistas (que tengan el recurso inmediato disponible).
- Todos los integrantes aporten a estos requisitos cuando se trate de Consorcios o Uniones Temporales.
- Para los integrantes con sucursales en Colombia, se sugiere exigir un mínimo de los requisitos financieros a la sucursal en Colombia.

En el marco de la ejecución de los diferentes contratos del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), se tiene como gran reto en lo correspondiente a planes de manejo de tránsito (PMT), darle continuidad a las mesas de trabajo y comités técnicos en los cuales se vincula a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), el IDU, los(as) Contratistas e Interventorías, y en el que la SDM cobra gran relevancia como actor principal, debido a su experiencia y al conocimiento de la totalidad de las obras que se ejecutan en la ciudad, permitiendo de esta manera la armonización y la definición adecuada e idónea de las mejores alternativas de manejo de tránsito y de desvíos.

Asimismo, se recomienda que se efectúe la revisión conjunta entre la SDM y el IDU, de los apéndices de PMT de los diferentes contratos y de los conceptos o documentos en los cuales la SDM define los lineamientos para la presentación de los PMT asociados a las obras en la ciudad.

Frente a la Coordinación Interinstitucional se debe tener en cuenta que la construcción de un proyecto de infraestructura vial en una ciudad como Bogotá obliga a que se tenga en cuenta la oportunidad de construir muchas estructuras de diferentes entidades y empresas que ocupan el mismo espacio público, lo que hace necesario que el proyecto vial las involucre, de acuerdo con las normas respectivas.

Entre las actividades del IDU, con terceros, que exigen mayor tiempo en su trámite están las aprobaciones de intervención de las redes de servicios públicos y las de metodologías para elaboración de estudios de tránsito y diseños de semaforización, señalización y PMT.

Es necesario trabajar en los siguientes aspectos de la coordinación interinstitucional:

- Programación técnica y presupuestal integral de los proyectos de ciudad, que involucre a todas las entidades que confluyen en un proyecto
- Mecanismos que permita contar oportunamente con los presupuestos, permisos, equipos y demás insumos, que permitan la adecuada ejecución de las obras en los tiempos previstos, sin que se presenten grandes desviaciones en tiempos y costos de las obras, por estas razones.
- Acotar los requerimientos por parte de terceros para emisión de aprobaciones a pesar de aprobación de equipos de interventorías
- Comprometerse con la aplicación de la Ley de Infraestructura por parte de E.S.P
- Usar metodología BIM por parte de E.S.P
- Mejorar el catastro de activos por parte de E.S.P

### **4.3 GESTIÓN PRESUPUESTAL – FUENTES DE FINANCIACIÓN**

Los proyectos IDU generalmente tienen un plazo de ejecución que conlleva más de una vigencia, en tal sentido, se recomienda que se ejecuten a través del mecanismo de vigencias futuras, establecido legalmente para las Entidades Territoriales en el art 12 de la Ley 819 del 2003, la Ley 2116 del 2021, artículo 14 y Circular CONFIS Distrital No. 06 de 2023, con el fin de sanear el exceso de reservas presupuestales y pasivos exigibles.

En cuanto a actividades de conservación de la infraestructura vial, de espacio público y ciclorrutas, si bien se cuenta con fuentes de financiación específicas para malla vial y varias entidades intervienen en esta labor, siguen siendo insuficientes estos esfuerzos, por lo que se recomienda formular estrategias de conservación a largo plazo, a través de las cuales se mitigue el aumento del deterioro de la infraestructura, que involucren a todas las entidades que puedan intervenir el espacio público, como las Alcaldías Locales, las Empresas de Servicios Públicos e incluso el sector privado y los propietarios de los predios colindantes de espacio público y ciclorrutas.

### **4.4 GESTIÓN PREDIAL – COMPENSACIONES – ESTATUTO DE VALORIZACIÓN – POT**

#### **4.4.3 GESTIÓN PREDIAL – COMPENSACIONES**

Se gestionó la expedición del Acuerdo Distrital 908 de 2023, que regula el pago de reconocimientos económicos en el Distrito Capital para proyectos con utilidad pública, con el cual se prevén mejores prácticas en disminución de tiempos y pago para las comunidades beneficiarias, que impactan de manera positiva el proceso de adquisición predial al lograr la disponibilidad del suelo con mayor celeridad. Si bien pueden presentarse reclamaciones por parte de ciudadanos que no quedaron con esta cobertura normativa; el régimen de transición del Acuerdo facilita respuestas contundentes

que eliminan riesgos jurídicos o fiscales, al no considerar retroactividad. Se requiere la reglamentación e implementación del acuerdo.

Se identificaron y valoraron los riesgos SARLAFT asociados al proceso de gestión predial, así como la identificación de controles a ser implementados con el fin de blindar el proceso de adquisición en todas sus etapas. Como mecanismo de validación y prevención asociada al sistema SARLAFT, se requiere continuar con la implementación del sistema de gestión y la apropiación por parte del personal que interviene en el proceso de adquisición predial en el sentido garantizar la aplicación de los controles definidos, para permitir el acceso a la herramienta que permita realizar las consultas en las listas restrictivas y vinculantes de acuerdo con las necesidades del proceso de gestión predial.

Se diseñó y desarrolló un sistema de información robusto que integra los mecanismos digitales e informativos existentes en la información gestionada en la DTDP, en el que se integran registros de acompañamiento a la ciudadanía, traza documental y registros cuantitativos. Se requiere continuar con su implementación y puesta en producción con el fin de gestionar toda la información del proceso de gestión predial de manera integrada.

La gestión integral del reasentamiento poblacional contempla reconocimientos económicos y medidas de manejo a los impactos mediante acompañamientos interdisciplinarios. Se debe propender por dar la celeridad en las gestiones presupuestales, para garantizar el cumplimiento a la ciudadanía desde una figura institucional comprometida con el cierre de necesidades financieras. Por lo anterior, se recomienda revisar las obligaciones establecidas en los convenios suscritos con las Empresas TransMilenio S.A. y Metro de Bogotá, con el fin de agilizar los pagos y ajustarlos a los requerimientos del proceso de adquisición.

Si bien durante el periodo de gobierno se realizaron gestiones para fortalecer la interrelación con las entidades que intervienen en el proceso de gestión predial, se requiere potenciar la gestión interinstitucional mediante la constitución de convenios entre entidades, acceso preferente a ofertas Distritales y acompañamientos integrales, que permitan una mayor mitigación de impactos derivados por la adquisición predial y reasentamiento poblacional.

Las entidades que interactúan con mayor frecuencia en el proceso de adquisición son:

**Secretaría de Educación:** Licencias y permisos para la reubicación de las Instituciones Educativas y Centros de Enseñanza.

**Secretaría de Planeación:** Uso del suelo para determinar predios de traslado de las actividades comerciales

**Secretaría de la mujer:** Evaluar el estado de las condiciones de la mujer en actividades económicas a intervenir.

**IPES:** Fortalecimiento de las unidades sociales económicas.

**Secretaría de Salud:** Permisos o actualización de licencias, para actividades comerciales como: restaurantes o peluquerías, así como la actualización de requisitos de operación.

**Secretaría de Integración Social:** Inscripción preferente a los programas ofertados para población vulnerable.

**Caja de Vivienda Popular:** Asesoría jurídica para procesos de titularidad del inmueble a poseedores

**Secretaría de Hábitat:** Participación en programas de mejoramiento de vivienda y reasentamiento para mitigar el impacto que genera el desplazamiento de propietarios.

**Secretaría de Desarrollo Económico:** Participación en programas de revitalización de empresas y generación de empleo.

Se actualizaron los procesos de gestión predial que garantizan la trazabilidad de la información durante el desarrollo del proceso de adquisición predial, no obstante, es imperativo que se logre la emisión de ofertas de compra que reduzcan la necesidad de solicitar alcances del avalúo comercial por aspectos indemnizatorios incompletos, generados por la no oportunidad en la entrega de la información por parte de las unidades sociales, lo cual reduciría las quejas ciudadanas y la efectividad del proceso predial en cuanto a los cronogramas de obra.

#### **4.4.4 ESTATUTO DE VALORIZACIÓN**

En cumplimiento de lo descrito en el Acuerdo 724 de 2018 Art. 24 el cual indica que se presentará ante el Concejo de Bogotá un “NUEVO ESTATUTO DE VALORIZACIÓN PARA EL DISTRITO CAPITAL”. Desde la Dirección Técnica de Apoyo a la Valorización, se estructuró un nuevo régimen para el proyecto de Estatuto de Valorización, remitido a la Secretaría de Movilidad como cabeza del Sector y a la Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá para comentarios, una vez unificado el Proyecto se presentó a debate en la Comisión de Hacienda en el Concejo de Bogotá, el cual fue aprobado en Sesión Plenaria el pasado viernes 8 de Septiembre de 2023, es importante también resaltar la activa participación de todo el Concejo de la ciudad, que fue fundamental para fortalecer la propuesta de la Administración en todos los temas, dándole completa legitimidad a este instrumento de financiación del desarrollo urbano que ha sido el más exitoso en la historia de nuestro país.

Dentro de las reglas más relevantes para futuros cobros de valorización está:

- Exige que proyectos de infraestructura en etapa de estudios y diseños definitivos lo que minimiza los riesgos asociados a la desfinanciación de las obras, pero además los aspectos técnicos relacionados con las mismas.
- Fortalece la participación ciudadana, pues genera espacios donde los ciudadanos podrán participar en el proceso de diseño de las obras y también en el seguimiento de la ejecución física y la inversión de los recursos de valorización.
- Define reglas claras para los procesos de devolución y las obras que pueden ser objeto de financiación del instrumento.
- Establece descuentos por frentes de obra.
- Define las obras que pueden ser objeto de financiación con el instrumento.
- Determina oportunidad en el cobro de la contribución de valorización.
- Garantiza la Participación en los procesos de inclusión de obras en el Plan de Ordenamiento Territorial – POT, Planes de Desarrollo Distrital –PDD y en los Planes de Desarrollo Local – PDL

#### 4.4.5 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – POT

**Instrumentos de Planeación:** Con la participación de las áreas de la entidad se coordinó el proceso de reglamentación del POT, acerca de temáticas como la actualización de los sistemas de información geográfica y caracterización de la malla vial urbana y rural, las condiciones de andenes y franjas funcionales, SUDS, Bosques Urbanos y sus requerimientos en la ciudad consolidada.

Se analizaron las competencias del Instituto en la Malla Vial y el impacto para las demás entidades relacionadas con la infraestructura.

Con la entrada en vigor a través del Decreto Distrital 555 de 2021, el IDU inició el proceso de apoyo a la reglamentación de los contenidos relacionados con las competencias de la entidad, a través de mesas interinstitucionales, ajustes y observaciones de los siguientes proyectos de reglamentación:

- Decreto Distrital 072 de 2023
- Manual de Espacio Público Decreto 263 de 2023
- Reglamentación del Pago Compensatorio por Cargas Urbanísticas
- Manual de Urbanizadores y Terceros
- Reglamentación de Estudios de Tránsito
- Reglamentación de AIMS y PRUMS

Desde la entidad se ha apoyado la gestión relacionada con la etapa de formulación de los diferentes instrumentos de planeación que se adelantan ante la SDP y con el cumplimiento de las cargas urbanísticas sobre la infraestructura vial y de espacio público derivadas de los instrumentos de planeación adoptados y de las acciones de mitigación de impactos negativos a la movilidad, definidas en las actas de compromisos de los estudios de tránsito aprobados por la SDM, a ejecutar por los diferentes urbanizadores y/o terceros públicos o privados, así como con el acompañamiento y recibo de las intervenciones que realiza un privado por su cuenta y riesgo de infraestructura vial en suelo público.

- Se han optimizado los procesos en el período 2020 - 2023 a través de la alimentación y georreferenciación de los diferentes instrumentos de planeación adoptados y en formulación en la Plataforma Bochica.
- Se creó una ventanilla única en el IDU a cargo de la DTAI para el acompañamiento en las fases de estudios, diseños y obra, de cargas tanto locales como generales, proceso que se realizaba por separado dentro de la entidad antes de la aprobación en el 2019 del Manual de Intervención de Urbanizadores y/o Terceros para la ejecución de proyectos de Infraestructura Vial y de Espacio Público en el D.C., el desarrollo de las cargas locales en la DTAI, y el cumplimiento de cargas generales a través de convenios de cooperación en la SGDU.
- En la vigencia 2020 – 2023 se han estudiado y respondido alrededor de 86 solicitudes de conceptos técnicos en el marco de la formulación de planes parciales de desarrollo y renovación urbana.
- En la evaluación que realiza la SDM de los diferentes Estudios de Tránsito, establece acciones de mitigación de impactos negativos sobre la movilidad, a cargo de los urbanizadores y/o terceros, mediante actas de compromisos suscritas por la SDM y los responsables de los instrumentos de planeación o proyectos urbanísticos; en este proceso, la SDM requiere de las entidades la revisión y observaciones a dichas actas según lo

pertinente. En el período 2020 – 2023 el IDU ha respondido a la SDM alrededor de 24 solicitudes de revisión de actas de compromisos.

- Durante el período 2020 – 2023 se han acompañado por parte del IDU 30 Socializaciones de la formulación de planes parciales de renovación urbana convocadas por la SDP.
- Entre los años 2020 a 2023 se han desarrollado alrededor de 155 mesas de trabajo, la mayor parte de ellas interinstitucionales, con el objeto de resolver y precisar planteamientos y temáticas relacionados con las competencias del IDU en la formulación de los planes parciales de desarrollo y renovación urbana.
- En el periodo 2020 – 2023 se han desarrollado 21 comités, 14 de planes parciales de Desarrollo y 7 de Renovación Urbana, en los cuales se ha dado viabilidad por parte de las entidades a la formulación de 17 instrumentos de planeación y se han gestionado temas como el proyecto de decreto reglamentario del Comité Distrital de Planes Parciales, la Guía del Usuario para el Trámite del Planes Parciales de Desarrollo y la modificación del Reglamento Interno del Comité Técnico de Planes Parciales de Desarrollo, entre otros.
- Se han apoyado los siguientes proyectos IDU en los aspectos relacionados con los instrumentos de planeación:
  - TRONCAL CALLE 13
  - TRONCAL AV. 68
  - AV. GUAYACANES
  - CORREDOR VERDE CARRERA SÉPTIMA
  - PAR VIAL AV. MARISCAL SUCRE
  - TRONCAL AV. CIUDAD DE CALI
  - CABLE AÉREO REENCUENTRO – MONSERRATE
  - AV. USMINIA
  - CANAL CÓRDOBA
  - MALLA VIAL ARTERIAL BOSA OCCIDENTAL
  - PATIO LA REFORMA
  - ALAMEDA PORVENIR
- En el periodo 2020 – 2023, en el marco del proceso adoptado con el Manual de Intervención de Urbanizadores y/o Terceros, la entidad ha realizado el apoyo a la DTAI en la gestión requerida para realizar aclaraciones con otras entidades sobre las obligaciones urbanísticas y acciones de mitigación de 25 instrumentos de planeación.

Las recomendaciones para que la entidad pueda continuar con la gestión a su cargo derivada del POT son:

- Fortalecer el equipo de instrumentos en la entidad para mejorar la gestión y apoyo en los procesos internos e interinstitucionales para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas y acciones de mitigación sobre la infraestructura vial y de espacio público, definidos por los Instrumentos de planeación, en cumplimiento de lo determinado por el POT.
- Optimizar el aplicativo BOCHICA para la obtención de una herramienta de análisis y seguimiento en la ejecución de las obligaciones urbanísticas de infraestructura vial y de espacio público de los diferentes instrumentos de planeación.

- Gestionar con las demás entidades distritales la construcción de un acto administrativo que permita definir competencias y herramientas que le permitan al Distrito hacer exigible el cumplimiento de cargas urbanísticas en todos los instrumentos de planeación adoptados de conformidad con el desarrollo de la ciudad.

#### **4.5 COORDINACIÓN PROYECTOS CON LA NACIÓN**

Fortalecimos el equipo interdisciplinario para la estructuración de proyectos APP y actualizamos el Manual Operativo – Manual para Proyectos de Asociación Público Privada – APP, cuyo objetivo fue establecer los procesos y procedimientos que se deben aplicar para la correcta estructuración, adjudicación y ejecución de proyectos de infraestructura bajo el esquema de Asociación Público-Privada de conformidad con la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, que sean competencia del Instituto de Desarrollo Urbano.

No obstante, en materia de estructuración, evaluación y adjudicación de proyectos en el marco de la Ley 1508 de 2012 régimen de las Asociaciones Público-Privadas, se consideran como retos:

- Fortalecimiento de capacidades y personal en el desarrollo de este tipo de proyectos, que permitan transmitir el conocimiento desarrollado desde la expedición de la Ley 1508 de 2012
- Coordinar con Entidades del orden nacional para visibilizar proyectos.
- Se revise el procedimiento de APP en el Distrito y las instancias de aprobación.
- Buscar fuentes de financiamiento y pago para adelantar las obras de mejoramiento de acceso a Bogotá, ya sea mediante aportes de la Nación o a través de los recursos generados por el cobro de peajes en el ingreso a la ciudad.

#### **4.6 RELACIONAMIENTO Y SERVICIO CIUDADANO**

El Modelo de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía cuenta con seis líneas estratégicas para la planeación y ejecución de los procesos de gestión socio-cultural: diálogo ciudadano y participación, servicio a la ciudadanía, formación y cultura ciudadana, comunicación estratégica territorial, articulación interinstitucional e intersectorial y seguimiento y observatorio de percepción ciudadana de los proyectos. El primer reto identificado es fortalecer el modelo, adaptándolo a las nuevas demandas de la ciudadanía en la construcción de la ciudad, que deben traducirse en lineamientos claros del componente social de los pliegos contractuales y coordinar su ejecución efectiva. Es clave fortalecer el modelo para identificar las expectativas y demandas ciudadanas frente al desarrollo de los proyectos y fortalecer las metodologías para su adecuada gestión y participación ciudadana; y sobre todo, liderar y garantizar ante las áreas competentes la incorporación de los Estudios y Diseños las propuestas presentadas por la ciudadanía.

El segundo reto es incrementar las habilidades y capacidades de los ciudadanos para participar colaborativamente, activar ciudadanías responsables con lo público y buscar nuevas formas de hacer ciudad de la mano de la ciudadanía, a través de los escenarios de formación, que fortalecen la co-creación, el curso de Desarrollo Urbano y Cultura Ciudadana, así como el Laboratorio de Ciudad y Cultura Ciudadana - CiuLab. El tercer reto se relaciona con la satisfacción de la ciudadanía desde dos enfoques: el fortalecimiento de los canales de servicio a la ciudadanía, en particular los escenarios virtuales, garantizando con ello un mayor acceso a la ciudadanía y el otro, fortaleciendo el seguimiento y la evaluación a los proyectos, garantizando la mejora continua en los procesos

socioculturales en la ejecución de los proyectos, convirtiendo el Observatorio de Participación Ciudadana en un sistema de información sólido, que permita a la ciudadanía consultar estos datos desde una perspectiva histórica, que sea interoperable con otros sistemas de información, tanto de la entidad como de otras entidades del nivel distrital y nacional. El último reto que se identifica dentro de este modelo, es fortalecer la articulación en la ejecución y seguimiento de políticas públicas en colaboración con las instituciones líderes y los sectores responsables, desde un enfoque diferencial, poblacional y territorial; y de esta manera fortalecer el Modelo de Relacionamiento a nivel distrital.

#### **4.7 RECOMENDACIONES**

- La interacción con las Empresas de Servicios Públicos – ESP y especialmente con la EAAB, complejizan el desarrollo de los proyectos y el avance de la gestión predial, generando demoras significativas en el avance y en algunos casos la paralización de los contratos de obras, por lo que se hace necesario definir una estrategia que contemple convenios específicos y/o mesas técnicas de alto nivel ya sea a través de la Junta de Infraestructura de la Alcaldía Mayor o mediante la creación de una Gerencia de Gestión de Aprobación de Terceros, con la participación de los secretarios de sector y de la Alcaldía Mayor, que permita definir y establecer competencias, acompañamiento constante para el desarrollo de las iniciativas, cronogramas de cumplimiento obligatorio y recursos necesarios, así como lo relativo a taponamientos y traslado de acometidas de servicios para la entrega y disponibilidad de predios requeridos para la ejecución de los proyectos.
- Evaluar los convenios suscritos con las Empresas TransMilenio S.A. y Metro de Bogotá, en cuanto a las competencias de las partes con el fin de generar responsabilidad compartida y participación en el desarrollo de los proyectos que se ejecutan. Este análisis debe contemplar mejoras en los trámites financieros que permitan que los pagos se realicen de manera más ágil y eficaz.
- Frente a los retos que debe asumir la nueva administración en materia de liquidación de contratos de consultoría, se resalta, la necesidad de minimizar los requisitos para adelantar este trámite en los términos establecidos por la norma y la jurisprudencia, determinados para cada una de las tipologías que se manejan en la entidad.
- Continuar con la integración de tecnologías e innovaciones, como lo es la metodología BIM (Building Information Modeling), que conlleven a la implementación en el 100% en el desarrollo de todas las etapas de los proyectos de infraestructura (Preinversión, Inversión y Construcción), para mejorar la eficiencia y la calidad de estos. Teniendo en cuenta que se trata de un ambiente colaborativo se deben fortalecer los equipos de trabajo de las dependencias involucradas en los proyectos y mantener actualizado el software requerido.
- Dar continuidad al sistema de precios unitarios de referencia del IDU, en los temas relacionados con la actualización y depuración de la Base de precios del IDU, la implementación del software CivilData, la elaboración y actualización de valores estimativos de referencia para construcción y conservación, la elaboración de fichas técnicas de insumos, la actualización del sistema experto, y la actualización y disposición de los diferentes productos relacionados.
- Mantener actualizada la información sobre el inventario y estado de la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público. Así como los procesos para la adopción de



metodologías y estrategias de automatización para la consolidación, depuración, y estandarización de datos.

- Continuar con el seguimiento constante y dinámico de retroalimentación, actualización y disposición de documentos técnicos relacionados con la construcción y mantenimiento de los sistemas de movilidad, a partir de las premisas de sostenibilidad, calidad y economía circular. Así como la implementación y seguimiento al Directorio de proveedores. Por lo cual es necesario continuar con las actualizaciones acorde a los procesos constructivos con el fin de continuar implementando las especificaciones técnicas generales y particulares en el marco de dar aplicación tanto al POT, el manual de espacio público y demás documentos normativos, en especiales para proyectos como el corredor verde, que involucra componentes de sostenibilidad ambiental, innovación y de economía circular.
- Fortalecer la información geográfica, implementando nuevas versiones del SIGIDU, con el objetivo de democratizar su uso y mejorarla permanentemente el acceso a la información, así como apoyar la gestión en las diferentes etapas del ciclo de vida de los proyectos del IDU y demás entidades, lo que hace necesario continuar con los mantenimientos respectivos del Hardware y software para garantizar la sostenibilidad y mejora de lo alcanzado.
- Retomar convenios y/o acuerdos con la Superintendencia de Notariado y Registro para tener acceso a información que no es posible evidenciar a través del VUR y que conlleve dar celeridad y prelación a todos los trámites que radique el IDU en el proceso de gestión predial.
- Capacitar y dimensionar la gestión del rol de la interventoría como colaborador y garante de la debida gestión contractual en seguimiento a la ejecución y cumplimiento de los contratos, con el propósito de advertir y prevenir oportunamente situaciones que puedan tener consecuencias sancionatorias y estimular las buenas prácticas.
- Con el fin de continuar con la mejora en la gestión financiera de la entidad y evitar la constitución de reservas presupuestales y pasivos exigibles, se debe gestionar el trámite ante la SDP y SDH la aprobación de vigencia futuras para los proyectos que contemplen el desarrollo y ejecución en más de una anualidad.
- Crear la instancia de un Comité y/o esquema de seguimiento que permita optimizar y priorizar la gestión predial frente al desarrollo de los proyectos con las áreas ejecutoras de la entidad, que permita articular el cumplimiento de los compromisos adquiridos en la ejecución de los contratos de obra.
- Con el fin de agilizar términos de entrega de los informes técnicos de avalúo necesarios para iniciar el proceso de adquisición predial, se recomienda evaluar la alternativa de adelantar procesos de selección orientados a la contratación con lonjas o empresas privadas con amplia experiencia para desarrollar esta actividad.
- Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 072 de 2023, “Por el cual se reglamentan las disposiciones sobre espacio público del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”, se hace necesario apropiarse en la vigencia 2024, los recursos financieros necesarios para la administración predial (demolición y vigilancia) para el recibo y titulación de los suelos correspondientes a obligaciones urbanísticas de carácter general, así como los demás aspectos y actividades logísticas requeridas.
- En el marco de la Resolución 7419 de 2021 mediante la que se crea el Subcomité de Gestión Predial y Reasentamiento, se recomienda implementar activamente el aprovechamiento

económico determinado en el Decreto 555 de 2021 - POT, para los predios en administración identificados como remanentes susceptibles de venta.

- Avanzar con el plan de negocios que se defina con Renobo para los predios de mayor potencial que posee el IDU en la ciudad y que permita financiar la nueva sede de la entidad.