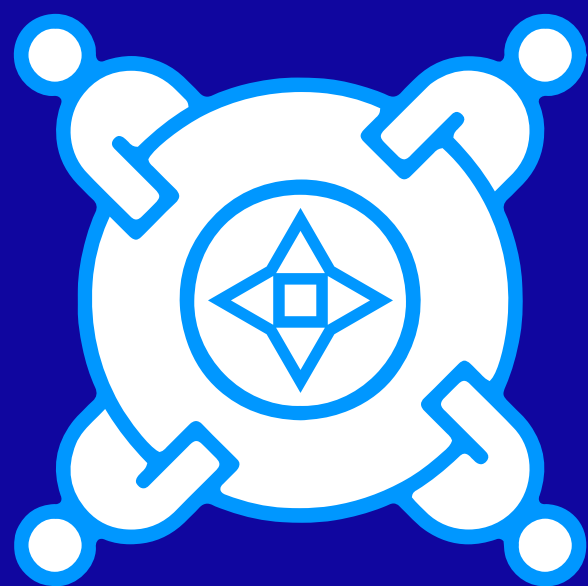


ProBogotá

Fundación para el progreso de la región



Mesa de expertos en movilidad

Mesa 7. Financiación de la construcción, operación y mantenimiento de proyectos para la movilidad en Bogotá.

Metodología

La Mesa de Expertos en Movilidad nace como una iniciativa para poner al alcance de todos mensajes técnicos sobre temas coyunturales de la movilidad de Bogotá y la región y lograr incidir de manera conjunta en la toma de decisiones, a partir de discusiones técnicas sin la influencia de dinámicas políticas o intereses particulares. La metodología utilizada para la elaboración de los documentos técnicos parte de la construcción y envío a los miembros de la Mesa de Expertos de un “white paper”, sobre el cual se detalla el estado del arte a nivel local e internacional del tema objeto de estudio, para luego organizar la conversación a través de mesas. Este documento corresponde a la conversación de la Mesa 6: Innovación para la ejecución oportuna de las obras del sistema de transporte público.

Integrantes

Carolina Álvarez; Juan Pablo Bocarejo; María Fernanda Cárdenas; Andrés Escobar; Carlos García; Luis A. Guzmán; Darío Hidalgo; Daniel Jaramillo; Felipe Mariño; Carlos F. Pardo; María Fernanda Ramírez; Alexander Reyes; Julia Rey, Erik Vergel-Tovar, Carlos Urrego; Eduardo Bayon; Germán Lleras.

Líderes de la Mesa 7



Julia Rey



Dario Hidalgo

Integrantes de la mesa



Luis A. Guzmán



Juan P. Bocarejo



Alexander Reyes



María F. Cárdenas



Carlos Pardo



Andrés Escobar



Carlos García



Germán Lleras



Carolina Álvarez



Erik Vergel



María F. Ramírez



Carlos Urrego



Eduardo Bayón



Daniel Jaramillo

MESA 7

Financiación de la construcción, operación y mantenimiento de proyectos para la movilidad en Bogotá.

Julio de 2025

Palabras clave

Mantenimiento, infraestructura, movilidad, financiación, gobernanza.

Resumen

La gestión del mantenimiento de la infraestructura vial en Bogotá ha ocupado, tradicionalmente, un lugar secundario frente a la ejecución de nuevas obras, a pesar de su papel estratégico en la sostenibilidad del sistema de movilidad urbana. Este documento reconoce que una parte considerable de la red vial —especialmente en los segmentos locales— presenta deterioro, lo que afecta negativamente la calidad de vida de la población.

El análisis de varios oficios elaborados por entidades como el IDU, junto con información técnica y presupuestal, muestra que algunos proyectos presentan dificultades en su ejecución. Además, gran parte de la red vial urbana se encuentra en mal estado, especialmente en las zonas más alejadas del centro de la ciudad, donde los problemas de mantenimiento son constantes y se han acumulado con el tiempo.

El documento advierte que la falta de una política pública de conservación, la fragmentación institucional y la ausencia de fuentes estables de financiación han perpetuado un modelo segregado y desigual. Mientras las grandes obras concentran atención mediática y recursos, el mantenimiento de la infraestructura vial, los espacios peatonales y la ciclorrutas son dejadas en un segundo plano perdiendo visibilidad en la ciudad.

Esta situación induce la necesidad de redefinir prioridades para la conservación del espacio público y avanzar hacia una movilidad sostenible y equitativa:

- **Mantenimiento como política local prioritaria:** CONPES Distrital que garantice metas, presupuesto y responsables claros.
- **Invertir en espacio público es invertir en el bienestar de las personas:** priorizar andenes y ciclorrutas, que mueven a millones y promueven sostenibilidad.
- **Recursos al nivel del reto:** duplicar el presupuesto anual e incluir la conservación como requisito en cada nueva obra.
- **Decidir con datos abiertos:** un visor público de la red vial y el espacio urbano que transparente dónde se invierte y qué se prioriza.
- **Nuevas formas para financiar obras de mantenimiento:** Evaluar alternativas como la sobretasa a la gasolina, usar APP con obligaciones de mantenimiento y promover la adopción de áreas urbanas por parte de privados.

El mantenimiento no puede seguir siendo una actividad secundaria ni depender de los recursos que “quedan”. Se requiere un cambio de enfoque. Asumir la conservación como una inversión obligatoria que previene costos mayores, mejora la eficiencia del transporte, fortalece la equidad urbana y protege el patrimonio público construido.

Sumario

1. Introducción
2. Antecedentes y situación actual de la financiación y mantenimiento de proyectos de movilidad en la ciudad.
3. Financiación y mantenimiento de proyectos de movilidadDesafíos para la financiación de la movilidad y retos del mantenimiento de la infraestructura existente
4. Recomendaciones de la mesa de expertos
5. Referencias

1. Introducción

El mantenimiento de la infraestructura vial y el financiamiento de los proyectos de movilidad en Bogotá enfrentan una tensión estructural creciente. Aunque la ciudad ha avanzado con un portafolio robusto de obras —como la Primera Línea del Metro, nuevas troncales de TransMilenio, cables aéreos y redes de cicloinfraestructura—, persiste un rezago en la conservación de la red vial, los andenes y otros elementos esenciales del espacio público. Esta situación se ve agravada por la ausencia de fuentes permanentes de financiación para la operación y mantenimiento del sistema, así como por una gobernanza fragmentada que limita la capacidad de respuesta institucional.

El presupuesto destinado al mantenimiento vial, atendido en último lugar frente a las inversiones en nuevas obras, no se corresponde con el deterioro progresivo de la malla vial, especialmente en las vías locales y rurales, donde los niveles de deterioro alcanzan proporciones que no pueden ser ignoradas. A su vez, el sistema de transporte público, en particular el componente zonal del SITP, presenta un déficit operativo estructural que absorbe una proporción creciente del gasto público, sin que existan aún mecanismos estables de cofinanciación nacional.

Las vías de Bogotá, especialmente en barrios y zonas periféricas, presentan un deterioro evidente tras años de descuido, lo que afecta directamente la movilidad, la seguridad y la calidad de vida de las personas. En lugar de enfocarse únicamente en construir nuevas obras, es urgente priorizar el cuidado de la infraestructura ya existente, ya que mantenerla a tiempo resulta más económico y equitativo. Este documento tiene como propósito revisar el estado actual de la infraestructura de movilidad de la ciudad, sus desafíos financieros y de gestión, y proponer recomendaciones para repensar las estrategias de financiación, operación y conservación. Se busca posicionar el mantenimiento como una prioridad estratégica, fundamental no solo desde lo técnico y presupuestal, sino como una condición básica para avanzar hacia una movilidad más sostenible, segura y justa para todos los sectores de la ciudad.

2. Antecedentes y situación actual de la financiación y mantenimiento de proyectos de movilidad en la ciudad.

2.1 Financiación de la infraestructura 2015-2025

La problemática de la financiación de la infraestructura y operación de la movilidad en Bogotá, debe revisarse desde un contexto temporal amplio; en ese sentido se toman en cuenta datos y antecedentes entre 2015 a 2025.

2.1.1 Perspectivas en 2015¹

Mejorar la movilidad en Bogotá requiere inversiones de gran tamaño. Los estimativos para 2015 referían cálculos que planteaban que se requerían entre \$40 y \$60 billones de pesos para nuevas obras, mantenimiento y subsidios del sistema de transporte, tanto para personas como para carga, y en todos los modos (motorizados y no motorizados). Esta cifra incluye la implementación de infraestructuras como el Metro, Regiotram, troncales de TransMilenio, cicloinfraestructura y el fortalecimiento del SITP. Sin embargo, incluso si todos esos recursos hubieran estado disponibles en ese momento, solo se lograría ejecutar una fracción de estas megaobras, debido a los extensos y complejos cronogramas de contratación, licitación y ejecución. Por tanto, el desafío no es solo económico, sino también de capacidad institucional y administrativa.

Por otra parte, la realidad financiera para 2015 mostraba que no se contaba con recursos suficientes para cubrir la mitad de las inversiones necesarias. Las fuentes posibles —el Distrito, Cundinamarca, la Nación y actores privados— estaban para ese año alrededor de entre \$10 y \$30 billones, lo que dejaba un faltante de \$20 a \$30 billones. Y aunque el presupuesto total del Distrito durante ese cuatrienio estaba cerca a los \$80 billones, solo entre \$8 y \$10 billones estaban disponibles para destinarse a movilidad. De esta cifra, los vehículos particulares aportarían apenas \$4 billones, a pesar de que se requerían inversiones estimadas entre \$13 a \$22 billones. Estos aportes incluyen impuestos de propiedad, combustibles, semaforización, trámites y multas (aunque este último debería ser una fuente que se reduce en el tiempo, conforme mejoramos nuestro comportamiento vial).

Para el 2015 ya se preveía que el límite legal de endeudamiento de Bogotá era de aproximadamente \$6 billones. Sin embargo, \$3.8 billones ya estaban comprometidos, y solo \$2.5 billones podían asignarse específicamente a obras de movilidad. La Nación podría cofinanciar hasta el 70 % del metro y otros sistemas de transporte masivo, mientras que Cundinamarca y municipios vecinos podrían aportar entre \$9 y \$14 billones para proyectos de cercanías. No obstante, ninguna de estas contribuciones estaba garantizada.

1. Esta sección resume un análisis de fuentes y usos realizado por Andrés F. Archila y Darío Hidalgo en Octubre 2015, disponible aquí: <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/las-cuentas-de-la-movilidad-para-la-alcaldia-de-bogota/>

2.1.2 Situación en 2021-2023

Para 2021, se tenían muchos proyectos de infraestructura de movilidad en curso pero era necesario ordenar, conectar, financiar y proyectar esos esfuerzos dentro de una estrategia regional coherente y sostenible a largo plazo. Por lo que surge el CONPES 4034 de 2021, “Actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca con visión 2035” (PIMRC) que reúne los principales proyectos estratégicos de transporte masivo para la región, entre ellos: la Primera y Segunda Líneas del Metro de Bogotá (PLMB), Regiotrams de Occidente y Norte; las troncales de TransMilenio (Avenida 68, Avenida Ciudad de Cali, Autopista Sur en Soacha -fases II y III-, Calle 13), Corredor Verde de la Carrera Séptima y cables aéreos de San Cristóbal y Potosí (Ciudad Bolívar). También infraestructura intermodal y cicloinfraestructura. El PIMRC plantea una visión multimodal al 2035, que busca articular los modos de transporte, reducir tiempos de viaje y avanzar hacia un sistema sostenible, accesible y equitativo para toda la región.

El CONPES 4034 de 2021, fue elaborado de manera conjunta por el Gobierno Nacional, la Alcaldía de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca. Surge como una respuesta a la necesidad de alinear esfuerzos institucionales y resolver, entre otras cosas, las dificultades históricas en la financiación de las obras de movilidad en la región. Este documento buscó fortalecer la coordinación intergubernamental pese a lo cual no plantea mecanismos concretos para avanzar en esquemas de financiación compartida entre Nación, Distrito y Departamento. Incorporó herramientas de análisis técnico y criterios de priorización que pueden ayudar para la toma de decisiones, basadas en impacto, factibilidad y sostenibilidad (una vez se realicen los estudios básicos requeridos para determinar su viabilidad técnica, jurídica y financiera), lo cual permite orientar la inversión pública, además de proponer la articulación de las obras como parte de un sistema multimodal articulado.

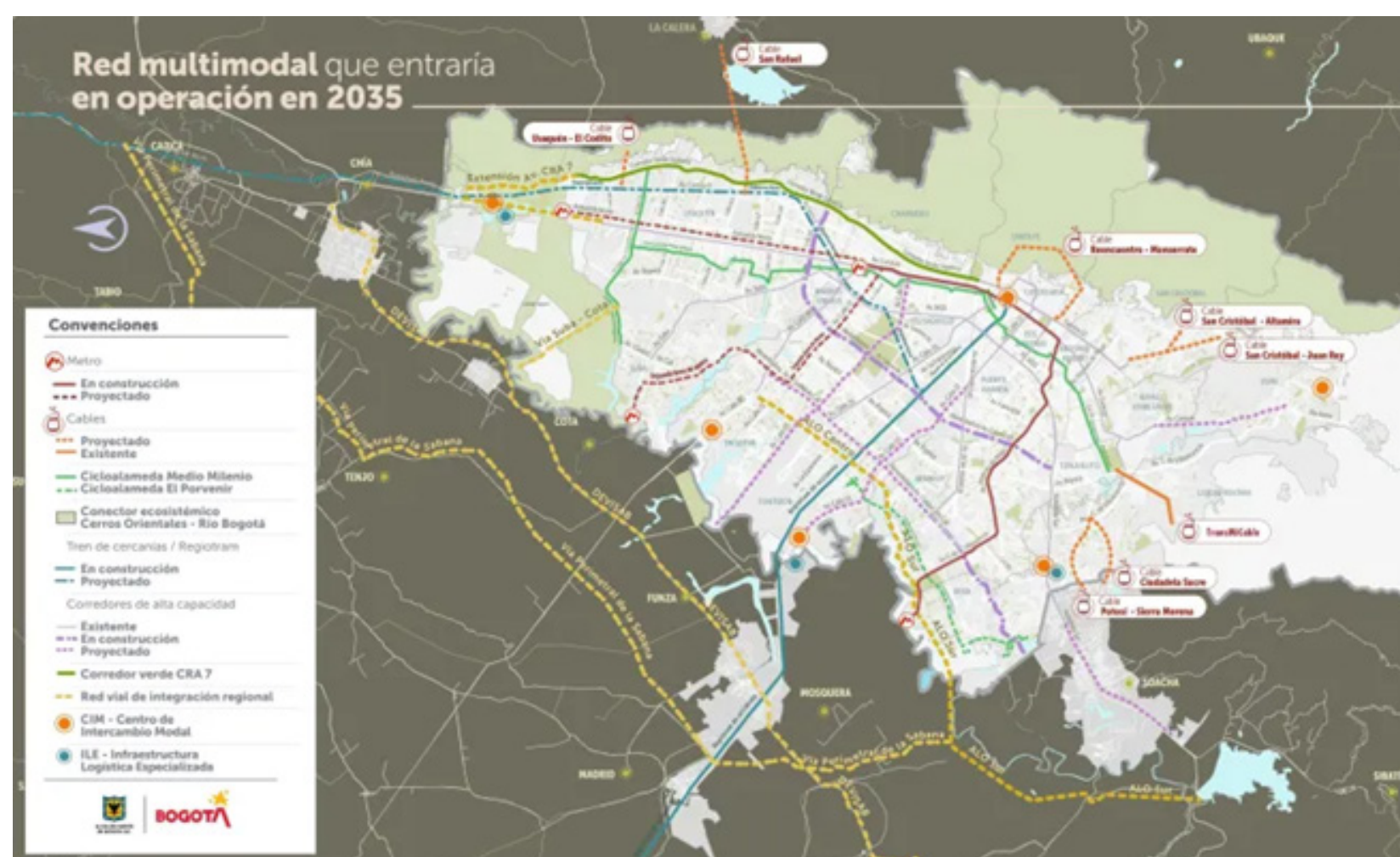


Figura 1. Red Multimodal que entraría en operación en 2035 (2021)

Esta lista de proyectos regionales deben ser estudiados, evaluados y estructurados para contratación. El reto financiero de ese plan de inversiones no es menor, 40 billones de pesos (cifras preliminares) adicionales a los 32.3 billones que ya estaban en ejecución en 2021 para la primera línea metro, el Regiotram de Occidente y las troncales (Av. 68, Av. Cali, Corredor Verde Séptima, extensiones Caracas Sur y NQS Soacha).

2.1.3 Situación Actual (2025)

2.1.3.1 Primera Línea del Metro

A 2025, la Primera Línea del Metro de Bogotá, ha mostrado avances significativos en su cronograma, con obras civiles en curso y la llegada de equipos especializados para los trabajos. Este proyecto, considerado uno de los más ambiciosos en la historia de la capital, ha atraído la atención de consorcios internacionales y de entidades multilaterales. Según reporte de la Alcaldía de Bogotá, se ha tenido un avance del 57,57% con corte al 30 de junio de 2025.

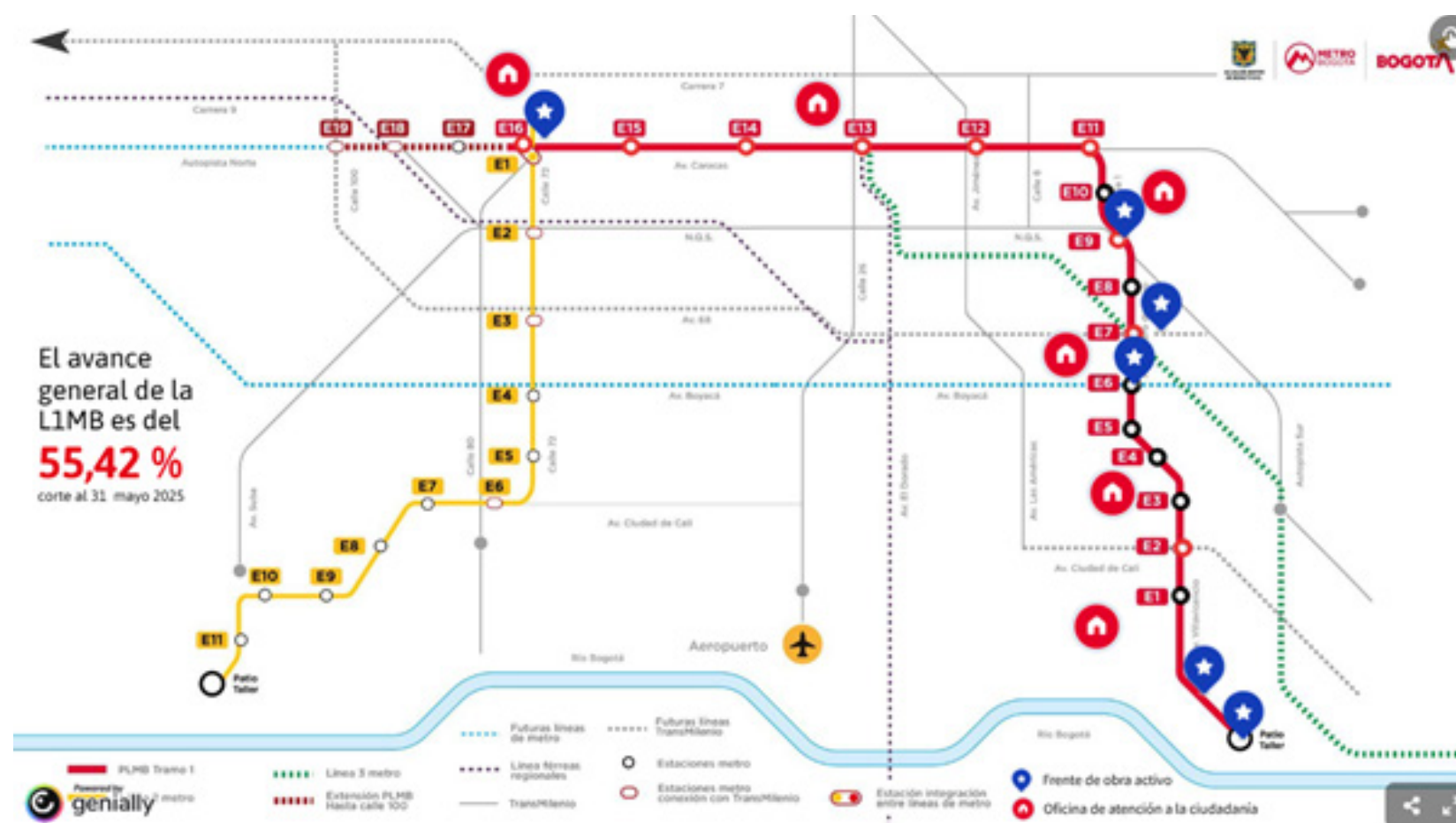


Figura 2. Mapa del Sistema Metro de Bogotá (EMB 2025)

2.1.3.2. Sistema Integrado de Transporte Público SITP

Por su parte, el SITP, planteado en el Plan Maestro de Transporte de 2006, se implantó parcialmente en el año 2021. A 13 años de su creación (2012) no cuenta con los patios requeridos y la renovación de flota inicialmente requerida, apenas está iniciando. El ingreso de buses eléctricos en 2025 es un paso valioso, pero hace falta renovar la flota inicial para completar la transición hacia un sistema más moderno y sostenible. Según el diario el país (2024)² el aporte público anual del SITP alcanzó casi COP 3,4 billones, parte de esta brecha se cubre con incrementos en tarifa, y otra parte con

2. El País. El aumento del pasaje de TransMilenio para 2025 lleva a un nuevo enfrentamiento entre Petro y Galán. 10 de diciembre de 2024. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://elpais.com/america-colombia/2024-12-10/el-aumento-del-pasaje-de-transmilenio-para-2025-lle-va-a-un-nuevo-enfrentamiento-entre-petro-y-galan.html>

incrementos en tarifa, y otra parte con fondos asignados por el Distrito. Pese a que se esperaba apoyo de la Nación para adquisición de flota eléctrica, este no se ha concretado. Las proyecciones de necesidad de recursos para cubrir el diferencial tarifario se proyectan así:

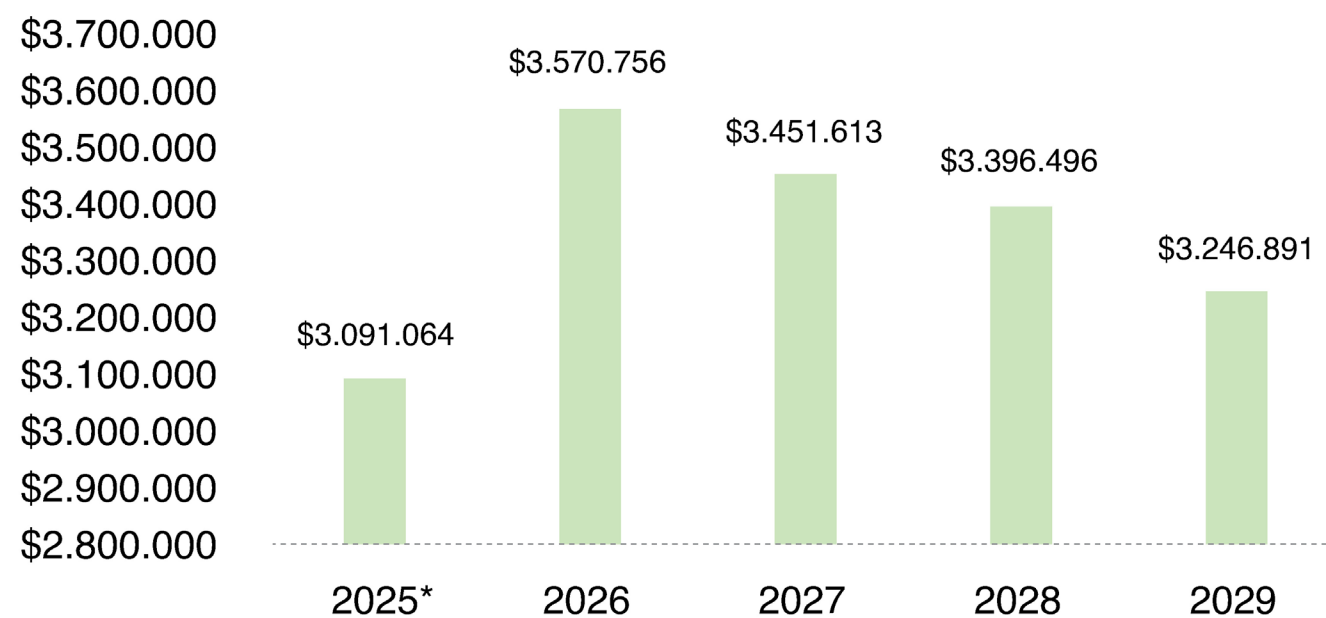


Figura 3. Diferencial Tarifario General (Transmilenio, 2025)

2.1.3.3. Cables Aéreos

El **TransMiCable Ciudad Bolívar**, entró en operación desde 2018 y, si bien su alcance en total de pasajeros es limitado (30,000 pasajeros/día), ha permitido importantes avances para la comunidad beneficiaria mucho más allá de la movilidad.

El **TransMiCable San Cristóbal**, inició su contrato en 2023 e inició obras en 2024 y para abril de 2025 alcanzaba el 48% de avance³. Este proyecto, desarrollado por la Unión Temporal Cable San Cristóbal y supervisado por HMV Servicios S.A.S., tiene una inversión total de 634.000 millones de pesos, incluyendo la interventoría⁴.

El **TrasMiCable Potosí**, se adjudicó en diciembre de 2023, con un costo estimado de \$1.3 billones⁵, se tiene previsto el inicio en 2025 con entrega parcial entre 2027- 2028.

2.1.3.4. Nuevas Troncales

La expansión de 31 km adicionales de troncales está en marcha. En 2025 se completó el tramo faltante de Fase 1, entre Molinos y el Portal de Usme; están en construcción las troncales de la Avenida 68, Avenida Cali, y contratadas parcialmente las troncales de la Calle 13 y de la Carrera Séptima (Corredor Verde). También están en construcción las Fases

3. Alcaldía Mayor de Bogotá. Obras de TransMiCable en San Cristóbal superan el 59 %. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/obras-transmicable-cable-aereo-san-cristobal-de-bogota-superan-el-59>

4. Canal Capital. TransMiCable en San Cristóbal, Bogotá: avance del proyecto. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://canalcapital.gov.co/transmicable-san-cristobal-bogota>

5. La FM. Anuncian construcción del tercer cable eléctrico en Bogotá. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://www.lafm.com.co/bogota/anuncian-construccion-del-tercer-cable-electrico-en-bogota>

II y III de Transmilenio en Soacha. La extensión de la Autopista Norte está pendiente de la aprobación de la ampliación, en el marco de la APP-IP para el Acceso Norte de Bogotá.

2.1.4 Consideraciones sobre la situación actual

Los proyectos en distintos momentos de avance, con dificultades en algunos sectores. Se espera que puedan entrar en operación parcial al final de 2025 (sujeto a la disponibilidad de buses duales). En uno de los tramos de Avenida Cali, fue declarada la caducidad del contrato, lo que puede significar demoras frente al cronograma esperado de 2026.

La situación actual es el resultado de una larga historia de planes incumplidos o ejecutados parcialmente. Bogotá ha intentado en múltiples ocasiones consolidar una visión de ciudad moderna y sostenible en materia de transporte, pero muchas propuestas se han quedado a medio camino. De los 388 km de red TransMilenio aprobados en el Conpes del año 2000, solo se han construido 114 km (29 %). El Plan Maestro de Transporte de 2006 propuso iniciar sistemas férreos, cables y un SITP integral, pero en la práctica solo se construyó uno de los tres cables, se contrató la primera línea del metro (operativa en 2028) y el SITP se implementó parcialmente (en 2021 se completó lo que se esperaba completar en 2013).

A pesar de contar con un Plan Multimodal a 2035, refrendado en el “*Plan de Movilidad Sostenible y Segura*” (Decreto 497 de 2023), persisten que dificultan la financiación de obras para mejorar la movilidad en Bogotá; como la falta de fuentes permanentes de operación y mantenimiento⁶. Operar los sistemas masivos sigue dependiendo de subsidios inestables, sin contar con ingresos fijos nacionales o locales para garantizar su viabilidad a largo plazo.

El apoyo público más allá de la tarifa a los sistemas masivos continúa siendo elevado. No es suficiente aumentar tarifas o ajustar la operación; se requieren fuentes adicionales de ingresos y una política nacional clara de cofinanciación, las finanzas del sistema enfrentan brechas operativas profundas que no se resuelven sólo aumentando la eficiencia o subiendo tarifas.

Además de los recursos, se necesita capacidad institucional: i) equipos técnicos que garanticen una gestión eficaz de la operación, ii) reconfiguración de rutas, iii) indicadores de desempeño y vigilancia permanente.

El Plan Multimodal también considera la bicicleta y la caminata, pero se necesita mucho más en infraestructura, seguridad vial y servicios de apoyo para que estos modos realmente crezcan como alternativas reales. Persiste una insuficiente transición a modos sostenibles y aunque existen proyectos multimodales (metro, tren, cables, ciclorrutas), no se ha consolidado la infraestructura, ni el financiamiento para integrar eficazmente modos como la bici o la caminata.

Aunque existen opciones de financiación, estas resultan políticamente difíciles y socialmente impopulares. Medidas como peajes urbanos, cobros por congestión, alzas tarifarias o contribuciones por valorización podrían sumar hasta \$20 billones, pero implicaría un fuerte impacto para el bolsillo de los bogotanos. En un escenario más realista, solo se podrían recaudar entre \$3 y \$10 billones, lo que sigue siendo insuficiente para cubrir el déficit de las obras de movilidad y el mantenimiento vial y la operación del transporte público que necesita la ciudad.

6. Hidalgo (2021) *Financiar el transporte público (primera parte): subsidio a la operación* <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/financiar-el-transporte-publico-parte-i-subsidio-a-la-operacion/>

En resumen, se advierte que, sin nuevas fuentes de financiación estables y sin refuerzos técnicos operacionales permanentes, el Plan Multimodal 2035 corre el riesgo de quedarse en un ejercicio teórico, sin traducirse en mejoras reales para la movilidad de los ciudadanos.

2.2 Financiación de la Operación del SITP

De acuerdo con el diario el País 2024, el déficit operativo del SITP y TransMilenio en 2025 alcanza cifras cercanas a COP 3,4 billones anuales, lo que limita la capacidad del Distrito para asumir nuevas adquisiciones sin apoyo nacional .

Tras la implementación del SITP en 2012, la operación del sistema no se sostiene únicamente con la tarifa al usuario, sino que requiere aportes públicos constantes debido a que los costos operacionales superan lo recaudado. Desde ese momento Bogotá ha enfrentado el creciente desequilibrio entre los costos de operación del sistema de transporte público y los ingresos por tarifa. Hasta el 2014, la obligación legal basada en la autosostenibilidad, exigía que los pasajes cubrieran todos los costos: flota, operación, mantenimiento y utilidades de los operadores. Sin embargo, en la práctica, esto resultó insostenible, ya que, desde la implantación del SITP y la puesta en marcha de las troncales de la Fase III de TransMilenio los costos de los diferentes componentes fueron mayores que los ingresos por tarifa.

El déficit del sistema creció rápidamente: de \$100 mil millones en 2012 a \$738 mil millones en 2015, impulsado en gran parte por la congelación de tarifas, los daños por vandalismo a la infraestructura y la evasión . Aunque en 2018 se logró reducir a \$575 mil millones gracias a ajustes operativos y contractuales, el déficit volvió a aumentar a \$892 mil millones en 2019, luego de la firma del otrosí a los operadores del SITP, la expansión de los servicios zonales y la renovación de flota troncal. La situación se agravó en 2020 con la pandemia y las malas decisiones: la caída de la demanda redujo los ingresos en más de \$1,07 billones, mientras los costos aumentaron. El déficit alcanzó \$2,11 billones en 2020 y \$2,49 billones en 2021. Ante esto, el Distrito debió incorporar \$1,2 billones adicionales en un ajuste presupuestal conocido como “Rescate Social”, lo que generó tensiones en el Concejo.

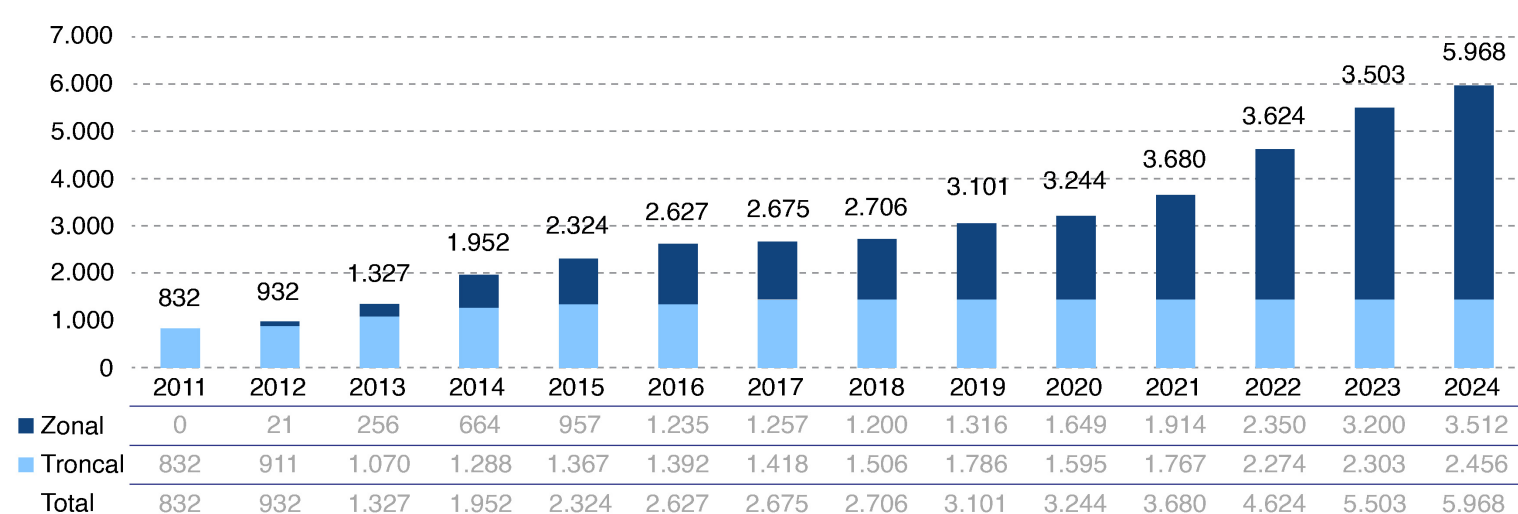


Figura 4. Costo del SITP (Transmilenio, 2024)

7. Esta sección se basa en Hidalgo (2024) <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/tarifa-sitp-transmilenio-subiria-200-es-razonable-3404308> Cálculos a partir de información entregada por derecho de petición por Transmilenio S.A.

8. El País. El aumento del pasaje de TransMilenio para 2025 lleva a un nuevo enfrentamiento entre Petro y Galán. 10 de diciembre de 2024. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://elpais.com/america-colombia/2024-12-10/el-aumento-del-pasaje-de-transmilenio-para-2025-lleva-a-un-nuevo-enfrentamiento-entre-petro-y-galan.html>

La tendencia creciente del déficit también puede observarse en los aportes públicos anuales al SITP, que pasaron de apenas \$9.200 millones en 2011 a más de \$3,1 billones en 2024. Esta cifra incluye tanto el componente troncal como el zonal, siendo este último el que concentra el mayor peso fiscal desde 2013. Mientras en 2024 el déficit troncal fue de \$951.100 millones, el zonal alcanzó \$2,17 billones, es decir, casi el 70 % del total. Esto evidencia que la operación zonal, por sus mayores costos y menor eficiencia tarifaria, representa el mayor reto financiero para el sistema. Además, el crecimiento sostenido del aporte público refleja que, lejos de corregirse, el desbalance estructural se ha profundizado, lo que subraya la necesidad de revisar el modelo de financiación y la estructura de costos del SITP.

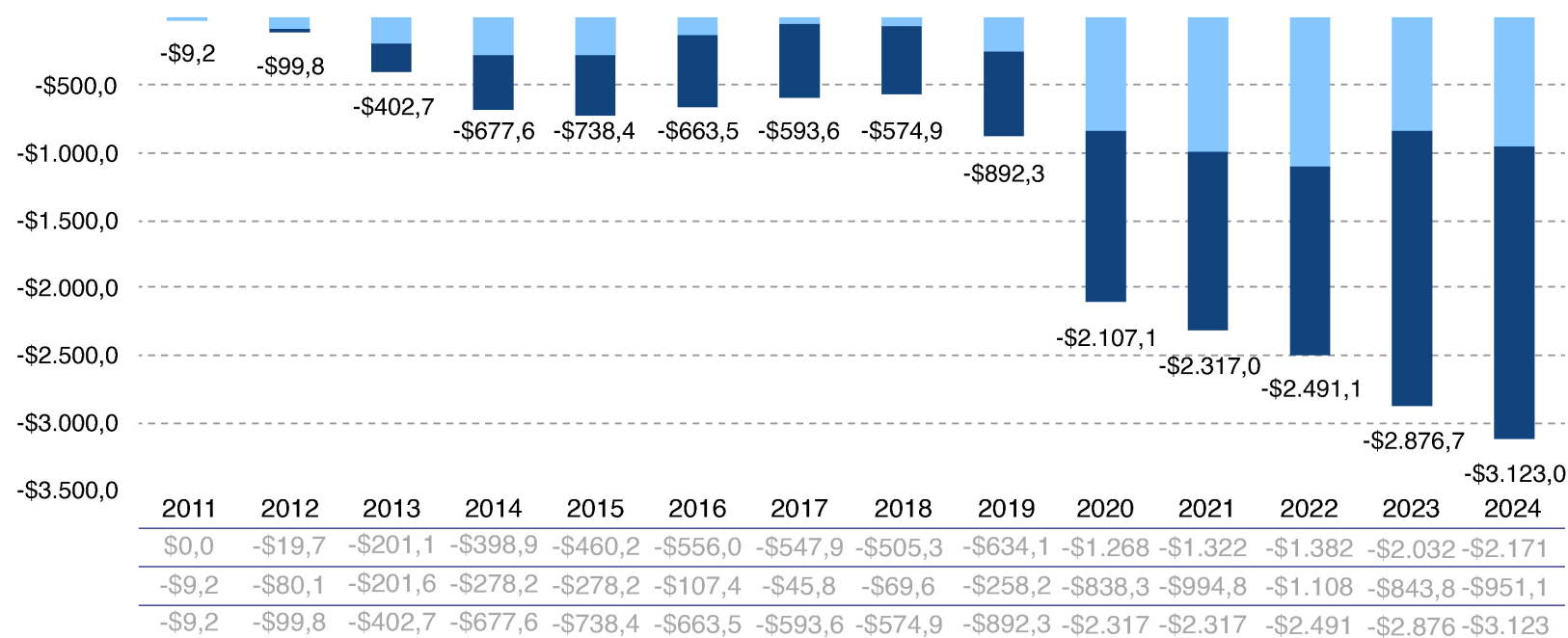


Figura 5. Aportes públicos al SITP (Transmilenio, 2024)

Sin el respaldo financiero del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), la operación del SITP tendría que reducirse de forma considerable, ya que la tarifa pagada por los usuarios solo cubre aproximadamente el 30 % de los costos totales. Este desbalance se explica por el costo de operar un sistema de transporte formalizado, donde cada bus requiere, en promedio, 2,4 conductores diarios para ajustarse a la normativa laboral vigente. Además, el sistema incorpora vehículos renovados, mantenimiento regular, personal contratado formalmente y una estructura administrativa compleja que incluye costos de recaudo, combustible, impuestos y reposición de vehículos antiguos. Mientras que TransMilenio ha logrado mantener un margen manejable entre ingresos y gastos gracias a su alta ocupación y operación en carriles exclusivos, el componente zonal del SITP muestra un déficit mucho mayor por pasajero. **Esto hace indispensable evaluar alternativas de financiación para garantizar su sostenibilidad y evitar una posible regresión hacia esquemas informales de transporte.**

Además, la brecha entre ingresos y egresos es especialmente crítica en el componente zonal, donde transportar a un pasajero cuesta en promedio \$5.895 pesos, pero solo se recuperan \$2.249, lo que implica un subsidio de \$3.646⁹ por usuario. En contraste, el componente troncal presenta un costo de \$4.288 y un ingreso de \$2.628 por pasajero, con un subsidio de \$1.660. Esta diferencia explica por qué el servicio zonal absorbe cerca del 70 % de los aportes públicos al sistema. La combinación de altos costos operativos y baja eficiencia tarifaria ha hecho que los aportes al Fondo de Es-

9. Datos de 2024, basados en un derecho de petición a Transmilenio S.A.

tabilización Tarifaria (FET) pasen de \$100 mil millones en 2012 a más de \$3,1 billones en 2024, evidenciando un modelo financieramente insostenible si no se ajustan la operación y las fuentes de financiación.

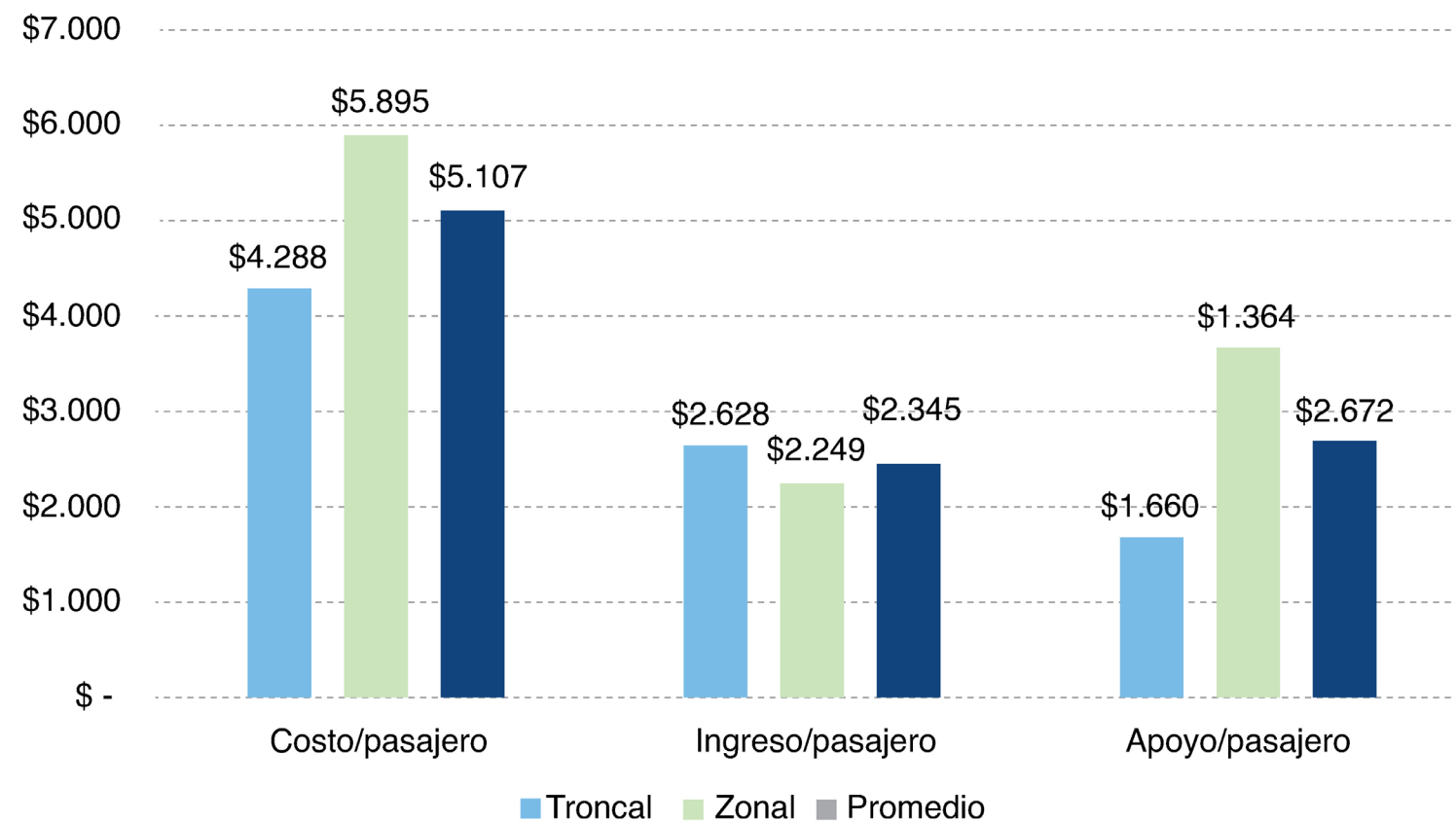


Figura 6. Costos, ingresos y Apoyo componentes SITP Bogotá (Transmilenio, 2024)

Aunque la tarifa del SITP ha subido en términos nominales —de \$800 en 2001 a \$3.200 en 2025—, en términos reales el incremento ha sido moderado: solo 1,08 veces, comparado con un aumento del salario mínimo de 1,45 veces. Gracias al incremento del subsidio de transporte, hoy es posible cubrir 54 pasajes mensuales con ese auxilio, frente a 33 en 2001. No obstante, cerca del 41 % de los usuarios gastan más del 10 % de sus ingresos mensuales en transporte, lo que obliga a pensar en esquemas de subsidios más focalizados, como los bonos de transporte, que han demostrado ser más eficientes que los descuentos generalizados.

Finalmente, es importante recordar que antes de 2011 los aportes fiscales al sistema eran marginales, del orden de \$9 mil millones anuales. La implementación del componente zonal del SITP y la expansión de la Fase III de TransMilenio marcaron el inicio de una era de alta dependencia de recursos públicos. En 2024, los aportes al FET alcanzaron los \$3,12 billones, lo cual plantea serios desafíos de sostenibilidad fiscal a largo plazo. A pesar de que subsidiar el transporte público es una práctica común en ciudades del mundo y genera beneficios sociales y ambientales, es urgente avanzar hacia mecanismos de financiación estructural y fuentes permanentes que reduzcan la volatilidad del modelo actual.

En ese contexto, el Distrito ha incluido en el Marco Fiscal de Mediano Plazo la proyección de los recursos que deberá aportar para cubrir el diferencial tarifario, que, de acuerdo con el Plan Distrital de Desarrollo el sistema requerirá recursos por 9,7 billones de pesos entre 2025-2027 lo cual reafirma la presión sobre las finanzas públicas. La Secretaría de Hacienda, al pronunciarse sobre el MFMP 2025-2035, manifestó que no se tienen gastos específicos asociados a la operación del sistema de transporte y por ende no están visibilizados de manera directa.

En conclusión, son necesarios recursos adicionales para garantizar la continuidad de un servicio de transporte público, y avanzar en una agenda estructural que combine una gestión operacional más eficiente, control riguroso de la evasión, construcción de infraestructura exclusiva, optimización de rutas y uso de herramientas tecnológicas a bordo. En esa línea, el sector Movilidad deberá fortalecer estrategias para evitar la evasión, la eficiencia operacional del sistema y la mejor gestión de fuentes específicas para el Fondo de Estabilización Tributaria (FET).

Ahora bien, el sistema de transporte público siempre requerirá algún nivel de subsidio público. Por eso, además de seguir avanzando en la eficiencia, calidad y seguridad, es necesario revisar las decisiones tomadas con anterioridad, fortalecer bonos de transporte para la población de bajos ingresos, asegurar la cofinanciación nacional para la renovación de flota con tecnologías limpias, y retomar discusiones sobre fuentes complementarias de financiación. Estas medidas, en conjunto, permitirán avanzar hacia un modelo más sostenible y financieramente viable para Bogotá.

2.3 Estado actual de la malla vial, ciclorutas y espacio público en la ciudad.

2.3.1 Malla Vial Integral

La infraestructura vial de Bogotá está compuesta por la red de vías, ciclorutas y espacio público peatonal, todos ellos elementos fundamentales para garantizar la seguridad, eficiencia y accesibilidad de la movilidad urbana. A 31 de diciembre de 2024, la extensión inventariada de la malla vial de la ciudad era de 14.644,6 km - carril aproximadamente, de los cuales se cuenta con información del estado para 14.406,3 km - carril, de la cual el 91,32% corresponde a la malla vial urbana y el 8,68% a la malla vial rural.

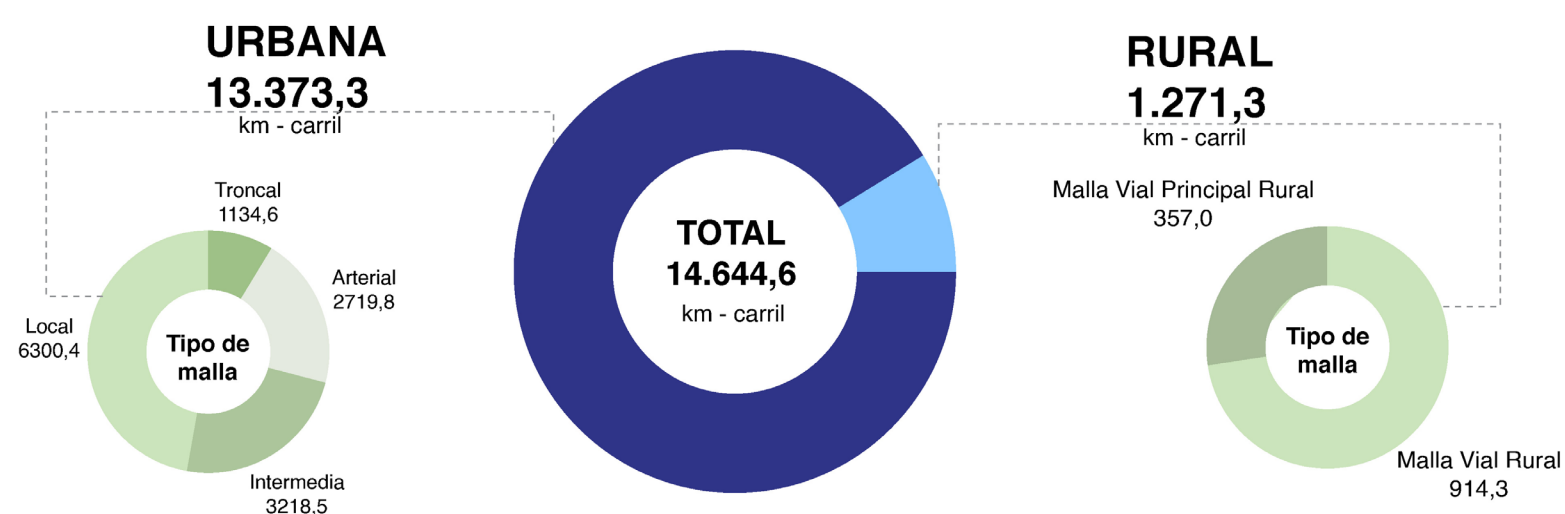


Figura 7. Extensión Malla Vial Bogotá (DTINI - IDU, 2025)

El análisis por tipo de malla evidencia diferencias en el estado de conservación. Las vías con alto tráfico vehicular, como lo son las troncales y las arteriales presentan las mejores condiciones. Las vías troncales que suman 1.134,5 km - Carril cuentan con una buena condición, con un 71,1 % en buen estado y menos del 3 % en condición crítica. Le siguen las vías arteriales con un 46,8% correspondientes a 2.719,7 km-carril, de las cuales el 46,8 % está en buen estado y menos del 5 % se encuentra en condición muy pobre. Sin embargo, en el consolidado general de la red, solo el 37,3 % de la malla vial total de la ciudad se encuentra en buen estado, lo cual representa un indicador de alerta frente al estado funcional de la infraestructura vial urbana y evidencia la urgencia de implementar acciones sistemáticas de conservación, mantenimiento y rehabilitación a nivel de red.

En contraste, la malla vial local, que representa el segmento más extenso con 6.219,3 km-carril, enfrenta desafíos significativos: solo el 31,6 % está en buen estado, mientras que aproximadamente 30 % presenta condiciones deficientes (pobre, muy pobre, grave o fallado), lo que la convierte en el componente más vulnerable de la red urbana. Por su parte, las vías intermedias (3.217,1 km-carril) reportan un 36,9 % en buen estado y un 11,6 % en estado crítico. Finalmente, la malla vial rural (759 km-carril) muestra el mayor nivel de deterioro: apenas el 11,1 % está en buen estado y más del 42 % se encuentra en condición muy pobre, grave o fallado, lo que confirma un desafío histórico para la gestión de la infraestructura vial.

Tipo de Malla	CONDICIÓN SUPERFICIAL DEL PAVIMENTO														Total Km Carril
	Bueno		Satisfactorio		Aceptable		Pobre		Muy Pobre		Grave		Fallando		
	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	
Troncal	806,1	71,1	254,6	22,4	46,7	4,1	19,9	1,8	7	0,6	0,2	0	0	0	1134,5
Arterial	1272,4	46,8	761,7	28	335,6	12,3	175,2	6,4	110,1	4	41,6	1,5	23,1	0,8	2719,7
Intermedia	1185,6	36,9	972,6	30,2	440,5	13,7	278,6	8,7	192,3	6	85,8	2,7	61,6	1,9	3217,1
Local	1962,3	31,6	1150,4	18,5	760,8	12,2	502,9	8,1	393,3	6,3	307,9	4,9	782,1	12,6	6219,3
Malla Vial Principal Rural	69,4	19,5	70,1	19,7	65,6	18,4	33,9	9,5	30,9	8,7	78,6	22,1	8,6	2,4	356,6
Malla Vial Rural	84	11,1	107,2	14,1	83,4	11	100,1	13,2	183,3	24,1	166	21,9	35	4,6	759
TOTAL	5379,9	37,3	3676,6	25,5	1732,6	12	1110,5	7,7	918,9	6,4	679,9	4,7	907,8	6,3	14406,3

Figura 8. Estado general Malla Vial Bogotá por tipo (IDU, 2025)

El diagnóstico revela que una proporción importante de la red vial, principalmente la local y la rural requiere intervenciones de manera prioritaria. La falta de mantenimiento estructurado y sostenido ha profundizado brechas territoriales y operativas que limitan el acceso equitativo, lo que se ve reflejado en el desequilibrio del estado de la malla vial por localidad, en donde se ve claramente la diferencia de las condiciones del pavimento entre zonas de la ciudad.

En la malla vial urbana local, se identifican desequilibrios significativos entre localidades. Mientras Usaquén, Chapinero, Teusaquillo y Suba tienen una proporción relevante de vías en condiciones aceptables o buenas, otras localidades como San Cristóbal, Antonio Nariño, Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar presentan altos niveles de deterioro, con porcentajes importantes de la red en condición grave o fallada.

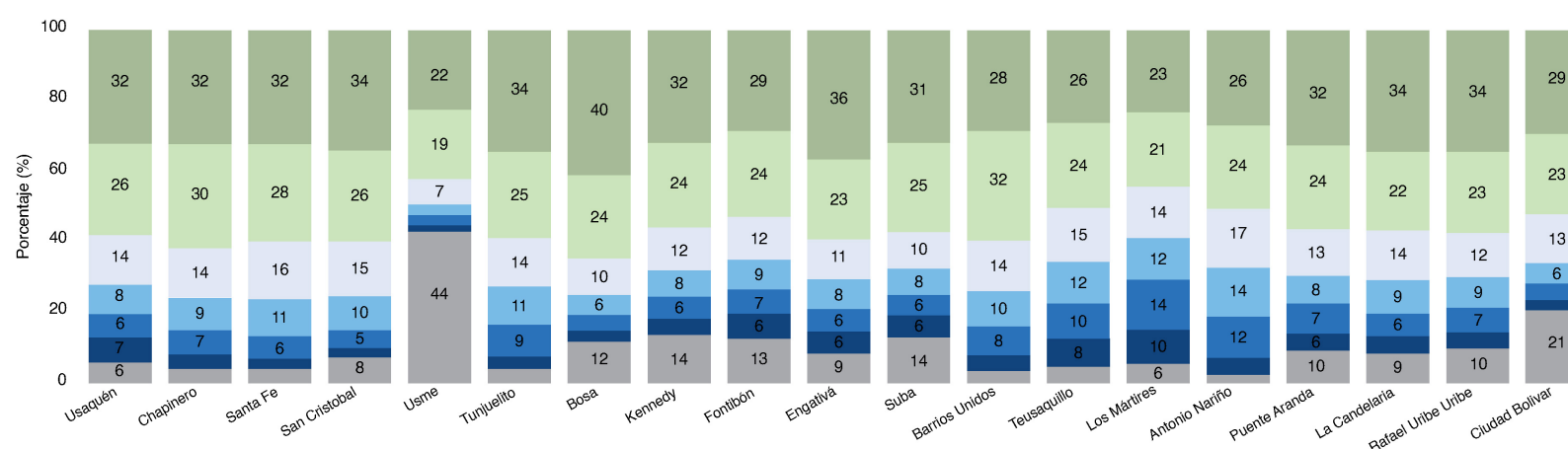


Figura 9. Estado general de la malla vial local por localidad (DTINI - IDU, 2025)

Por otro lado, en el consolidado de la malla vial rural por localidad muestra una persistente falta de intervención. Algunas localidades como Santa Fe, Suba y Usme cuentan con una alta proporción de vías en buen estado, se puede observar la diferencia con localidades como Ciudad Bolívar, San Cristóbal y Sumapaz, donde más del 40% presenta condiciones críticas, lo cual limita la conectividad, dificulta la prestación de servicios y afecta la calidad de vida de las zonas rurales.

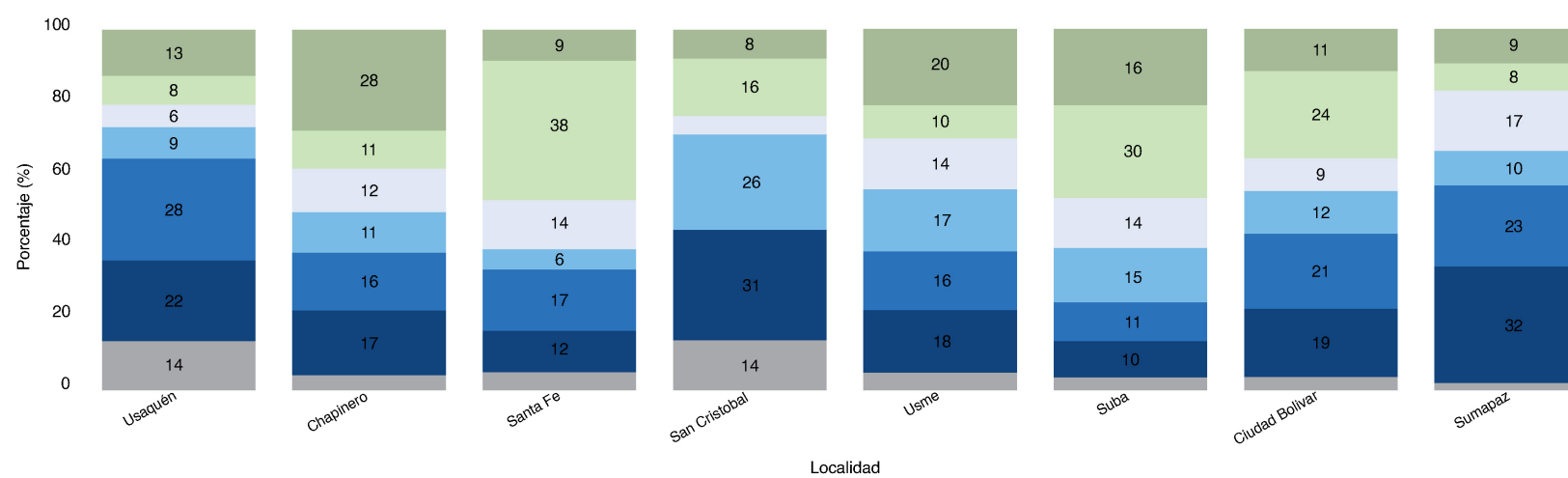


Figura 10. Estado general de la malla vial rural por localidad (DTINI - IDU, 2025)

Una parte significativa de la red vial (especialmente la malla local y la rural) presenta condiciones que demandan intervenciones urgentes y focalizadas. La falta de un mantenimiento estructurado y equitativo ha profundizado brechas territoriales que limitan el acceso igualitario, afectan la seguridad vial y aumentan los tiempos de desplazamiento y costos de operación.

En este contexto si bien en 2024, el Alcalde Mayor de Bogotá Carlos Galán, anunció una inversión de más de 1 billón de pesos en intervenciones viales durante su administración¹⁰, el Instituto de Desarrollo Urbano, basado en los resultados del 31 de diciembre del 2024 calculó que el costo estimado para asegurarse de que la malla vial esté en óptimas condiciones es de 12,13 billones de pesos, lo cual confirma la brecha financiera y la necesidad de diseñar un modelo de financiación robusto y sustentable en el tiempo.

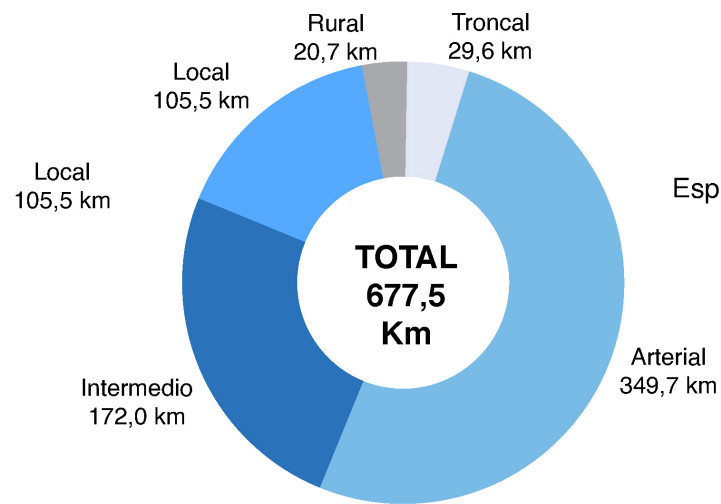
2.3.2 Cicloinfraestructura

Dentro de la infraestructura vial de Bogotá también tenemos las ciclorrutas, las cuales constituyen un componente clave para promover una movilidad sostenible en la ciudad. Según el inventario del Instituto de Desarrollo Urbano, con corte a 31 de diciembre del 2024, Bogotá cuenta con una extensión total de aproximadamente 677,5 km de red de ciclorrutas, de los cuales 407,8 km cuenta con diagnóstico.

Los otros 206,7 km corresponden a otros elementos en el espacio público de uso compartido como intersecciones, espacio público compartido entre otros o segmentos que se encontraban en proceso constructivo y de los cuales no se realizó el análisis respectivo.

10. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, “Todo lo que necesitas saber sobre el mantenimiento a la malla vial del IDU”, mayo 13 de 2024. Disponible en: <https://www.idu.gov.co/blog/boletines-de-prensa-idu-1/post/todo-lo-que-necesitas-saber-sobre-el-mantenimiento-a-la-malla-vial-del-idu-1647>

Extensión por tipo de malla



Extensión por uso de paso seguro

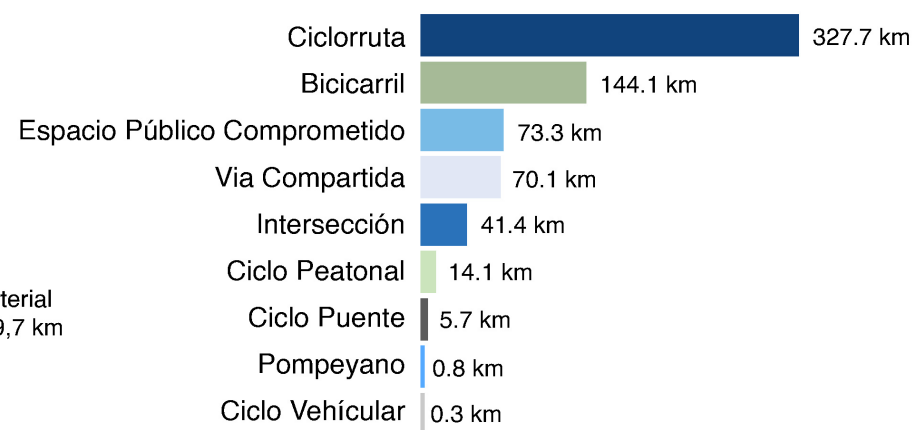


Figura 11. Extensión Red de ciclorutas (DTINI - IDU, 2025)

Si bien la ciudad cuenta con más de 600 km de ciclorutas, bicicarriles, espacios públicos compartidos, vías compartidas entre otros, la red no está distribuida dentro de la ciudad de manera equitativa. Mientras localidades como Suba (110,6 km), Kennedy (99,2 km), Engativá (72,5 km) y Barrios Unidos (52,5 km) superan los 50km de cicloinfraestructura, otras como Puente Aranda (4,2 km), Rafael Uribe Uribe (6,0 km), Usme (9,2 km) y San Cristóbal (10,3 km) presentan una oferta de menor cobertura. Además, el problema no se evidencia solo de manera cualitativa sino de manera cuantitativa, ya que como se puede observar en el plano, se revela en algunas zonas la falta de continuidad estructural de la red de ciclorutas generando una desconexión funcional que dificulta la movilidad por este medio de transporte y afectan la seguridad de la población. Esta fragmentación está acompañada por la ausencia de corredores integrados en áreas periféricas, lo cual limita la bicicleta como un modo de transporte e incrementa las brechas de accesibilidad entre localidades.

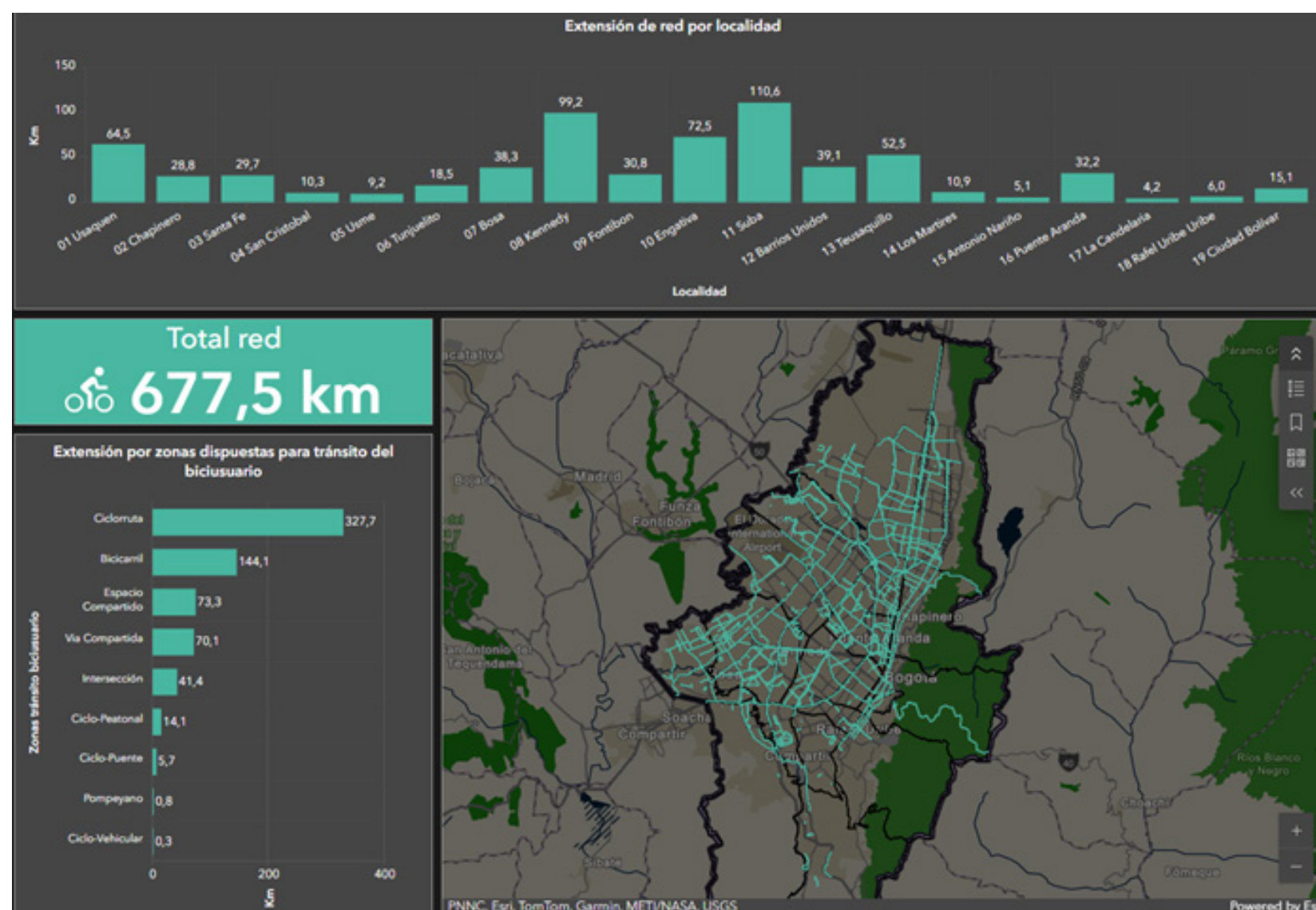


Figura 12. Extensión Red de ciclorutas por localidad y georeferenciada (DTINI - IDU, 2025)

A corte de diciembre 2024, de los 470,8 km de ciclorutas diagnosticadas, más del 85% de la cicloinfraestructura se encuentra en un estado bueno o satisfactorio y los tramos clasificados como muy pobres, graves o fallados representan menos del 5% de la red y no comprometen su funcionalidad. Las localidades con mayor extensión (Suba, Kennedy y Engativá) concentran también los mayores porcentajes de ciclorutas en buen estado, lo que garantiza continuidad y seguridad para los biciusuarios en los corredores de mayor demanda. No obstante, es necesario avanzar hacia una mayor homogeneidad territorial en la calidad del servicio de cicloinfraestructura, con el fin de mejorar el acceso y promover el uso de la bicicleta en localidades que actualmente cuentan con menor cobertura y condiciones menos favorables.

Localidad	CONDICIÓN SUPERFICIAL DEL PAVIMENTO														Total Km Carril
	Bueno		Satisfactorio		Aceptable		Pobre		Muy Pobre		Grave		Fallando		
	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	Km Carril	%	
Usaquén	34,8	78,8	4,9	11,2	1,2	2,7	0,5	1,2	1,4	3,1	2,8	6,1	0,1	0,2	44,2
Chapinero	13,9	77,2	2,9	16,1	0,2	0,6	0,6	3,6	3,1	0	0	0	0	0	18,1
Santa Fe	7,4	77,9	2,1	22	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0	9,5
San Cristóbal	4,2	60,6	2	29,3	0,6	8,2	0,1	0,4	0,1	1,5	0	0	0	0	7
Usme	10,9	69,6	1,5	3,5	0,7	7,7	0,1	0,7	1,1	1,1	2,5	5,1	0	0	15,6
Tunjuelito	10,9	69,6	3,5	22,4	0,9	5,7	0,1	0,3	0,1	0,1	0,6	4	1,2	1,2	15,6
Bosa	26,6	90,9	2	6,9	0,5	1,6	0	0	0	0	0	0	0	0	29,3
Kennedy	55,9	76	11,2	15,3	4,6	6,2	1,4	1,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	73,6
Fontibón	20,1	83	3,5	14,6	0,4	1,5	0,1	0,7	0,1	0,1	0	0	0	0	24,3
Engativá	42,5	73,1	12	20,6	2,7	4,7	0,8	1,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	58,1
Suba	55,3	75,7	12,6	12,9	3,4	4,7	1,3	1,8	0,2	0,3	0,3	0,4	0	0	73,1
Barrios Unidos	16,7	63,4	7,8	29,4	1,3	5	0,4	1,3	0,6	0,6	0,1	0,2	0	0	26,4
Teusaquillo	27,2	73,6	8	21,5	1,5	3,9	0,4	1	0	0	0	0	0	0	37
Los Mártires	6,1	91,2	0,6	8,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,6
Antonio Nariño	3,2	82	0,6	14,9	0,2	4,9	0	0	0	0	0	0	0	0	3,9
Puente Aranda	9,5	59,1	5,1	31,8	1,2	7,5	0,3	1,6	0	0	0	0	0	0	16
La Candelaria	2,3	68,8	0,9	27,8	0	0	0,1	3,4	0,1	0,1	0	0	0	0	3,4
Rafael Uribe Uribe	2,2	45,2	0,6	11,5	0,1	2,1	0,4	7,6	1,1	22,7	0,5	10,9	0	0	4,9
Ciudad Bolívar	7	55,8	3,6	28,9	0,7	5,6	0,7	5,2	0,3	2,1	2,3	3,4	0	0	12,6
Total general	350,5	74,5	85,6	18,2	20,5	4,4	6,9	1,5	3,9	0,8	2,8	0,6	0,5	0,1	470,8

Figura 13. Estado general ciclorutas por localidad (IDU, 2025)

Para estimar los requerimientos de intervención en la red de cicloinfraestructura, se cruzó la información del tipo de pavimento (flexible, rígido y articulado) con el estado de conservación de cada tramo, y a partir de esto se asignaron tratamientos posibles como mantenimiento rutinario, periódico o rehabilitación. Usando los valores de referencia vigentes del IDU y priorizando la infraestructura de paso seguro (ciclorutas y bicicarriles), calcularon que se necesitan aproximadamente 42,49 mil millones de pesos para llevar la red existente a condiciones óptimas. Es una cifra relativamente baja si se compara con otros frentes de inversión en movilidad; lo que confirma que es viable programar mantenimientos correctivos localizados para consolidar la red, evitar que el deterioro avance y asegurar condiciones mínimas de calidad y seguridad para los biciusuarios.

2.3.3 Espacio Público

En paralelo al estado de la malla vial y la ciclo infraestructura, los elementos que conforman la infraestructura de espacio público para la movilidad de la ciudad son los andenes, separadores, plazas y pompeyanos; los cuales, son clave en la accesibilidad peatonal y en la calidad del entorno urbano. Con corte a diciembre de 2023, Bogotá contaba con 36,5 millones de metros cuadrados de espacio público en el suelo urbano, de esta superficie, el 77,4% corresponde a andenes (28,2 millones de m²), seguido por separadores viales con el 21,5% (7,86 millones de m²). En menor proporción se encuentran los elementos tipo pompeyano (0,2%) y las plazas urbanas (0,9%). Según el Instituto de Desarrollo Urbano no todos los elementos pudieron ser diagnosticados en campo debido a condiciones particulares o limitaciones metodológicas. En consecuencia, de los más de 36,5 millones de m² identificados, 28.588.697,1 m² cuentan con información de

estado, mientras que en 7.051.552,6 m² no fue posible aplicar la metodología de evaluación, y 862.037,4 m² no tienen datos de estado registrados para efectos del análisis.

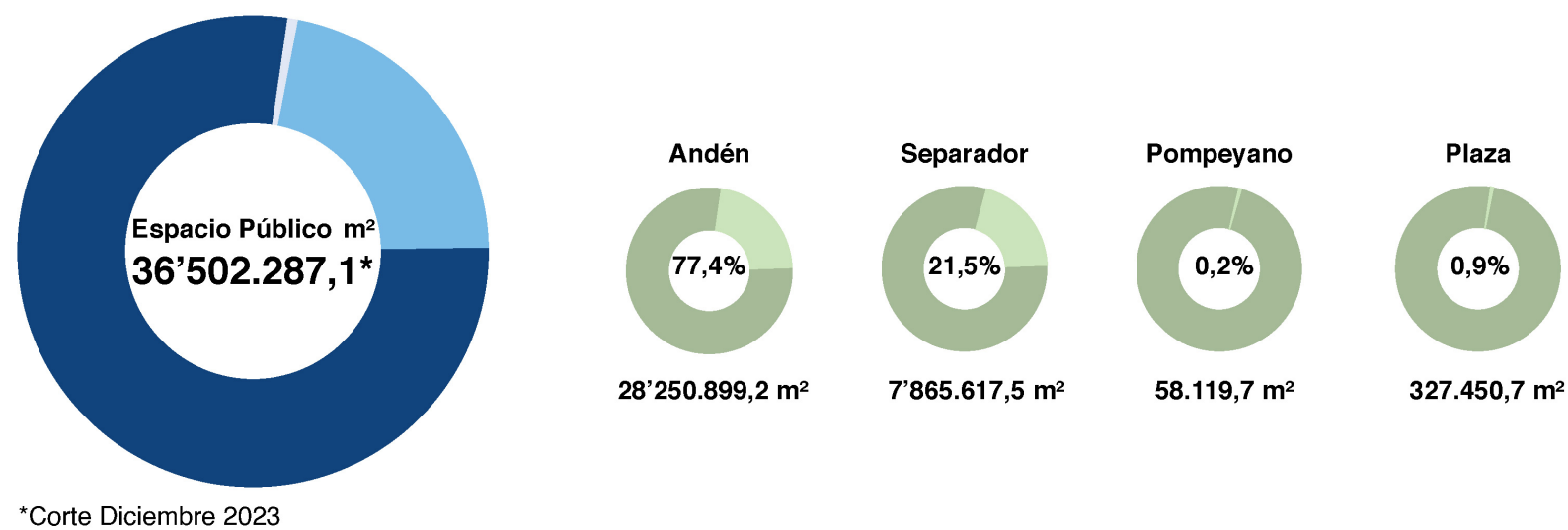


Figura 14. Infraestructura de espacio público de la ciudad (DTINI - IDU, 2025)

Del total de los 28,59 millones de metros cuadrados de espacio público con diagnóstico de estado, el 58,8% (16,8 millones de m²) se encuentra en estado bueno, mientras que un 29,1% (8,3 millones de m²) presenta condiciones regulares y el 12,1% (3,46 millones de m²) se clasifica en mal estado. Al desagregar por tipo de elemento, se evidencia que los andenes, que constituyen la mayor proporción de esta infraestructura, presentan un 57,1% en buen estado, pero también concentran el mayor volumen en condiciones regulares (30,2%) y malas (12,7%); lo que indica un importante reto en términos de mantenimiento y mejora.

En contraste, elementos como los pompeyanos y plazas urbanas muestran un desempeño favorable, con más del 80% de su superficie clasificada en buen estado (89,8% y 82,5%, respectivamente). Por su parte, los separadores registran un 86% en buen estado, aunque también concentran el 11,9% de su superficie en estado regular. Estos resultados permiten identificar prioridades para la intervención, especialmente en zonas con alta demanda peatonal y condiciones deterioradas, en las que el mantenimiento puede tener un impacto directo en la seguridad y funcionalidad del espacio público.

ESTADO	ANDÉN	%	SEPARADOR	%	PLAZA	%	POMPEYANO	%	TOTAL GENERAL	%_TOTAL
BUENO	15.351.022,60	57,10%	1.144.382,80	86,00%	267.419,00	82,50%	50.574,00	89,80%	16.813.398,40	58,80%
REGULAR	8.109.467,90	30,20%	157.956,00	11,90%	39.944,30	12,30%	3.487,80	6,20%	8.310.856,00	29,10%
MALO	3.417.545,60	12,70%	27.688,10	2,10%	16.976,70	5,20%	2.232,30	4,00%	3.464.442,70	12,10%
TOTAL GENERAL	26.878.036,10	100%	1.330.026,90	100%	324.340,00	100%	56.294,10	100%	28.588.697,10	100%

Figura 15. Estado general de espacio público por tipo de elemento (IDU, 2025)

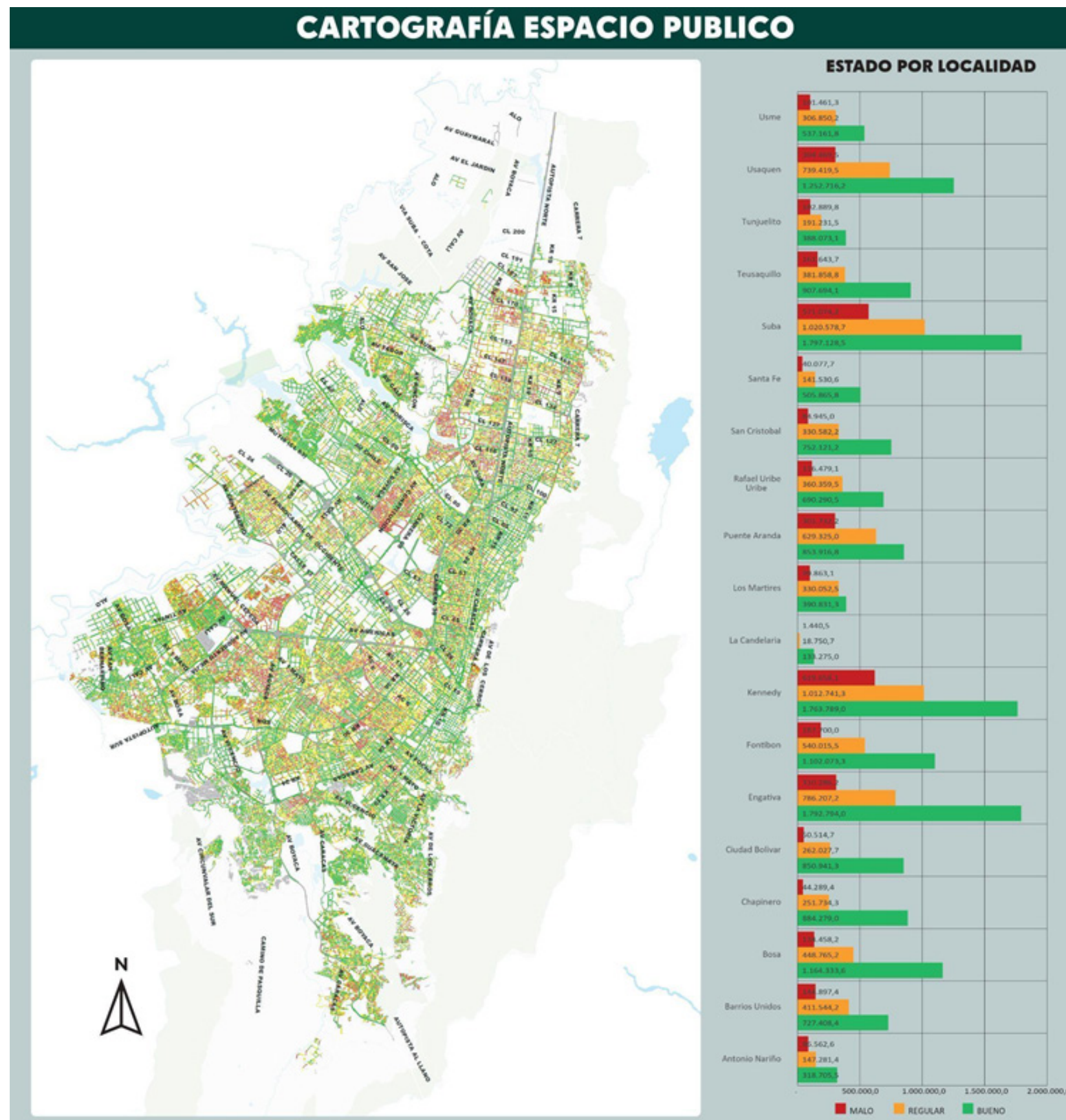


Figura 16. Estado general de espacio público por localidad (IDU, 2025)

Si bien el estado del espacio público en general es bueno en la mayoría de casos, como pasa con la cicloinfraestructura y la malla vial, persiste el desbalance entre las distintas localidades. En Suba, Kennedy, Engativá, Usaquén y Fontibón, donde se concentran las mayores extensiones de espacio público, se superan los 700.000 m² de infraestructura diagnosticada. Dentro de estas, Suba destaca con más de 1,7 millones de m², de los cuales una proporción considerable se encuentra en buen estado, lo que da cuenta de una mejor conservación de su infraestructura peatonal y de soporte a la movilidad urbana. Kennedy, por su parte, aunque también cuenta con una alta cobertura, presenta una mayor proporción de superficie en estado regular y malo, lo cual señala la necesidad de priorizar intervenciones en esta zona, especialmente considerando su densidad poblacional y la fuerte demanda de espacio público funcional.

En el caso de las localidades centrales como Los Mártires, La Candelaria y Santa Fe, si bien las extensiones son menores, la condición general es más equilibrada, con predominancia de tramos en buen estado, aunque también con focos importantes en estado regular y algunos puntos críticos en mal estado, especialmente en corredores de alta circulación peatonal. En contraste, zonas del sur y suroriente como Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe y Bosa presentan un volumen significativamente menor de espacio público diagnosticado, pero concentran proporciones preocupantes de infraestructura deteriorada, asociadas a brechas históricas de inversión, mantenimiento y accesibilidad en el sistema de espacio público. El análisis del estado de la infraestructura del espacio público en Bogotá permite identificar que, aunque existe un avance en la consolidación de áreas en buen estado, también existen lugares con unas brechas territoriales que deben ser atendidas por la administración pública.

Según las estimaciones del Instituto de Desarrollo Urbano, **las necesidades de conservación del espacio público ascienden a aproximadamente \$2,09 billones de pesos.** Este valor constituye una estimación preliminar a nivel de red, útil para orientar la planificación estratégica, pero no sustituye los estudios y diseños específicos requeridos en cada proyecto de intervención. En este sentido, es fundamental que la Administración Distrital incorpore esta estimación dentro de los procesos de formulación presupuestal y de programación multianual de inversiones, con el fin de garantizar la sostenibilidad técnica y financiera de las acciones de mantenimiento y mejoramiento del espacio público.

3. Desafíos para la financiación de la movilidad y retos del mantenimiento de la infraestructura existente.

3.1 Desafíos para la financiación de la movilidad

3.1.1 Desarrollo de nuevas obras

El Conpes 4034 “Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca” (PIMRC) está basado en el Decreto 555 de 2021, que proyectó un sistema a partir de grandes obras de infraestructura: cinco líneas de metro, siete cables aéreos, múltiples corredores verdes, entre otros. Sin embargo, uno de los principales desafíos de este modelo es que no cuenta con análisis de viabilidad ni fuentes de financiación.

La Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) es un ejemplo de los proyectos que han logrado mantenerse en marcha gracias a un contrato sólido, una interventoría eficaz y una buena coordinación institucional. Otros proyectos que van por buen camino en la ciudad son El Cable de San Cristóbal, el cual estará finalizado este año y entrará en operación el próximo, y aunque presenta un avance significativo en términos de conectividad, se reconoce que este tipo de soluciones pueden llegar a tener altos costos de inversión en relación con el volumen de pasajeros movilizados. Otro ejemplo como el caso del cable de Potosí presentan complejidades desde su estructuración.

Otra de las nuevas obras que impactarán Bogotá en los próximos años es el Regiotram de Occidente, el cual ha tomado protagonismo tras varios años en parálisis. Aunque el proyecto está contratado hace 5 años, solo recientemente se

han mostrado avances visibles, aunque con limitaciones en su alcance, el proyecto solo será ejecutado entre Facatativá y Fontibón, en donde no se ha proyectado una solución de ingreso a la ciudad. La propuesta para extenderlo hasta la carrera séptima aún enfrenta diferentes desafíos en coordinación con el gobierno nacional.

Por otro lado, el Regiotram del Norte, tras concluir estudios previos, ha sido sometido a ajustes por parte del IFC, con un aumento presupuestal de 3,1 billones de pesos, dejándolo en 9,1 billones, lo cual ha generado incertidumbre sobre su viabilidad y cronograma.

En conclusión, la ciudad cuenta con un portafolio ambicioso de proyectos, algunos con avances importantes y otros con ciertas dificultades, pero todos requieren de una voluntad institucional sostenida, coordinación efectiva entre las entidades y sobre todo fuentes de financiamiento estables para su gestión y que garanticen su culminación.

3.1.2 Contención del crecimiento del Fondo de Estabilización Tarifaria

Junto a la construcción de nueva infraestructura para la movilidad vienen las necesidades del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), las cuales han venido creciendo de manera importante, este fondo cubre el diferencial entre la tarifa técnica y el recaudado por usuario; se ha consolidado como una carga estructural que limita la sostenibilidad fiscal del sistema. Para 2024, el valor del FET se sitúa en 3,5 billones de pesos, y las proyecciones de TransMilenio indican que se mantendrá en niveles similares al menos hasta 2027.

Esta situación responde al comportamiento del componente zonal del SITP, que representa actualmente cerca del 66% del déficit total del FET. Transportar un pasajero en el componente zonal cuesta \$5.895, pero solamente se recuperan \$2.249. En contraste en el componente troncal mover al usuario cuesta \$4.288 y se recuperan \$2.628. Esta diferencia evidencia que se deben recurrir a estrategias para que el usuario escoja el componente troncal como mecanismo de viaje para tratar de mejorar la presión que tiene el FET para poder estabilizar el déficit.

Desde el Marco Fiscal de Mediano plazo y de las proyecciones financieras de Transmilenio, se ha planteado una hipótesis operativa, en la cual, la entrada del funcionamiento de nueva infraestructura, permitirá atraer nuevos usuarios y reducir la presión sobre el FET, en la medida en que se desmonten rutas zonales y estos recorridos sean absorbidos por el componente troncal el cual es más económico de operar. Bajo esta lógica operar troncales resultaría más eficiente siempre que no se superpongan al sistema zonal, sino que los reemplacen parcialmente.

La Primera Línea del Metro de Bogotá ilustra esta tensión. Aunque su operación ya ha sido contratada y se estima que tenga un costo capital excluido de la tarifa técnica, el impacto real sobre el FET dependerá de la capacidad que se tenga para atraer usuarios, su integración con el sistema existente y la eficacia de las rutas de alimentación.

El FET se ha convertido en un gasto recurrente que debe ser aprobado anualmente por el Concejo de Bogotá. Esta condición introduce una vulnerabilidad constante, pues la financiación no cuenta con un esquema sólido y estable. A pesar

de su magnitud, aún no se ha consolidado un mecanismo que distribuya el esfuerzo fiscal de forma más equilibrada, lo cual deja a la ciudad expuesta a un esfuerzo financiero que excede sus capacidades actuales.

3.1.3 Mantenimiento de la infraestructura

De acuerdo con información IDU, Bogotá cuenta con una red de aproximadamente 14.000 km de carril de malla vial. De esa red, solo el 37,7% se encuentra en buen estado. La situación es particularmente crítica en la malla vial local, donde se concentra el mayor deterioro, mientras las vías troncales y arteriales presentan mejor calidad gracias a inversiones más estructuradas.

El IDU estima que se requieren al menos 12 billones de pesos para recuperar la totalidad de la malla vial en buen estado, invirtiendo anualmente 2 billones de pesos en un periodo de 10 años. Sin embargo, entre 2020 y 2024 sólo se ha invertido 1 billón, lo que representa apenas el 8,3% de lo necesario.

La evidencia analizada muestra que no existe una política clara de mantenimiento con metas anuales, priorización técnica ni gobernanza definida, lo que genera intervenciones reactivas y fragmentadas; en donde cuesta más recuperar la malla vial que mantenerla en estado regular.

Hay que tener presente el estado de la infraestructura para ciclistas y peatones. Bogotá cuenta con 677 kilómetros de cicloinfraestructura, discriminados de la siguiente manera: 327 km de ciclorrutas segregadas, 144 km de bicicarriles (ciclorrutas en vía compartida), 73 km de espacio público compartido, 70 km de vía compartida, y 14 km de ciclopeatonal. Esta desagregación, presentada recientemente por el IDU, constituye un avance significativo en términos de diagnóstico técnico. De acuerdo con estimaciones oficiales, el costo total para llevar esta red a condiciones óptimas de operación y seguridad es de 42.49 mil millones de pesos, una cifra que, a pesar de su bajo valor agregado en el presupuesto urbano, generó discusión técnica en cuanto a su coherencia metodológica.

El costo de construcción de un kilómetro nuevo de ciclorruta se estima en 270 millones de pesos, lo que implica que con los mismos 42,49 mil millones, se podrían construir aproximadamente 150 kilómetros nuevos, mientras que con esa suma se estaría rehabilitando toda la red existente. En ambos casos, la cicloinfraestructura representa una red funcionalmente relevante para la movilidad sostenible, una inversión de bajo costo y alto impacto modal que puede contribuir a la alimentación de las]["pñi fdhg f y a la movilidad sostenible.

El inventario presentado por el IDU sobre espacio público y peatonal muestra una caracterización cuantitativa del estado del espacio público con una proporción general del 58% en buen estado, 29% regular y 12% en mal estado. Se estima que para llevar a BUEN ESTADO, todo el espacio público peatonal, se necesitan 2 billones de pesos. Esta información refuerza la urgencia de incorporar el mantenimiento y espacio público como un componente central dentro de las discusiones de movilidad en la ciudad, definiendo un plan de acción para lograrlo.

3.1.4 Corregir la fragmentación institucional

La gestión de la infraestructura vial en Bogotá se encuentra marcada por una fuerte fragmentación institucional. Varios organismos tienen competencias directas o indirectas sobre la planeación, ejecución y mantenimiento de las vías. El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Secretaría Distrital de Movilidad, la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (ERU), junto con las Alcaldías Locales, entre otros, actúan sin una coordinación suficientemente clara que permita consolidar un modelo integral de gestión.

Esta dispersión se traduce en problemas concretos para la ciudad: obras que no se articulan con los planes de transporte, intervenciones que no responden a un esquema de mantenimiento sostenible, y retrasos en los cronogramas.

Bogotá enfrenta un reto estructural: pasar de una lógica fragmentada a una gestión integrada, que permita alinear la planeación urbana, el desarrollo de proyectos de infraestructura y la operación de la movilidad en su conjunto. Para ello se requiere fortalecer mecanismos de coordinación entre las entidades, avanzar en sistemas de información compartida y, sobre todo, construir una visión unificada de ciudad en torno a la infraestructura vial y el espacio público como un activo estratégico para la competitividad, la equidad y la sostenibilidad.

3.1.4 Consecución de recursos para obras de movilidad en la ciudad

Bogotá ha sido pionera en la implementación de mecanismos de financiación alternativos como el pico y placa solidario, el parqueo en vía, la valorización y ciertos esquemas de explotación del espacio público.

Si bien el Plan de Desarrollo cuenta con un amplio listado de mecanismos de financiamiento, el aporte real es limitado. Incluso instrumentos tradicionalmente robustos como la sobretasa a la gasolina o el impuesto vehicular, aunque representan un volumen importante de ingresos, apenas alcanzan a cubrir cerca de un tercio del costo total del mantenimiento vial, lo cual es preocupante, ya que el principal aportante al sistema, que es el automóvil particular, no compensa el valor de lo que impone sobre la infraestructura urbana. No se puede seguir planeando infraestructura ni operando el sistema sin un marco de financiación claro, ya que esto puede llevar a una mayor fragmentación de las políticas de movilidad.

3.2. Retos para el mantenimiento de la infraestructura existente.

De los tres frentes de presión financiera identificados en este documento (nuevas obras, sostenibilidad del sistema de transporte público y mantenimiento de la infraestructura existente) el mantenimiento vial ha ocupado un lugar secundario en la planificación y la ejecución de la infraestructura vial, ya que no logra competir con la economía política que generan las obras nuevas. Los proyectos como la primera línea del metro de Bogotá o los cables aéreos, tienen un gran impacto en la ciudad, mientras que el mantenimiento vial se concibe como algo efímero, tapar un hueco es borrar la evidencia de que estuvo ahí.

En este escenario, aparecen varios retos que configuran una tensión estructural. Uno de ellos es la ausencia de una política pública estructurada de mantenimiento. En la práctica pareciera que el mantenimiento es abordado como un valor

de lo que sobra, sin una narrativa clara de su valor y con una limitada respuesta ante este progresivo deterioro. Esto lleva a un círculo vicioso en donde se prioriza la ejecución de una obra nueva mientras que por el otro lado los costos por no mantener lo existente aumentan de manera silenciosa.

En términos más operativos, la clasificación de categorías de vía para mantenimiento (arterial, secundaria, local y peatonal) no cuentan con unos criterios diferenciados según el tipo de vía lo que genera desigualdades territoriales. La conservación de las vías locales, por ejemplo, suele depender de las alcaldías menores, que tienen capacidades dispares, presupuestos limitados y escasa asistencia técnica. Esta descentralización sin mecanismos sólidos de articulación institucional ha derivado en problemas de gobernabilidad que dificultan la gestión integral del mantenimiento.

Otro aspecto importante es el mantenimiento del espacio público peatonal, especialmente los andenes. Aunque los datos indican que el 60 % están en buen estado, la realidad que vive el peatón muchas veces es distinta. Los andenes, que son clave para la movilidad y la equidad, han sido poco tenidos en cuenta en las decisiones de inversión. La mayor parte del presupuesto para mantenimiento vial se sigue destinando a las vías, sin reconocer que cerca del 30 % de los viajes en Bogotá se hacen a pie y que, en muchos sectores, ni siquiera hay andenes, incluso en avenidas principales. Es urgente desarrollar una mayor conciencia sobre la importancia de los andenes en la ciudad y darles el lugar que merecen en la planificación y el cuidado del espacio público.

Por último, se presenta una brecha de gobernanza desde las instituciones públicas, ya que no es muy claro cuál es el responsable del mantenimiento de ciertas zonas. Esta ambigüedad se traduce en disputas entre las entidades, vacíos de gestión y una débil capacidad de respuesta frente al deterioro cotidiano de la infraestructura. Al no existir mecanismos claros de financiación y mecanismos claros de coordinación institucional el mantenimiento vial se verá como una tarea postergada.

Es clave mencionar que la manera en la que se piensan las decisiones de inversión están atravesadas por un problema de visión. Aunque los Planes de Ordenamiento Territorial deberían ser hoja de ruta para las intervenciones de ciudad, muchos de sus proyectos pasan a un segundo plano, por la ligereza con la que fueron concebidos en el instrumento o por la prioridad a los planes de gobierno de turno.

El debate sobre el mantenimiento vial también es un tema político y la falta de una narrativa pública que visibilice el valor social, económico y ambiental de conservar la infraestructura existente, ha hecho que este tema permanezca fuera del radar de la ciudadanía.

Para lograr un modelo de ciudad más equitativa y sostenible, es necesario incluir el mantenimiento en las prioridades a la hora de priorizar acciones y recursos. Esto requiere una estrategia clara para socializar su importancia, visibilizar los beneficios y diseñar un modelo de gestión que garantice una sostenibilidad técnica y financiera

4. Recomendaciones

Tras identificar los retos estructurales que enfrenta la ciudad en materia de mantenimiento vial y del espacio público, es claro que este no es un problema exclusivamente técnico. El mantenimiento debe ser atendido como una condición básica para garantizar la sostenibilidad del sistema de movilidad, ya que representa beneficios acumulativos y estructurantes.

Urge construir una política pública de mantenimiento con visión de largo plazo, recursos dedicados y mecanismos claros de articulación institucional. Bogotá necesita dejar de postergar el mantenimiento vial y convertirlo en un eje central de la gestión de la movilidad. Sin ello, las inversiones actuales estarán destinadas al deterioro prematuro, y los objetivos de sostenibilidad, accesibilidad y calidad de vida seguirán siendo promesas inconclusas.

Bogotá no puede aspirar a una movilidad sostenible si no asume el mantenimiento de su infraestructura como una prioridad estratégica. La evidencia demuestra que las vías locales, el espacio público y la cicloinfraestructura presentan un deterioro preocupante, producto de años de desatención institucional, planeación fragmentada y presupuestos insuficientes. Este rezago no solo limita la funcionalidad del sistema, sino que amplía las brechas sociales y territoriales.

El mantenimiento no puede seguir siendo una actividad residual ni depender de los recursos que “QUEDAN”. Se requiere un cambio de enfoque, asumir el mantenimiento como una inversión obligatoria que previene costos mayores, mejora la eficiencia del transporte, fortalece la equidad urbana y protege el patrimonio público construido.

Este apartado recoge varias propuestas para trazar un plan de acción que priorice como estrategia para mejorar la movilidad de la ciudad el mantenimiento de la infraestructura existente:

a. Elevar el mantenimiento a política pública estratégica. Resulta necesario dirigir esfuerzos hacia componentes como los andenes y las ciclorrutas, que cumplen un rol clave en la movilidad cotidiana de miles de personas considerando que más del 30 % de los viajes en Bogotá se hacen a pie y que la cicloinfraestructura, bien ejecutada, puede ofrecer una mejor relación costo-beneficio como parte del sistema de alimentación del transporte público.

b. Redistribuir el presupuesto con equidad modal. Resulta necesario dirigir esfuerzos hacia componentes como los andenes y las ciclorrutas, que cumplen un rol clave en la movilidad cotidiana de miles de personas considerando que más del 30 % de los viajes en Bogotá se hacen a pie y que la cicloinfraestructura, bien ejecutada, puede ofrecer una mejor relación costo-beneficio como parte del sistema de alimentación del transporte público.

c. Aumentar de manera sustancial la inversión anual. Cerrar el déficit presupuestal requiere duplicar la inversión anual y buscar nuevas formas de financiamiento. Hay que realizar una revisión de las fuentes actuales y determinar la potencialidad de cada una para incrementar los recursos disponibles. Por otro lado, esto también implica incorporar en los proyectos nuevos un componente obligatorio de mantenimiento. En este tipo de modelo, el recaudo está directamente vinculado a la calidad del servicio y a la conservación continua de la infraestructura, lo que garantiza sostenibilidad operativa en el tiempo.

d. Convertir los datos en poder de decisión. La información técnica debe convertirse en una herramienta pública y transparente. Se requiere un visor ciudadano del estado de la infraestructura, con actualización periódica y criterios técnicos claros para la priorización de intervenciones; esta herramienta podría permitir mostrar el impacto de las inversiones y priorizar con datos reales y transparentes. Decidir con evidencia genera confianza y legitimidad.

e. Convertir los datos en poder de decisión. La información técnica debe convertirse en una herramienta pública y transparente. Se requiere un visor ciudadano del estado de la infraestructura, con actualización periódica y criterios técnicos claros para la priorización de intervenciones; esta herramienta podría permitir mostrar el impacto de las inversiones y priorizar con datos reales y transparentes. Decidir con evidencia genera confianza y legitimidad.

f. Innovar en esquemas de financiación y gestión. El mantenimiento no debe depender solo de impuestos tradicionales. Se propone:

- Incorporar Alianzas Público-Privadas (APP) con cláusulas obligatorias de conservación.
- Redefinir la sobretasa a la gasolina para destinar una mayor proporción al cuidado de la infraestructura existente.
- Establecer mecanismos de corresponsabilidad con el sector privado, como la adopción de zonas de espacio público.

5. Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá. (s.f.). Obras de TransMiCable en San Cristóbal superan el 59 %. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/obras-transmicable-cable-aereo-san-cristobal-de-bogota-superan-el-59>

Canal Capital. (s.f.). TransMiCable en San Cristóbal, Bogotá: avance del proyecto. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://canalcapital.gov.co/transmicable-san-cristobal-bogota>

El País. (2024, diciembre 10). El aumento del pasaje de TransMilenio para 2025 lleva a un nuevo enfrentamiento entre Petro y Galán. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://elpais.com/america-colombia/2024-12-10/el-aumento-del-pasaje-de-transmilenio-para-2025-lleva-a-un-nuevo-enfrentamiento-entre-petro-y-galan.html>

El Tiempo. (2024, noviembre 11). ¿Subir \$200 la tarifa de SITP y TransMilenio es razonable? El Tiempo. Recuperado el 6 de julio de 2025, de <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/tarifa-sitp-transmilenio-subiria-200-es-razonable-3404308>

El País. (2024, diciembre 10). El aumento del pasaje de TransMilenio para 2025 lleva a un nuevo enfrentamiento entre Petro y Galán. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://elpais.com/america-colombia/2024-12-10/el-aumento-del-pasaje-de-transmilenio-para-2025-lleva-a-un-nuevo-enfrentamiento-entre-petro-y-galan.html>

Hidalgo, D. (2024, abril 3). Financiar el transporte público (Parte I): subsidio a la operación. La Silla Vacía. Recuperado el 6 de julio de 2025, de <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/financiar-el-transporte-publico-parte-i-subsidio-a-la-operacion/>

Hidalgo, D. (2024, abril 10). Financiar el transporte público (Parte II): el plan multimodal a 2035. La Silla Vacía. Recuperado el 6 de julio de 2025, de <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/financiar-el-transporte-publico-parte-ii-el-plan-multimodal-a-2035/>

Hidalgo, D. (2023, octubre 24). Las cuentas de la movilidad para la Alcaldía de Bogotá. La Silla Vacía. Recuperado el 6 de julio de 2025, de <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/las-cuentas-de-la-movilidad-para-la-alcaldia-de-bogota/>

Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. (2024, mayo 13). Todo lo que necesitas saber sobre el mantenimiento a la malla vial del IDU. Recuperado el 7 de julio de 2025, de <https://www.idu.gov.co/blog/boletines-de-prensa-idu-1/post/todo-lo-que-necesitas-saber-sobre-el-mantenimiento-a-la-malla-vial-del-idu-1647>

Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. (2025, julio 4). Respuesta al radicado No. 202518500859412: Estado y necesidades de conservación de la infraestructura de malla vial, espacio público y ciclorrutas de Bogotá D.C. Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación.

La FM. (s.f.). Anuncian construcción del tercer cable eléctrico en Bogotá. Recuperado el 4 de julio de 2025, de <https://www.lafm.com.co/bogota/anuncian-construccion-del-tercer-cable-electrico-en-bogota>

Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá. (2025, julio 4). Respuesta al derecho de petición sobre proyecciones del Fondo de Estabilización Tarifaria y marco fiscal sector movilidad (Radicado 2025ER145945O1). Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.



Mesa de expertos
en movilidad