

Bogotá D.C., 20 de abril de 2023

Doctora
DEYANIRA ÁVILA
Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá, D.C.
contactociudadano@movilidadbogota.gov.co
mgarcia@movilidadbogota.gov.co
Cl. 13 # 37-35
Ciudad

ASUNTO: Respuesta a solicitud de pronunciamientos Primer Debate al Proyecto de Acuerdo No. 245 de 2023.

Cordial saludo,

En atención a la solicitud del asunto, nos permitimos remitir CONCEPTO brindado al P.A. 245 de 2023 (antecedente P.A. 571 de 2022), cuya autora es la H.C. **DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**, Partido Centro Democrático.

Para el efecto adjuntamos: Concepto de **NO VIABILIDAD**

Con lo anterior damos respuesta a su solicitud y le manifestamos nuestra disposición para continuar trabajando por Bogotá, D.C.

Cordialmente,

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE ACUERDO
DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS**SECTOR QUE CONCEPTÚA: MovilidadENTIDAD QUE CONCEPTÚA: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento VialNÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO: 245 AÑO: 20231er debate , 2do debate **TÍTULO DEL PROYECTO**

“Por medio del cual se dictan los lineamientos para la migración móvil del aplicativo de mantenimiento vial de Bogotá.”

AUTOR

HC DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA

OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

Dictar los lineamientos para la migración móvil del aplicativo de mantenimiento vial de Bogotá.

COMPETENCIA LEGAL DEL CONCEJO DISTRITAL y/o ADMINISTRACIÓN DISTRITAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal:

El Concejo Distrital es competente para expedir la presente norma, de conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993:

“ARTICULO 12. ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

(...)”

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Desde el aspecto jurídico se ponen en consideración las siguientes observaciones:

De conformidad con el artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020 la UAERMV no tiene como obligación llevar el inventario y el estado de la malla vial local, pues dicha actividad recae en cabeza del IDU de conformidad con el Acuerdo 2 de 1999, siendo aquella la Entidad competente para llevar el inventario de la malla vial y todo lo relacionado con la misma.

ACUERDO 2 DE 1999 “Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santafé de Bogotá”.

El Acuerdo Distrital 02 de 1999, “Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santafé de Bogotá” definió la competencia para el manejo del sistema de información de la malla vial en el IDU, disponiendo lo siguiente:

Artículo 1º.- Créase el sistema de información de la malla vial a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, I.D.U. o de quién haga sus veces, que unificará y compilará la información existente de estudios ya realizados y por realizar en las diferentes vías del Distrito Capital.

Artículo 2º.- El sistema de información de la malla vial estará conformado por una base de datos sistematizada que compile el registro tanto de las vías arterias como de las vías secundarias y locales que conforman el sistema vial del Distrito Capital.

Artículo 3º.- Cada registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. Información general: nombre, tipo, año de construcción, longitud y ancho de la vía, peralte, velocidades de diseño, pendiente de bombeo y pendiente longitudinal.
2. Características de la estructura del pavimento.

En caso de pavimentos flexibles: espesor y propiedades (granulometría, contenido de asfalto, tipo de asfalto, módulo de elasticidad y módulo de Poisson) de la capa de rodadura; espesor, capacidad portante (CBR), características y propiedades de la base (granulometría, índice de solidez, índice de plasticidad, módulo de elasticidad y módulo de Poisson); espesor, capacidad portante (CBR), características y propiedades de la subbase (granulometría, índice de solidez, índice de plasticidad, módulo de elasticidad y módulo de Poisson); características de la subrasante - tipo de suelo y capacidad portante (CBR), índice de plasticidad y tipo de tratamiento -.

En caso de pavimentos rígidos: espesor de la placa ; tipo de concreto -cuantía y tipo de refuerzo, método constructivo, resistencia-, capacidad portante (CBR), características y propiedades de la base (granulometría, índice de solidez, índice de plasticidad, módulo de elasticidad y módulo de Poisson); espesor capacidad portante (CBR), características

y propiedades de la subbase (granulometría, índice de solidez, índice de plasticidad, módulo de elasticidad y módulo de Poisson); características de la subrasante - tipo de suelo y capacidad portante (CBR), índice de plasticidad y tipo de tratamiento -, características de las juntas - longitud, sello -.

3. Características del tráfico vehicular: tráfico promedio diario (TPD), composición del tráfico.
4. Mantenimiento de la vía: estado actual de la vía, tipo y nivel de daños, intervenciones realizadas, fechas de las mismas, tipo de intervención, contratista, vigencia de pólizas de cumplimiento, programación de futuras intervenciones.
5. Estado de las obras complementarias: especificaciones y estado de los separadores, andenes y sumideros.

Parágrafo.- El Instituto de Desarrollo Urbano deberá incluir dentro de los contratos de vías, las cláusulas necesarias para asegurar la actualización de la información de las vías.

Artículo 4º.- La totalidad de las vías arterias, secundarias y locales deberán estar incorporadas en el sistema de información de la malla vial en un periodo no superior a dos (2) años contados a partir de la fecha de expedición del presente Acuerdo. Terminado el periodo, en el cual deberán estar incorporados la totalidad de los corredores viales y las vías secundarias (V-0 a V-9), el IDU deberá mantener actualizado el sistema de información de la malla vial.

Artículo 5º.- El Instituto de Desarrollo Urbano presentará informes anuales de ejecución al Concejo de Santa Fe de Bogotá, D.C., en los cuales se incluirá la información mínima requerida en el artículo 3 del presente Acuerdo.

Parágrafo.- Durante la consolidación del sistema, el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- presentará el informe de avance el 31 de diciembre del año correspondiente.

Artículo 6º.- El Departamento Administrativo de Planeación Distrital, la Secretaría de Tránsito y Transporte, las entidades prestadoras de servicios públicos y demás entidades del Distrito deberán utilizar y suministrar la información que el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU - considere necesaria para los fines establecidos en el presente Acuerdo. Para tal efecto el IDU en un término de 90 días reglamentará lo pertinente a esta exigencia.

Por su parte el Acuerdo Distrital 257 de 2006, "**Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones**".

En lo que hace relación con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, la entidad forma parte del Sector Movilidad el cual tiene por misión garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

“El Sector Movilidad está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad cabeza del Sector y las siguientes entidades:

a. Entidades Adscritas

Establecimiento público: Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

Establecimiento público: Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT

Unidad Administrativa Especial: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

b. Entidades Vinculadas

Sociedad pública: Empresa de Transporte del Tercer Milenio -Transmilenio S.A.

Sociedad Pública: Empresa Metro de Bogotá S.A.

Sociedad de Economía Mixta: Terminal de Transporte S.A.¹

El Acuerdo 257 de 2006 definió la naturaleza jurídica de la Unidad, objeto y funciones básicas, estas últimas modificadas por el artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020, por el cual se adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, el cual dispuso:

“Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. El artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006 quedará así:

“Artículo 109. Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial en desarrollo

¹ Modificado por el Art.12 del Acuerdo 642 de 2016

de su objeto institucional tendrá las siguientes funciones:

a. Programar, ejecutar y realizar el seguimiento a la programación e información de los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia, local y rural construidas y ejecutar las acciones de mantenimiento que se requieran para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.

b. **Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.** (Resaltado y subrayado fuera de texto).

c. Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades del Distrito.

d. Ejecutar las obras necesarias para el manejo del tráfico, el control de la velocidad, señalización horizontal y la seguridad vial, para obras de mantenimiento vial, cuando se le requiera.

e. Ejecutar las acciones de adecuación y desarrollo de las obras necesarias para la circulación peatonal, rampas y andenes, alamedas, separadores viales, zonas peatonales, pasos peatonales seguros y tramos de ciclorrutas cuando se le requiera.

f. Ejecutar las actividades de conservación de la cicloinfraestructura de acuerdo con las especificaciones técnicas y metodologías vigentes y su clasificación de acuerdo con el tipo de intervención y tratamiento requerido (intervenciones superficiales o profundas).

Parágrafo 1. En el caso de las intervenciones para mejoramiento de la movilidad de la red vial arterial, éstas deberán ser planeadas y priorizadas de manera conjunta con el Instituto de Desarrollo Urbano.

Parágrafo 2. Las obras a las que hacen mención los literales c, d y e responderán a la priorización que haga la Secretaría Distrital de Movilidad y deberán cumplir con las especificaciones técnicas establecidas por esta y/o por el Instituto de Desarrollo Urbano cuando no existan las especificaciones técnicas requeridas. Así mismo la Secretaría Distrital de Movilidad regulará lo pertinente frente a las características de los proyectos de acuerdo a la escala de intervención.

Parágrafo 3. La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial podrá suscribir convenios y contratos con otras entidades públicas y empresas privadas para prestar las funciones contenidas en el presente artículo.²

Así las cosas, del análisis jurídico se logra llegar a la conclusión que el reporte de los daños de la malla vial es competencia del Instituto de Desarrollo Urbano, y el mismo se encuentra contenido en el SIGIDU y no es de competencia de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

Conforme al artículo 35 del Decreto 1421 de 1993, el Alcalde Mayor de Bogotá es el jefe de gobierno y de la administración distrital. El numeral 3 del artículo 38 de la misma norma señala que está en cabeza de éste "Dirigirla acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las

² Artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020, por el cual se modificó el artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006.

obras a cargo del Distrito".

Es así como en desarrollo de la anterior normatividad, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial cumpliendo con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019, con el Plan Distrital de Desarrollo 2019 – 2024, Acuerdo 761 de 2020, Política de Gobierno Digital -PGD-, Decreto 1008 de 2018 y a lo establecido en el Modelo Integral de Planeación y Gestión MIPG Decreto 1499 de 2017, la Entidad cuenta con un Plan Estratégico de Sistemas – PETI el cual tiene un alcance de cuatro (4) años (2021 - 2024), donde se establece el mapa de ruta con los proyectos que fueron priorizados por la Entidad que a la fecha son 55. Dentro de esta planeación no se incluye el desarrollo de un APP para que la ciudadanía reporte los huecos.

Con la implementación de la normatividad mencionada se cumplió a cabalidad con el principio de planeación y dichos proyectos cuentan con los recursos para ser implementados en las vigencias (2021 - 2024).

ANÁLISIS TÉCNICO

Desde el aspecto técnico se ponen en consideración las siguientes observaciones:

1. Conforme al Plan Estratégico de Sistemas – PETI (2021 - 2024) ya mencionado donde se establecen 55 proyectos priorizados por la UAERMV, dentro de esta planeación no incluye el desarrollo de un APP para que la ciudadanía reporte los huecos.

2. Para incluir un nuevo proyecto en el PETI se deberá hacer un estudio de viabilidad del proyecto a fin de estimar los recursos que se requieren para el desarrollo del mismo, tales como equipo de desarrollo e infraestructura tecnológica a fin de costear el presupuesto requerido, que para este caso específico de la creación de la App se deberá contemplar como mínimo el siguiente equipo de trabajo:

PERFIL	CANTIDAD	DISPONIBILIDAD	ESTIMADO HONORARIOS	TIEMPO	ESTIMADO TOTAL
Gerente de Proyecto	1	50%	\$ 4.500.000	6	\$ 27.000.000
Especialista en BD	1	50%	\$ 4.000.000	3	\$ 12.000.000
Arquitecto de Software	1	50%	\$ 4.000.000	2	\$ 8.000.000
Desarrollador	1	100%	\$ 7.000.000	5	\$ 35.000.000
Analistas	2	100%	\$ 7.000.000	6	\$ 42.000.000
Total					\$124.000.000

3. Adicionalmente, se deberá hacer un dimensionamiento de la infraestructura tecnológica a fin de estimar crecimiento en los servidores que tiene actualmente la entidad en la nube de Oracle, temas de seguridad en la información para garantizar tanto al ciudadano como a la Entidad una conexión segura para proteger los datos y la integración con el sistema de información geográfica y de misión -SIGMA de la Entidad-

4. Asimismo, se debe considerar la interoperabilidad con otras entidades para reportar los huecos que son de su competencia, IDU, Alcaldías Locales, empresas de servicios públicos y demás que tienen injerencia sobre la malla vial.

5. Es importante resaltar que la UAERMV es la entidad con menor presupuesto del Distrito y no se encuentran los recursos garantizados, así como tampoco la capacidad operativa para cumplir con lo que plantea el Proyecto de Acuerdo.

6. Frente a lo señalado en el Proyecto de Acuerdo en relación con la priorización de las localidades con más necesidades, es importante mencionar que la UAERMV desarrollo e implementado un modelo de priorización vial, basado en un modelo matemático, para la selección objetiva de vías, el cual, a través de tres (3) dimensiones: técnica, social y económica asigna una calificación porcentual de 1 a 100, con el cual se busca garantizar la priorización que optimice los recursos asignados en la malla vial de la ciudad. Adicionalmente la distribución de recursos por localidades se realiza bajo una metodología denominada "Territorialización", la cual se basa principalmente en las necesidades reflejadas en las estadísticas de malla vial por localidades publicadas oficialmente por el IDU en su sitio web.

7. De igual manera, la UAERMV tiene claro que la identificación y ubicación de los huecos es importante para contar con una base de datos que permita realizar una gestión direccionada a garantizar seguridad y movilidad de la ciudadanía. Sin embargo, la experiencia nos indica que, aun teniendo todos los reportes ciudadanos, no sería posible atenderlos, puesto que la Entidad no cuenta con los recursos financieros suficientes para realizar todas las intervenciones.

8. Es importante señalar que al interior de la UAERMV, a partir del 2017 se realizó una transformación tecnológica importante y actualmente cuenta con un Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo -SIGMA- ya referido-, el cual es una herramienta tecnológica que permite por medio de dispositivos móviles capturar, con un alto nivel técnico en pavimentos, información en recorridos que realizan ingenieros diariamente en campo a lo largo de todas las localidades del distrito capital.

9. La UAERMV en conjunto con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas presentó en 2020 un proyecto a MinCiencias, el cual busca fortalecer la herramienta tecnológica con la utilización de cámaras de video, y se está a la espera de un resultado positivo de la convocatoria hecha por este Ministerio.

10. Ahora bien, el SIGMA es una herramienta diseñada misionalmente para ser utilizada

por ingenieros con alto conocimiento y experiencia en pavimentos, por lo cual, la entidad desarrolló adicionalmente una aplicación más sencilla e intuitiva, que está siendo utilizada por la policía de tránsito de Bogotá y un (1) grupo de motociclistas, como apoyo en el reporte de los huecos que en su día a día encuentran en las vías y que ponen en riesgo la integridad y la vida de las personas.

11. Para poder atender los huecos reportados la UERMV está implementando una estrategia de intervención, con la cual se pretende reducir los tiempos de obra, por medio de Acciones de Movilidad con Mezcla Bituminosa Reciclada (MBR), la cual es una solución temporal de mezcla fría, que garantiza la movilidad segura de los usuarios de la vía.

12. Es necesario señalar que mediante la aplicación SuperCade Virtual, dentro de la Guía de Trámites la misma contempla la opción de reportar huecos. En este sentido consideramos importante se coordinen actividades con la Secretaría General de la Alcaldía Mayor, para saber cómo va el avance en la implementación del aplicativo.

13. El "Reporte de Daños Viales" es una aplicación web que desarrolló e implementó la UAERMV, la cual se puede acceder desde cualquier dispositivo móvil (celular, Tablet, etc...) o computador a través un link o URL en cualquier navegador web. Además, cuenta con un login por medio de una cuenta de Gmail para conocer quien reporta los huecos y así tener un nivel de auditoria para efecto de reportes detallados.

14. Finalmente, se concluye desde lo jurídico y lo técnico que resulta inviable el Proyecto de Acuerdo en tanto la ejecución de las actividades a la que obliga el futuro Acuerdo estaría en cabeza del IDU y no de la UAERMV, como ya se sustento jurídicamente.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Debido a que el concepto es de no viabilidad no se solicita modificación al articulado.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En el entendido que la entidad no es competente para realizar la implementación de la herramienta tecnológica y el Proyecto de Acuerdo requiere de recursos para ser implementado, que la UAERMV no tiene a la fecha, adicionado a que se han invertido recursos importantes en herramientas tecnológicas similares que se encuentran en uso y han demostrado ser efectivas.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si No No aplica

VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)



Viable ____

Viable sujeto a comentarios y/o modificaciones al articulado ____

No Viable

Comentarios adicionales sobre la viabilidad del proyecto de Acuerdo:

El presente Proyecto de Acuerdo no es viable en tanto tiene un impacto fiscal para la UAERMV, y que la entidad y el distrito cuentan con herramientas tecnológicas similares que suplen la necesidad.

Cordialmente,

Documento 20231400045551 firmado electrónicamente por:	
ALVARO SANDOVAL REYES	Director General DIRECCIÓN GENERAL alvaro.sandoval@umv.gov.co Fecha firma: 24-04-2023 14:24:50
Revisó:	LUZ DARY CASTAÑEDA HERNÁNDEZ - Oficina Asesora Jurídica - OFICINA ASESORA JURÍDICA - luz.castaneda@umv.gov.co
Proyectó:	PEDRO FELIPE LOPEZ ORTIZ - - OFICINA ASESORA JURÍDICA - pedro.lopez@umv.gov.co
 8253d524c9367ffa8dbe0b9a581e88bb1a5e02d46e0217a6f3a4cc1da08fa6fb Codigo de Verificación CV: aa9ca Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	