



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., diciembre 13 de 2021

Doctor
NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO
Secretario General de Organismo de Control
Concejo de Bogotá
Calle 36 28a 41
Secretariageneral@concejobogota.gov.co
correspondencia@concejobogota.gov.co
Bogotá - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 14-12-2021 06:32:27
2021ER22070 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: IDU/DIEGO SANCHEZ FONSECA
DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VANEGAS PALACIO NEIL JAVIER
ASUNTO: RTA PROP. 603-2021 IDU
OBS: RGB

REF: Respuesta oficio Concejo No. 2021EE15712. Rad. IDU 20215262006422 del 07-12-2021. Respuesta Cuestionario Proposición 603-2021. Tema: Estado de la malla vial en Bogotá.

Respetado doctor Vanegas:

En atención a la comunicación de la referencia, relacionada con el cuestionario de la **Proposición 603 de 2021**, presentada por la Bancada del Partido Alianza Verde, a continuación brindamos respuesta a los interrogantes de nuestra competencia, de acuerdo con la información suministrada por las Direcciones Técnicas de Conservación de la Infraestructura, Inteligencia de Negocio e Innovación, Gestión Judicial y las Oficinas Asesora de Planeación y de Relacionamento y Servicio a la Ciudadanía de esta Entidad, según las funciones y competencias que a ellas les corresponde, en los siguientes términos:

Preguntas para el Director de la Unidad de Mantenimiento Vial-UMV y para el Director del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU

1. Qué presupuesto ha sido asignado y ejecutado en los años 2020 y 2021 para el mantenimiento de la malla vial local, arterial en intermedia de la Ciudad.

A continuación, se presenta el presupuesto asignado para las actividades de conservación en la malla vial en los años 2020 y 2021, así como el valor de compromisos con corte a 30 de noviembre de 2021:

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

Nombre Componente	2020		2021		TOTAL PRESUPUESTO	TOTAL COMPROMISOS
	PRESUPUESTO	COMPROMISOS	PRESUPUESTO	COMPROMISOS		
MALLA VIAL ARTERIAL	80.118.284.840	80.114.342.696	95.306.794.000	175.154.272	175.425.078.840	80.289.496.968
MALLA VIAL INTERMEDIA	66.425.831.606	65.604.958.772	112.017.708.300	2.505.649.344	178.443.539.906	68.110.608.116
MALLA VIAL LOCAL			18.266.293.000	17.500.000.000	18.266.293.000	17.500.000.000
MALLA VIAL RURAL	10.282.857.152	10.282.726.892	30.086.000.000		40.368.857.152	10.282.726.892
Total	156.826.973.598	156.002.028.360	255.676.795.300	20.180.803.616	412.503.768.898	176.182.831.976

Fuente: OAP

2. ¿Cuántos contratos han sido suscritos en los años 2020 y 2021 para el mantenimiento de la malla local, arterial e intermedia? Informar por cada contrato: fecha de suscripción, valor, objeto, término de ejecución, fecha de liquidación

Se anexa archivo denominado “Anexo 1. Contratos DTCI” con la información correspondiente a los veintiún (21) contratos y convenios, suscritos por la entidad durante los años 2020 y 2021 para la conservación de la malla vial arterial e intermedia.

3. ¿Qué criterios se tienen en cuenta para decidir en qué lugares de la Ciudad se realizará el mantenimiento malla local, arterial e intermedia?

En un escenario óptimo se debería realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existente; sin embargo, dado que los recursos económicos destinados para la conservación no alcanzan a cubrir la totalidad de las necesidades de la malla vial, es indispensable estructurar esquemas de conservación que permitan a lo largo del tiempo distribuir estos recursos de manera tal que se logre el mayor índice de cobertura posible.

Dichos esquemas de conservación tienen como objetivo fundamental garantizar que la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público existente

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

cumpla el período de vida útil para el cual fue diseñada y construida, o ampliar este período, con el desarrollo y control de acciones de obra aplicadas en el tiempo.

Para tal fin, el Instituto implementó una herramienta objetiva para priorizar los recursos disponibles en esta Entidad para la conservación de la malla vial existente. Esta herramienta es el modelo matemático de priorización para el programa de conservación de la malla vial, el cual considera criterios que se articulan con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo, garantizando transparencia y equidad.

Los principales criterios definidos son:

- **Oferta de pasajeros en rutas del SITP:** Este criterio tiene en cuenta la información de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP– de la Secretaría Distrital de Movilidad, su frecuencia y tipo de bus, expresada en oferta de pasajeros.
- **Índice de condición del pavimento:** evaluación del estado superficial del pavimento. El índice numérico varía desde cero (0), para un pavimento fallado o en mal estado, hasta cien (100) para un pavimento en perfecto estado.
- **Territorios priorizados de mejoramiento integral de barrios:** de acuerdo con la Resolución Distrital 1555 de 2015, la cual adoptó el reglamento interno de la Comisión Intersectorial para la Gestión Habitacional y el Mejoramiento Integral de los Asentamientos Humanos en el Distrito Capital, la Secretaría Distrital del Hábitat, a partir de los análisis técnicos, espaciales, catastrales, socioeconómicos y funcionales desarrollados, identificó y propuso un grupo de territorios priorizados para la convergencia de entidades, que aporten en la ejecución de los programas y proyectos de mejoramiento integral; así como para coordinar la territorialización de las actuaciones de las entidades Distritales y de las localidades, que participan en las Unidades de Planeamiento Zonal.
- **Proximidad a equipamientos:** con este criterio se califica la ubicación geográfica del segmento evaluado respecto a la localización de los equipamientos de Salud, Educación e Infraestructura Pública.
- **Red vital:** Criterio que evalúa la presencia del segmento evaluado dentro de la red vial de emergencias de la ciudad.



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

- **Movilidad:** Este criterio es el resultado de la combinación de dos (2) parámetros, los cuales se explican a continuación:
 - Oferta de Pasajeros en rutas del SITP
 - Capacidad: Parámetro que califica los corredores viales según el número de carriles de éstos, ya que las vías que presenten mayor ancho vial tendrán mayor capacidad de movilidad en un momento determinado.
- **Solicitudes de la comunidad y otras entidades:** Criterio que reúne requerimientos de intervenciones en vías que han sido radicados por Transmilenio S.A, Secretaría Distrital de Movilidad y comunidad en general. Adicionalmente, solicitudes reportadas por la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU, relacionadas con daños de terceros no imputables a contratistas

De manera general, la metodología empleada en el Instituto para la estructuración del modelo matemático de priorización, es la siguiente:

- Definición de corredores, con el propósito de evitar la segmentación de la intervención.
- Indicadores: a cada criterio se le asigna un sistema de calificación de 0 a 100 de las distintas posibilidades de respuesta que pueda tener cada uno.
- Calificación de elementos: con los criterios e indicadores definidos, se califica cada uno de los criterios para cada elemento.
- Calificación de corredores: Asignada la calificación de los criterios en cada uno de los elementos que conforman el corredor, se calcula la calificación promedio de cada criterio, la cual se realiza a partir del promedio ponderado de la calificación de cada elemento respecto a la longitud de la totalidad de los elementos que compongan el corredor, de acuerdo con la siguiente expresión matemática:

$$(C_1 * K_{c1} + C_2 * K_{c2} + \dots + C_n * K_{cn}) / (K_{c1} + K_{c2} + \dots + K_{cn}).$$

Donde,

$C_{1,2,\dots,n}$: Calificación de cada criterio en cada elemento.

$K_{c1,2,\dots,n}$: Longitud en kilómetros carril de cada elemento.



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

- Definición de fórmula para obtener el factor de prioridad: para cada criterio se asigna un peso porcentual (número entero). La sumatoria de todos los pesos porcentuales asignados a cada criterio deberá ser 100. Todos los criterios se califican. Se realizan diversos análisis de sensibilidad en los cuales se asignan diferentes pesos porcentuales a cada uno de los criterios definidos, para establecer los pesos porcentuales óptimos según la jerarquía de malla a atender.
- Factor de prioridad: una vez obtenidos los pesos porcentuales se aplica la fórmula de factor de prioridad (F_p) para cada uno de los corredores, de acuerdo con la siguiente expresión matemática:

$$F_p = \sum_{i=1}^n P_i * C_i$$

Donde,

F_p : Factor de prioridad

P_i : Peso porcentual del criterio i, se expresa en %

C_i : Calificación del criterio i para el corredor

Después de obtener el factor de prioridad (F_p) de cada corredor y para efectos de identificar el orden de prioridad, estos se organizan de mayor a menor según el valor de factor obtenido. El mayor valor determina la prioridad en el programa.

4. ¿En qué estado está actualmente la malla vial de la Ciudad? Por favor remitir la información de la malla local, arterial en intermedia

Respuesta: El IDU cuenta con información geográfica y alfanumérica de la Malla Vial, Espacio Público, Ciclorrutas y Puentes de la Ciudad, la cual es susceptible de variar en el tiempo, toda vez que las condiciones de la infraestructura cambian, entre otras circunstancias por su deterioro, así como por las actualizaciones de inventario e intervenciones de construcción o conservación que se le ejecuten.

En ese sentido, en lo referente a la malla vial, el IDU dispone entre otra información, su inventario y estado, es así como a corte de diciembre 31 de 2020 se tiene para la malla vial urbana y rural de la ciudad, que su extensión total es de aproximadamente 15.192,52 Km-carril (Troncal: 1.104,32 – Arterial: 2.641,28 – Intermedia: 3.211,07 – Local: 6.975,12 – Rural Principal: 357,79 – Rural No Principal: 902,94).

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

Ahora bien, de la citada extensión, se cuenta con el estado de condición de los pavimentos que la conforman, para aproximadamente 14.182,93 Km-carril como se presenta a continuación por tipo de malla:

1	SUBSISTEMA DE TRANSPORTE	CONDICIÓN DEL PAVIMENTO						TOTAL Km-carril
		Bueno		Regular		Malo		
		Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
a	Malla Vial Arterial Troncal (Incluye carriles mixtos)	853,26	77.3%	246,35	22.3%	4,71	0.4%	1.104,32
b	TOTAL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE (a)	853,26	77.3%	246,35	22.3%	4,71	0.4%	1.104,32

2	SUBSISTEMA VIAL	CONDICIÓN DEL PAVIMENTO						TOTAL Km-carril
		Bueno		Regular		Malo		
		Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
c	Malla Vial Arterial	1.427,56	54.1%	1.078,50	40.9%	130,63	5.0%	2.636,69
d	Malla Vial Intermedia	1.741,68	54.4%	1.235,02	38.5%	226,94	7.1%	3.203,64
e	Malla Vial Local	2.607,92	42.5%	2.234,39	36.5%	1.288,99	21.0%	6.131,30
f	Malla Vial Rural Principal	46,83	13.0%	151,90	42.5%	159,06	44.5%	357,79
g	Malla Vial Rural No Principal	68,33	9.1%	316,60	42.3%	364,26	48.6%	749.19
h	TOTAL SUBSISTEMA VIAL (c+d+e+f+g)	5.892,32	45.0%	5.016,41	38.4%	2.169,88	16.6%	13.078,61

3	TOTAL GENERAL (b+h)	CONDICIÓN DEL PAVIMENTO						TOTAL Km-carril
		Bueno		Regular		Malo		
		Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
i	Total General	6.745.58	48%	5.262.76	37%	2.174.59	15%	14.182.93

Fuente: Estado de la Malla Vial Urbana y Rural - 2020 - II

Para consultar la información a nivel de localidad, se dispone el visor “Estado de la Malla Vial Urbana y Rural – 2020 - II” disponible en la página web del IDU a través del enlace <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio>

Notas Técnicas: Para cualquier análisis a realizar sobre la información es necesario tener en cuenta las notas técnicas del mencionado visor, las cuales se resumen a continuación:

- a) La cartografía corresponde a la malla vial urbana y rural de Bogotá D.C.
- b) Para la malla vial urbana, el cálculo de las cifras de extensión y estado se efectuó acorde con la clasificación vial establecida en el Decreto Distrital 190 de 2004, así: Malla vial troncal, arterial, intermedia, local y rural.



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

b) La información cartográfica de la malla vial se elaboró a partir de la ortofotografía suministrada por la Infraestructura de Datos Espaciales de la Ciudad -IDECA y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá -EAAB-ESP, con fecha de toma del año 2014 aproximadamente, a partir de lo cual se realizó la vectorización a nivel de polígono. Esta información se actualiza permanentemente a través de un proceso de digitalización de los objetos nuevos y ajuste de los existentes, usando un servicio de imágenes satelitales ortorectificadas suministradas al IDU trimestralmente, así como la información proveniente de planos récord estandarizados resultantes de la ejecución de los proyectos de infraestructura vial.

c) La metodología de cálculo de la extensión y estado de la malla vial de la ciudad se realiza con base en el instructivo del IDU IN-IC-12 “DETERMINACIÓN DE LAS ESTADÍSTICAS DE MALLA VIAL”.

d) Para el cálculo de la extensión y estado no se tiene en cuenta la malla vial clasificada como “Expansión” y “Fuera del Distrito”.

e) Se tienen en cuenta las intervenciones de conservación y construcción ejecutadas y reportadas por las Entidades Distritales que cuentan con competencia para la ejecución de obras en la malla vial de la Ciudad, entre las que se encuentran: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), Caja de la Vivienda Popular (CVP), Secretaría Distrital del Hábitat, Alcaldías Locales y Empresas de Servicios Públicos, entre otras.

f) Para los pavimentos de la malla vial urbana con superficie flexible, rígida o articulada (adoquín), el estado se determinó a partir del Índice de Condición del Pavimento (PCI), establecido en las normas ASTM-D-6433 y ASTM-E-2840. Para las vías con superficie en afirmado y tierra de la malla vial urbana, el estado se reporta en la clasificación “MAL ESTADO”, entre tanto, para la malla vial rural, el estado se determina a partir del Índice de Condición de Vías Sin Superficie (URCI), establecido en el Manual Técnico TM-5-626.

g) Para el cálculo del estado no se tiene en cuenta la extensión de la malla vial que presentan los siguientes aspectos: Por corresponder a superficies en placa huella y piedra laja o por no disponer de diagnóstico producto de la ejecución del contrato IDU de diagnóstico (1784, 1801, 1802 de 2015 y 1554 de 2017), debido a restricción de acceso por Estar en obra, Inseguridad de la zona, Condiciones climáticas adversas para la ejecución de los ensayos, Uso peatonal exclusivo, Dificultad en maniobra de equipos por estado de las vías, No se encontraban en la cartografía general.

h) La extensión y estado se presenta en kilómetro-carril. Este término es implementado por el IDU como unidad de superficie para reportar los indicadores sobre la malla vial de la ciudad, así como las metas de ejecución de obras de construcción y conservación.

i) Las cifras presentadas pueden diferir de las fuentes originales de los datos por proceso de redondeo.

Adicionalmente, la Entidad se encuentra finalizando los contratos IDU 1257 y 1285 de 2020 (diagnóstico de la malla vial), para lo cual se adelantan actividades de tipo técnico y administrativo de la etapa de liquidación. En este momento se desarrollan las actividades de análisis, cálculos, modelaciones y validaciones para

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

alimentar la base de datos del sistema de información geográfico de la Entidad, y una vez estos sean terminados, se procederá con la disposición final, publicación de los resultados y actualización del estado de la malla vial.

5. ¿Cuántos y cuáles mantenimientos a la malla local, arterial en intermedia se tienen previstos para lo que resta del 2021 y para el 2022?

Respuesta: se anexa archivo denominado “Anexo 2. Conservación malla vial”, donde en la pestaña “Contratos en ejecución DTCI”, se presentan los segmentos viales previstos por ejecutar en lo que resta del presente año y el año 2022, de los contratos de conservación de malla vial arterial e intermedia que se encuentran actualmente en ejecución.

Así mismo, en las pestañas “Malla Vial Arterial No Troncal”, “Malla vial intermedia – SITP” y “Malla Vial Arterial Troncal”, se presentan los segmentos preseleccionados para ejecutar a través de los siguientes contratos de conservación con recursos de la vigencia 2021 y vigencia futura 2022, aclarando que los mismos son a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución. El estado de estos contratos se puede verificar en el “Anexo 1. Contratos DTCI”:

Número Contrato	Objeto
IDU-1712-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1
IDU-1713-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 2
IDU-1714-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 3
IDU-1718-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1

8

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

Número Contrato	Objeto
IDU-1719-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2
IDU-1721-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3
IDU-1759-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1
IDU-1751-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2
IDU-1746-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3

Fuente: DTCI

Preguntas para el Director de la Unidad de Mantenimiento Vial-UMV, Director del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y Secretario Jurídico Distrital

- 1. A causa del deterioro y mal estado de la mala local, arterial en intermedia ¿Cuántas demandas se han instaurado en contra del Distrito por de accidentes, muertes u otros? Especificar tipo de demanda, valor y estado del proceso**

En el archivo denominado “Anexo 3. Accidentes de tránsito 2020-2021” se relacionan las 34 demandas instauradas por accidentes de tránsito, muertes u otros.

- 2. ¿Cuántas sentencias condenatorias han sido falladas en contra del Distrito en los últimos 5 años, a causa de demandas instauradas por accidentes causados por el mal estado de la malla vial de la Ciudad? Especifique el valor por el cual se ha condenado el Distrito en cada demanda y las razones de cada uno de estos fallos.**

9

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

En el archivo denominado “Anexo 4. Pagos por accidentes de tránsito” se relacionan los 18 pagos de sentencias por accidentes de tránsito, entre los años 2017 y 2021.

3. ¿Entre los años 2020 y 2021 cuantas quejas y requerimientos se han presentado a causa del deterioro y mal estado de la malla local, arterial e intermedia?

El Instituto de Desarrollo Urbano recibió 6.236 peticiones ciudadanas entre el año 2020 y 2021 (corte noviembre 30/2021), relacionadas con el deterioro y mal estado de la malla vial local, arterial e intermedia discriminado de la siguiente forma:

Criterio (Tipificación)	Sub Criterio	Peticiones	%
Conservación malla vial (IDU)	Malla Vial Arterial	2301	36,90%
	Malla Vial Intermedia	2397	38,44%
	Reporte de huecos	1421	22,79%
	Malla Vial Local - Convenios IDU	77	1,23%
	Vías Rurales	40	0,64%
Total Conservación malla vial (IDU)		6236	100,00%

4. ¿Cuántas solicitudes de intervención de la malla vial se han recibido en los años 2020 y 2021 y cuantas de estas intervenciones se han realizado?

Como se mencionó en la pregunta anterior, entre los años 2020 y 2021 (corte noviembre 30/2021), se han recibido 6.236 peticiones ciudadanas por intervención de la malla vial, dichos requerimientos son respondidos, se le brinda al ciudadano la información solicitada de acuerdo con la competencia del Instituto o según sea el requerimiento se evalúa la información brindada con el fin de realizar la atención respectiva, efectuando la verificación si en los contratos en ejecución se encuentra priorizado el tramo vial o si es factible su atención a través de actividades de emergencia, lo anterior aclarando que los contratos de conservación son a monto

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



DTCI

20213851851071

Información Pública

Al responder cite este número

agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

Esperamos de esta forma haber atendido de forma satisfactoria los interrogantes de competencia de esta Entidad, y quedamos atentos ante cualquier requerimiento o aclaración adicional al respecto.

Cordialmente,



Diego Sánchez Fonseca

Director General

Firma mecánica generada en 13-12-2021 06:45 PM

Anexos: Archivos

cc Claudia Helena Alvarez Sanmiguel - Dirección General
AprobÃ³: Claudia Tatiana Ramos Bermudez - Subdirección General de Infraestructura
AprobÃ³: Gian Carlo SuescÚn Sanabria - Subdirección General Jurídica
AprobÃ³: Lucy Molano Rodríguez - Oficina de Relacionamento y Servicio a la Ciudadania
AprobÃ³: Luis Ernesto Bernal Rivera - Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura
AprobÃ³: Sandra Milena Del Pilar Rueda Ochoa - Oficina Asesora de Planeación
AprobÃ³: Sully Magalis Rojas Bayona - Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación
Elaboró: Alexandra Tenjo Medellín - Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura