

Bogotá D.C., lunes 10 de febrero de 2025

HONORABLES CONCEJALES

CRISTINA CALDERON R

JUAN BAENA MERLANO

JESUS DAVID ARAQUE M

FERNANDO LÓPEZ G

ROCARDO CORREA MOJICA

JUAN MANUEL DIAZ M

CONCEJO DE BOGOTA

secretariageneral@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

Ciudad

CONCEJO DE BOGOTA 13-02-2025 10:02:39

2025ER3720 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL/PEDRO ORLANDO MOLANO F

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 192-2025 - MANTENIMIENTO VIA

OBS: ---

ASUNTO: Respuesta a radicado UMV. 20251120015182 PROPOSICION 192 DE 2025, radicado UMV. 20251120015182 tema "ESTADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ: EVALUACIÓN DE POLÍTICAS, INVERSIONES Y RESPONSABILIDADES INSTITUCIONALES"

Respetados Concejales,

En atención al cuestionario allegado a esta Entidad, el cual corresponde a la proposición No 192 de 2025 que se relaciona a continuación:

N° de proposición:	192 de 2025
Sesión aprobatoria:	Proposición 119 aprobada en la Sesión del día 01/02/2025
N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:	2025EE1821
N° Rad. Interno UAERMV:	20251120015182
Tema de la proposición:	ESTADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ: EVALUACIÓN DE POLÍTICAS, INVERSIONES Y RESPONSABILIDADES INSTITUCIONALES

Me permito en atención a lo dispuesto en el artículo 54 del Acuerdo Distrital 741 de 2019 "Por el cual se expide el reglamento interno del concejo de Bogotá, Distrito Capital" y en cumplimiento de las funciones y competencias asignadas a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV mediante el artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, modificadas a través del artículo 95 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, me permito dar respuesta a los numerales 1, 2, 4, 15, 17, 18, 24, 25, 27, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 46 y 49 en los siguientes términos:

"1.Cuál es la normativa jurídica y/o técnica que desde su entidad se está aplicando con miras a mejorar la seguridad vial en Bogotá?"

RESPUESTA: La normatividad vigente, tanto jurídica como técnica, aplicada por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV para mejorar la seguridad vial en Bogotá, es la siguiente:

Normatividad Jurídica:

- **Acuerdo 005 de 2023:** Este acuerdo adopta los estatutos de la UAERMV, estableciendo su estructura organizacional y funciones, lo que permite una gestión más eficiente en la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial de Bogotá.
- **Decreto Distrital 064 de 2015:** Este decreto adopta medidas para ejecutar acciones de movilidad en la malla vial del Distrito Capital y dicta otras disposiciones relacionadas con la seguridad vial.

Normatividad Técnica:

- **Instructivos Técnicos:** La UAERMV ha desarrollado instructivos técnicos como el IMVI-IN-015 para la colocación de Geodrén Vial, el IMVI-IN-016 para el fresado de pavimentos asfálticos y el IMVI-IN-018 para pavimento de concreto hidráulico. Estos documentos establecen procedimientos estandarizados para garantizar la calidad y seguridad en las intervenciones viales.
- **Identificación de Puntos Críticos:** La entidad realiza la identificación de puntos o tramos críticos en la red vial y propone mejoras de tráfico calmado por localidad para mejorar la seguridad vial.

De igual manera, el Decreto 494 de 2023 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, que adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, establece que la instancia de coordinación y seguimiento está a cargo de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, en concordancia con el Decreto 444 de 2021, que establece que la Secretaría Técnica de la Comisión será ejercida por el/la Jefe de la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Por otro lado, es importante precisar que la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial participa en el desarrollo de 4 ejes y 10 acciones, las cuales se describen a continuación:

- **Eje 1. Velocidades seguras**

1.1 Gestión de velocidades más seguras - 1.1.1. Fortalecer la implementación de medidas de gestión de velocidad

- **Eje 2. Vehículos seguros**

2.1. Implementación de requerimientos vehiculares y elementos de protección para la seguridad vial- 2.1.1. Implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito

- **Eje 3 Infraestructura Vial Segura**

3.1 Gestión de la seguridad vial en la infraestructura - 3.1.1 Implementar un plan de articulación intersectorial de puntos, tramos y/o sectores críticos priorización en modelos de intervención, sistema de gestión de infraestructura, en armonía con el SAT y el sistema de gestión de activos de infraestructura vial.

3.2 Innovación para la infraestructura vial segura- 3.2.1 Evaluar medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización

- **Eje 7: Gobernanza**

7.1 Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial - 7.1.2 Promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital, como a nivel nacional e internacional.

7.3 Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región. – 7.3.1 Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito.

Las acciones adelantadas por la UAERMV, previamente expuestas, pueden evidenciarse en el siguiente link, donde se registraron actas de reunión, planes de trabajo, informes y anexos: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion

Estas normativas y procedimientos técnicos permiten a la UAERMV ejecutar intervenciones en la infraestructura vial de manera eficiente y segura, contribuyendo a la reducción de accidentes y a la mejora de la movilidad en Bogotá.

“2. Relacione las inversiones ejecutadas y/o proyectadas en esta administración para mejorar la seguridad vial en Bogotá, indicando programa, proyecto, meta, indicador, rubro presupuestal, periodo de implementación, porcentaje de ejecución y contratos asociados.”

RESPUESTA: La UAERMV, en el marco de sus funciones y misión institucional, formuló el proyecto de inversión 8081, titulado 'Conservación de la red vial y red de cicloinfraestructura de Bogotá D.C.', cuyo objetivo específico es 'Conservación de la red vial y red de cicloinfraestructura de Bogotá D.C.'. De igual manera, se formuló el proyecto de inversión 8055, titulado 'Conservación de la red de infraestructura peatonal en Bogotá D.C.', con el objetivo general de 'Conservación de la red de infraestructura peatonal de Bogotá D.C.'. Se adjunta el documento Excel denominado 'Proposición 192 05022025' en la hoja 'punto2' con la información requerida

“4. ¿Cuál es el presupuesto asignado en esta administración para la seguridad vial y en que rubros específicos se distribuye (proyectos de inversión)?”

RESPUESTA: La UAERMV presenta el presupuesto asignado a los proyectos de inversión misionales del Plan de Desarrollo Bogotá Camina Segura. Se adjunta el documento Excel denominado 'Proposición 192 05022025', en la hoja 'punto4', con la información requerida.

“15. Relacione la normativa legal y técnica vigente en Bogotá sobre señalización y/o demarcación vial diferenciando entre normas nacionales y distritales?”

RESPUESTA: La UAERMV realiza sus actividades de demarcación vial de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 115 de la Ley 769 de 2002, el cual indica:

“En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.”. Por lo tanto, la UMV no realizará la señalización horizontal del tramo.
(Subrayado fuera de texto)

Dicha señalización horizontal se realiza en cumplimiento de la Resolución No. 20243040045005 del 2024, expedida por el Ministerio de Transporte *“Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”*

“17. ¿Como se garantizan las condiciones de señalización y demarcación vial antes, durante y después de las intervenciones viales?”

RESPUESTA: La UAERMV no tiene competencia sobre las condiciones de señalización antes de realizar intervenciones en la malla vial.

Una vez que la UAERMV inicia las actividades de reparación o mantenimiento de la infraestructura vial de la ciudad, instala la señalización temporal de obra, conforme al plan de manejo de tránsito (PMT), y en cumplimiento con las aprobaciones emitidas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para los PMT previamente presentados por la entidad.

Tras completar la intervención, la UAERMV presenta a la SDM los diseños de señalización, exclusivamente para aquellos tramos en los que se haya realizado un cambio total de la capa de rodadura, es decir, cambios de carpeta y/o rehabilitaciones.

“18. ¿Cuál es el proceso, trámites y plazos para implementar demarcación y señalización después de intervenciones de la malla vial?”

RESPUESTA:

Tal como se expuso en la respuesta anterior, la UAERMV gestiona la aprobación de los diseños de señalización para aquellos tramos en los que se ha realizado un cambio total de la capa de rodadura, es decir, cambios de carpeta y/o rehabilitaciones. Una vez obtenida la aprobación de los diseños, la UAERMV procede a contratar los servicios de demarcación vial, ya que actualmente la UMV no realiza directamente estas labores.

El proceso de aprobación de los diseños de señalización por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la posterior contratación de los servicios de demarcación puede tardar entre 6 meses y 1 año, dependiendo de la complejidad de la intervención y la disponibilidad de recursos. Es importante señalar que los plazos pueden variar en función de las características específicas de cada proyecto y las aprobaciones requeridas.

“24. ¿Cuanto se ha intervenido en construcción y mantenimiento de infraestructura vial con enfoque en seguridad vial desde el año 2020?”

RESPUESTA: El presupuesto asignado a la UAERMV para estos proyectos de inversión misionales desde la vigencia de 2020 está detallado en el documento Excel denominado 'Proposición 192 05022025', en la hoja 'punto24', donde se incluye información específica sobre las intervenciones realizadas, los recursos invertidos y los resultados obtenidos

“25. ¿Qué porcentaje del presupuesto de obra pública se ha destinado al cumplimiento de PMTs y cuál ha sido su impacto en la movilidad?”

RESPUESTA: En cada proyecto ejecutado por la UAERMV, se destina una parte del presupuesto para el cumplimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMTs), que incluyen la adquisición de señalización temporal adecuada para cada intervención. El porcentaje específico del presupuesto asignado a cada frente de obra varía según la magnitud y características de la intervención, pero en general, se ajusta a las necesidades de cada obra y a los recursos disponibles en almacén.

El impacto de estas intervenciones en la movilidad se refleja en la mejora de la seguridad vial y en la optimización del flujo de tráfico durante las obras. Los PMTs permiten gestionar adecuadamente el tránsito, minimizando el impacto negativo en la movilidad de la ciudad, lo cual contribuye a la eficiencia de las intervenciones y a la seguridad de los usuarios de las vías.

“27. ¿Cuál es el costo anual del mantenimiento de ciclovías y carriles exclusivos para bicicletas en Bogotá?”

RESPUESTA: La UAERMV formuló el proyecto de inversión 8081, titulado 'Conservación de la red vial y red de cicloinfraestructura de Bogotá D.C.', cuyo objetivo específico es la conservación de la red vial y la infraestructura ciclística de Bogotá. Este proyecto incluye la meta de conservar 47 kilómetros de cicloinfraestructura en el distrito capital.

En cuanto al costo anual del mantenimiento de ciclovías y carriles exclusivos para bicicletas, este varía dependiendo de los proyectos de intervención y conservación ejecutados cada año. El detalle de la programación y ejecución del presupuesto relacionado con el mantenimiento de la infraestructura ciclista se encuentra en el documento Excel denominado 'Proposición 192 05022025', en la hoja 'punto27'. En dicho documento se presenta el desglose de los recursos asignados, que permiten ejecutar las intervenciones necesarias para la conservación de estas infraestructuras.

“37. ¿Cuántas mujeres trabajan en el sector movilidad y que metas se han fijado en términos de equidad de género?”

RESPUESTA: La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), entidad adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad, tiene una planta de personal compuesta por 130 empleos públicos y 105 plazas para trabajadores oficiales.

De los 130 empleos públicos, 50 están ocupados por mujeres, así:

Seis (6) en empleos de libre nombramiento y remoción.

Cuatro (4) como trabajadoras oficiales

Cuarenta (40) en empleos de carrera administrativa como parte del sistema general de la carrera administrativa contenido en la Ley 909 de 2024 modificada parcialmente mediante la Ley 1960 de 2019.

En términos de equidad de género, la UAERMV ha establecido como meta asegurar la paridad de género en los niveles directivos y en los cargos decisorios.

Para ello, se trabajará en la implementación de políticas que fomenten el acceso y la permanencia de las mujeres en todos los niveles de la estructura organizacional, promoviendo el desarrollo profesional y el liderazgo femenino en el sector movilidad

“38. ¿Qué estrategias existen para fomentar el uso de la bicicleta por mujeres y mejorar su seguridad?”

RESPUESTA: La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) ha implementado diversas estrategias para fomentar el uso de la bicicleta entre las mujeres y garantizar su seguridad, en el marco del Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS). Estas acciones buscan aumentar la participación femenina en la movilidad activa y crear condiciones más seguras y accesibles. Las principales estrategias son:

1. **Formación y fortalecimiento de capacidades:** En colaboración con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), se ofrecen talleres de seguridad vial, como parte de los programas Escuela de la Bicicleta y Al Trabajo en Bici. Estas capacitaciones están dirigidas especialmente a mujeres, fortaleciendo sus habilidades de conducción segura y su confianza como biciusuarías. A través de estos espacios formativos, se busca no solo mejorar su confianza y autonomía como biciusuarías, sino también fomentar una cultura de movilidad sostenible y equitativa dentro de la Entidad.
2. **Sensibilización lúdico-pedagógica sobre el rol de los diferentes actores en la vía:** Se han llevado a cabo actividades para sensibilizar a los colaboradores sobre la importancia de

reconocer el rol de las biciusuarios y fomentar una cultura de respeto y convivencia en las vías. Estas actividades promueven la corresponsabilidad y la creación de entornos más seguros y accesibles para las mujeres.

3. **Infraestructura de apoyo:** Para facilitar el uso cotidiano de la bicicleta y mejorar la experiencia de las colaboradoras, se han implementado una serie de servicios e infraestructuras que responden a sus necesidades. Entre ellos, se cuenta con vestidores, duchas y lockers en las instalaciones, así como biciparqueaderos fijos en las sedes administrativas y biciparqueaderos portátiles en los frentes de trabajo. Estas condiciones permiten a las colaboradoras integrar la bicicleta en su rutina diaria de manera cómoda y práctica, contribuyendo al fortalecimiento de una movilidad más sostenible dentro de la Entidad.
4. **Actividades conmemorativas:** En el Día Internacional de la Eliminación de las Violencias contra las Mujeres (#25N), el pasado 22 de noviembre de 2024, se organizó un bicipaseo exclusivo para las colaboradoras. Esta actividad sirvió como espacio de sensibilización sobre la violencia de género y promovió el empoderamiento de las mujeres en la movilidad urbana. A través de este tipo de iniciativas, se busca seguir promoviendo entornos seguros y equitativos para todas.

“40. ¿Se ha destinado presupuesto específico para programas de seguridad vial dirigidos a mujeres motociclistas o peatones vulnerables?”

RESPUESTA: La entidad ha invertido en la instalación de barreras de protección lateral en su parque automotor pesado, para la seguridad de peatones, biciusuarios y motociclistas, disminuyendo la probabilidad de siniestralidad con fatalidad o disminución de efectos o traumas causados a estos actores viales vulnerables, por el efecto venturi o de succión que se presenta en el tránsito y la interacción entre vehículos de gran tamaño y la proximidad de peatones, ciclistas y motos. Con esta inversión, postulada como una buena práctica en el ítem de vehículos seguros, la UAERMV obtuvo en el año 2022 por parte de la Red de Seguridad Vial reconocimiento de SELLO ORO por buenas prácticas de seguridad vial.



De manera adicional, a través de la campaña interna Cultura vial ¡UMV siempre seguros!, la entidad promueve hábitos viales seguros para todos los actores viales, incluyendo los más vulnerables como lo son el peatón, ciclista y motociclista. Dicha práctica también postulada y premiada como una buena práctica en el ítem de fortalecimiento institucional.

cultura
VIAL
(UMV siempre seguro)

TIPS DE SEGURIDAD VIAL

Tenga en cuenta los siguientes tips de seguridad vial en los distintos roles que desempeña en la vía:

PEATONES

- Busque **cebras o senderos peatonales** para cruzar la vía y use los **puentes peatonales**.
- Antes de cruzar la calle **observe** hacia la derecha – izquierda – derecha. Pare, mire, escuche, cruce.
- Nunca pase la calle de manera imprevista cuando hay vehículos estacionados.



- Nunca cruce la vía en una curva o cerca de ella.
- Al cruzar la calle establezca **contacto visual** con el conductor que está próximo a pasar, asegúrese que lo ha visto para que tenga **precaución**.
- Alejese de los vehículos que hacen maniobras de reversa.
- Transite con **precaución**, esté atento y no se distraiga.
- Tenga cuidado con los niños, siempre lívelos de la mano.



cultura
VIAL
(UMV siempre seguro)

TIPS DE SEGURIDAD VIAL

Tenga en cuenta los siguientes tips de seguridad vial en los distintos roles que desempeña en la vía:

CICLISTAS

- Si va a rodar de noche use ropa de **colores claros** y use elementos reflectivos, use luz frontal blanca y luz trasera roja.
- Antes de salir a rodar pruebe los **frenos**.
- Respete las **normas de tránsito**, usted es un vehículo más en la vía.
- No circule por los andenes.
- No use equipos móviles o dispositivos de sonido mientras conduce bicicleta.

- Esté atento ante la posible apertura de las puertas de los vehículos.
- Adelantar siempre por la izquierda.
- No transite en contravía.
- Use **casco**.
- Esté atento al estado de la vía mientras conduce, puede encontrarse con huecos, alcantarillas sin tapa, grietas en el pavimento.
- Indique su próximo movimiento mediante **señales de mano**.



cultura
VIAL
(UMV siempre seguro)

TIPS DE SEGURIDAD VIAL

Tenga en cuenta los siguientes tips de seguridad vial en los distintos roles que desempeña en la vía:

MOTOCICLISTAS

- Antes de salir a rodar **revise** frenos, luces, llantas, nivel de aceites.
- Use un buen **casco** y siempre abrochado.
- Adelante por izquierda, nunca adelante entre dos vehículos, **no zigzaguee**.
- No lleve más de un pasajero, la motocicleta está diseñada para dos personas.
- Evite transitar sobre las demarcaciones viales cuando está lloviendo.

- Indique su próximo movimiento con las **direccionales**, esté atento a los espejos.
- Use **chaleco reflectivo** en la noche.
- Esté atento al estado de la vía mientras conduce, puede encontrarse con huecos, alcantarillas sin tapa, grietas en el pavimento.
- No exceda en peso ni en dimensiones la carga que transporta en la moto.
- Conduzca siempre con **precaución y la defensiva**, no exceda los **límites de velocidad**.
- No circule por andenes o lugares destinados al paso peatonal.



Se anexa video “1. Barreras de protección lateral” en el siguiente link “ [1. Barreras de protección lateral.mp4](#) “

“41. ¿Cuántos procesos judiciales ha enfrentado el Distrito en los últimos cinco años por siniestros viales y cuál ha sido su impacto financiero?”

RESPUESTA: En los últimos cinco años, la **Unidad de Mantenimiento Vial (UAERMV)** ha enfrentado un total de **57 procesos judiciales** por **reparación directa** derivados de siniestros viales, en los cuales se ha cuestionado su responsabilidad en incidentes relacionados con el estado de la infraestructura vial.

De estos procesos, **4 han culminado en fallos condenatorios**, lo que ha generado para la entidad la obligación de **pagar un total de \$580.294.726** como consecuencia de decisiones judiciales adversas. Estas condenas han representado una afectación financiera para la UAERMV, implicando el uso de recursos públicos destinados a su operación y mantenimiento de la malla vial.

No obstante, la entidad ha logrado mantener un **éxito procesal del 95%**, lo que refleja una **defensa jurídica sólida y efectiva**. De los **57 procesos** en los que ha estado involucrada, **54 han sido resueltos favorablemente**, lo que ha permitido demostrar en la gran mayoría de los casos la **ausencia de responsabilidad de la UMV en los hechos demandados**. Gracias a esta gestión jurídica, se han evitado condenas que podrían haber comprometido la estabilidad financiera de la entidad, protegiendo así recursos públicos por un valor aproximado de **\$23.194.433.026** de un total de **\$24.415.192.659** en controversia.

Este alto porcentaje de éxito procesal evidencia que la entidad ha podido respaldar adecuadamente su gestión y actuaciones dentro del marco normativo vigente. Sin embargo, la existencia de procesos en curso y el riesgo de nuevas demandas resaltan la importancia de continuar fortaleciendo no solo las estrategias de defensa jurídica, sino también las **acciones preventivas orientadas a la mitigación del daño antijurídico**.

En este sentido, la entidad ha venido implementando medidas clave como la **intervención temprana en procesos judiciales y administrativos**, la **consolidación de una estrategia de defensa unificada y basada en precedentes favorables**, y el **fortalecimiento de la argumentación jurídica mediante la recopilación y análisis de pruebas técnicas y periciales**. Asimismo, se han intensificado las **acciones de conciliación y resolución alternativa de conflictos**, con el objetivo de reducir la litigiosidad y minimizar la exposición a riesgos económicos.

Adicionalmente, se han adoptado medidas de **capacitación y sensibilización a las áreas operativas y administrativas** para garantizar que las decisiones adoptadas en el ejercicio de sus funciones estén alineadas con los criterios normativos y jurisprudenciales, reduciendo así la posibilidad de que se configuren hechos generadores de responsabilidad para la entidad. Estas estrategias no solo refuerzan la capacidad de respuesta ante litigios, sino que también contribuyen a una gestión jurídica más eficiente y orientada a la prevención de riesgos.

“42. ¿Cuáles son los criterios para determinar la responsabilidad del Distrito en accidentes viales por infraestructura deficiente?”

RESPUESTA: La responsabilidad del Distrito en accidentes viales causados por infraestructura deficiente se basa en la responsabilidad extracontractual por falla en el servicio. Para que el Estado sea considerado responsable, deben cumplirse los siguientes criterios:

1. **Daño antijurídico:** Se refiere a una lesión o menoscabo que la víctima no está obligada a soportar, afectando sus derechos o intereses legítimos.
2. **Falla en el servicio:** Implica una acción u omisión por parte de la entidad pública que evidencia el incumplimiento de sus deberes legales. En el contexto vial, esto puede manifestarse en:
 - o **Falta de mantenimiento:** Cuando la entidad no realiza las labores necesarias para conservar las vías en condiciones óptimas, permitiendo la existencia de baches, grietas u otras irregularidades que puedan causar accidentes.
 - o **Deficiencia en la señalización:** La ausencia, incorrecta ubicación o deterioro de señales de tránsito que orienten adecuadamente a los usuarios de la vía.
 - o **Diseño inadecuado de la infraestructura:** Errores o deficiencias en la planificación y construcción de las vías que generen riesgos para los conductores y peatones.
3. **Nexo causal:** Debe demostrarse una relación directa entre la falla en el servicio y el daño sufrido. Es decir, que el accidente y sus consecuencias fueron resultado directo de la deficiencia en la infraestructura vial.

La jurisprudencia colombiana ha establecido que las entidades públicas son responsables de los daños ocasionados por la falta de señalización o el mal mantenimiento de las vías, incluso si existen contratos de concesión. Por ejemplo, en un caso donde un accidente fue provocado por una alcantarilla sin señalizar, se determinó la responsabilidad del municipio por omisión en sus deberes de señalización y mantenimiento.

Es importante destacar que, aunque la responsabilidad recae en la entidad pública encargada de la vía, esta puede repetir contra terceros si se demuestra que el daño fue causado total o parcialmente por ellos.

En resumen, para que el Distrito sea considerado responsable por accidentes viales debido a infraestructura deficiente, es necesario probar la existencia de un **daño antijurídico**, una **falla en el servicio** atribuible a la entidad y un **nexo causal** entre dicha falla y el daño sufrido. Sin embargo, **los fallos favorables obtenidos por la entidad han demostrado que no en todos los casos se configura una falla en el servicio vinculada directamente con la deficiencia en la infraestructura vial**. En múltiples ocasiones, la defensa jurídica ha logrado desvirtuar la relación de causalidad entre el estado de la vía y el accidente, evidenciando que **otros factores también pueden incidir en la ocurrencia de los siniestros viales**, como la imprudencia del conductor o peatón, las condiciones climáticas, el mantenimiento inadecuado de los vehículos o incluso el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los involucrados.

“43. ¿Cuántos procesos sancionatorios se han adelantado desde 2020 por incumplimiento de PMTs?”

RESPUESTA: La UAERMV no ha recibido notificación de ningún proceso sancionatorio por incumplimiento de los planes de manejo de tráfico (PMTs) desde 2020.

“46. ¿Cuánto ha invertido en la reparación de huecos en la vía generados por intervenciones de la empresa?”

RESPUESTA: De conformidad con las funciones de la UAERMV no es competente para proporcionar una respuesta en este interrogante. Se considera que la pregunta corresponde a la competencia de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB).

“49. ¿Se ha estimado los costos asociados a demandas o reclamaciones ciudadanas por accidentes causados por infraestructura deficiente de la EAAB?”

RESPUESTA: Desde la Unidad de Mantenimiento Vial (UAERMV), informamos que no contamos con estimaciones sobre los costos asociados a demandas o reclamaciones ciudadanas por accidentes viales atribuibles a la infraestructura deficiente de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB).

Nuestra competencia se limita a la conservación y rehabilitación de la malla vial en la ciudad, mientras que la EAAB es la entidad responsable del mantenimiento y operación de las redes de acueducto y alcantarillado, así como de las intervenciones en la vía relacionadas con su infraestructura. Por lo tanto, cualquier estimación de costos derivados de reclamaciones por afectaciones causadas por obras o deficiencias en la infraestructura de la EAAB debe ser solicitada directamente a dicha entidad.


No obstante, la UAERMV mantiene una coordinación interinstitucional para mitigar los impactos de las intervenciones en la infraestructura vial y reducir el riesgo de incidentes relacionados con fallas estructurales, garantizando la seguridad de los ciudadanos.

Así las cosas, damos respuesta a su cuestionario y le manifestamos nuestra disposición para continuar trabajando por Bogotá

Cordialmente,

Documento 20251400014571 firmado electrónicamente por:	
PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ	Director General DIRECCIÓN GENERAL orlando.molano@umv.gov.co Fecha firma: 12-02-2025 16:28:24
Aprobó:	JOSE FERNANDO FRANCO BUITRAGO - Jefe de Oficina - OFICINA DE SERVICIO A LA CIUDADANIA Y SOSTENIBILIDAD - jose.franco@umv.gov.co
Revisó:	JENIFFER TATIANA FONSECA GÓMEZ - Contratista - OFICINA DE SERVICIO A LA CIUDADANIA Y SOSTENIBILIDAD - jeniffer.fonseca@umv.gov.co
	ROSITA ESTHER BARRIOS FIGUEROA - SECRETARÍA GENERAL - SECRETARÍA GENERAL - rosita.barrios@umv.gov.co
	ELIANA PATRICIA CAYCEDO OCHOA - Profesional Especializado - GERENCIA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS - eliana.caycedo@umv.gov.co
	ELIANA PATRICIA CAYCEDO OCHOA - Profesional Especializado - GERENCIA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS - eliana.caycedo@umv.gov.co
	JOHANNA ALEJANDRA MERCHAN GARZÓN - Contratista - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - johanna.merchan@umv.gov.co



	JENNY ANDREA AUSIQUE PEDROZA - Contratista - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - jenny.ausique@umv.gov.co
	YENNY KATHERINE CLAVIJO RODRIGUEZ - Contratista - SUBDIRECCIÓN DE INTERVENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA - yenny.clavijo@umv.gov.co
	JULIO CESAR PINZÓN REYES - Subdirector de Intervención de la Infraestructura - SUBDIRECCIÓN DE INTERVENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA - julio.pinzon@umv.gov.co
	GIOVANNY ANDRÉS PEREZ ROMERO - Contratista - OFICINA JURÍDICA - giovanny.perez@umv.gov.co
	PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES - Subdirector de Planificación y Conservación - SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y CONSERVACIÓN - pablo.munoz@umv.gov.co
	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
	CARLOS ENRIQUE CAMELO CASTILLO - Profesional Especializado - PROCESO TALENTO HUMANO - carlos.camelo@umv.gov.co
Proyectó:	TANIA MARCELA RIVERA CASTELLANOS - Contratista - OFICINA JURÍDICA - tania.rivera@umv.gov.co
 <p>962ec864159d39d340021233350d665b60d0230660f5fdf89b16a65aedbc5b43 Codigo de Verificación CV: 75add Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/</p>	