

Bogotá D.C., miércoles 26 de febrero de 2025

Honorables Concejales
COMISIÓN DEL PLAN
secretariageneral@concejobogota.gov.co
correspondencia@concejobogota.gov.co
Ciudad

CONCEJO DE BOGOTÁ 26-02-2025 06:02:50

2025ER5153 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: UMV/PEDRO ORLANDO MOLANO PEREZ

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA A RADICADO UMV 20251120022302 PROPOSICIÓN

OBS: 20251400022991-FECHA: 26-02-2025

ASUNTO: *Respuesta a radicado UMV 20251120022302 Proposición 270 del 13 de febrero de 2025 Proceso de coordinación interinstitucional y metodología para la priorización en la intervención de vías en Bogotá.*

Respetados Concejales,

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 remitir respuesta al cuestionario allegado, el cual se relaciona con la siguiente proposición:

N° de proposición:	270 de 2025
Sesión aprobatoria:	COMISIÓN DEL PLAN
N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:	2025IE1997
N° Rad. Interno UAERMV:	20251120022302
Tema de la proposición:	Proceso de coordinación interinstitucional y metodología para la priorización en la intervención de vías en Bogotá.

TEMA: PROCESO DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y METODOLOGÍA PARA LA PRIORIZACIÓN EN LA INTERVENCIÓN DE VÍAS EN BOGOTÁ.

De acuerdo al oficio del asunto a continuación nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

- 1. ¿Podría informarnos sobre el procedimiento que sigue la Administración Distrital para coordinar, de manera interinstitucional, la priorización e intervención de las vías en mal estado en la ciudad, involucrando a las alcaldías locales, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), ¿conforme a lo establecido en el Plan de Desarrollo Distrital?**

Respuesta: En primer lugar, es necesario indicar que la coordinación interinstitucional para la articulación entre los Fondos de Desarrollo Local, la UAERMV y el IDU, se orienta sobre la base de las competencias que tienen las diferentes entidades para la atención de la malla vial de la ciudad, que se relacionan a continuación:

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>1. Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.</p> <p>2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 2o del Acuerdo 19 de 1972, por el cual se crea el IDU y se establece objeto y funciones
<p>Se asigna al IDU el "el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, separadores viales y obras complementarias, estarán a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos".</p> <p>El mantenimiento, reparación, reconstrucción y rehabilitación de los monumentos públicos no corresponde al IDU sino al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, por virtud de lo establecido en el Decreto 185 del 2011.</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 3o del Decreto Distrital 980 de 1997, modificado por los artículos 1o del Decreto 759 de 1998 y 4 del Decreto 185 de 2011
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Acuerdo 2 de 1999 (Sistema de información de la malla vial)
<p>Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad.</p> <p>Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 - (Plan de Ordenamiento Territorial)
Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 - (Plan de Ordenamiento Territorial)
Construcción y mantenimiento vías locales.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Acuerdo 6 de 1992: "Artículo 3º (Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.)
3. Adelantar el diseño, construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo.	ALCALDES LOCALES	Acuerdo 740 de 2019 Artículo 5 (Por el cual se dictan normas en relación con la organización y el funcionamiento de las Localidades de Bogotá D.C.)
<p>Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.</p> <p>-Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de</p>	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Artículo 156 del el Decreto Distrital 555 de 2021 - (Plan de Ordenamiento Territorial)

estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.		
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.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Acuerdo 761 de 2020 (Artículo 95 que modifica el artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006).

Por tanto, para la priorización de intervenciones de conservación, también entendida como mantenimiento de la infraestructura de movilidad, se tiene que se articula desde la colaboración entre las entidades del sector Movilidad, que tienen la misión de 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.

Este sector, está liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad, quien oficia como cabeza del Sector, mientras que las siguientes son entidades adscritas y vinculadas:

Entidades Adscritas

- Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.
- Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT
- Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

Entidades Vinculadas

- Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
- Empresa Metro de Bogotá S.A.
- Terminal de Transporte S.A.

Con relación a la coordinación, el artículo 32 del Acuerdo 257 de 2006, a través del cual se dictaron normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, definió el Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital, como *“el conjunto de políticas, estrategias, instancias y mecanismos que permiten articular la gestión de los organismos y entidades distritales, de manera que se garantice la efectividad y materialización de los derechos humanos, individuales y colectivos, y el adecuado y oportuno suministro de los bienes y la prestación de los servicios a sus habitantes”*.

En consecuencia, el artículo 208 del citado Acuerdo Distrital 927 de 2024, establece que son instancias del Sistema de Coordinación del Distrito Capital:

- El Consejo de Gobierno Distrital
- El Consejo Distrital de Seguridad
- Los Consejos Superiores de la Administración Distrital
- Los Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo
- **Las Comisiones Intersectoriales**

- Comités de Libertad Religiosa
- Consejos Consultivos
- Los Consejos Locales de Gobierno
- Las demás que determine el Alcalde Mayor de Bogotá.

En su lugar, el Decreto Distrital 475 del 27 de diciembre 27 de 2024, por medio de la cual se creó la Comisión Intersectorial de Infraestructura de Movilidad del Distrito Capital, en la cual participa el Instituto de Desarrollo Urbano, dispuso que esta Comisión es *“la máxima instancia de coordinación, articulación y orientación de las entidades públicas del Distrito Capital que participan en la estructuración, financiación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura asociada al espacio público para la movilidad, con el objetivo de priorizar las revisiones, aprobaciones, intervenciones y generar las soluciones para el avance de los contratos de consultoría y obra de los proyectos de infraestructura para la movilidad y espacio público asociado, en sus diferentes etapas y en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Distrital de Desarrollo”*.

En el artículo 2, definió dentro del alcance de la Comisión que, *“tendrá a cargo el apoyo a la gestión y el seguimiento de los proyectos del sector movilidad del Distrito Capital, así como la identificación de las barreras o trámites que dificulten su realización, con el fin de proponer fórmulas o alternativas de solución”*.

El artículo 6 definió las funciones y su parágrafo, estableció que en término máximo de cuatro (4) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del mencionado Decreto, se deberá aprobar y adoptar el reglamento interno para el funcionamiento de la Comisión por parte de sus integrantes.

De igual manera, cada entidad actúa en el marco de las normas específicas que reglamentan su funcionamiento.

Adicionalmente, el Decreto 497 de octubre 26 de 2023, Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital, dispuso con relación a la coordinación para intervención de la infraestructura de movilidad, entre otras, lo siguiente:

“ARTÍCULO 28. Coordinación del sector movilidad. Las entidades del orden distrital que hagan parte del sector movilidad deberán desarrollar todas sus acciones de forma articulada y coherente con los objetivos, metas y estrategias del PMSS, bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector”.

Ahora, en lo que se refiere a la priorización de las vías, cada entidad tiene sus criterios y modelos de priorización que son aplicados en términos de las competencias definidas para diferentes actores como Fondo de Desarrollo Local - FDL, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación de Mantenimiento Vial - UAERMV e Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Es preciso aclarar que la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación – DTINI del IDU, a través de los diferentes reportes de intervención que realizan las áreas ejecutoras del IDU y demás entidades distritales con competencia en la intervención de la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público de la ciudad, realiza la actualización de la base de datos del Sistema de Información Geográfica - SIGIDU.

La DTINI Con base en la información reportada por las entidades, verifica posibles conflictos técnicos que impiden la intervención de los elementos preseleccionados, con el fin de que la entidad ejecutora realice las acciones y/o ajustes necesarios para determinar la viabilidad de la preselección y reserva inicial. Dichas consultas permiten articular las intervenciones en la infraestructura vial y espacio público que realizan las diferentes entidades facultadas para ello.

- 2. *Sírvase exponer los avances en la implementación del Artículo 159 del Acuerdo 927 de 2024, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura". Al respecto, sírvase relacionar la normativa asociada, las entidades involucradas y el cronograma para la puesta en marcha de la Comisión Intersectorial de Infraestructura de Movilidad del Distrito Capital.***

Respuesta En atención a su solicitud, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) informa lo siguiente respecto a los avances en la implementación del Artículo 159 del Acuerdo 927 de 2024, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 'Bogotá Camina Segura':

El Artículo 159 del Acuerdo 927 de 2024 establece la creación de la Comisión Intersectorial de Infraestructura de Movilidad del Distrito Capital, con el objetivo de coordinar y priorizar las intervenciones en infraestructura de movilidad y espacio público. Para su implementación, se expidió el Decreto Distrital 475 de 2024, el cual:

- Crea la Comisión Intersectorial de Infraestructura de Movilidad.
- Define sus funciones, integrantes y mecanismos de funcionamiento.
- Establece un plazo máximo de cuatro (4) meses para la aprobación del reglamento interno de la Comisión.

La Comisión Intersectorial de Infraestructura de Movilidad está integrada por las siguientes entidades:

- **Secretaría Distrital de Movilidad:** Lidera la Comisión y coordina las acciones del sector movilidad.
- **Instituto de Desarrollo Urbano (IDU):** Responsable de la planeación y ejecución de proyectos de infraestructura vial y espacio público.
- **Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV):** Encargada de la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local, intermedia y rural.
- **Fondos de Desarrollo Local (FDL):** Participan en la intervención de la malla vial local y el espacio público en sus respectivas localidades.
- Dependiendo de los proyectos, pueden participar entidades como la **Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB)** y la **Secretaría Distrital de Ambiente**.

A la fecha, se han realizado los siguientes avances en la implementación del Artículo 159:

- ✓ El 27 de diciembre de 2024, el Alcalde Mayor de Bogotá expidió el Decreto Distrital 475 de 2024, que crea la Comisión Intersectorial de Infraestructura de Movilidad y define sus funciones y alcances.

- ✓ Actualmente, en cumplimiento con lo establecido en el párrafo del Artículo 6 del Decreto mencionado, se encuentra en proceso de socialización de la primera versión del reglamento interno para el funcionamiento de la Comisión. Este reglamento será sometido a aprobación en la primera sesión de la Comisión, conforme a lo dispuesto por la normativa vigente.

3. Considerando la respuesta a la pregunta inmediatamente anterior, sírvase exponer la metodología seguida hasta el año 2023 para la coordinación interinstitucional que definió la priorización de vías y/o espacio público a intervenir según su estado. Adjunto los documentos de soporte como anexos.”

Respuesta Como se informó en la repuesta del numeral No.1 se tiene que las priorizaciones de intervenciones se realizan teniendo en cuenta las competencias definidas por la normatividad descrita, con lo cual en el caso específico de la UAERMV bajo diferentes criterios y su modelo de priorización Anexo 1 *PCI-DI-001_V1_Modelo_de_priorizacion_de_segmentos_viales_de_la_uaermv* se establecieron las intervenciones sobre la malla vial a cargo, para lo cual la entidad solicitó ante el IDU las reservas de los elementos a intervenir en el sistema SIGIDU.

Por lo anterior el IDU por medio de la DTINI, a través de los diferentes reportes de intervención que realizan las áreas ejecutoras del IDU y demás entidades distritales con competencia en la intervención de la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público de la ciudad, realiza la actualización de la base de datos del SIGIDU. Con base en la información consolidada, dicha área verifica posibles conflictos técnicos que impiden la intervención de los elementos preseleccionados, con el fin de que la entidad ejecutora realice las acciones y/o ajustes necesarios para determinar la viabilidad de la preselección y reserva inicial. Estas consultas permiten articular las intervenciones en la infraestructura vial y espacio público que realizan las diferentes entidades facultadas para ello.

Adicionalmente La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, de conformidad con el numeral 4° del Artículo 12 del Acuerdo 002 del 2023, en el que se indica que le corresponde a la Subdirección de Planificación y de Conservación: “Asistir técnicamente a las Localidades en la planeación de la inversión relacionada con la conservación de la infraestructura competencia de la Unidad.”; realiza reuniones de manera periódica con las Alcaldías locales en las cuales se presenta la priorización de los segmentos que serán intervenidos en cada vigencia. Así como se analizan los temas técnicos que se pongan en consideración.

4. Por favor indicar la forma en la que se lleva a cabo la toma de decisiones en el proceso de priorización para la intervención de las vías en mal estado tanto en las localidades como en las vías arterias y distritales.

Respuesta La UAERMV en el marco de su misión institucional ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías Anexo 1 *PCI-DI-001_V1_Modelo_de_priorización_UAERMV*, el cual, mediante la evaluación de tres dimensiones, asigna una calificación en una escala de 0 a 100 a los segmentos viales de la malla vial Local e Intermedia de la ciudad, constituyéndose en una herramienta fundamental para la selección de segmentos viales para incluir en las estrategias de intervención que adelanta la entidad.

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se describen las tres (03) dimensiones mencionadas:

1. DIMENSIÓN SOCIAL

La dimensión social está orientada a dar prioridad a los segmentos viales que benefician directamente a la mayor cantidad de personas y/o familias debido a la conservación de dichos segmentos por parte de la UAERMV, y para lo cual considera cuatro (04) criterios que son: población, peticiones, conectividad e infraestructura social.

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

La actividad económica entendida como el grupo de procesos en el cual se generan productos y servicios para satisfacer las necesidades de la sociedad se constituye en un criterio importante dentro del modelo de priorización, y para el cual se considera como criterio la infraestructura en función económica.

3. DIMENSIÓN TÉCNICA

Cada ciudad o región del mundo tiene su propio desarrollo y organización, de conformidad con sus necesidades, condiciones geográficas, cultura, etc., en ese sentido es fácil entender que la infraestructura vial de una ciudad o región cambia o se desarrolla de manera singular, por lo tanto, se considera dentro del modelo, una dimensión técnica con el criterio de características de la infraestructura vial de la ciudad de Bogotá.

Posteriormente, con base en el diagnóstico elaborado por la entidad y el resultado de la condición del pavimento, se seleccionan las vías que presenten la mayor afectación posible, sin embargo, su intervención está supeditada entre otros aspectos, a la viabilidad del estado de las redes de acueducto y alcantarillado, capacidad operativa de la entidad y a la disponibilidad de recursos asignados a la UAERMV, los cuales son limitados y deben ser distribuidos entre todas las localidades de la ciudad, basándose en la extensión y estado de la malla vial de cada una de ellas, lo cual, no necesariamente implica una intervención inmediata de los tramos diagnosticados.

Es importante mencionar que la entidad viene trabajando en la actualización del modelo de priorización vigente, con el fin de incluir nuevas variables que representen de una forma más eficaz, el nivel de prioridad de las intervenciones que requiere la malla vial competencia de la UAERMV.

5. ***Por favor enviar las actas o los documentos que hagan sus veces, mediante los cuales se evidencia la coordinación interinstitucional de las entidades para la priorización de intervenciones, desde julio de 2024.***

Respuesta: Con respecto a este numeral es importante indicar que conforme lo informado, la UAERMV, viene realizando las priorizaciones teniendo en cuentas las competencias definidas por la normatividad descrita, y los criterios del modelo de priorización. De acuerdo a su solicitud adjunto nos permitimos remitir en formato PDF las actas de reunión que se realizaron con algunos – Fondos de Desarrollo Local, durante el segundo semestre del año 2024 tal como se aprecia en el siguiente cuadro.

No	FECHA	LOCALIDAD	ANEXO
1	14/08/2024	Usme	Anexo 2 reunión Usme 14-08-2024
2	27/08/2024	Fontibón	Anexo 3 reunión Fontibón 27-08-2024
3	30/08/2024	Barrios Unidos	Anexo 4 reunión Barrios Unidos 30-08-2024
4	29/10/2024	Engativá	Anexo 5 reunión Engativá 29-10-2024
5	29/10/2024	Barrios Unidos	Anexo 6 reunión Barrios Unidos 29-10-2024
6	20/12/2024	Barrios Unidos	Anexo 7 reunión Barrios Unidos 20-12-2024

6. **Por favor enviar las actas o los documentos oficiales que hagan sus veces, en los cuales las entidades, a través de la coordinación interinstitucional, definen y toman las decisiones para la intervención en las vías.**

Respuesta: Respecto a los documentos mediante los cuales las entidades a través de la coordinación interinstitucional, define y toman las decisiones para la intervención de las vías, se reitera lo comentado en el numeral 1, donde se informó que la UAERMV ha venido priorizando las vías para su intervención teniendo en cuenta las competencias de la Entidad y el modelo de priorización (Anexo 1 PCI-DI-001 V1 Modelo de priorización UAERMV), explicado en el numeral No. 4

7. **Por favor indicar, mediante archivo en Excel, cuáles son las vías priorizadas por parte de las entidades para la intervención en 2025, relacionando fecha en la que se tomó la decisión, fecha de intervención y bajo qué parámetros técnicos se tomó la decisión.**

Respuesta: Tal como se ha mencionado en la repuesta de los numerales anteriores la UAERMV tiene dentro de sus competencias la conservación de la malla vial local e intermedia, para cada vigencia la entidad realiza la priorización de forma trimestral, adjunto nos permitimos remitir en formato Excel denominado "Anexo 8 Priorización 1trim 2025", en el cual se pueden encontrar los segmentos priorizados para el primer trimestre de la presente vigencia.

8. **La Carrera 70G entre calles 62 D sur y 63 sur, en el barrio Ismael Perdomo (Localidad Ciudad Bolívar), presenta un estado lamentable:**

Respuesta: Nos permitimos informar que se consultó la información registrada a la fecha por el Sistema de Información Geográfico del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU) y en el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA), identificando los siguientes datos sobre el segmento de su comunicación:

Localidad: No. 19 – CIUDAD BOLIVAR // **UPZ:** ISMAEL PERDOMO

PK	CIV	VÍA	DESDE	HASTA	TIPO DE VÍA	ESTADO
442580	19001086	KR 71	CL 62D S	DG 62G S	IN	CIV Diagnosticado, Requiere actividades de parcheo – Bacheo.
442577	19001085	DG 62G S	KR 70G	KR 71	IN	CIV Diagnosticado, Requiere actividades de parcheo – Bacheo
442759	19001168	KR 70G	DG 62G S	CL 63 S	IN	CIV Diagnosticado, Requiere actividades de Rehabilitación,

CIV: Código de Identificación Vial / **LO:** Malla vial local / **IN:** Malla vial Intermedia / **AR:** Malla vial Arterial

De lo anterior, se desprende que, según el procedimiento interno de evaluación para intervenciones viales, se ha determinado que los segmentos viales correspondientes a la dirección solicitada son de uso vehicular, requiere ser intervenido mediante actividades de mantenimiento periódico y rehabilitación. Los cuales actualmente no están incluidos en la programación de actividades vigente.

Sin embargo, puesto que, una vez realizada la priorización para el primer trimestre de 2025, los segmentos de su solicitud no fueron incluido para intervención, nos permitimos informar que se revisara su solicitud para pasible inclusión en la priorización para los trimestres restantes de la vigencia 2025. Sin embargo, su intervención está supeditada entre otros aspectos, a la viabilidad del estado de las



redes de acueducto y alcantarillado, capacidad operativa de la entidad y a la disponibilidad de recursos asignados a la UAERMV.

Con lo anterior, damos respuesta al cuestionario, correspondiente a la proposición 270 de 2025 y, quedamos atentos para atender desde nuestra competencia cualquier petición de información adicional que requiera su despacho.

Cordialmente,

Documento 20251400022991 firmado electrónicamente por:	
PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ	Director General DIRECCIÓN GENERAL orlando.molano@umv.gov.co Fecha firma: 26-02-2025 17:18:09
Aprobó:	PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES - Subdirector de Planificación y Conservación - SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y CONSERVACIÓN - pablo.munoz@umv.gov.co
Revisó:	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
 29a342e0cc28a2446261fa6c17bfa24d25110cd80c1bf5831eedac9668c872b5 Codigo de Verificación CV: 6fce1 Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	

Anexos: 1 folios