DTCI
202638501529431
Información Pública
Al responder cite este número

Bogotá D.C., Noviembre 12 de 2026

Señor(a)
ANONIMO ANONIMO

Bogotá - Bogotá DC

REF: Envío Respuesta Al Radicado Número 202618501758012

Cordial saludo.

En atención a la comunicación de la referencia y de conformidad con lo previsto en el artículo 25 del Acuerdo No. 004 de 2025 del Consejo Directivo del IDU, en armonía con el artículo 17 de la Resolución No. 1381 de 2025, documentos en virtud de los cuales a la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura le corresponde la suscripción de las respuestas a las peticiones que se formulen ante el Instituto, de manera atenta se da respuesta a la petición formulada, con base en la información y documentación que reposa en los archivos de la entidad, según las competencias que le corresponden.

En virtud de lo anterior y con el propósito de atender el derecho de petición dirigido a esta entidad, a través del cual solicita la siguiente información:

1. ***¿Qué es un CIV?***

Respuesta: El CIV significa Código de Identificación Vial. Es el identificador único que se le asigna a cada tramo o segmento vial del Distrito Capital (generalmente de esquina a esquina o entre intersecciones). Funciona como la "cédula de ciudadanía" de cada calle dentro del Sistema de Información Geográfica del IDU (SIGIDU) y del inventario distrital de malla vial.

2. ***¿Qué se tiene en cuenta técnicamente para escoger un CIV y pavimentarlo primero?***

Respuesta: La priorización de los segmentos viales a intervenir por parte del IDU, de acuerdo a su competencia, se hace teniendo en cuenta los criterios que se exponen a continuación, buscando siempre realizar intervenciones optimizando la aplicación de los recursos disponibles, para elevar el nivel de servicio de las vías, evitar el deterioro,

prolongar la vida útil y mejorar las condiciones de movilidad de los peatones, los ciclistas, el transporte masivo y el transporte particular:

- Malla Vial Arterial No Troncal (MVANT):

La priorización para el Programa de Conservación de la Malla Vial vigencias 2025-2027 considera criterios significativos, buscando siempre la transparencia y equidad en la atención de las diferentes zonas del Distrito Capital, en concordancia con las políticas definidas para la conservación de la malla vial dentro del Plan de Desarrollo 2024-2027.

Los principales criterios definidos son:

- Índice de condición del pavimento: Corresponde a determinar la condición del pavimento del corredor a priorizar.
- Solicitudes de Entidades y comunidad: Este criterio reúne los requerimientos de intervenciones en vías que han sido radicados por Transmilenio S.A, Secretaría Distrital de Movilidad-SDM 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.
- Red Vital: Se evalúa conforme al sistema vial de la ciudad teniendo en cuenta las prioridades institucionales de salud, de gobierno, de servicios, económicas y de obra urbana y consolidó de esta forma la red vial de emergencias principal y secundaría. Este sistema de vías debe estar activo en la ocurrencia de la emergencia o con prioridad alta para el restablecimiento oportuno de la movilidad y de esta forma el servicio.
- Movilidad: Este criterio es el resultado de la combinación de dos (2) parámetros; la oferta de pasajeros en rutas SITP, así como la capacidad, entendida como que las vías que presenten mayor ancho vial tendrán mayor capacidad de movilidad en un momento determinado.

- Malla Vial que soporta rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):

Este programa prioriza la asignación de recursos para la conservación de la malla vial existente, con base en criterios articulados con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo, garantizando principios de transparencia y equidad. Asimismo, orienta las intervenciones hacia la optimización del uso de los recursos, el mejoramiento del nivel de servicio de las vías, la prevención del deterioro, la prolongación de su vida útil y el fortalecimiento de las condiciones de movilidad para peatones, ciclistas, transporte público y transporte particular.

Para la priorización de los elementos a intervenir, en primer lugar, se hace una distribución de los recursos disponibles, de tal forma que se tenga intervención en todas las localidades de Bogotá, haciendo una territorialización de los recursos de manera trasparente y objetiva que responda a las necesidades del territorio.
Para lo anterior, se tienen en cuenta los siguientes criterios:

- Índice de pobreza multidimensional
- Población
- Kilómetro carril por tipo de malla
- Necesidades de inversión por tipo de malla

Luego de tener los recursos distribuidos por localidad, se hace la priorización de los corredores preseleccionados para intervenir en cada una de las localidades que contienen rutas del SITP.

Para tal fin, se tienen en cuenta entre otros los siguientes criterios, que permiten una selección objetiva que logre que la intervención llegue a los sectores más necesitados:

- 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 Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO, buscando privilegiar aquellos corredores por donde transitan más rutas del Sistema, lo que conlleva a un mayor número de beneficiarios.

- Índice de condición del pavimento (PCI)

El estado superficial de la vía es uno de los criterios técnicos más importantes, ya que a través de la inspección visual permite identificar el tipo de deterioro, severidad y cantidad de daños, observando que tipo de actividades puede requerir la vía y determinar aquellos puntos que afectan la movilidad y seguridad de los usuarios

- Solicitudes de Entidades y comunidad

Un criterio muy importante, corresponde a las solicitudes de otras Entidades como el IDRD, Transmilenio o la SDM, quienes dentro del ejercicio de sus funciones identifican que afectan la transitabilidad de los usuarios.
De igual forma, se tienen en cuenta las solicitudes hechas por la comunidad en general, que en su circulación que hacen por toda la Capital, conocen de primera mano aquellos sitios que pueden presentar riesgo para la movilidad.

- Proximidad a equipamientos

Se trata de dar prelación a aquellos corredores que en su recorrido se encuentren ubicados equipamientos de Salud, Educación e Infraestructura Pública, etc.

- Malla Vial Arterial Troncal (MVAT):

Para la malla vial que soporta el sistema TRANSMILENIO, no se hace priorización, pues dada la importancia que tienen las diferentes troncales para la movilidad de la Ciudad, en los Programas de Conservación, siempre son incluidas todas las troncales, para ser atendidas de acuerdo con los recursos disponibles.

- Malla Vial Rural Principal (MVRP):

Para la malla vial rural principal, no se hace priorización, pues dada la importancia que tienen los diferentes corredores de la población rural de la Ciudad, en los Programas de Conservación, siempre son incluidas todas las vías rurales de categoría principal, para ser atendidas de acuerdo con los recursos disponibles.

3. ¿Qué razones jurídicas o legales se tienen en cuenta para escoger un CIV?

Respuesta: Para que una entidad pública distrital pueda invertir recursos en un tramo vial (CIV), este debe cumplir de forma estricta los siguientes requisitos legales:

1. Espacio Público Titulado o Incorporado: El tramo debe estar formalmente cedido e incorporado en la cartografía oficial del Distrito como espacio público de uso público.
2. Legalización Urbanística: El barrio debe encontrarse legalizado mediante acto administrativo expedido por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP).
3. Zonas de Amenaza y Riesgo: En sectores como Altos de la Estancia, es mandatorio que el tramo no se encuentre dentro de zonas de amenaza alta por remoción en masa no mitigable o en polígonos de alerta declarados por el IDIGER, ni dentro de rondas de preservación ambiental o del Parque Ecológico Distrital de Montaña. Si el tramo está en zona de riesgo no mitigable, la Ley prohíbe la inversión de recursos públicos en infraestructura definitiva.

4. ¿La política tiene alguna influencia en la decisión de escoger qué CIV se pavimenta?

Respuesta: Desde el rigor técnico y legal del IDU, no. Toda intervención técnica debe estar soportada en:

- Estudios y diagnósticos técnicos debidamente sustentados.
- Viabilidad predial, jurídica y de redes de servicios.
- Las metas del Plan de Desarrollo Distrital.

5. ¿Por qué se pavimentan algunas vías que parecen menos necesarias, mientras otras prioritarias siguen sin ser intervenidas?

Respuesta: Como se mencionó en los numerales anteriores, todas las intervenciones de las vías están debidamente sustentadas tanto técnica como jurídicamente, en ese orden de ides, las intervenciones que son programadas son necesarias y priorizadas con base en la disponibilidad de los recursos.

6. ***¿Por qué no se hacen los estudios y diseños de los CIV que solicita la comunidad?***

Respuesta: Los estudios y diseños demandan de la existencia de contratos para realizar la respectiva intervención. Si un CIV solicitado por la comunidad no avanza a fase de estudios, suele deberse a la limitación del techo presupuestal asignado para los contratos de la vigencia fiscal correspondiente.

7. ***¿Por qué no se pavimentan los CIV que ya tienen estudios y diseños?***

Respuesta: Como se mencionó en los numerales anteriores, todas las intervenciones de las vías están debidamente sustentadas tanto técnica como jurídicamente, en ese orden de ides, las intervenciones que son programadas son necesarias y priorizadas con base en la disponibilidad de los recursos.

8. ***¿Por qué no se les da continuidad a tramos que quedan entre vías ya pavimentadas?***

Respuesta: Como se mencionó en los numerales anteriores, todas las intervenciones de las vías están debidamente sustentadas tanto técnica como jurídicamente, en ese orden de ides, las intervenciones que son programadas son necesarias y priorizadas con base en la disponibilidad de los recursos.

9. ***¿Quién decide qué CIV se interviene y cómo se toma esa decisión?***

Respuesta: Esta decisión recae en la entidad competente según el tipo de malla vial:

- En Malla Vial Local: La decisión y priorización corresponde al Fondo de Desarrollo Local de la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar en coordinación técnica con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-
- En Malla Vial Arterial e Intermedia: La decisión corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano. La metodología de priorización empleada por parte del Instituto de Desarrollo Urbano se describe en el numeral 2.

10. ***¿La comunidad puede pavimentar una vía con sus propios recursos?***

Respuesta: Sí, la comunidad puede pavimentar o intervenir un segmento vial con recursos propios; sin embargo, no puede ejecutar estas obras de manera directa, unilateral ni informal sobre el espacio público.

Para llevar a cabo una intervención de esta naturaleza, es obligatorio tramitar y obtener previamente los permisos, licencias y autorizaciones administrativas e institucionales correspondientes ante las entidades distritales competentes y ante este Instituto.
Ninguna obra puede ejecutarse sin cumplir con las siguientes directrices y requisitos técnicos:

1. **Cumplimiento de especificaciones y lineamientos técnicos:** El diseño geométrico, la estructura de pavimento (espesores de base, subbase y carpeta de rodadura) y los materiales a utilizar deben ajustarse estrictamente a las especificaciones técnicas y normas de ensayo adoptadas por el Distrito (tales como las especificaciones técnicas del IDU para pavimentos urbanos), garantizando así la calidad, estabilidad y durabilidad de la intervención.

2. **Viabilidad y protección de redes de servicios públicos:** Se debe contar con el concepto favorable y la certificación previa de las empresas y entidades competentes.

3. **Permisos, licencias y autorizaciones:** En el caso del Instituto de Desarrollo Urbano es la Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura la dependencia encargada de estudiar, evaluar, expedir y recibir las solicitudes de licencias de intervención en el espacio público.

Para más información sobre el procedimiento y requisitos, puede consultar la **Resolución 2626 de 2026 Instituto de Desarrollo Urbano - IDU - Dirección General *"Por medio de la cual se expiden lineamientos para la expedición de Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial del Bogotá D.C. a cargo del IDU y se dictan otras disposiciones"*** *en* el link https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=194666

11. ¿El IDU puede pavimentar una vía local?

Respuesta: La competencia técnica y operativa del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se basa en el marco del Decreto Distrital 555 de 2021 (POT), siendo objeto de intervención por parte de este instituto los segmentos clasificados dentro de las mallas viales arterial, así como a aquellos segmentos de la malla intermedia y local por los que transitan rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Con el fin de clarificar el campo de acción institucional frente a las demás autoridades distritales, a continuación, se detalla la distribución de competencias:

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
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. *2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación*	*INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO*	*Artículo 2o del Acuerdo 19 de 1972, por el cual se crea el IDU y se establece objeto y funciones*
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 o 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". *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.*	*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)*
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. *Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.*	*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.)*
Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad. *-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 estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.*	*UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL*	*Artículo 156 del el Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)*
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).*

12. ¿Podemos llevar nuestras solicitudes ante el Concejo de Bogotá?

Respuesta: La comunidad puede presentar peticiones respetuosas a las bancadas o comisiones del Concejo para solicitar audiencias públicas de control político sobre la inversión. No obstante, las órdenes de diseño y pavimentación

operativa dependen exclusivamente de la administración ejecutiva (Alcaldía Local, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial o Instituto de Desarrollo Urbano).

13. ¿El sector Hábitat tiene algunas vías de nuestros barrios previstas para pavimentar?

Respuesta: Amablemente se informa que es la Secretaría Distrital del Hábitat la entidad competente para atender su solicitud. Dado lo anterior, y conforme lo señalado en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, estando dentro del término legal, mediante copia del presente documento, damos traslado de su petición a la Secretaría Distrital del Hábitat donde usted podrá realizar el seguimiento respectivo

"(…) Por esta razón, solicitamos respetuosamente que el ingeniero JIMI PALACIOS nos dé respuesta por escrito a las 13 preguntas, una por una y en el mismo orden en que las presentamos.

Para nosotros es importante que las respuestas sean claras y fáciles de entender, porque queremos compartirlas con los habitantes de Altos de la Estancia y San Antonio del Mirador. De esta manera, toda la comunidad podrá conocer la información y saber cuáles son los pasos que debemos seguir.

Si alguna de las preguntas debe ser respondida por otra entidad, solicitamos que nuestro escrito sea remitido a la entidad correspondiente y que se nos informe sobre dicho trámite.

También agradecemos que se nos entregue la información disponible sobre las vías que están pendientes de estudios y diseños, las que ya cuentan con ellos y las que se encuentran programadas para pavimentación.

Esperamos contar con una respuesta oportuna y completa, de acuerdo con los términos legales, y que nuestras inquietudes sean atendidas con la importancia que merecen. (…)"

Respuesta: En primer lugar, es pertinente aclarar que el ingeniero Jimi Palacios no hace parte de la planta de personal ni contratistas del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). No obstante, en cumplimiento de nuestro deber misional de garantizar el acceso a la información pública, la participación ciudadana y el debido trámite a los derechos de petición, el Instituto de Desarrollo Urbano ofrece respuesta directa y de fondo a cada una de las solicitudes planteadas para el conocimiento de toda la comunidad. De

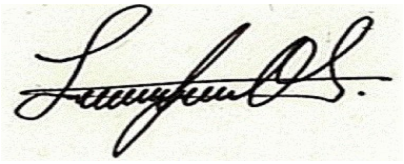
DTCI
202638501529431
Información Pública
Al responder cite este número

otra parte, y según lo señalado por el peticionario el ingeniero Jimi Palacios hace parte de la Alcaldía Local.

Dado lo anterior, y conforme lo señalado en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, estando dentro del término legal, mediante copia del presente documento, damos traslado de su petición a la Alcaldía Local de Ciudad Bolivar donde usted podrá realizar el seguimiento respectivo.

Esperamos con la anterior información haber atendido su solicitud y quedamos atentos ante cualquier requerimiento o aclaración adicional al respecto

Cordialmente,



LUIS FERNANDO QUESADA SALTARIN
Director Técnico de Conservación de la Infraestructura
Firma mecánica generada el 12-11-2026 11:34:59 AM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021
Anexos: 5 Folios/Páginas/Imágenes

Con Copia a: SECRETARÍA DE HÁBITAT - Bogotá DC - Bogotá - CL 52 13 64 - ventanilladecorrespondencia@habitatbogota.gov.co
Con Copia a: ALCALDIA LOCAL DE CIUDAD BOLIVAR - Bogotá DC - Bogotá - DG 62 Sur. 20 F 20 - cdi.cbolivar@gobiernobogota.gov.co

Elaboró: SARA GABRIELA PACHECO MOLINA-Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura
Revisó: MARÍA ANGÉLICA GONZÁLEZ MARTÍNEZ-Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura