

31000- 3 octubre 2006

Señor
LUIS EDUARDO GARZÓN
Alcalde Mayor de Bogotá
Carrera 8 No.10-65
Ciudad

Ref: Control Fiscal de Advertencia por deficiencias en la calidad de 2.671 losas de concreto instaladas en el tramo Sur-Sur de la troncal NQS Sistema Transmilenio.

Respetado Señor Alcalde:

En ejercicio de las funciones de Control Fiscal consagradas en los artículos 267 y 268 de la Constitución Política, la Ley 42 de 1993 y en especial, la facultad de advertencia señalada en el numeral 8 del artículo 5 del Acuerdo 24 de 2001, es necesario alertar a la Administración a su cargo sobre la instalación de *2.671 losas de concreto localizadas en el tramo Sur-Sur de la troncal NQS de Transmilenio, que no cumplen las especificaciones técnicas mínimas de calidad requeridas.*

De no adoptarse acciones oportunas al respecto, se podría incurrir en un presunto detrimento al patrimonio de Distrito cuantificado en CATORCE MIL DOSCIENTOS OCHENTA MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS VEINTE CON 88/100 (\$ **14.280.261.420,88**), según se observa en el cuadro No 1.

CUADRO 1

Contrato 242-2003

Valoración de las Estimativos de Costos de Losas que no cumplen la resistencia a la flexión a 28 días

ITEM	VALOR	FUENTE
Valor de lo pendiente de pago a julio de 2006	\$ 11.401.303.103,06	Según oficio con radicado IDU-060822 STEO-3300, de septiembre 11 de 2006
Demolición de losas MR 45 Y 50	\$ 809.181.999,44	Estimado por el grupo auditor de la contraloría
Cargue y transporte	\$ 245.923.713,06	Estimado por el grupo auditor de la contraloría
Valor de la Interventoría para construir las 2,671 Inicialmente	\$ 911.926.302,66	Según oficio con radicado IDU-060822 STEO-3300, de septiembre 11 de 2006
Valor de la Interventoría para reconstruir las 2,671	\$ 911.926.302,66	Según oficio con radicado IDU-060822 STEO-3300, de septiembre 11 de 2006
Valor del presunto detrimento	\$ 14.280.261.420,88	

Los estudios y diseños de la NQS desde Auto-Norte hasta el límite con Soacha, fueron adjudicados por el IDU mediante Resolución No. 805 del 8 de marzo de 2002, a la empresa consultora CONSORCIO SILVA FAJARDO CIA. LTDA., SILVA CARREÑO & ASOCIADOS S.A.- SEDIC S.A., integrado por las firmas SILVA FAJARDO Y CIA. LTDA., SILVA CARREÑO & ASOCIADOS S.A., y SEDIC S.A., cuyo valor inicial fue de cuatro mil quinientos sesenta y seis millones cuatrocientos setenta y ocho mil setecientos cuarenta y nueve pesos incluido IVA (\$4.566.478.749.00).

Con posterioridad a la adjudicación de estos estudios, el IDU llevó a cabo la licitación pública No. IDU-LP-DTC-030-2003, con el objeto de:

- (a) La adecuación de la Troncal NQS sector Sur, en el Tramo comprendido entre la Avenida Ciudad de Villavicencio y el límite con el Municipio de Soacha (Cundinamarca) al Sistema Transmilenio (Ver plano 1), lo cual incluye las Obras de Construcción requeridas para i) la rehabilitación, construcción y adecuación de las Calzadas de Transmilenio, ii) la rehabilitación, construcción y adecuación de las Calzadas de Tráfico Mixto, iii) la rehabilitación, construcción y/o adecuación de las zonas de espacio público y iv) la construcción, rehabilitación y/o adecuación de Estaciones y Puentes Peatonales y,
- (b) Construcción y adecuación de la Estación de Cabecera y del Patio al Sistema Transmilenio. Igualmente se incluyeron las Obras de Construcción requeridas para i) la construcción y adecuación de la Estación de Cabecera y del Patio, ii) las obras sobre el espacio público y iii) las obras para permitir el acceso y salida de las rutas alimentadoras y rutas de transporte público.

Las obras objeto de la Licitación 030/03 se adjudicaron por concesión a través del Contrato No. IDU 242 de 2003, al CONSORCIO TRANSMILENIO DEL SUR S.A. conformado por las firmas Constructora El Cóndor y Conciviles.

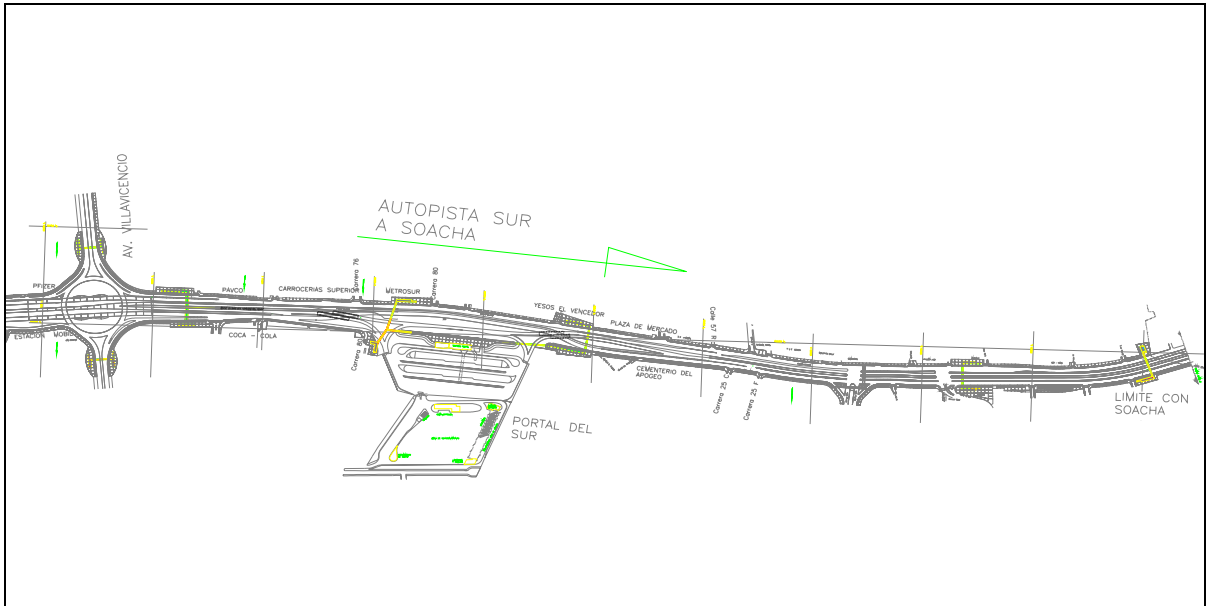
El valor pactado en el contrato es de CIENTO SESENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS (\$165.357.452.788,00), a pesos constantes de Diciembre de 2002.

El plazo inicial pactado fue de setenta y ocho (78) meses contados a partir de la fecha de la orden de iniciación del Contrato de Concesión, impartida por el IDU en febrero 10 de 2004.

La Interventoría de la obra se contrató con el CONSORCIO COLSULTÉCNICOS –GOMEZ CAJIAO, mediante el Contrato No. 01 de 2004 por un valor de CINCO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO PESOS (\$5.442.243.754.00) con un plazo inicial de setenta (78) meses.

La obra en mención se encuentra en ejecución y comprende la Autopista Sur desde el Tramo comprendido entre La Avenida Ciudad de Villavicencio hasta los límites con el municipio de Soacha (Cundinamarca), como se observa en el siguiente plano:

PLANO 1.



Ubicación de la Obra. Fuente IDU

En el registro fotográfico adjunto al informe de interventoría del IDU correspondiente al mes de Agosto de 2005, se observa la construcción de las losas de concreto para las calzadas de Transmilenio y mixtas, como vemos:



calzada de Transmilenio.



calzadas de Transmilenio y mixtas.

1. ANTECEDENTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS LOSAS DE CONCRETO

A partir de mayo y hasta julio de 2005, los informes presentados por la firma de interventoría del contrato, reportaron fallas sobre los resultados de las *pruebas de resistencia mínimos requeridos* y aplicados en la construcción de las losas en diferentes puntos de los carriles exclusivos y mixtos del Sistema Transmilenio, debido a que el concesionario realizó cambios en los diseños de las mezclas.

La interventoría del contrato en reiteradas oportunidades le solicitó al concesionario suspender la construcción de losas, hasta tanto, se tomaran las medidas necesarias que garantizaran el cumplimiento de especificaciones técnicas exigidas en el contrato de concesión; frente a estos requerimientos, el concesionario no informó de manera oportuna a la interventoría acerca de los cambios de diseño de mezcla ni de las medidas que implementaría para corregir las deficiencias del concreto, por el contrario, siguió produciendo concreto a pesar de las advertencias efectuadas. El 6 de octubre de 2005, la interventoría mediante oficio número 86912 dirigido al IDU, le solicitó la aplicación de una multa al concesionario debido al incumplimiento de las especificaciones técnicas en las obras de construcción, de conformidad con la cláusula 29, numeral 29.7 del contrato de concesión, manifestando que 840 losas aproximadamente, no cumplen con la resistencia a flexión especificada. En esta misma fecha la interventoría, con fundamento en el artículo 500-96 de la especificación INVIAS, ordena la demolición de las losas que no cumplen con las especificaciones.

El 20 de octubre de 2005, el concesionario a través del oficio CON3-GNC3-2013 presenta descargos ante el IDU frente a dichas observaciones, manifestando inconformidad con los estudios y órdenes impartidas por el interventor frente a la demolición de las losas, los cuales son trasladados al Interventor quien mantiene su posición frente a los resultados obtenidos en los ensayos.

El 10 de marzo de 2006, con oficio IDU-014718 STCC-6500 dirigido al Representante Legal del Consorcio Transmilenio del Sur, el IDU resuelve la controversia suscitada entre contratista e interventor, *reconociendo la facultad y obligación del Interventor de efectuar los ensayos de laboratorio para verificar la calidad de los materiales* (entre ellos el concreto de los pavimentos) y a su vez rechaza la validez de los resultados de los ensayos presentados extemporáneamente por el concesionario, por haber sido realizados por el proveedor de concreto sobre una muestra en planta no acorde con las normas ACI, ASTM e ICONTEC¹; asimismo se presentan tendencias similares y acordes entre los resultados del laboratorio de la Interventoría y del Concesionario.

De otra parte, el IDU mediante oficio STCC -6500 de Marzo 10 de 2006, responde:

“A la luz de lo anterior, y con base en los resultados de laboratorio presentados por la Interventoría a 28 días y de los presentados por el mismo Concesionario, existe incumplimiento de las especificaciones generales y particulares por parte del Concesionario, por lo cual debe ser aplicada la multa prevista en el numeral 29.7 de la Cláusula 27 del contrato de concesión.”² (Subrayado fuera de texto).

¹ Normas AASTHO (American Association of state high way transportation) y ACI (Asociation concrete institute)

² Oficio IDU-014718 STCC-6500 dirigido a Gustavo Adolfo Gómez, Representante Legal del CONSORCIO TRANSMILENIO DEL SUR

Respecto a la procedencia de la multa, es claro que de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el contrato la evaluación inicial del concreto debe hacerse con los resultados a 28 días.

En esta forma queda dirimida la controversia planteada por el concesionario y emitido el informe de este Instituto, respecto de este procedimiento de multa, en el que existen suficientes elementos de juicio para la imposición de la misma.”

El 22 de marzo de 2006, ante la decisión anterior, el concesionario mediante oficio CON3-GNC3-590-06, informa que decide acudir al mecanismo de “*Amigable Composición*”, para solucionar controversia planteada.

El 23 de marzo de 2006, el concesionario mediante oficio CON3-GNC3-596-06, informa sobre la demolición de 91 losas de concreto que se encuentran también en controversia, y advierte:

“La ejecución de estas labores, no significa la aceptación de responsabilidad por parte del Concesionario frente al pronunciamiento del IDU sobre la procedibilidad de la multa declarada a través de su oficio IDU-014718 STCC-6500 del 10 de marzo del 2006 y que ha dado lugar al inicio del procedimiento de “Amigable Composición” sobre este particular.”

2. DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES PARA GARANTIZAR LA CALIDAD DE LAS OBRAS.

Frente al incumplimiento del concesionario derivado de la deficiente calidad de los materiales utilizados para la construcción de las losas de concreto no acordes con las especificaciones técnicas requeridas en la obra, es importante hacer referencia a las reglas de juego que operan en la contratación administrativa, que hacen exigibles los compromisos adquiridos por las partes en virtud de la ejecución de este importante proyecto de infraestructura vial.

Ley 80 de 1993 en su artículo 4º establece como deberes de las entidades estatales, para la consecución de los fines de la contratación estatal entre otros los siguientes:

“1º. Exigirán del contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante.

2º. Adelantarán las gestiones necesarias para el reconocimiento y cobro de las sanciones pecuniarias y garantías a que hubiere lugar.

(..)

4º. Adelantarán revisiones periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que ellos cumplan con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas, y promoverán las acciones de responsabilidad contra éstos y sus garantes cuando dichas condiciones no se cumplan.

Las revisiones periódicas a que se refiere el presente numeral deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses durante el término de vigencia de las garantías.

5º. Exigirán que la calidad de los bienes y servicios adquiridos por las entidades estatales se ajuste a los requisitos mínimos previstos en las normas técnicas obligatorias, sin perjuicio de la facultad de exigir que tales bienes o servicios cumplan con las normas técnicas colombianas o, en su defecto, con normas internacionales elaboradas por organismos reconocidos a nivel mundial o con normas extranjeras aceptadas en los acuerdos internacionales suscritos por Colombia.

De igual forma la Ley 80/93, en su artículo 5º, radica unos deberes en cabeza de los contratistas así:

2º. Colaborarán con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad; acatarán las órdenes que durante el desarrollo del contrato ellas les impartan y, de manera general, obrarán con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando las dilaciones y entramientos que pudieran presentarse.

(...)

4º. Garantizarán la calidad de los bienes y servicios contratados y responderán por ello”.

De igual manera, el contrato de concesión 242 de 2003, establece en la cláusula 22 numeral 22.3 Procedimiento para la ejecución de las Obras de Construcción:

“Durante la Etapa de Construcción de este Contrato, el Concesionario deberá cumplir con todas las obligaciones estipuladas y ceñirse cabalmente a lo previsto en los Apéndices A, B y C del Contrato, en cuanto a la ejecución de las Obras de Construcción y las Obras para Redes. (Subrayado fuera de texto)

El cumplimiento de la Especificaciones Generales de Construcción, no eximirá al Concesionario del cumplimiento y de la obtención de los resultados previstos en las Especificaciones Particulares de Construcción y Parámetros de Diseño, pues las obligaciones que se desprenden de cada uno de estos Apéndices son independientes entre sí y el Concesionario deberá cumplir con todas ellas, para entenderse que ha cumplido con este Contrato en esos aspectos. (Subrayado fuera de texto).

En consecuencia, no se aceptará reclamación alguna, ni solicitud de extensión de plazos, ni solicitudes de compensaciones derivadas de pretendidas o reales insuficiencias en las Especificaciones Generales de la Construcción, puesto que estas especificaciones son exigencias mínimas que el Concesionario deberá profundizar y mejorar en lo que resulte necesario para garantizar la obtención de los resultados previstos en Especificaciones Particulares de construcción y Parámetros de Diseño. (Subrayado fuera de texto).

En caso se que exista contradicción insuperable entre las Especificaciones Generales de Construcción y las Especificaciones Particulares de Construcción y Parámetros de Diseño, primarán estas últimas, sin perjuicio de las facultades del IDU previstas en la CLÁUSULA 33 del presente Contrato.

La aplicación de las previsiones contenidas en el Apéndice A del **Contrato** genera a cargo del **Concesionario** obligaciones de resultado y no de medio. En todo caso, las **Obras de Construcción** deberán cumplir con las especificaciones técnicas contenidas en dicho Apéndice, especialmente en materia de calidad, resistencia y durabilidad. (Subrayado fuera de texto).

El **Concesionario** será responsable por la ejecución de las **Obras de Construcción** con la debida calidad para garantizar la durabilidad y resistencia que se espera de tales obras. Esta responsabilidad cesará únicamente en los evento descritos en los literales a y b del numeral 26.3 de la CLAUSULA 26. (Subrayado fuera de texto).

“PLAN VIAL ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCIÓN 1995”

APENDICE A del contrato 242 de 2003

(...)

Artículo 2.3.5 OBRAS DE ESPACIO PÚBLICO Y MOBILIARIO URBANO (SECCION 1 HASTA LA SECCION 81)

(...)

“30.3 Mezcla del concreto

Sección 30.3.1 Con suficiente anticipación a la iniciación de las respectivas operaciones, el contratista a través de un laboratorio de ensayo de materiales aprobado, diseñará las mezclas de concreto que se propone utilizar para los diferentes tipos y resistencias de concreto especificados, con base a los materiales aprobados por al Interventoría.

El diseño de cada mezcla, determinará las proporciones en kilogramos de cada uno de los materiales componentes de la mezcla, incluida el agua, necesarios para producir un metro cubicom3 de concreto.

El contratista deberá asegurarse que las muestras de materiales que le sirvan de base para los diseños, sean totalmente representativos de los que se produzcan con destino a la obra.

Sección 30.3.2: El contratista deberá suministrar a la Interventoría con suficiente anticipación a la construcción, todos los elementos necesarios para poder evaluar tanto las características de las mezclas que propone usar, como la calidad del concreto terminado; esto comprende muestras representativas de todos los materiales en las cantidades que determine la Interventoría, detalles de los diseños de las mezclas y la elaboración y ensayos de cilindros de concreto.

De cada mezcla que el contratista proponga usar, deberá elaborar como mínimo tres juegos de tres cilindros de concreto, para ser ensayados a los 7, 14 y 28 días respectivamente después de la fecha de vaciado. Los cilindros de concreto se deberán

preparar y curar de acuerdo con la norma AASHOT 126-70 y su resistencia a la compresión se deberá determinar según la norma AASHOT 22-66; todos los trabajos respectivos deberán ser ejecutados bajo la supervisión de la Interventoría.”

30.3.3 En los casos requeridos por la Interventoría, se deberá elaborar adicionalmente un mínimo de seis viguetas de cada mezcla, para realizar ensayos de resistencia a la flexión del concreto. Las muestras se deberán preparar y ensayar de acuerdo con las normas AASHOT -126-170 y T-97-64 respectivamente.

30.3.4 La aprobación de la Interventoría a los materiales y diseños de las mezclas no constituyen en forma alguna la aceptación posterior de las obras de concreto ejecutadas al contratista con base a ellos, ni lo exime de su responsabilidad de cumplir con todos los requisitos de las especificaciones y planos.

La aceptación de las obras para fines de pago dependerá de su correcta ejecución y de la obtención de la resistencia mínima a la compresión especificada para la respectiva clase de concreto, determinada con base en el concreto realmente incorporado en tales obras.

(...)

30.10.2 Resistencia a la Compresión.- La resistencia promedio a la compresión de un juego de tres (3) cilindros de concreto ensayado a los 28 días de fundido y correspondiente a la misma mezcla, no será menor que la resistencia mínima especificada para la respectiva clase de concreto”

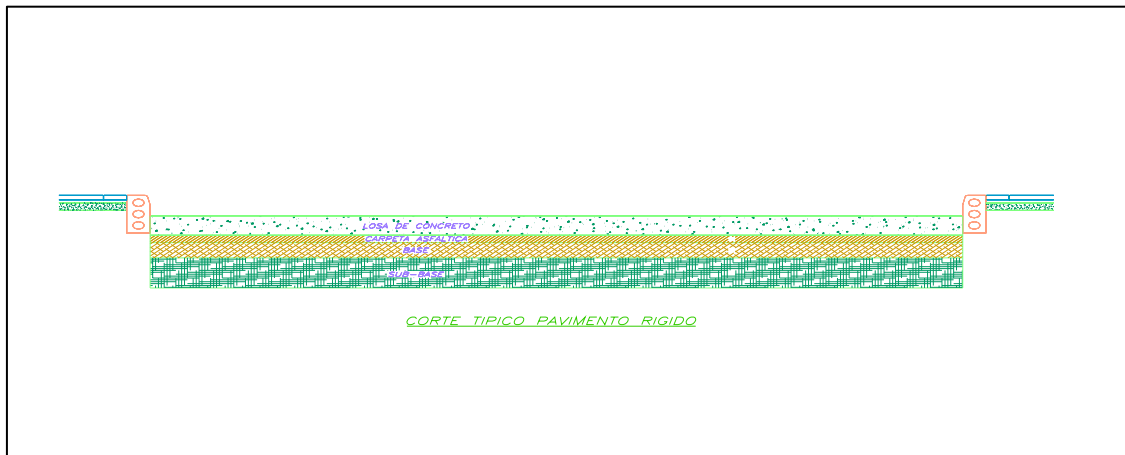
De lo anterior se colige, que tanto el contratista como el interventor y la entidad contratante, están obligados a cumplir a cabalidad sus responsabilidades para garantizar el cabal cumplimiento de las obligaciones adquiridas por cada una de las partes, y así evitar inconvenientes futuros originados en la deficiente calidad de las obras, que consecuentemente afectarían gravemente el patrimonio público distrital y por ende los intereses colectivos de la comunidad.

3. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN EFECTUADA POR LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ

Con base en la evaluación realizada a los documentos aportados por el IDU y las inspecciones físicas realizadas en terreno al lugar de las obras, se concluye:

1. De los ensayos realizados por el interventor en el informe del 18 de enero de 2006, se advierte que efectivamente el concesionario no dio cumplimiento a las especificaciones técnicas del contrato, respecto a la calidad requerida en 2.761 losas de concreto a ser instaladas en la calzada de Transmilenio y mixta del corredor, por cuanto se advierten deficiencias técnicas en 1250 losas localizadas en el Patio Portal y 1421 del Corredor Vial, de tamaño 3.5x3.5 y espesor promedio de 0.255 cms, ya que los estándares de resistencia especificada a 28 días, son de $f'c=5.600$ PSI., para calzada Transmilenio y $f'c=5.400$ PSI., para la calzada mixta; y el módulo de rotura de 50 kgs/cm² y de 45 kgs/cm² respectivamente. (ver plano No.2)

PLANO 2



Fuente IDU

2. De cancelarse el valor de estas obras sin ajustarse a las especificaciones técnicas requeridas³, el IDU tendría que desembolsar por este concepto la suma de **\$14.280.2 millones de pesos** (evaluación realizada por el grupo auditor), tal y como se detalló en el cuadro No.1. (valor que efectivamente no se ha cancelado a la fecha.)

Mediante oficio No. 31112-51 de agosto 30 de 2006 el Equipo Auditor de la Contraloría asignado ante el IDU, le solicitó entre otros aspectos, lo siguiente: *“Valorar a la fecha, las losas que no cumplieron la resistencia a 28 días, teniendo en cuenta todas las actividades para su correcta ejecución (incluir demolición y tiempo de interventoría). Informar sobre valor, cantidad, unidad, valor unitario y valor total, AIU, y el soporte técnico matemático respectivo.”* A lo anterior, el Instituto respondió según oficio con radicado IDU-060822 STEO-3300, de septiembre 11 de 2006, lo siguiente:

“El contrato es a precio global, por lo que no es posible estipular un valor exacto. Pero de acuerdo con la programación de hitos presentada por el Concesionario se obtiene que el valor de lo pendiente de pago es de \$9.331.828.762,00 precios a 2002 y actualizándolo julio de 2006 asciende a un valor de \$11.401.303.103,06.

El valor de la Interventoría a esta labor mensual es de \$124.400.000,00 precios de 2002 y actualizándolo a julio de 2006 el costo es de \$151.978.717,11 y el tiempo estimado para demoler y colocar estas nuevas losas que son dispersas por toda la obra, esta interventoría estima que se puede hacer en un tiempo estimado de seis meses, dependiendo del manejo de tráfico y disponibilidad de material, equipo y mano de obra que solamente lo cuantifica el Concesionario, luego está sujeto este tiempo a él”.

³ Estas consideraciones están referidas en el numeral 30.3 y 30.10.2 de las Especificaciones de Construcción (1995), Apéndice A del contrato 242 de 2003.

Se aclara que de los \$11.401.3 millones que se adeudan al concesionario no se encuentran incluidos los costos por demolición de las losas, cargue y transporte de las mismas, valor de la interventoría para construir y reconstruir las losas estimados en \$2.888.0 millones.

3. Es deber del IDU, exigir cabalmente el cumplimiento de las especificaciones técnicas, máxime si se tiene en cuenta la experiencia con las losas de la Autopista Norte que han presentado fallas de calidad con el tiempo. Valga resaltar que la firma Conciviles integrante del concesionario, igualmente participó en la construcción de las losas de la Autopista Norte.
4. Se debe adicionalmente, tener en cuenta los plazos estipulados en las pólizas que amparan el contrato, y proceder al trámite legal previsto en los casos de incumplimiento.
5. El IDU debe acogerse al "Plan de Control de Calidad" ⁴, que establece la metodología para evaluar las características de las mezclas y del concreto terminado y que busca evitar el incumplimiento de las especificaciones del contrato⁵.
6. De las pruebas realizadas por la interventoría, comparadas con las especificaciones establecidas en los pliegos de condiciones, se observa que falló la resistencia del concreto a los 28 días de colocado, por lo que no se entiende por qué se continuó con la instalación de estas a pesar de haberse advertido fallas en las instaladas.
7. De ser recibidas y canceladas estas obras en las condiciones de calidad advertidas, se estaría ocasionando un posible daño al patrimonio público distrital por la suma de **\$14.280.261.420,88** cuya responsabilidad estaría a cargo de los responsables quienes por su cuenta y riesgo induzcan a una lesión antieconómica e ineficiente que pueda afectar los intereses fiscales de la capital.
8. La mayor permanencia de obra y los costos administrativos que se generan por la demora en la toma de decisiones por parte del IDU, igualmente se constituyen en un riesgo para los recursos públicos de la ciudad.
9. Por último esta auditoría llama la atención, respecto al hecho presentado con relación a los mayores recursos que se causarán originados en la mayor permanencia del interventor en la obra, costo que fue asumido por el concesionario (contrato 242/03), por un valor de \$ 450.000.000.

La justificación de esta mayor permanencia de obra se soportó en la necesidad de verificar las especificaciones particulares de construcción y las especificaciones generales de construcción, así como los parámetros de diseño estipulados en los apéndices del contrato de concesión 242/03; en otras palabras, actividades que debieron ser ejecutadas dentro de los plazos estipulados en el contrato.

Lo anterior se observa en el Acta No 1 de Acuerdo de Obra Proyecto NQS SUR Tramo 3, de fecha enero 13 de enero de 2006 (soporte adjunto), donde se evidencia que el concesionario canceló estos honorarios al interventor, situación que va en contravía con los principios de independencia de las partes.

⁴ Numeral 1.64 del Contrato

⁵ Apéndice A del contrato 242/03

Señor Alcalde: Es preocupante para este organismo de control fiscal que situaciones como estas se sigan presentando en las obras de Transmilenio que se están adelantando la ciudad. Esta experiencia demuestra que se requiere de mayores exigencias y controles hacia los contratistas para exigir a cabalidad el cumplimiento de las especificaciones técnicas a fin de evitar que este tipo de eventos interfieran en la calidad y oportunidad de los grandes proyectos de inversión vial que se vienen adelantando en la ciudad.

Es necesario, adoptar acciones más efectivas de las entidades responsables, para evitar que se evadan las responsabilidades de los contratistas, con el fin no solamente de instar a que se atiendan los requerimientos técnicos observados en estas 2751 losas de concreto identificadas en las pruebas de laboratorio, sino también, comprobar que los materiales que han sido utilizados en este proyecto cumplan a cabalidad con las especificaciones mínimas establecidas para evitar futuros inconvenientes de mayor alcance que podrían generar un riesgo eminente al patrimonio público distrital.

Con fundamento en las anteriores alertas, este órgano de control le solicita:

- 1. Informar sobre las acciones que adelantará la entidad respecto a cada una de las deficiencias identificadas en el presente informe.*
- 2. Señalar el tiempo requerido para implementar los correctivos necesarios, sin perjuicio de las acciones que puedan derivarse del ejercicio de nuestra acción fiscalizadora, conforme lo establece el artículo 5º. numeral 8 del Acuerdo 24 de 2001.*

De no estar de acuerdo con las observaciones le solicitamos indicar las razones mencionando las evidencias y demás pruebas en las que se apoye.

Dicha información deberá ser remitida a este Despacho a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibo de la presente.

Cordialmente,

ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA
Contralor de Bogotá

Elaboró: Elizabeth Montes C., Germán A. Bello H., Jorge E. Camelo, Ricardo Moreno. Ingenieros Contraloría de Bogotá
Revisó: Mónica Certain Palma, Directora de Infraestructura y Transporte.
Dagoberto Corres Pil, Subdirector de Fiscalización