



**CONTRALORÍA**  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

**INFORME VISITA FISCAL  
CONTRATO DE OBRA N° 004 DE 2011**

**DIRECCION SECTOR MOVILIDAD  
SUBDIRECCION INFRAESTRUCTURA**

**INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –IDU-**

**PAD 2012  
CICLO II**

**SEPTIEMBRE 5 DE 2012**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. ANALISIS DE LA INFORMACIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. RESULTADOS OBTENIDOS .....</b>	<b>18</b>

## **INFORME TECNICO CONTRATO 004 DE 2011**

De acuerdo al Memorando Comisorio No. 80000-18385 de agosto 1 de 2012, por medio del cual se comisionó para adelantar visita fiscal ante el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, con el objeto de revisar el Contrato de Obra No 004/2011 cuyo objeto es realizar los *“Estudios, Diseños y Construcción para la ampliación de la Estación Alcalá del Sistema de Transmilenio, ubicada a la altura de la Autopista Norte con Calle 134, en Bogotá D.C.”*, se presenta el informe de la Visita Fiscal en los siguientes términos:

### **1. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**

#### **1.1 Licitación Pública No SGI-009-2010**

Mediante la Resolución No 3578 del 22 de noviembre de 2010, el IDU dio apertura a la Licitación Pública No SGI-009-2010 para contratar los *“Estudios, Diseños y Construcción para la ampliación de la Estación Alcalá del Sistema de Transmilenio, ubicada a la altura de la Autopista Norte con Calle 134, en Bogotá D.C.”*,

La Entidad informa que el presupuesto oficial fue concebido de acuerdo al alcance establecido por TRANSMILENIO S.A. de conformidad con las actividades a realizar, teniendo en cuenta para su estructuración, contratos anteriores llevados a cabo para actividades similares, cuyas actividades se realizaban a valor global y no a unitarios.

El hecho que la Entidad contratara hasta ese momento los Estudios y Diseño para la ejecución de la obra, no permitió establecer un presupuesto acorde con las obras a ejecutar, lo que ocasionó que se presentaran mayores cantidades de obra y obras no previstas; con un consecuente aumento del presupuesto contratado del 49.23% pasando de \$12.643.202.807 a \$18.868.059.544, y en el plazo del 88.89% pasando de 9 a 17 meses y ocho días.

#### **1.2 Información contractual**

El 10 de febrero de 2011, el IDU firmó el Contrato No 004-2011 con la UNION TEMPORAL AIA-AIM, con el objeto de ejecutar los *“Estudios, Diseños y Construcción para la ampliación de la Estación Alcalá del Sistema de Transmilenio, ubicada a la altura de la Autopista Norte con Calle 134, en Bogotá D.C.”*, con un plazo inicial de 9 meses y un valor inicial de \$12.643.202.807, como se muestra en la siguiente Ficha Técnica:

*“Por un control fiscal efectivo y transparente”*

**CUADRO No 1  
FICHA TÉCNICA CONTRATO DE OBRA No. IDU- 066 DE 2009 PROYECTO 101**

CONCEPTO	DATOS
No. LICITACION	IDU-LP-SGI-009-2010
OBJETO:	Estudios, Diseños y Construcción para la ampliación de la Estación Alcalá del Sistema De Transmilenio, ubicada a la altura de la Autopista Norte con Calle 134, en Bogotá D.C.
CONTRATISTA	Unión Temporal AIA-AIM
INTEGRANTES	ARQUITECTOS E INGENIEROS ASOCIADOS A.I.A. S.A. 96% ARREDONDO MADRID INGENIEROS CIVILES S.A. I.M. S.A. 4%
FECHA SUSCRIPCIÓN	10 de febrero de 2011
VALOR INICIAL	\$12.643.202.807
PLAZO INICIAL	9 meses
ETAPA DE ESTUDIOS Y DISEÑOS:	Cuatro (4) meses inició el 31 de Marzo de 2011, finalizando el 30 de julio de 2011.
ETAPA DE CONSTRUCCIÓN:	Siete (7) meses
ACTA DE INICIO ESTUDIOS Y DISEÑOS	31 de Marzo de 2011
FECHA DE TERMINACIÓN ESTUDIOS Y DISEÑOS	30 de Julio de 2011
ACTA DE INICIO ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	31 de Mayo de 2011
FECHA TERMINACIÓN INICIAL	30 de Diciembre de 2011
ADICIÓN NO. 1 Y PRÓRROGA NO. 1	14 de Diciembre de 2011
VALOR	\$2.885.315.299
TIEMPO	3 meses
ADICIÓN NO. 2 Y PRÓRROGA NO. 2	29 de Marzo de 2012
VALOR	\$489.541.438
TIEMPO	3 meses
ADICIÓN EN VALOR NO. 3	29 de Mayo de 2012
VALOR	\$2.850.000.000
ADICIÓN EN PLAZO No. 4	Julio 11 de 2012
TIEMPO	2 meses, 8 días
SUSPENSIÓN	Junio 29 de 2012
TIEMPO	8 días
VALOR TOTAL ADICIONES:	<b>\$6.224.856.738</b>
TOTAL PRORROGAS	8 meses, 8 días
VALOR TOTAL ACTUALIZADO	\$18.868.059.545
PLAZO TOTAL ACTUALIZADO	17 meses y 8 días
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUAL	20 de septiembre de 2012
VALOR ANTICIPO GIRADO 25% SOBRE EL VR OBRAS CIVILES Y REDES \$11.692.952,55	\$2.829.738.091
VALOR ANTICIPO AMORTIZADO	\$2.786.370.469
VALOR ANTICIPO POR AMORTIZAR	\$43.367.622,00
VALOR FACTURADO A JULIO 31 DE 2012	<b>\$15.501.236.525</b>

*“Por un control fiscal efectivo y transparente”*

CONCEPTO	DATOS
VALOR POR FACTURAR A JULIO 31 DE 2012	\$3.366.823.020
EJECUCIÓN FÍSICA A JULIO 31 DE 2012	86,51%
EJECUCIÓN FINANCIERA A JULIO 31 DE 2012	\$15.501.236.525

Fuente: IDU

Elaboró: Equipo Auditor Dirección Movilidad

El Acta de Inicio de los Estudios y Diseños se firmó el **31 Marzo de 2011** y el Acta de Inicio de la Etapa de Construcción el 31 de mayo de 2011.

El **14 de diciembre de 2011** se firmó la **Adición en valor y en plazo No 1** por valor de \$2.885.315.299,00 y tres meses, quedando el valor del Contrato en \$15.528.518.106,00 y el plazo en 12 meses. Lo anterior teniendo en cuenta que se presentaron mayores cantidades de obra y actividades no previstas en la construcción de vagones, puente peatonal nuevo, ampliación de la autopista y puente peatonal existente, de acuerdo al balance de los Estudios y Diseños.

El **29 de marzo de 2012** se firmó la **Adición en valor y en plazo No 2** por valor de \$489.541.438,00 y tres meses, quedando el valor del Contrato en \$16.018.059.544,00 y el plazo en 15 meses. Lo anterior para ejecutar actividades de obras no previstas de conformidad a la evaluación de los estudios y diseños.

El **29 de mayo de 2012** se firmó la **Adición en valor No 3** por valor de \$2.850.000,00 quedando el valor del Contrato en \$ 18.868.059.544,00 y el plazo en 15 meses. Lo anterior teniendo en cuenta que durante el desarrollo del Contrato se han generado obras no previstas como resultado definitivo de los diseños finales, dentro de las que se encuentran el desmonte de vagones, cimentación y adecuación de la rampa del puente peatonal existente, construcción de calzadas de Transmilenio para el retorno operacional, demarcación señalización y terminación de redes hidráulicas.

El **29 de junio de 2012** mediante el **Acta No 19**, el contrato se suspende por ocho días hábiles, hasta tanto la Entidad cuente con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal para adicionar tanto el plazo del Contrato de Obra No 004-2011 como el Contrato de Interventoría No 005 de 2011 en dos (2) meses y ocho (8) días. La obra se reinició el 11 de julio de 2012 y se terminará el 20 de septiembre de 2012

El **11 de julio de 2012** se firmó la **Adición en plazo No 4** por dos meses y y ocho días, quedando el valor del Contrato en \$ 18.868.059.544,00 y el plazo en 17 meses y ocho días, con el fin de culminar la totalidad de las obras contempladas en los diseños, las actividades adicionales, las mayores cantidades de obra y así poner al servicio la estación.

*“Por un control fiscal efectivo y transparente”*

Es así, que el valor inicial del Contrato pasó de \$12.643.202.807,00 a \$ 18.868.059.544,00; incrementándose en un 49.23 % y el plazo inicial de 9 meses paso a 17 meses y ocho días, incrementándose en un 88.89 %. La fecha de terminación inicial era el 30 de diciembre de 2011 y la fecha de terminación actual es el 20 de septiembre de 2012, es decir nueve meses después de lo previsto inicialmente. Las adiciones por valor de \$6.224.856.737, corresponden al 49.23 % del valor inicial.

### **1.3 Anticipo**

Se otorgó un anticipo del 25% sobre el valor de las obras civiles y redes (\$11.692.952,55) es decir de \$2.829.738.091, el cual a 31 de julio de 2012 se ha amortizado en la suma de \$2.786.370.469, quedando pendiente por amortizar \$43.367.622,00. (1.53%)

El valor de los rendimientos financieros que ha producido el anticipo es de \$24.170.843,82, los cuales se han consignado en la cuenta corriente del Banco de Occidente No 26800041 de Transmilenio.

### **1.4 Ejecución financiera del Contrato**

El avance de la obra con corte al 31 de julio de 2012 es del 85,02% que corresponde a una inversión de (\$15.233.042.364,00) acorde con el porcentaje programado a esta fecha.

El valor pagado al Contratista con corte a julio 31 de 2012, es de ONCE MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS DOS PESOS M/CTE (\$11.224.370.802.).

### **1.5 Alcance de la Obra**

La ampliación Estación Alcalá contempla la construcción de tres (3) vagones (dos tipo W1 y uno tipo W2) en el costado sur del puente peatonal existente y un puente peatonal sobre la Autopista Norte para habilitar un segundo acceso peatonal a la estación por el costado sur de la misma. Como complemento a la ampliación se construirá un retorno operacional en el costado norte de la estación, así como construcción de carriles vehiculares producto del realineamiento geométrico que garantice el sobrepaso en la zona de estaciones de los buses articulados, conservando la sección vial actual ocupada por los carriles mixtos.

## 1.6 Estudios y Diseños

El objeto del Contrato No IDU 004 de 2011 suscrito con la Unión Temporal AIA-AIM incluye la elaboración de los Estudios y Diseños para la construcción de la ampliación de la Estación Alcalá. Vale la pena mencionar que este Contrato no cuenta con interventoría externa para los estudios y diseños, éstas se empezaron a desarrollar en la etapa de construcción, sin embargo durante el desarrollo del contrato, la Dirección Técnica de Diseño de Proyectos realizó un acompañamiento al mismo, el cual consistió en la verificación y revisión de los productos de diseño, actividad que fue realizada por el grupo de especialistas y profesionales de la mencionada Dirección.

Durante la ejecución de los estudios y diseños se presentaron inconvenientes relacionados con los protocolos, procedimientos y requisitos solicitados por las Empresas de Servicios Públicos ESP's y Entidades Distritales (SDP, SDM, SDA, EAAB, CODENSA, ETB, EPM, Gas Natural, etc.), los cuales implicaron un proceso dispendioso para lograr la aprobación de cada uno de los productos que requerían este trámite.

Es importante mencionar que el plazo para la terminación de los Estudios y Diseños se venció el 30 de Julio de 2011, sin embargo las aprobaciones por parte del IDU y de las Entidades del Distrito se surtieron con posterioridad como se relaciona en el siguiente cuadro:

**CUADRO No 1  
PRODUCTOS DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS**

No	AREA	PRODUCTO	APROBACION DE LAS ENTIDADES O PRONUNCIAMIENTOS DEL IDU	
			DOCUMENTO	FECHA
1	Topografía	Levantamiento topográfico (carteras físicas y/o digitales, planos).	Memorando 20113150159273	Junio 21 de 2011
2	Estudio de Tránsito y Transporte	Estudio de tránsito y transporte definitivo.	Comunicación SDM-DSVCT-104709-11	Noviembre 9 de 2011
		Diseño de la señalización.	Comunicación SM-44218-12	Mayo 30 de de 2012.
3	Suelos Geotecnia y Pavimentos	Suelos y Geotecnia.	Memorando 20113150284203	Noviembre 21 de 2011
		Diseño de pavimento.	Memorando 20113150284203	Noviembre 21 de 2011
4	Diseño Geométrico	Diseño Geométrico.	Memorando 20113150268003	Noviembre 2 de 2011
5	Redes Hidrosanitarias	Diseño Redes hidrosanitarias (planos, informes).	Oficio 30500-2012-0615/S-2012-270523 (20125260279382)	Mayo 10 de 2012
6	Redes Eléctricas y	Redes de telefonía y otras (ETB).	oficio GARA.9107 NI 31300	Mayo 2 de 2012

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

No	AREA	PRODUCTO	APROBACION DE LAS ENTIDADES O PRONUNCIAMIENTOS DEL IDU	
			DOCUMENTO	FECHA
	Teléfonicas	Redes de telefonía y otras (EPM).	oficio 20125260102512	Febrero 17 de 2012
		Redes existente y proyectadas CODENSA.	Número 6-10521	Mayo 21 de 2012.
7	Redes de Gas	Evaluación de redes de gas natural.	radicado 10150222-689-11 (20115261005142)	Noviembre 9 de 2011.
8	Estudios Ambientales	Manejo de Vallados.	Oficio 30500-2011/S-2011-500858 (20115260747962) la EAAB da viabilidad técnica a la ocupación del cauce.	Julio 29 de 2011
			Con Resolución 4769 del se autoriza la ocupación permanente de cauce de los vallados por la SDA	Agosto 10 de 2011
		Inventario Forestal.	Resolución No 4288 de la SDA	Julio 6 de 2011.
9	Estudios Sociales	Gestión social obras propuesta metodológica.	Memorando 20113150194183	Agosto 4 de 2011
		Gestión social obra documento de área de influencia y directorio	Memorando 20113150194183	Agosto 4 de 2011
		Gestión social obra Identificación y evaluación de impactos.	Memorando 20113150214583	Agosto 30 de 2011
		Gestión social obra documento de manejo de los impactos identificados plan de gestión social.	Memorando 20113150199913	Agosto 11 de 2011
		Gestión social informe final.	Memorando 20113150216773	Agosto 1 de 2011
10	Estudios y Diseños Urbanísticos, Paisajísticos	Diseño urbanismo y espacio público	Memorando 20113150752221	Octubre 27 de 2011
			Memorando 20123150062443	Abril 9 de 2012
11	Estudios y Diseños estructurales	Puente peatonal existente.	Memorando 20123150017433	Enero 25 de 2012
		Diseño puente peatonal nuevo.	Memorando 20113150316413.	Diciembre 29 de 2011
		Diseño estructural de vagones.	Memorando 20123150024493	Febrero 3 de 2012

Fuente: IDU  
Elaboro: Equipo Auditor –Dirección Movilidad

### 1.7 Demora en los permisos por parte de las Entidades del Distrito

El contrato contempló una etapa de estudios y diseños y otra etapa de construcción, lo que implicó que durante la ejecución del contrato, se comenzara a tramitar ante las entidades distritales los permisos correspondientes, tal como se relacionan en el siguiente cuadro:



“Por un control fiscal efectivo y transparente”

CUADRO No 2  
PERMISOS REQUERIDOS PARA LA EJECUCION DE LA OBRA

No	PERMISO Y/o APROBACION PARA	ENTIDAD QUE OTORGA EL PERMISO	DOCUMENTO Y FECHA DE SOLICITUD	DOCUMENTO Y FECHA DE APROBACION	TIEMPO QUE SE DEMORO LA APROBACION	OBSERVACIONES
1	Ocupación de cauce	Secretaría Distrital de Ambiente	Oficio 201134603003 61 del 20 de mayo de 2011	Oficio 30500-2011/S-2011-500858 (20115260747962 ) del 29 de julio de 2011	Dos meses y nueve días	La EAAB da viabilidad técnica a la ocupación del cauce
				Resolución 4769 del 10 de agosto de 2011	Dos meses y veinte días	Se autoriza la ocupación permanente de cauce de los vallados por
2	Tratamientos silviculturales	Secretaría Distrital de Ambiente	Oficio 20113460247541 de 29 de abril de 2011	Resolución 4288 del 6 de julio de 2011	Dos meses y siete días	
3	Solicitud Datos técnicos	EAAB	Oficio 201131502166 61 del 15 de abril de 2011	Comunicación 30500-2011-TC-DT-057-01/S-2011-354963 (radicado IDU 20115260577172) del 1 de junio de 2011	Un mes y diecisiete días	Para diseño de redes hidráulicas

Fuente: IDU

Elaboro: Equipo Auditor –Dirección Movilidad

#### a. Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-E.A.A.B y Secretaria Distrital de Ambiente-SDA

El diseño geométrico en planta de la Autopista Norte implicó la ocupación de parte de la zona de los vallados por los carriles vehiculares y la afectación de algunas especies arbóreas por la implantación del proyecto, por lo cual se requirió de la viabilidad de la EAAB y el permiso de la Secretaria Distrital de Ambiente para realizar estas actividades, permisos que se tardaron en expedir más de dos (2) meses, cuando el plazo inicial del contrato era de nueve (9) meses.

#### b. Secretaria Distrital de Movilidad - Planes de Manejo de Tráfico- PMT

Se radicó en la Secretaría de Distrital de Movilidad (**SDM**) un Plan de Manejo de Tráfico (**PMT**) específico, para poder iniciar obras en el separador central ocupando uno de los carriles de tráfico mixto en sentido sur-norte (que incluye desmonte de los vagones del Costado Sur y por ende el cierre de la Estación en este costado), el cual fue aprobado sólo hasta el 11 de Agosto de 2011 en el Comité de Obras de Infraestructura COI-32 para efectuar intervención entre las 09:00 a las 16:00 – horas valle, horario que evidentemente genera una reducción de resultados y por ende,

atrasos en la tarea. Lo anterior, implicó una demora en el desmonte de vagones, ya que según la autorización del PMT, solamente se podía acometer esta actividad entre las 0:00 y 04:00 horas, horario también muy reducido para acometer la labor en forma más rápida y expedita.

Así mismo, la Entidad manifiesta que para la aprobación de los PMT's la SDM realiza Comités una vez por semana, lo cual no es suficiente para el volumen de información que se radica en dicha entidad, situación que repercute en los términos y plazos contractuales.

### **C. Secretaria Distrital de Planeación-SDP.**

Con respecto a la implantación del nuevo puente peatonal, la Secretaría Distrital de Planeación formuló observaciones relacionadas con la revisión de elementos y estructuras que pudieran obstaculizar la continuidad del espacio público y el libre tránsito peatonal, al igual que solicitó que se mantuviera la continuidad de la cicloruta existente y las aprobaciones respectivas del proyecto por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

#### **1.8 Inconvenientes presentados durante la ejecución de la Obra**

De acuerdo a la información suministrada por la Entidad mediante el Acta de Visita Fiscal de agosto 8 de 2012, se evidenciaron lo siguientes inconvenientes:

##### **a. Retraso en la definición de la geometría del diseño vial e implementación del nuevo puente peatonal**

La geometría en planta perfil se debía ajustar a las condiciones existentes de la zona del proyecto (niveles), situación que se dio por las limitaciones de espacio para la implantación del proyecto. Así mismo, la construcción del nuevo puente peatonal tiene implicaciones sobre la localización de las estaciones y viceversa. Adicionalmente, se debió armonizar el proyecto con los requerimientos de las Empresas de Servicios Públicos -ESP's- y Entidades Distritales.

##### **b. Problemas con las redes de acueducto de la EAAB**

Se dificultó la ubicación de la red matriz de 24" y 78", toda vez que los planos y alineamientos entregados por la E.A.A.B, no corresponden a lo localizado en el terreno, por lo que fue necesario incrementar el número de apiques para la ubicación de dicha tubería y posterior instalación de la instrumentación necesaria para monitorear y controlar el comportamiento de las líneas de red matriz por la ejecución de las obras.

Adicionalmente, se debió reubicar la red de acueducto de 12” ya que el trazado que tenía la misma, afectaba la construcción de la cimentación del nuevo puente peatonal, los pilotes, zapatas y pedestales.

#### **c. Problemas con las redes de CODENSA**

Las redes de alta tensión, tuvieron injerencia en la excavación y construcción de algunos pilotes del nuevo puente peatonal, ya que por la altura del equipo se podrían ocasionar problemas con la red.

Por otra parte, para efectuar el montaje de la estructura metálica del nuevo puente peatonal se requirió desenergizar las redes en los días de los montajes de éste, ejecutando de manera segura la actividad. Adicionalmente, se debió coordinar la aprobación del PMT con la desenergización de la red de alta tensión, para poder ejecutar las actividades requeridas. La demora estimada para ejecutar esta actividad fue de mes y medio.

#### **d. Problemas con las redes de ETB**

Los planos suministrados por la ETB no señalaban que en la zona verde del separador central, existía una cámara antigua, razón por la cual al momento de efectuar la excavación en el separador central para construcción de la cimentación del vagón W1–Sur, se encontró con ésta cámara no identificada, la cual contenía un banco de ductos de redes de ETB. Adicionalmente, dentro de la cámara se encontraron empalmes conectantes de la red que requerían ser trasladados a los costados de la autopista. Dicho proceso retrasó un mes las actividades de construcción de la cimentación del vagón W1–Sur.

#### **e. Desmonte del nuevo puente peatonal del costado sur de la Estación Alcalá, debido a que la prueba de carga “falló”, de acuerdo a lo registrado por la Interventoría.**

En la primera semana de junio de 2012, se terminó de instalar el puente peatonal y se realizó la prueba de carga, durante la cual se evidenciaron inconvenientes de tipo técnico, de acuerdo a lo registrado por la Interventoría en el oficio CI-ALC-168-2011 sin fecha, las cuales se relacionan a continuación.

- *Que la prueba de carga falló*
- *Que algunas soldaduras se estallaron.*

***“Por un control fiscal efectivo y transparente”***

- *Las uniones pernadas se cedieron y están en proceso degenerativo, es decir se están soltando los pernos y se están dilatando la unión, generando cada vez una mayor deflexión.*
- *El tramo 4 costado oriental, en ausencia de carga viva, presenta hoy una deflexión de 170 milímetros, la cual ha sido progresiva en aumento”*
- *El tramo 5 en ausencia de la carga viva, presenta hoy una deflexión diferencial, es decir, en el costado oriental es de 53 milímetros y en el costado occidental de 23 milímetros, también está siendo progresiva y en aumento.*
- *28 tensores del tramo 4 y 21 tensores del tramo 5 se soltaron, es decir que, quedaron completamente distensionados, incluso arqueados y uno fisurado.*
- *Esta interventoría manifiesta que NO recibe el puente nuevo por las deficiencias estructurales que tiene por:*
  - ✓ *Deficiencias en los empalmes entre secciones.*
  - ✓ *Pernos desajustados sueltos y desprendidos.*
  - ✓ *Deficiencia en el empalme de la estructura metálica en los anclajes de los pedestales*
  - ✓ *Soldaduras que se estallaron*
  - ✓ *Parales cortados*
  - ✓ *Tensores que se soltaron*

Por las razones relacionadas anteriormente, el tramo 4 del puente que atraviesa la autopista norte se debió desmontar la primera semana de junio, y paralelamente se realizaron en sitio, los ajustes al tramo 5 del puente, el cual se encuentra ubicado en el costado oriental (sur-norte).

Quince días después, es decir en la tercera semana de junio, se inició nuevamente el montaje del tramo 4 del puente, terminando la última semana de junio y la prueba de carga se inició la primera semana de julio.

Sin embargo en agosto 17 de 2012, día en que se realizó la visita de obra por parte del equipo auditor, el Contratista UNION TEMPORAL AIA-AIM aún no había hecho entrega de los resultados de la prueba de carga del tramo 4 y el concepto estructural basado en los resultados de éstas, tal como se registra en la página 62 del Informe de Interventoría No 13 del período del 1 de junio al 11 de julio de 2012:

*“4.3 A pesar de la puesta en servicio del puente, la Interventoría deja expresa constancia que para efectuar el recibido del mismo el contratista debe dar cabal cumplimiento a lo solicitado en los siguientes comunicados, los cuales se adjuntan en el ANEXO N° 12 el cual hace parte integral del presente informe:*

- ✓ *Memorando Interno N\_ 47 Reparaciones Estructura Nuevo Puente Peatonal.*
- ✓ *Memorando Interno N\_ 48 Datos y Análisis pruebas de carga.*
- ✓ *Memorando Interno N\_ 50 Zonas de Espacio Público*

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

- ✓ Memorando Interno N\_ 51 Verificación ajustes Estructura metálica nuevo puente peatonal (Incluye pisos).
- ✓ DI\_INF\_ALC\_080\_AIA\_Ajustes\_Estructura\_Nuevo\_Puente.

4.4. De igual manera también queda pendiente la entrega de los datos resultado de la prueba de carga de tramo 4 del nuevo puente peatonal y el concepto estructural basado en los resultados de las pruebas de carga del nuevo puente peatonal, el cual se emitirá una vez el contratista entregue los datos requeridos ya que a la fecha corte de este informe se carece de los datos del tramo 4.”

Adicionalmente, como consecuencia de los problemas en la construcción del puente el gálibo no cumple con el valor establecido en la Cartilla de Trasmilenio como lo registra el Interventor en el numeral 4.6 de la página 67 del Informe de Interventoría No 13: *“En cuanto al tema referente a los valores de gálibo para los nuevos puentes peatonales, es conveniente mencionar que **la Interventoría claramente expresó, tanto en oficios y memorandos internos así como en reuniones técnicas de seguimiento del contrato de obra, que se debía cumplir lo estipulado en la cartilla Trasmilenio, que es un valor de gálibo de 5.0 metros (cinco metros), no obstante que los diseños fueron aprobados por el IDU con valor de 4.87 metros (cuatro punto ochenta y siete). Sin embargo, al suscitarse la problemática resultante en la construcción,*** después de varias sesiones, debates y discusiones técnicos, se definió en consenso - acuerdo de permitir el gálibo para un valor de 4.90 m (cuatro punto nueve cero), lo cual se plasmó claramente en el acta de reunión en el IDU del 29 de mayo de 2012.” Subrayado y negrilla fuera de texto

Sin embargo, el IDU informa que *“En cuanto al Gálibo, el Código Colombiano de puentes en el Capítulo 2 sección A2.2 Luces y gálibos hace mención que el gálibo debe ser de 4.90 mt.”*

De lo anterior se concluye que a pesar que los datos y análisis de la prueba de carga no han sido entregados por el Contratista, atendiendo las observaciones realizadas por el Interventor, el IDU ni el Interventor han adelantado el procedimiento para la imposición de multas de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 21 *“Procedimiento para la imposición de multas, para la efectividad de la garantía y para la aplicación de la cláusula penal”* , toda vez que el contratista ha incumplido lo establecido en la cláusula 12.4 Obligaciones en materia de documentos, literal g) .” *Las demás obligaciones de entregas de documentos que estén en el Pliego de Condiciones o que en su momento exija el IDU”.*

El hecho relacionado anteriormente, demuestra que tanto el IDU y la interventoría actúan con negligencia al no conminar al Contratista para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, ante el incumplimiento en la entrega de la información, de acuerdo a lo establecido en el numeral 12.4 Obligaciones en materia de documentos del Contrato.

### **1.9 Procedimiento para la imposición de multas: incumplimientos por parte del Contratista Unión Temporal AIA-AIM, en las obligaciones y plazos estipulados en el programa de obra.**

No es de recibo por parte de este Órgano de Control que desde el 10 de abril de 2012 el interventor mediante el oficio DI-ALC-052-2011 y radicado IDU No 20125260209262 del 10/04/2012 le informa al Contratista el inicio del procedimiento de aplicación de multa porque *“no se han cumplido las obligaciones y plazos estipulados claramente en el programa de obras para culminar, a satisfacción de la Interventoría, para las obras completas del nuevo puente peatonal con sus rampas de accesos, así como la no ejecución completa de los vagones W1 sur y W2 con sus transiciones, sin además, finiquitar completamente el espacio público aledaños a las rampas de accesos en el costado oriental (cerca de Bodytech) y el costado Occidental (frente a Alciautos), hechos que los consideramos como las pruebas, mediante muchas comunicaciones y memorandos internos, además de lo notoriamente estipulado en los comités técnicos de obra, obras que a la fecha no han sido entregadas y culminadas acorde con el cronograma de obras, para el recibo a satisfacción de la Interventoría y puesta en marcha del sistema cuando se terminen las placas de Transmilenio, aspectos innegables por las comunicaciones enviadas al Contratista, a los que se han dado respuesta escrita pero no se tan (sic) cumplido los plazos de ejecución de obras.”..*

Sin embargo a julio de 2012, es decir tres meses después el IDU no ha terminado el trámite del procedimiento para la imposición de multas como lo registra el Interventor en el numeral 4.11 de la página 65 del Informe de Interventoría No 13:

**“Un aspecto de trascendencia que debe ser mencionado, hace referencia al trámite que inició la Interventoría en cuanto al inicio de procedimiento de aplicación de multa, para lo cual se resume el proceso en forma cronológica, así:**

*i) Se inicia el proceso mediante la comunicación DI-ALC-052-2011 del 9 de abril/12 radicado IDU N° 2012-526-020926-2 el 10 de abril de 2012 (Ver copia en el ANEXO N° 12), en el cual se examina, a la luz del contrato el proceso a seguir, se motivan las causales que generan el proceso, se resumen los oficios y comunicaciones que son los soportes de pruebas y se da un plazo al 18 de abril/12 para subsanar los hechos de incumplimiento y ponerse al día en los compromisos y no continuar el proceso.*

*ii) Efectuada la valoración posterior a la fecha del plazo del 18 de abril/12 para cumplir los correctivos, se determinó que se cumplió con compromisos de los vagones W1 sur y W2, así como lo referente al espacio público, pero se evidenció el atraso correspondiente a las obras de la estructura metálica del nuevo puente peatonal, generado por la problemática de deflexiones, uniones pernadas y gálibo.*

*iii) Lo anterior concibió la continuación del proceso. Es así como el 27 de abril/12 la Interventoría con oficio DI- ALC-063-2011 radicado IDU N° 2012-526-025376-2 (Ver copia en*



**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

el ANEXO N° 12), remite la continuación del proceso al IDU para que de acuerdo con lo estipulado en el contrato que determina: “si transcurrido este plazo, subsiste el problema de incumplimiento, se continuará con el literal 2) de la cláusula 21 del contrato, cual es que el IDU “oficiará al contratista informándole del día, hora y lugar en donde será escuchado en Audiencia de Descargos . . . .”. **A la fecha de corte de este informe, éste es el estado del proceso y se está en espera de la continuación del mismo por parte del IDU.** Subrayado y negrilla fuera de texto.

Ahora bien, mediante el Acta de Visita Fiscal de Agosto 8 de 2012, la Entidad informa que los oficios de citación para la audiencia de descargos a la aseguradora y coaseguro fueron recibidos con posterioridad a la realización de la audiencia y solicitaron conforme al debido proceso fuese reprogramada, requiriéndose que se coordinara y se definiera una nueva fecha conforme a la agenda de todos los participantes.

Es importante mencionar que el incumplimiento del Contratista persiste de acuerdo a lo registrado en el numeral 4.6 de la página 63 del Informe de Interventoría No 13: “Sin embargo, y pese al avance que se identifica en la programación Versión 8, la Interventoría no ha escatimado gestión en lo referente a conminar al contratista para el cabal cumplimiento del programa de obra, **razón por la cual ha solicitado en comités de obra, enviando diferentes comunicaciones al Contratista de obra (que se han dado a conocer al IDU (Ver Anexo N° 12) y en los Informes Semanales, exigiendo al contratista medidas y/o planes que permitan dar estricto cumplimiento a la programación.**” Subrayado y negrilla fuera de texto.

Los hechos mencionados anteriormente demuestran la falta de una gestión oportuna por parte del IDU para adelantar los trámites del procedimiento de aplicación de multas ante los atrasos registrados en los Informes de Interventoría, con el fin de conminar al Contratista para que implemente acciones eficaces orientadas a disminuir el atraso de la obra.

Lo anterior ocasionó que se debiera adicionar el plazo del Contrato de obra en dos meses y ocho días y el valor de la prórroga del Contrato de Interventoría por valor de \$160.664.115, deberá ser asumida por el Contratista UNION TEMPORAL AIA-AIM, tal como quedó establecido en la Adición N° 4.

## **1.9 Ítems no previstos y mayores cantidades de obra**

- a) **Ítems no previstos:** se dieron por las situaciones imprevistas sucedidas que solo se podían evidenciar durante el desarrollo de los estudios y diseños y en la misma ejecución de la obra, como los detalles en arquitectura y diferencias frente a

*“Por un control fiscal efectivo y transparente”*

lo señalado en los planos de redes existentes de las empresas de servicio público y lo encontrado en obra.

Los ítems no previstos son la limpieza, inspección, instalación de la instrumentación (para monitorear y controlar el comportamiento de las líneas de red matriz por la ejecución de las obras), suministro e instalación de tuberías de concreto y PVC, pozos de inspección, construcción de cunetas, señalización de la vía, instalación de redes eléctricas interiores y exteriores, actividades arquitectónicas, eléctricas y de señalización para los vagones, para el puente peatonal nuevo se requirió la construcción de pilotes de Ø 60 cms (contractualmente se tenían contemplados pilotes de Ø 30 cms), la instrumentación de pavimentos **de la Universidad de Los Andes** (procedimiento que consiste en incorporar dentro de la estructura una cantidad adecuada de equipos y dispositivos que permitan medir de forma precisa la respuesta y el desempeño de los materiales que constituyen el pavimento), etc.

De acuerdo con los Estudios y Diseños del puente peatonal existente, las actividades no previstas consistieron en la adecuación de la rampa peatonal para el ingreso de los usuarios al costado norte de la estación y la cimentación mediante sistema de pilotes; pilotes de Ø 40 cms (contractualmente existe ítem de pilotes de Ø 30 cms)

b. **Mayores cantidades de obra:** como resultado de los diseños definitivos del contrato, se presentaron mayores cantidades de obra del presupuesto oficial, que sólo se podrían conocer al momento de contar con la totalidad de los diseños. Las mayores cantidades de obra corresponde a pavimentos, espacio público, construcción de los tres nuevos vagones y desmonte de los vagones existentes.

#### **1.10 Obras pendientes por ejecutar a agosto 17 de 2012**

De acuerdo a la visita de obra realizada por el equipo auditor al sitio del proyecto, se evidencia que a pesar de faltar un mes para vencerse el plazo del Contrato No 004-2011 (septiembre 20 de 2012) están en ejecución las obras que se relacionan a continuación: instalación de redes y conformación de la zona verde debajo del puente peatonal nuevo, costado oriental, cimentación para nueva rampa, montaje de la nueva rampa, acabados y construcción de la transición y rampa en concreto del Vagón W1 – Norte y la zona verde del retorno operacional. Así mismo, se evidenciaron en terreno las correcciones que se ejecutaron a la estructura metálica del puente peatonal nuevo en el tramo 4 y 5.

#### **1.11 Conclusiones**

a. Se evidencia la falta de revisión, evaluación y supervisión de la Dirección Técnica de Diseño de Proyectos y de la Dirección Técnica de Construcciones a la



***“Por un control fiscal efectivo y transparente”***

evaluación presupuestal presentada por el Contratista como resultado de los productos de los Estudios y Diseños, lo que ocasionó que el valor inicial del Contrato pasara de \$12.643.202.807,00 a \$ 18.868.059.544,00; incrementándose en un 49.23 % y el plazo inicial de 9 meses pasara a 17 y ocho días, incrementándose en un 88.89 %.

- b. Los productos de los Estudios y Diseños se aprobaron parte del IDU y de las Entidades del Distrito, después de haberse vencido el plazo para la terminación de los mismos (30 de Julio de 2011).
- c. Se presentan demoras por parte de la EAAB para dar la viabilidad de ocupación del cauce de los vallados y en la entrega de datos técnicos. Igualmente, la Secretaria Distrital de Ambiente en lo que se refiere al permiso para la ocupación del cauce de los vallados y el tratamiento Silvicultural; Así mismo, la Secretaria Distrital de Movilidad para aprobar los Planes de Manejo de Tráfico –PMT y la aprobación para la implantación del nuevo puente peatonal por parte de la Secretaría Distrital de Planeación.
- d. Se presentaron interferencias con las redes de servicios públicos de la EAAB, CODENSA y ETB.
- e. Una de las mayores demoras en la ejecución del Contrato, es sin duda el desmonte del nuevo puente peatonal, debido a las fallas de tipo estructural que se evidenciaron como consecuencia de la prueba de carga.
- f. Las mayores cantidades de obra y obras no previstas producto de las situaciones encontradas en terreno relacionadas con las redes de servicios públicos, pavimentos y detalles arquitectónicos de los vagones de la Estación, entre otras actividades, ocasionaron las ampliaciones en plazo y valor del contrato.

## **2. RESULTADOS OBTENIDOS**

Una vez revisada y analizada las respuesta dada por la Entidad mediante el oficio OCI 20121350571581 de septiembre 3 de 2012, se concluye que los cuatro (4) hallazgos administrativos con presunta incidencia disciplinaria detectados durante la auditoria al Contrato No004-2011, se mantiene teniendo en cuenta el análisis realizado a la respuesta dada por el IDU, como se describe a continuación:

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

**2.1 Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria,** porque los estudios y diseños fueron aprobados por parte del IDU y de las Entidades del Distrito superando el término de ejecución de los mismos, es decir hasta diez (10) meses después (mayo de 2012), ejecutando obra con diseños que no han sido aprobados.

Por lo anteriormente aludido, se incumple lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, artículo 26; Ley 489 de 1998, artículos 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2 y Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2, artículo 35, numerales 1 y 2.

### **Respuesta IDU**

*“Los productos que conllevaron mas tiempo en ser aprobados, fueron los que requirieron mesas de trabajo, reuniones, análisis y aprobación por parte de la EAAB, Secretaria de Medio Ambiente, Secretaria de Movilidad y Secretaria Distrital de Planeación, ya que dichas entidades se tomaron mas tiempo del previsto durante la reestructuración de los pliegos de licitación para aprobar los diseños.*

*Sin embargo las obras ejecutadas se construyeron con productos previamente revisados y aprobados.*

*Por lo anterior no se evidencia ningún incumplimiento de la norma citada por la contraloría”*

La respuesta dada por la Entidad, no es coherente con el hallazgo formulado toda vez que hace referencia a una “... reestructuración de los pliegos de licitación para aprobar los diseños.”, es decir, no hay relación entre las aprobaciones surtidas por las Entidades competentes y los pliegos de licitación a que hacen mención.

Igualmente, no es de recibo por parte de esta Contraloría que la Entidad informe que “las obras ejecutadas se construyeron con productos previamente revisados y aprobados”., toda vez que **la etapa de construcción se inició el 31 de mayo de 2011**, y los únicos productos de los Estudios y Diseños que se aprobaron dentro del plazo para la ejecución de éstos son: la Topografía la cual se aprobó en junio de 2011 y el inventario forestal en julio de 2011, por lo demás los Estudios de Tránsito y Transporte se aprobaron en noviembre de 2011 y mayo de 2012, los de Suelos Geotecnia y Pavimentos y Diseño Geométrico en noviembre de 2011, las redes hidrosanitarias en mayo de 2012, las redes eléctricas y telefónicas en febrero y mayo de 2012, las redes de gas en noviembre de 2011, los Estudios Ambientales y los Estudios Sociales en agosto de 2011, los Estudios y Diseños Urbanísticos y Paisajísticos en octubre de 2011 y abril de 2012 y los Estudios y Diseños estructurales en diciembre de 2011, enero y febrero de 2012. Favor remitirse al Cuadro No 1 de este Informe.

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

**2.2 Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria** porque tanto el IDU como la interventoría actúan con negligencia al no conminar al Contratista para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, ante el incumplimiento por parte del Contratista en la entrega de los resultados de la prueba de carga del tramo 4 del nuevo puente peatonal, de acuerdo a las observaciones realizadas por la Interventoría; tal como se establece en el numeral 12.4 Obligaciones en materia de documentos del Contrato.

Por lo anteriormente aludido, se incumple lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, artículo 26; Ley 489 de 1998, artículos 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2 y Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2, artículo 35, numerales 1 y 2.

### **Respuesta IDU**

*El contratista hizo entrega de los resultados de la prueba de carga del tramo 4, mediante el oficio UT-EA-I-338-2012 de fecha julio 18-2012 (Rad. IDU 20125260501122) y dio respuesta a las observaciones de la Interventoría mediante los oficios UT-EA-I-343-2012 de fecha julio 25 del 2012 (Rad. IDU 20125260441892) y UT-EA-I-375-2012 de fecha agosto 23-2012 (Rad. IDU 20125260494562), cumpliendo con las exigencias contractuales, encontrándose al servicio de los peatones y usuarios de Transmilenio dicho puente peatonal desde el 14 de Julio de 2012.*

*Así las cosas no hay incumplimiento del numeral 12.4 Obligaciones en materia de documentos del contrato”.*

Si bien es cierto que la prueba de carga se realizó en la primera semana de julio y que el puente peatonal se encuentra en servicio desde el 14 de julio, el Contratista hizo entrega de los resultados de carga sólo hasta el 18 y 25 de julio de 2012. No es de recibo por parte de esta Contraloría que el Instituto manifieste que se están cumpliendo con las obligaciones contractuales, toda vez que en el oficio UT-EA-I-375-2012 de agosto 23-2012 y radicado IDU No 20125260494562 enviado por el Contratista UNION TEMPORAL AIA-AIM 2010 al Director de Interventoría del CONSORCIO INFRAESTRUCTURA ALCALA, informa que: **“La consulta adicional solicitada les será respondida, pero reiteramos que nosotros cumplimos con lo requerido contractualmente y de forma contundente”** Subrayado y negrilla fuera de texto.

Por lo anterior se evidencia que mes y medio después de haberse dado al servicio el puente peatonal, es decir a agosto 23 de 2012, existe información relacionada con la prueba de carga que requiere la Interventoría y no ha sido entregada por el Contratista, sin que se determine por parte de éste la fecha en que serán absueltas la consulta realizada por el Interventor.

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

**2.3 Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria** porque el IDU actúa con negligencia al no adelantar oportuna y eficientemente el procedimiento para la imposición de multas para conminar al Contratista a cumplir las obligaciones y plazos estipulados en el programa de obra, lo que ocasionó que el plazo del contrato debiera ampliarse en dos meses y ochos días, con la consecuente demora en la entrega de la obra que debía terminarse inicialmente en diciembre de 2011.

Por lo anteriormente aludido, se incumple lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, artículo 26; Ley 489 de 1998, artículos 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2 y Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2, artículo 35, numerales 1 y 2.

### **Respuesta IDU**

*En relación a este punto, el Instituto ha adelantado las siguientes gestiones en forma oportuna y eficaz, tendientes a lograr el cumplimiento por parte del contratista de obra, del cronograma de obras aprobado por el Interventor y el procedimiento para la imposición de multas, establecido en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, así:*

*Los requerimientos para el cumplimiento del cronograma aprobado por la Interventoría al Contratista, se realizaron a través de los siguientes medios: i) Oficios del Interventor: DI INF ALC 031 IDU del 27 de diciembre de 2011, DI INF ALC 041 del 20 de febrero de 2012, ID INF ALC 047 IDU del 26 de marzo de 2012. ii) En los comités de seguimiento realizados durante la ejecución del contrato. iii) Memorandos internos de la Interventoría Nos. 18, 19, 20, 21, 22, 23 24 y 26.*

*Mediante oficios con radicados IDU Nos. 20125260209262 y 20125260253762 del 10 y 27 de abril de 2012 respectivamente, suscritos por el Director de Interventora del Consorcio Infraestructura Alcalá, informo a la Dirección Técnica de Construcciones del IDU los presuntos incumplimientos en el cronograma de obra, en que habría incurrido la Unión Temporal AIA-AIM 2010.*

*La Subdirección General de Infraestructura, a través de las comunicaciones con radicados STEST-20123460215931 del 4 de mayo de 2012, informó al Representante Legal de la Unión Temporal AIA-AIM 2010 el inicio del procedimiento administrativo tendiente a la declaratoria de incumplimiento para la imposición de multa, por el no cumplimiento del cronograma aprobado por la Interventoría en los siguientes términos: “Acorde con el programa de obras, se debían haber culminado a satisfacción de la Interventora, las obras completas del nuevo puente peatonal con sus rampas de acceso, así como la ejecución completa de los vagones W1 y W2 con sus transiciones, y además, finiquitar completamente el espacio público de zonas aledañas a las rampas de acceso en el costado oriental (cerca de Bodytech) y costado occidental (frente a Alciautos), obras que a la fecha no han sido entregadas y culminadas acorde con el cronograma de obras, para el recibo a satisfacción de la Interventora”. Y que además, la Interventoría dió plazo al contratista para subsanar los hechos del incumplimiento hasta el 18 de abril de 2012, para lo cual el día 19 de abril del*

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

*mismo año, se procedió a evaluar los pendientes con el siguiente resultado: “Las obras correspondientes a la ejecución de los vagones y del espacio público, fueron terminadas, en el periodo estipulado. Sin embargo lo correspondiente a las obras completas del puente peatonal, no han sido cumplidas como se ha evidenciado, ya que aunque las obras en su filosofía de construcción se acometieron y terminaron, no han podido ser recibidas a satisfacción por parte de la Interventora para proceder al servicio de las mismas, por los problemas presentados de gálibo del puente en el tramo 4 costado oriental y problemática de deflexiones, hecho que constituye un incumplimiento al programa de obras, y adicionalmente estas intervenciones generan una influencia negativa en la puesta en servicio de lo construido, como parte de la ampliación de la estación Transmilenio de Alcalá, ya que es indispensable tener totalmente en funcionamiento el puente para la operación de los vagones nuevos y el sistema de la estación Alcalá”.*

*Por otra parte, mediante los radicados STEST 20123460220071, 20123460219781, 20123460219881 del 7 de mayo de 2012 y 20123460216311 del 4 de mayo de 2012, la Subdirección General de Infraestructura informó a los Representantes Legales de AIM S.A., Seguros Colpatría, Consorcio Infraestructura Alcalá y Compañía Mundial de Seguros, el inicio del procedimiento administrativo tendiente a declarar el incumplimiento parcial del Contrato y los cita para que comparezcan a audiencia pública el día 22 de mayo de 2012.*

*A través de las comunicaciones con radicados 20123460512841, 20123460513121, 20123460513181 y 20123460513041 del 14 de agosto de 2012 enviados a la Unión Temporal AIA-AIM 2010, Seguros Colpatría, Consorcio Infraestructura Alcalá y Compañía Mundial de Seguros, respectivamente, y con el fin de atender la solicitud de la representante legal de la Compañía Mundial de Seguros S.A., por cuanto la citación a la audiencia celebrada el día 22 de mayo, la recibió el día 25 del mismo mes y año, el Subdirector General de Infraestructura del IDU, los cita para continuar la audiencia el día 27 de agosto de 2012, la cual fue aplazada para el día 28 del mismo mes y año a las 3:00 p.m. a solicitud del Contratista, para que presentaran sus descargos, con el fin de evitar futuras nulidades en la actuación administrativa.*

*En cuanto a la prórroga al contrato en mención, es importante aclarar que el párrafo segundo de la Adición No. 4 al Contrato de Obra IDU 04 de 2011, suscrita entre el IDU y la Unión Temporal AIA-AIM 2010, el 11 de julio de 2012, se estipuló lo siguiente: “Esta Adición se concede por solicitud expresa del Contratista, sin perjuicio de continuar con los procedimientos administrativos de incumplimiento que se encuentren en curso, relacionados con las circunstancias que generan la presente adición, o de iniciar aquellos a que haya lugar”.*

*Por otra lado, la cláusula segunda de la misma adición reza: “Conforme con lo indicado en la parte considerativa, la presente prórroga no genera costos adicionales para el IDU ni para TRANSMILENIO, en consecuencia el Contratista renuncia a cualquier reclamación económica derivada de ella”.*

*De otra parte en preciso mencionar que mediante acta No. 19 del 29 de junio de 2012, se suspendió el contrato de obra por ocho (8) días hábiles y con acta No. 20 del 10 de julio de*



**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

2012 se dio reinicio al mismo, suspensión que obedeció a que la solicitud de expedición del certificado de disponibilidad presupuestal para la elaboración de la prórroga al contrato de interventoría, coincidió con el cierre presupuestal de las entidades distritales con ocasión de la armonización de los planes de desarrollo “Bogotá Positiva a Bogotá Humana”, situación que no permitió solicitar o emitir los correspondientes Certificados de Disponibilidad Presupuestal, razón de fuerza mayor que se escapó al control de la entidad.

Adicionalmente en el párrafo primero de la adición No. 4 al contrato de obra 04 de 2011, se indicó: “En cumplimiento de lo dispuesto en el Parágrafo Segundo de la Cláusula Tercera del Contrato No. 4 de 2011 - Forma de Pago - y lo señalado en su Cláusula Décima – Prórroga - , la Unión Temporal AIA-AIM 2010 asumirá los costos de la Interventoría, que se generen por la presente prórroga, por un valor de CIENTO SESENTA MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL CIENTO QUINCE PESOS M/CTE. (\$160.664.115) incluido IVA, suma que será descontada de las actas de obra y/o acta de liquidación del Contrato 04 de 2011”.

Por los argumentos expuestos anteriormente, consideramos que la entidad no ha actuado con negligencia en el trámite del procedimiento sancionatorio, y en la conminación al contratista para el cumplimiento de sus obligaciones, ya que la obra se encuentra en etapa de terminación, cumpliendo así con la reprogramación aprobada por la Interventoría.

De lo anterior concluimos que a raíz de la permanente conminación por parte del interventor, como del IDU al contratista, éste ha atendido las observaciones presentadas durante la ejecución del contrato, prueba de ello es que tanto el puente peatonal nuevo, como los dos (2) vagones fueron entregados a la comunidad el 14 de julio de 2012, y se espera dar al servicio la totalidad de la obra en el mes de septiembre del presente año.

No es de recibo por parte de este Ente de Control que a pesar de evidenciarse los incumplimientos del Cronograma de Obra por parte del Contratista, desde diciembre de 2011 e informados por la Interventoría a la Dirección Técnica de Construcciones desde abril de 2012, el inicio del procedimiento administrativo tendiente a declarar el incumplimiento parcial del Contrato se iniciara sólo hasta el 4 de mayo de 2012 y que la audiencia de descargos programada para el 22 de mayo se debiera postergar hasta el 27 de agosto de 2012, es decir noventa y tres días después de la fecha inicialmente programada, porque la citación enviada por el Instituto a la Compañía Mundial de Seguros S. A., para la audiencia celebrada el día 22 de mayo, fue recibida sólo hasta el 25 de mayo de 2012, lo que produce una nulidad en la actuaciones administrativas adelantadas hasta la fecha.

**2.4 Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por la falta de revisión, evaluación y supervisión de la Dirección Técnica de Diseño de Proyectos y de la Dirección Técnica de Construcciones, al presupuesto presentado por el Contratista como resultado de los Estudios y Diseños, lo que ocasionó que el 14 de**

**“Por un control fiscal efectivo y transparente”**

*diciembre de 2011, es decir, faltando quince días para vencerse el plazo del Contrato se adicionara en valor y en plazo, y nuevamente en marzo y mayo de 2012 se surtieron otras adiciones, con base en el mismo argumento.*

Por lo anteriormente aludido, se incumple lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, artículo 26; Ley 489 de 1998, artículos 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2 y Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2, artículo 35, numerales 1 y 2.

**Respuesta IDU**

*Respecto a este hallazgo, es importante resaltar la modalidad bajo la cual se realizó la ejecución de éste proyecto, la cual consistió en una etapa de estudios y diseños y otra de construcción. Bajo éste esquema la entidad desarrollo su presupuesto con base en las actividades a ejecutar producto del alcance inicial establecido por TRANSMILENIO S.A., posteriormente y como parte de la etapa de estudios y diseños y luego de la etapa de construcción, es usual que producto de estas dos etapas se presenten situaciones y exigencias que sólo se detectan y presentan al momento de realizar los estudios y diseños de detalle y durante la ejecución de la obra, al momento de interactuar con las empresas de servicio público y las entidades del distrito, las cuales como resultado de la revisión tendiente a lograr las respectivas aprobaciones, manifiestan sus solicitudes técnicas las cuales deben ser valoradas y superados para llevar a cabo con éxito el proyecto. Estas situaciones fueron evaluadas y revisadas juiciosamente por la entidad a medida que fueron ocurriendo durante el desarrollo del proyecto, y no se fundamentan bajo el mismo argumento como se menciona en el hallazgo y como se señalan en las minutas de las adiciones y sus respectivos soportes, por el contrario, cada una de las actividades obedecieron a situaciones y justificaciones diferentes, las cuales como se mencionó fueron valoradas y revisadas una a una puntualmente por la entidad con base en el avance de obra y el resultado de cada uno de los productos de diseño finalizado, reflejando una actuación diligente de ésta entidad y acorde con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 80.*

Este Órgano de Control conceptúa que si bien es cierto que producto de los estudios y diseños y de la construcción, se presentan situaciones y exigencias que solo se muestran en estas etapas, no es de recibo que en mayo de 2012, se establezca como justificación para la adición No 3, los **diseños definitivos**, toda vez que éstos debieron terminarse el 30 de julio de 2011, sumado a que en las adiciones No 1 y 2 se tiene la misma justificación, como se relaciona a continuación:

En la adición en valor y plazo No 1 del 14 de diciembre de 2011, una de las justificaciones para adicionar fue: **“Como resultado de los diseños definitivos, éstos necesariamente han generado ítems nuevos y mayores cantidades de obra de los ítems contractuales, para el contrato de diseño y construcción No 004-2011”** Subrayado y negrilla fuera de texto.

***“Por un control fiscal efectivo y transparente”***

En la adición en valor y en plazo No 2 del 29 de marzo de 2012, en el subnumeral 1.4 del numeral 6 de las consideraciones se establece que *“Esta Interventoría a la luz **de los resultados de los diseños disponibles**, ha efectuado con el contratista de obra, la evaluación real de cantidades de obra y la determinación de nuevos ítems no previstos NP, ....”* Subrayado y negrilla fuera de texto

En la adición en valor No 3 del 29 de mayo de 2012, en el numeral 6 de las consideraciones se establece que *“**Teniendo en cuenta los diseños definitivos** del contrato de la referencia, requeridos para la ejecución del objeto del mismo, ....”* Subrayado y negrilla fuera de texto

Por los hechos expuestos anteriormente, se evidencia que hasta mayo de 2012, la Entidad contó con los estudios y diseños definitivos, para determinar el presupuesto de obra real y así apropiar los recursos requeridos para la terminación de la obra, lo que evidencia la falta de planeación, supervisión y control por parte de la Entidad en el presupuesto de obra realizado por el Contratista.