



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C.

.INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU

INFORME DE AUDITORIA SOBRE LA EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN
SUSCRITA ENTRE 1999 Y JULIO DE 2000

INFORME PARCIAL

I. OBJETIVOS

GENERAL

Evaluar de forma integral, la contratación suscrita por el IDU (en especial la fase contractual y de ejecución física), que ejecuta los proyectos de inversión contemplados en los diferentes programas que hacen parte, tanto del Plan Anual de Inversión del Instituto de Desarrollo Urbano, así como del Plan de Desarrollo Distrital "*Por la Bogotá que Queremos*".

ESPECIFICOS

- Verificar, por medio del examen tanto legal como físico - técnico, que la contratación suscrita por el IDU, se este ejecutando de acuerdo con los principios de eficiencia, eficacia y economía.
- Examinar que las actuaciones administrativas desarrolladas a lo largo del proceso contractual, se encuentren ajustadas a la normatividad establecida sobre la materia y verificar que se de estricto cumplimiento a los requisitos previos, concomitantes y posteriores de los contratos.
- Verificar que la gestión adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano, en la ejecución de los diferentes contratos, se encuentre acorde y cumpla con los objetivos y metas trazados en la formulación de cada uno de los proyectos de inversión.

II. ALCANCE

Para el desarrollo de los objetivos propuestos y con base en el programa de auditoria establecido para tal fin, se tomo una muestra selectiva de 53 contratos, (vigencias 1999 y 2000) bajo los criterios de representatividad, cuantía del compromiso y naturaleza del mismo, entre otros aspectos; los cuales



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

corresponden a 11 (29.72%) de los 37 proyectos que hacen parte del Plan de Inversión del Instituto de Desarrollo Urbano.

De lo anterior y teniendo en cuenta que el presente informe corresponde a una entrega parcial del mismo, se analizaron y evaluaron 32 contratos, por un valor de \$130.026,2 millones entre obra e interventoría, de los cuales 17 fueron suscritos en 1999 por valor de \$96.358.8 millones, equivalente al 11.44% del total del presupuesto definitivo de inversión del IDU para ese año y 15 contratos suscritos durante la actual vigencia por un valor de \$33.667.4 millones, que representan el 2.21 % del presupuesto definitivo de inversión a julio del presente año. Dichos contratos hacen parte de los siguientes proyectos de inversión del IDU, identificados con los códigos: 3064 Consolidación Red Vial; 5007 Corredores Preferenciales de Transporte Público-Troncales; 5056 Corredores de Transporte Alternativo Ciclo Rutas; 5004 Avenida Longitudinal de Occidente; 5005 Avenida Ciudad de Cali; 3019 Puentes Peatonales; 3032 Eje Ambiental Avenida Jiménez; 7037 Andenes Separadores y Sardineles; 7048 Ampliación y Mejoramiento de la Malla Vial; los cuales a su vez, hacen parte de dos (2) de las seis (6) prioridades que ejecuta el Instituto de Desarrollo Urbano.

Es importante señalar que algunos contratos incluidos en la presente evaluación no presentan observaciones de carácter legal, por cuanto se presentaron algunos inconvenientes de orden logístico, así como de tiempo, que impidieron concluir la evaluación de los contratos de la totalidad de la muestra de auditoría. Por lo anterior, dichos contratos serán incluidos posteriormente dentro del programa a ejecutarse para evaluación anual de la gestión del IDU que se realizará de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución 035 de 1999, Capítulo II, numeral 2.4.1 a partir del próximo 15 de febrero de 2001.

III. METODOLOGÍA

La metodología utilizada para la aplicación y desarrollo del programa de auditoría, consistió inicialmente, en la elaboración de papeles de trabajo para la evaluación legal de cada uno de los contratos objeto de la muestra, luego en el examen de la información y documentación puesta a disposición por parte de la Subdirección de Contratos y Convenios del IDU, así como de los coordinadores a cargo de cada uno de los contratos de la muestra, verificando sobre estos, la observancia de los requisitos legales y comprobando con base en visitas e inspecciones físicas, si las obras ejecutadas, cumplieron las especificaciones técnicas establecidas en los pliegos de condiciones y si éstas atienden las normas mínimas de calidad.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

IV. SISTEMAS DE EVALUACIÓN EMPLEADOS

Los sistemas de evaluación empleados, correspondieron a la aplicación de pruebas de auditoría tanto de cumplimiento como sustantivas y analíticas, las cuales permitieron determinar el cumplimiento de normas, proveer evidencia válida mediante inspecciones y visitas físicas, así como efectuar seguimiento al comportamiento y dinámica de los presupuestos.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

V. PLIEGO DE OBSERVACIONES

A continuación, serán relacionadas las observaciones de tipo legal y técnicas resultado del análisis realizado sobre un total de diez (10) proyectos, y de la ejecución de treinta y dos (32) contratos tanto de obra como de interventoría, así:

1. PROYECTO CONSOLIDACIÓN RED VIAL

CODIGO PROYECTO: 3064
PRIORIDAD: MOVILIDAD
PROGRAMA: ADECUACION DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

OBSERVACIONES:

OBSERVACION	NORMA TRANSGEDIDA	CAUSA	EFECTO
1. Inconsistencia en la información que sobre cumplimiento de metas reporta la Subdirección Técnica de Planeación Estratégica con relación a la reportada por la Subdirección de Programación y Seguimiento.	Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, que estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información	Deficiencia en los canales de información y comunicación de los sistemas utilizados, así como de las áreas u oficinas correspondientes	No hay certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en los proyectos de inversión que ejecuta la entidad.
a). En el documento Seguimiento Físico y Financiero proyectos IDU, en el capítulo correspondiente a Metas de Proyectos se registra rehabilitar 57.05 K/C de la Avenida Boyaca, Avenida el Dorado, y Avenida 68, alcanzando una ejecución de 91.03 K/C como metas alcanzadas. En el capítulo "Georeferenciación" la sumatoria de la información registrada por puntos de inversión alcanza 41.07 K/C. Mostrando así la falta de complementariedad y concordancia en la información presentada. Las metas tanto proyectadas como alcanzadas registradas en el documento Metas de Proyectos, no	El literal J del Artículo 3 de la Ley 152 de 1994, estipula el proceso de planeación como una actividad continua incluyendo el seguimiento y la evaluación de los proyectos.	Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto	Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>coinciden con las registradas en el documento Georeferenciación, los cuales hacen parte integrante del documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU" es así como:</p> <p>b). En el documento Seguimiento Físico y Financiero proyectos IDU de Agosto de 2000., en el capítulo correspondiente a "Georeferenciación", puesto por la Entidad a disposición de este ente de control, se observa registrada la meta Rehabilitar 1.00 K/C de vía a la Calera de Avenida Circunvalar a Patios encontrándose, que esta meta no fue incluida en el Documento de Formulación presentado al DAPD a julio 30 de 2000, enviado por la Entidad al Banco de proyectos y tampoco incluida en el Documento Seguimiento Físico y Financiero proyectos IDU, en el capítulo correspondiente a "Metas de proyectos" a fecha junio de 2000.</p>			
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

CONTRATOS ANALIZADOS

CONTRATO 616 DE 1999

Objeto del contrato: Rehabilitación en sobrecarpeta de concreto (Whitetopping) de la vía a La Calera desde la Avenida Circunvalar hasta Patios, (Km 0+000 al Km 6+000).

Contratista: Consorcio Castro Tcherassi y Cía Ltda - Equipos Universal y Cía Ltda. (Lic. Pública N° IDU - LP - DTMV - BMU - 049 - 1999).

Interventor: Ingeniería Consultoría y Planeación - Incoplan S.A.

Plazo Inicial: Cuatro (4) meses

Fecha de Iniciación: Noviembre 22/99



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Fecha de Terminación Inicial: Marzo 21/2000
Fecha de Terminación Final: Julio 14/2000
Valor Inicial: \$4.850.577.734,00
Valor adición: \$1.100.000.000,00
Valor actualizado: \$5.950.577.734,00

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMAS TRANSGEDIDAS	CAUSA	EFECTO
1. El acta de terminación del contrato se firmó el 14 de julio de 2000, 17 días después de la fecha límite prevista para su terminación (27 de junio de 2000).	Con la anterior conducta se contraviene lo establecido en la Ley 80 de 1993 artículo 25 numeral 4, artículo 4 numeral 1 y artículo 3.	Deficiencia de control interno en el seguimiento del contrato.	Dilación en la entrega final de la obra.
2. Falta de planeación, toda vez que el contrato fue suspendido en 21 días para realizar ajustes al diseño original, definición de mayores cantidades de obra y de obras complementarias.	Ley 80 de 1993, artículo 25, numeral 12, Artículo 26 numeral 3 y Ley 152 de 1994, artículo 3, literal J.	No se efectuaron los diseños iniciales de acuerdo con la magnitud de las obras requeridas.	La entidad debió conceder prórroga y reconocer adición del contrato, generando un posible sobre costo en la ejecución del mismo, afectando el principio de economía.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

3. La obra se encuentra terminada y en servicio. Presenta buen estado general, pero el pavimento se caracteriza por una deficiencia generalizada en rugosidad: toda la vía presenta falta de alineación de la superficie, el perfil longitudinal no es rectilíneo, presentando una especie de rizado que aunque no compromete la estabilidad de la obra es indeseable y causa incomodidad al tráfico.
4. Las obras de drenaje, importante aporte del contrato a la vía, presentan defectos en acabados: hormigueo de superficies y abultamiento de planos verticales de alcantarillas, lo que hace ver que no se hicieron estas obras debidamente.
5. Las dilataciones o juntas de expansión y contracción de pozos de inspección no se hicieron de acuerdo con lo recomendado técnicamente (ICPC - Instituto Colombiano de Productores de Cemento y PCA - Portland Cement Association), quedaron los pozos en el borde de las losas sin juntas apropiadamente construidas. Por otra parte, algunos pozos se encuentran desnivelados o hundidos.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATO 001 DE 1999

Objeto:	Rehabilitación y mantenimiento de la Av. Boyacá (Cll 127) desde la Avenida El Dorado hasta la Cra 7
Contratista:	Consortio CGC
Plazo Inicial:	9 meses
Plazo Adicional:	3 meses
Plazo Acumulado:	12 meses
Valor Actual:	\$6.461'396.860,00
Valor Adicional:	\$1.699'692.527,00
Valor Actualizado:	\$8.161'089.387,00
Fecha de Iniciación de Obras:	1 de febrero de 1999.
Fecha de Terminación Inicial:	1 de noviembre de 1999
Fecha Terminación Final:	1 de febrero de 2000
Interventoría:	Consortio Estudios Técnicos - Hidrotec Ltda. Ingenieros Consultores

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGEDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. El IDU está reconociendo al contratista la suma de \$16.153.492 según acta No. 5 de fijación de precios no previstos cuando legalmente estas cargas tributarias son por cuenta del contratista.</p> <p>El valor real de impuesto de timbre es de \$48.460.476, menos valor impuesto de timbre en el momento de la licitación \$32.306.988; la diferencia ya señalada es la que se le esta reconociendo al contratista por cuanto en el momento de la propuesta estaba vigente la tarifa del 0.5 por concepto de impuesto de timbre, pero cuando el contratista suscribió el contrato el impuesto de timbre previsto por la nueva legislación tributaria se encontraba en el 0.75.</p> <p>No se ve razonable que el</p>	<p>Presunta transgresión de lo contemplado en: Ley 80/93, artículos 51 y 26 numerales 1° y 4°. Ley 42/93, artículo 83.</p> <p>El numeral 10.5 de las condiciones especiales del contrato (Banco Mundial) dice "en los precios unitarios y los precios por suma global se entenderán incluidos dichos impuestos y contribuciones, impuesto de guerra e industria y comercio y todos los demás que estén legalmente a cargo del contratista como timbre y retención en la fuente."</p>	<p>Deficiencia en el sistema de control interno, en razón a que deben estar claramente definidas las cargas que debe asumir el contratista.</p> <p>El impuesto de timbre debe ser pagado por todos los ciudadanos en la cuantía que señala y ordena la Ley, en este caso es una carga tributaria impositiva y que corre por cuenta del contratista que este no puede evadir por ser una carga pública.</p>	<p>Posible detrimento patrimonial por ser ésta una carga tributaria que debe recaer sobre el contratista.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>IDU asuma tal costo, por cuanto el subdirector técnico de contratos y convenios de la época Dr. JULIO CESAR GAMBA LADINO considero improcedente el reconocimiento al contratista de la diferencia por el aumento de la tarifa aplicable para el impuesto de timbre (ver memorando STCO 6300-1068 del 16 de septiembre de 1.999 dirigido a la Subdirección Técnica de Construcciones Dr. Oscar Herrando Solórzano)</p> <p>Sin embargo tal concepto no fue tenido en cuenta y el IDU asumió el costo por partida doble como quiera que la Ley excluye a la entidad de tal pago y si cancelando el proporcional aumento que le corresponde al contratista asumir, es decir la administración sin ser legislador interpretando a favor del contratista la Ley tributaria, le reconoció la suma ya citada al consorcio, no velando ni defendiendo los intereses de la entidad.</p> <p>2.- En el Acta No. 2 de fijación de precios no previstos se están reconociendo \$26.308.832 por concepto de señalización cuando en los precios iniciales de las ofertas ya se encontraba previsto este item.</p> <p>Además dentro del módulo 4 titulado mitigación impacto urbano e información durante la construcción de obras civiles del manual de imagen corporativa IDU que hace parte del pliego de condiciones se encuentra el numeral 4.1 que hace referencia a las señales y protecciones.</p> <p>3.- En el acta No.7 se están reconociendo \$8.150.972 por el plan de manejo ambiental para el tramo</p>	<p>Presunta transgresión de lo contemplado en: Ley 80/93, artículos 51 y 26 numerales 1° y 4°. Ley 42/93, artículo 83</p> <p>Presunta transgresión de lo contemplado en: Ley 80/93, artículos 51 y 26 numerales 1° y 4°.</p>	<p>No se le realizó el debido seguimiento a la ejecución del contrato, tanto por parte de la interventoría del mismo, como del IDU. Deficiencia del sistema de control interno.</p> <p>Deficiencia del sistema de control interno, al no ejercer un adecuado control y seguimiento sobre el</p>	<p>Posible detrimento patrimonial por cuanto en los precios iniciales de la oferta ya se encontraba previsto este item</p> <p>Posible detrimento patrimonial por cuanto este tramo no fue intervenido por el contratista, y no estando</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>entre la autopista norte y la carrera 7, tramo éste, que no fue intervenido por el contratista.</p> <p>4.- En el acta No.11 se le reconoce al contratista estudios Geotécnicos por el tramo comprendido entre la autopista norte hasta la carrera 7ª dentro de la calle 127, es de aclarar que dichos estudios no fueron pactados en el objeto contractual por cuanto al adjudicar el contrato existían estudios y diseños previos del proyecto que se iba a realizar entendiéndose incluidos dichos estudios. El valor fue por \$184.351.683, al efectuarse este pago el contrato de obra publica se convirtió en consultoría, desnaturalizándose el objeto inicialmente contratado. Lo anterior también daría lugar a un posible detrimento patrimonial en razón que los estudios y diseños contratados durante la ejecución del contrato tenían que encontrarse incluidos dentro de los estudios y diseños que dieron lugar para sacar la licitación pública, entendiéndose que los estudios y diseños se efectúan antes de la suscripción del contrato, pues la causa en si para celebrar el contrato, son los estudios y diseños previos que soportaran la obra a realizarse.</p> <p>Siendo irregular a todas luces contratarlos y pagarlos durante la ejecución del contrato y más cuando la rehabilitación y mantenimiento de dicho tramo (calle 127 entre autopista norte y carrera 7ª) estaba dentro de las obligaciones del contratista tramo este que no se hizo.</p> <p>5.- En dicho contrato estaba pactado efectuar el tramo de rehabilitación y mantenimiento del tramo</p>	<p>Ley 42/93, artículo 83</p> <p>Presunta transgresión de lo contemplado en: Ley 80/93, artículos 51 y 26 numerales 1° y 4°. Ley 42/93, artículo 83</p> <p>Presunta transgresión de lo contemplado en: Ley 80 de 1993, artículo 26,</p>	<p>contrato, como de los pagos que de él se derivan</p> <p>Deficiencia del sistema de control interno, al no ejercer un adecuado control y seguimiento sobre el contrato, desde su inicio, verificando que la ejecución y sus pagos se ajusten a lo pactado.</p> <p>No se pacto en el objeto contractual dicho estudio, porque cuando se adjudico el contrato existían estudios y diseños previos que soportaban el proyecto que se iba a realizar.</p> <p>Deficiente e inadecuada planeación, por encontrarse deficiencias e incoherencias por falta de actualización de</p>	<p>pactado dicho estudio.</p> <p>Posible detrimento patrimonial por cuanto los estudios y diseños contratados, tenían que encontrarse incluidos dentro de los estudios y diseños que dieron lugar para sacar la licitación pública.</p> <p>No se cumplió el objeto del contrato a pesar de haberse invertido la totalidad de los recursos asignados</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>comprendido entre la autopista norte y la carrera 7, el cual no fue realizado por el contratista, debido a las dificultades encontradas en el diseño, es decir para esta auditoría no pudo culminarse por falta de actualización de los diseños y estudios previos, en otras palabras el contratista no cumplió con lo pactado inicialmente.</p> <p>Es de observar también que el ciudadano CARLOS JARAMILLO mediante comunicación dirigida al IDU ingeniero ANDRES CAMARGO Y radicada bajo el número 36723 del 24 de Noviembre de 1.998 formula diversas observaciones respecto del diseño de las estructuras planteadas para las obras, solicitándole al director del IDU una revisión concienzuda de los estudios, pidiendo además la presencia de una veeduría técnica con capacidad de decisión respecto de juzgar tales aseveraciones.</p> <p>Dentro de las aseveraciones planteadas de orden técnico por el quejoso, fundamentalmente se refiere a que se efectúe por parte del IDU la revisión total del estudio de rehabilitación por considerar que el estudio en que esta fundamentada la rehabilitación de las vías a contratar presenta errores y mediciones inadecuadas de las estructuras existentes, lo cual afectaría gravemente los cálculos de las estructuras propuestas para rehabilitación y los costos que de ellas se desprenden.</p> <p>La dirección del IDU no presto atención a la queja del ciudadano en mención desestimando su petición, lo cual conlleva al fracaso que se presento al no poder el contratista hacer el tramo pactado, debido a las</p>	<p>numeral 1 y numeral 3. Ley 80 de 1993, artículo 25 numeral 12. Ley 80 de 1993, artículo 51</p>	<p>los estudios y diseños previos.</p> <p>El tramo de rehabilitación y mantenimiento comprendido entre Autopista Norte y Carrera 7 de la calle 127, no fue realizado por el contratista, debido a las dificultades encontradas en el diseño. No entendiéndose como el contratista acepta realizar una obra de tal magnitud, cuando era notorio las deficiencias que presentaba la vía.</p>	<p>\$6.461.396.860 más la adición de \$ 1.699.692.527, presentándose un posible detrimento patrimonial por el tramo no realizado por el contratista, el cual deberá ser cuantificado por la División Operativa de Obras Públicas de esta Contraloría.</p> <p>Lo anterior afecta el principio de economía, no lográndose los beneficios sociales esperados, en razón a que la obra quedó inconclusa, violándose el principio de responsabilidad, por sacarse a licitación y contratación una obra de gran magnitud, cuando los estudios y diseños se encontraban elaborados en forma incompleta.</p> <p>Las anteriores actuaciones originaron sobrecostos con el agravante que no se cumplió la totalidad del objeto contractual, afectando los principios de economía, eficiencia, eficacia.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



<p>dificultades encontradas en los diseños.</p> <p>Es importante resaltar que el Banco Mundial al no objetar la adición solicitada para dicho contrato, reiteró su preocupación por el aumento en el valor de las obras, producto de problemas en los diseños, cambios en las especificaciones e incorporación de obras adicionales entre otros, solicitándole además al IDU que presentara al Banco un plan que busque disminuir las adiciones a los contratos.</p>			
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

OBSERVACIONES TÉCNICAS

6. Dentro de los problemas técnicos presentados, están las fisuras sobre la calzada ya rehabilitada entre la Avenida Córdoba y la Autopista Norte calzada Norte por la calle 127 frente al desarrollo urbanístico denominado Atabanza. En este tramo desde el mes de junio de 1999, se han presentado fisuras muy leves, las cuales con el avance de los días siguieron ampliándose e incrementándose.
7. Para solucionar la situación presentada, se establecieron por parte de la interventoría controles topográficos para verificar los desplazamientos horizontales y verticales de las fisuras y se solicitó al contratista el sellamiento de las grietas presentadas para evitar, la filtración de agua que afectará la estabilidad de la estructura vial. El tramo quedó en observación debido a la inestabilidad que presenta, y a solicitud del IDU se dejaron avisos indicando el problema detectado.
8. Actualmente la obra se encuentra en el período de garantía que va hasta febrero del próximo año, razón por la cual sólo hasta esa fecha se llevará a cabo el recibo final de los trabajos y la liquidación del contrato. Las fallas y problemas técnicos se han reparado en la medida en que se han venido presentando.
9. Es de tener en cuenta que a pesar de que el Contratista, ha reparado las fallas en cuestión, no se entiende como un pavimento en tan poco tiempo de haber sido rehabilitado las presenta, lo que conlleva a cuestionar si el contratista



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

utilizó los materiales y el proceso constructivo que exigía las condiciones de la vía y las especificaciones técnicas del Contrato.

CONTRATO 002 DE 1999

Objeto: Rehabilitación y mantenimiento de la Avenida El Dorado desde la Carrera 3 hasta el Aeropuerto Internacional El Dorado, en Santa Fe de Bogotá D.C.

Contratista: Contratista: Unión Temporal Aguilar y Cia. Ltda. Construcciones El Cóndor S.A.

Plazo Inicial: 9 Meses

Plazo Adicional: 3 Meses

Plazo Acumulado: 12 Meses

Valor Inicial: \$7.246´408.819.00

Valor Adicional: \$ 4.024.463.419.00

Valor Actualizado: \$ 11.270.872.238.00

Fecha de Iniciación de Obras: 16 de Febrero de 1999

Fecha de Terminación Inicial: 16 de Noviembre de 1999

Fecha Terminación Final: En ejecución (Monitoreo y mantenimiento)

Interventoría: DICONSULTORIA LTDA

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Es inaceptable que se argumente para la suscripción del contrato adicional No. 1, como justificación, la necesidad de construir canaletas en tierra y pasacalles, si se tiene en cuenta que tales ítems, se encontraban descritos dentro de las cantidades de obra determinadas en los pliegos de condiciones, no obstante los mismos, a pesar de relacionarse como obra no prevista, no aparecen ejecutados, de acuerdo con el acta de recibo final.</p> <p>Igual situación se presenta, frente al ítem defensas metálicas, contenido en el capítulo de puentes,</p>	<p>Posible norma transgredida: Ley 80 de 1993, artículo 25, numeral 12, Artículo 26 numeral 1 y 3 y Ley 152 de 1994, artículo 3, literal J.</p>	<p>El contratista no dio cumplimiento a la totalidad del objeto contractual, como consecuencia de las deficiencias del Sistema de Control Interno, al no realizar un adecuado control y seguimiento a la ejecución del contrato y a los pagos que de él se derivan.</p> <p>Deficiente planeación al no haberse realizado la actualización de los estudios y diseños previos al inicio de la ejecución contractual.</p>	<p>Presunta afectación de los principios de economía, eficacia y responsabilidad, que han de gobernar el proceso contractual.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>teniendo en cuenta que a pesar de que en el cuadro de cantidades de obra inicial aparecen 7.000 defensas metálicas, se presente como justificación la necesidad de ampliar las cantidades del mismo y tan sólo se registre en la relación de cantidades de obra ejecutadas la instalación de 3.383 defensas.</p> <p>Se evidenció que en este contrato existieron grandes diferencias entre las cantidades de obra iniciales y finales, además se presentaron obras no previstas debido a la deficiencia en el alcance de los estudios y diseños realizados por la Secretaría de Obras Públicas.</p>			
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Mediante el ACTA N° 2 DE FIJACIÓN DE PRECIOS NO PREVISTOS suscrita el 24 de Mayo de 1999, se pactan y fijan los precios unitarios no previstos en el contrato, previo estudio de la Interventoría. A continuación se relacionan dichos precios unitarios pactados al origen del contrato, indicando los ítems correspondientes y cantidades estimadas de obra de los mismos:

DESCRIPCIÓN	UN.	CANT.	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
Cemento adicional para estabilización	Kg.	5800000	279	1.618.200.000
Concreto hidráulico e=0,27 m y MR=45 Kg/cm ²	m ²	34254	93691	3.209.291.514
Corte de juntas en losas de concreto	m	8500	7286	61.931.000
Precorte de juntas en losas de concreto	m	8500	6630	56.355.000
Dovela de hierro para losas de concreto	m	10500	15471	162.445.500
			TOTAL	5.108.223.014

Mediante el ACTA N° 3 DE FIJACIÓN DE PRECIOS NO PREVISTOS suscrita el 21 de Julio de 1999 se pactan y fijan los precios unitarios no previstos en el contrato, previo estudio de la Interventoría. A continuación se relacionan dichos precios unitarios



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

pactados al origen del contrato (noviembre de 1998) indicando los ítems correspondientes y cantidades estimadas de obra de los mismos:

DESCRIPCIÓN	UN.	CANT.	Vr. UNIT.	Vr. TOTAL
Sub-base granular	m ³	3000	33200	99.600.000
Base Granular	m ³	2000	40207	80.414.000
Fresado de pavimento asfáltico	m ³	3000	20858	62.574.000
Cordón de poliuretano (backer road)	m	8500	839	7.131.500
Geotextil	m ²	2000	1848	3.696.000
TOTAL				253.415.500

Al fijar precios no previstos para algunos ítems en las Actas, que realmente no podrían denotarse como tal, por haber sido tenidos en cuenta en las cantidades de obra iniciales del contrato, se presentaría un posible detrimento por el valor fijado en dichas Actas. Transgrediendo presuntamente el principio de responsabilidad de acuerdo con el contenido del numeral 1º artículo 26 y el de economía numeral 4 artículo 25 de la Ley 80 de 1993.

CONTRATO 003 DE 1999

Objeto: Rehabilitación y mantenimiento de la Av 68 – Calle 100 desde la Autopista sur hasta la Cra 15.

Contratista: Consorcio CGC Conalvías S.A. Gayco S.A. y Cia Trabajos Urbanos CTU.

Valor inicial del Contrato: \$10.950.70 millones

Valor final del contrato \$ 14.989.70 millones

Plazo Inicial: 9 meses

Fecha de Iniciación: 10 de febrero de 1999

Fecha de Terminación Final: 10 de Mayo de 2000

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGEDIDA	CAUSA	EFECTO
1. Según Acta Parcial de Obra N° 17 de junio 06 de	Presunta transgresión de lo contemplado en:	Deficiencia del sistema de control interno, al no ejercer	Posible sobrecosto por la modificación de los diseños



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>2000 se puede evaluar un posible sobrecostos por concepto de modificación a los diseños iniciales por valor de \$97'598.737.00, que resulta de la suma del ítem 102: \$42'760.417.00 (Asesoría externa Diseños Geotécnicos), mas el ítem 104: \$54'838.320.00 (Ensayos de suelos especiales). Lo anterior adicional a los \$10'710.930.50 incluidos en contrato IDU-350/00 (C.E.I. LTDA, especialista externo para evaluar diseños iniciales).</p> <p>2. En el ítem 40: Manejo de Tráfico y Manejo ambiental contratado por un valor inicial de \$ 139'774.272.00, se reconoció un valor de \$280'115.268.00, observándose un incremento de \$140'340.996.00, (100%), como consta en oficio N° DT-568-99 de noviembre 08/99 donde la interventoría expone que por circunstancias particulares en el mismo momento de la ejecución de los trabajos establece dicho reconocimiento.</p>	<p>Ley 80 de 1993, artículo 25, numeral 12, Artículo 26 numeral 1 y 3 y Ley 152 de 1994, artículo 3, literal J.</p> <p>Presunta transgresión de lo contemplado en Ley 80 de 1993, artículo 25 numeral 12, y artículo 26 numeral 1 y 3 Ley 87 de 1993, artículo 2 literal a.</p>	<p>un adecuado control y seguimiento sobre el contrato, desde su inicio, verificando que la ejecución y sus pagos se ajusten a lo pactado.</p> <p>Deficiente planeación al no haberse realizado la actualización de los estudios y diseños previos al inicio de la ejecución contractual.</p> <p>Deficiencia del sistema de control interno, al no ejercer un adecuado control y seguimiento sobre el contrato, desde su inicio, verificando que la ejecución y sus pagos se ajusten a lo pactado.</p>	<p>iniciales.</p> <p>Posible sobrecosto por el reconocimiento de un mayor valor en el ítem 40.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

OBSERVACIONES TÉCNICAS

3. A lo largo de los cuatro (4) carriles intervenidos en la Avenida 68 se puede generalizar que las condiciones originales de drenaje de la vía no son garantía como para suponer que los apozamientos presentados en varias calzadas tengan una solución real definida.
4. Los tramos rehabilitados de las calzadas "A" lenta occidental entre la Autonorte y la calle 98 y la calzada "D" entre la calle 68 y la calle 80, entre la calle 13 y la calle 22 y finalmente entre la calle 98 y la Autonorte, tienen serios daños superficiales en la mezcla asfáltica utilizada, y algunos sectores con posibles daños estructurales, la calidad de la obra en estos tramos es deficiente.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

5. La calzada "A" en el tramo comprendido entre la calle 26 y la calle 20 sin intervenir por encontrarse en garantía, según la Interventoría, por su avanzado estado de deterioro también necesita ser recuperado.
6. El sector comprendido entre la Autosur y la Av. 1º de Mayo a excepción de un sector de la calzada "A" quedó sin intervenir, según el actual estado de deterioro también necesita ser recuperado.
7. Sin embargo, por la modificación a los diseños iniciales propuestos por la firma Geotecnia y Cimentaciones LTDA para las cuatro (4) calzadas de la calle 100 entre la Autonorte y la carrera 15, mayores nivelaciones con mezcla asfáltica requeridas en las dos (2) calzadas rápidas a lo largo de toda la Avenida 68 intervenida, por las labores de estabilización con cemento y asfalto para la base granular en las calzadas lentas y otros nuevos ítems pactados en desarrollo del contrato 003/99 impidieron cumplir las metas físicas contractuales pese a la adición dada al valor inicial del contrato por valor de \$4.038'951.030.00.
8. Dado que el contrato se encuentra en ejecución, cumpliéndose a la fecha la etapa de monitoreos, los daños actuales y otros posteriores que puedan surgir hasta cumplirse los 12 meses de estos monitoreos continuos pactados en el contrato 003/99, son susceptibles de arreglo por parte del Constructor por lo cual la Interventoría y el IDU deben requerir al Constructor que efectúe y asuma los costos de las reparaciones a que haya lugar, cumpliendo lo estipulado en el contrato.
9. Los diseños iniciales realizados por la firma P.I.V. Ingenieros LTDA. bajo contrato SOP N° 054/97 dados al Constructor para la rehabilitación de las calzadas lentas presentaron fallas al poco tiempo de construidas. Los diseños iniciales para las calzadas rápidas "B" y "C" realizadas por esta misma firma luego de ser intervenidas presentan buen estado de conservación a la fecha, a excepción de algunas observaciones susceptibles de reparar en cuanto a mejorar calidad de la mezcla asfáltica utilizada en algunos tramos y otros defectos de tipo constructivo en las juntas, remates, principalmente.
10. La señalización horizontal es deficiente (en algunos tramos no existe), a lo largo de los cuatro (4) carriles y/o está parcialmente ejecutada. Hay que garantizarle seguridad al usuario, por tanto, es importante señalar la zona de transición de los intercambiadores de carril y el inicio del separador en concreto como tal, con el fin de prevenir accidentes especialmente en horas nocturnas, de igual forma, requerir al Constructor la total demolición y adecuación de la



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

punta del separador faltante en el cruce de la calle 20. Al usuario que transita rápidamente por la calzada “B” próximo al puente de la calle 13 en sentido Norte-Sur debería ser informado con suficiente anterioridad de la terminación súbita a desnivel de la capa de rodadura sobre la calle 13, debido a que también podría ocasionar accidentalidad.

11. Las cantidades de obra proyectadas inicialmente con 40 Ítems fueron subestimadas e insuficientes, donde no se tuvo en cuenta factores importantes como por ejemplo en primer lugar, actividades prioritarias relacionadas con la estabilización y mejoramiento de la sub-rasante y base granular y en segundo lugar se estableció un precio unitario global en el Ítem 40 Manejo Ambiental y de Tráfico, cuando las circunstancias verdaderas mostraron la necesidad de suministrar y mantener una gran cantidad de elementos, personal y señales preventivas transitorias y/o provisionales diurnas y nocturnas, incumpliendo el Manual de Manejo para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 9. Señalización, numeral 2.3 Medidas de Manejo para circulación de vehículos, desvíos y rutas temporales.
12. Las obras necesarias para la nivelación de pozos de inspección, construcción de sumideros y similares en la frontera entre el concreto asfáltico y el hidráulico muestra deficiencias en cuanto a su adecuada compactación y los terminados dados a los bordes presentan fisuras perimetrales y cuentan con deficientes terminados, en su gran mayoría.
13. En general se puede establecer que las zonas de transición usados como intercambiadores de carril ya sea por demolición de separadoras o accesos originales presentan fallas y/o deficiencias en sus remates o terminados.
14. La espesa vegetación encontrada en los separadores ubicados entre las Autonorte y la carrera 15 podrían estar influyendo directamente en la aparición prematura de las fisuras existente en el carril contiguo a éstos. Este mismo fenómeno puede estar sucediendo a la altura de la transversal 46 entre calzadas C y D.
15. A continuación se presenta las observaciones técnicas encontradas en cada una de las calzadas:

CALZADA “A”

Tramo calle 26- calle 22:



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- La capa de rodadura presenta deterioro con fisuras longitudinales y transversales, piel de cocodrilo generalizada, parcheos sin reparar y mal terminados. No es intervenida por parte del constructor debido a encontrarse en garantía por parte de la SOP, según datos del Interventor.
- La vía no cuenta con señalización, incumpliendo lo establecido en el Manual de Imagen Corporativa IDU, Modulo 4, Mitigación de Impacto Urbano e Información durante la construcción de obras civiles, numeral 4.1 Señales y Protecciones.

Tramo calle 20 - calle 13

- Falta demoler esquina separador calle 20 entre calzadas A y B, podría ocasionar accidentes en caso de no retirarse.
- Se modificó el diseño geométrico quitando el separador para garantizar en un futuro el ancho del corredor occidental necesario para la construcción de la Cicloruta, a la fecha este corredor limita la vía con el andén con una especie de zanja a la derecha a manera de canal conduce las aguas lluvias a los drenajes; el acabado final que da esta zanja a la obra es indeseable además que la mezcla asfáltica quedó sin confinamiento lateral.
- Falta carpeta en zonas de transición entre calzadas A y B.
- Falta intervención sobre el cruce de la calle 17

Tramo calle 13 - Av. Américas- Av. 1º de Mayo:

- El tramo entre el K0+590 y el K1+350 (medidos desde la Autosur) queda con solo base asfáltica.
- No tiene sardinel construido a la derecha entre la calle 13 y la Av. Las Américas. Falta intervenir cruce con la calle 3.

Tramo Calle 26 - Calle 63 - Calle 68:

- Pozo y sumidero mal nivelado e imperfecciones sobre la capa de rodadura en zona de transición donde se demolió separador entre calzadas A y B.
- Terminados deficientes sobre la capa de rodadura en zona de transición o intercambiador de cambio de carril a la altura del puente peatonal del Parque Simón Bolívar.
- Presenta apozamientos aislados a lo largo del tramo.
- Perforación sin reparar frente a Motorisa.
- Fisuras longitudinales importantes sin reparar frente al Bienestar Familiar.
- Sin intervención 350 m. Antes y después del cruce con la calle 63; comienza intervención frente al COC.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- Pozo mal nivelado frente a Compensar.

Tramo Calle 80 hasta Calle 98:

- Presenta pozos y sumideros mal nivelados e imperfecciones sobre la capa de rodadura donde se demolió el separador entre las calzadas A y B entre el Éxito y Home Center.
- Obstrucción carril derecho por trabajos en andenes sobre puente Río Juan Amarillo.

Tramo calle 98 hasta Autonorte:

- Presencia de parches reparados, fisuras longitudinales y transversales en varios sectores, piel de cocodrilo incipiente y baja calidad de la mezcla entre la Autonorte y la Av. Suba.
- Piel de cocodrilo media en intersección con la transversal 38.
- Entre la Av. Suba y la transversal 44 la capa de rodadura presenta alto grado de deterioro con fisuras longitudinales y transversales, piel de cocodrilo severo, deformaciones y deficiencias en la junta.
- Entre la transversal 44 y la calle 98 hay fisuramiento en la junta, piel de cocodrilo medio y baja calidad de la mezcla asfáltica con pérdida de finos.

Tramo Autonorte hasta Carrera 15:

- Se presentan fisura en la junta por deficiencias constructivas sellada entre las carreras 19 y 15.
- Entre la Carrera 19 y Autonorte la capa de rodadura presenta aceptable estado de conservación a la fecha. Antes de la entrada al puente existe un tramo sin intervenir en mal estado.

CALZADA “D”

Tramo Av. 1º de Mayo Av. Américas - Calle 13

- La capa de rodadura presenta deterioro en cercanías de la calle 2B (Canal de San Francisco).
- El cruce con la calle 3. se encuentra severamente deteriorado.
- La capa de rodadura desde esta calle 3 hasta la Av. de Las Américas presenta fisuras longitudinales y transversales.
- Entre la Av. Las Américas y la Calle 13 se ven varias nivelaciones efectuadas, la calidad de la mezcla asfáltica a lo largo del tramo no es uniforme, es decir de



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

aparentemente hay varias calidades de mezcla asfáltica suministrada. Hay baches 100 m. antes de la calle 13.

Tramo Calle 13 hasta Calle 20:

- Tramo severamente deteriorado entre la calle 13 y la calle 20

Tramo Calle 20 hasta Calle 26:

- La capa de rodadura presenta fisuras transversales y longitudinales a la entrada del Terminal de Transporte hasta la calle 26 y deficiencias en la junta central.

Tramo Calle 26 - Calle 63- Calle 68- Calle 80:

- Entre la calle 26 y la calle 53 se encuentran pozos y sumideros mal nivelados y fisuras en zona de transición donde se demolió el separador usado como intercambiador entre las calzadas C y D, remates de la capa de rodadura con deficiencias en este tramo.
- Hueco de núcleo sin reparar frente a Compensar.
- Ahuellamientos en la rodadura promediando el puente peatonal Parque Simón Bolívar.
- Remates irregulares en zona intercambiador de calzadas.
- Sin intervenir zona intercambiador frente Parque El Salitre.
- Reparación mal terminada en inmediaciones del Aquaparque y daños al pavimento por una entrada de maquinaria pesada al Parque.
- Deficientes remates con las bahías de Popsy.
- No se intervino cruce en calle 63 y poco antes y después del cruce.
- Existe presencia de apozamientos varios a lo largo del tramo.
- Presencia sobre la carpeta de piel de cocodrilo en inmediaciones del Barrio J. Vargas.

Tramo calle 68- Calle 80 hasta Calle 98:

- El tramo entre la calle 68 y la calle 80 la capa de rodadura presenta alto estado de deterioro con fisuras longitudinales y transversales, piel de cocodrilo severo, reparaciones mal terminadas, baja calidad de la mezcla asfáltica, deficiencias en la junta y pozos mal nivelados.
- Se evidencia presencia de fallo a la altura de la Urb. Metrópolis.
- Los remates y empalmes en las bahías del C.C. Metrópolis son deficientes.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- Defectos por baja calidad de la mezcla asfáltica entre la calle 80 y la 98, fisuras longitudinales frente a CAFAM, fisuras perimetrales en sumidero Bomba Mobil.
- Remates deficientes y empalme sin ejecutar en las bahías del C.C. CAFAM.

Tramo Calle 98 hasta Autonorte:

- Fisuras longitudinal en la junta, deficiente calidad de la mezcla asfáltica a partir de la calle 98.
- Piel de cocodrilo con fisuras transversales y longitudinales desde la transversal 46 hasta la Avenida Suba.
- Piel de cocodrilo medio con fisuras transversales y longitudinales, algunas reparaciones desde la Av. Suba hasta la transversal 38.
- Frente a Olímpica poco antes de la entrada al puente de la Autonorte el tramo esa en mal estado, solo se observan algunos parcheos.

Tramo Autonorte hasta Carrera 15:

- Se presentan fallas sin reparar a la salida del puente de la Autonorte, la capa de rodadura presenta buen estado de conservación hasta la carrera 19, la vía no esta señalizada.
- El cruce con la Avenida 19 no se intervino.
- Entre las carreras 19 y 15 la capa de rodadura presenta aceptable estado de conservación a la fecha aunque con algunas fisuras longitudinales selladas y espesa vegetación en el separador entre calzadas C y D.

CALZADA “B”

Tramo entre calle 26 - calle 20- calle 13:

- Pavimento en mal estado en 150 m. antes de la calle 20; este sector no presenta intervención.
- El resto de este Tramo presenta relativo buen estado, a excepciones de algunos apozamientos aislados, no tiene sardinel con separador central en cruce con calle 17.

Tramo entre Calle 13- Av. Américas-Av. 1º de Mayo

- Justo bajo el puente de la calle 13 aparece súbitamente una depresión que puede presentar posible accidentalidad porque el usuario tiende aplicar los frenos por la falta de capa de rodadura desde este sitio hasta la Av. Las



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Américas. Solo se aprecian algunos parcheos aislados con deficiencias constructivas y apozamientos junto al separador derecho.

- Desde la Av. Las Américas hasta la Av. Primero de Mayo, la capa de rodadura presenta buen estado de conservación a la fecha a excepción del cruce con la calle 3, falta remates en zona de cambio de carril Barrio Villa Claudia y se presentan apozamientos aislados a la derecha.

Tramo Carrera 15 -Carrera 19-Autonorte:

- La vía no presenta señalización.
- Presenta residuos o escombros en separador central y no cuenta con un adecuado relleno que de estar nivelado. Incumpliendo con el Manual IDU para manejo de proyectos de mínimas implicaciones Programa1. Manejo de escombros y materiales de construcción, numeral 2.3 Medidas de manejo.
- Hay espesa vegetación entre las Carrera 19 y 15 que contribuyen a la deformación periódica de la vía.
- Puede existir tendencia de la vía a presentar ondulaciones en varios sectores del tramo.
- Presenta fisuras longitudinales selladas entre las Carreras 19 y 15.
- El tramo presenta irregularidades de tipo constructivo en las juntas.

Tramo de la Autonorte hasta Calle 100:

- La capa de rodadura presenta fisuras transversales y longitudinales.
- Mala calidad de la mezcla asfáltica utilizada con pérdida de finos.

Tramo Calle 100- Calle 80- Calle 68:

- Es apreciable distintas calidades de mezcla asfáltica suministrada.
- Tiene una importante fisura transversal abierta frente a CAFAM.
- Presenta irregularidades constructivas sobre la junta central.
- Presenta pozos y sumideros mal nivelados en zona de transición donde se demolió separador central entre el Éxito y Home Center.

Tramo Calle 68 hasta Calle 63:

- Presenta irregularidades constructivas en la junta central, tal es el caso, frente a Copidrogas.
- Tiene varias calidades de mezcla asfáltica suministrada con pérdida de finos.
- Sin intervención 300 m. antes de la calle 63.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Tramo Calle 63 hasta Calle 26:

- Presenta deficientes terminados en las zonas de transición de cambio de carril, especialmente entre las calles 53 y 26 donde se demolió el separador central quedando deficientemente nivelados los pozos y sumideros así como los terminados para la vía en esta zona del intercambiador.
- En todos los tramos anteriores la compactación y terminados dados entre el concreto utilizado en la reconstrucción de los sumideros, pozos de inspección, entre otros y la capa de rodadura de la vía es deficiente en su mayoría.
- Los orificios o huecos dejados en el muestreo para las distintas evaluaciones del material respecto a los diseños iniciales están sin reparar, en la mayoría de los casos presentados.

CALZADA “C”

Tramo Av. 1º de Mayo-Av. de Las Américas-Calle 13:

- Sin intervención en cruce con calle 3. Presenta apozamientos aislados hasta la calle 13.
- Presenta distintas calidades de capa de rodadura visibles a lo largo del tramo que deben ser corregidas.

Tramo Calle 13 hasta calle 26:

- Tramo con capa de rodadura en relativo buen estado, a excepción de la junta central visible que merece ser corregida.

Tramo Calle 26 hasta Calle 63:

- En inmediaciones antes de la Calle 53 el separador entre las calzadas C y D fue demolido pero presenta irregularidades en cuanto a su adecuación para la vía y tiene pozos mal nivelados dentro de la transición.

Tramo Calle 63- Calle 68- Calle 80 -Calle 100:

- Falta adecuación de cambio de carril frente al Parque el Salitre

Tramo Calle 100 hasta Autonorte:



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- Presenta mala calidad de la mezcla asfáltica, con varias nivelaciones, capa de rodadura con pérdida de finos y fisuras en la junta.

Tramo Autonorte- Carrera 19- Carrera 15:

- Presenta fisuras longitudinales selladas entre las Carreras 19 y 15.

CONTRATO 261 DE 2000

Objeto: Construcción de las obras de control de inundaciones en los barrios Meissen y México y Evaluación y rehabilitación de la Calzada Oriental de la Avenida Boyaca entre el K0+000 al K2+200.

Contratista: Unión Temporal Vicón S.A. – PIV Ingeniería LTDA.

Plazo: Seis (6) meses

Fecha de Iniciación: Junio 12 de 2000

Fecha de terminación: Diciembre 11 de 2000

Valor Inicial: \$5.270'000.000.00

Interventor: Asesoría, consultoría e Interventoria Ltda. ACI Ltda

Contrato: 115 de 2000

Estado Actual: En ejecución

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. En Julio 14 de 2000, la interventoría requirió al contratista por no haber presentado oportunamente los requisitos previos contemplados en la cláusula cuarta, numeral 8 del contrato, en concordancia con en el pliego de condiciones numeral 3.2.13, así como numeral 11 de la cláusula cuarta que trata del cumplimiento de requisitos ambientales.	Presunta transgresión de lo contemplado en la Cláusula cuarta numerales 8º y 11º del contrato y artículo 4º numeral 1º Ley 80 de 1993.	Las cláusulas pactadas contractualmente se constituyen en Ley para las partes.	Incumplimiento de cláusulas contractuales por parte del contratista, tolerancia de la administración frente a tal situación.



OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. La señalización presenta visible deterioro, especialmente en la zona de contraflujo; cintas caídas, destempladas, insuficientes, etc. y los parales en madera con base en concreto a manera de separador también insuficientes. Incumpliendo lo especificado en el Manual del IDU para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 9 " Señalización" ítems Circulación de vehículos, desvío y rutas temporales y Cierre de vías aledañas.
3. El manejo de tráfico presenta notables complicaciones por la gran cantidad de vehículos pesados y de servicio público que utilizan la vía. Se improvisaron retornos temporales sobre el separador para establecer los contraflujos; sin embargo, dichos retornos presentan pronunciada pendiente y accesos a desnivel, circunstancias que contribuyen a dificultar aún mas las maniobras que deben ejecutar los usuarios al transitar la zona del proyecto. El impacto urbano desfavorable que soporta el ciudadano por efecto a la ejecución de las obras es importante y podría estar incidiendo por efectos de contaminación ambiental la salud de los residentes. Incumpliendo lo especificado en el Manual del IDU para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 8 " Emisiones Atmosféricas " numeral 9.3 " Medidas de Manejo; y el Programa 9 " Señalización" ítems Circulación de vehículos, desvío y rutas temporales y Cierre de vías aledañas.
4. Sobre el mismo separador se encuentran abiertas excavaciones profundas (cerca de 8.0 m.) para la instalación de tuberías de aguas lluvias con gran diámetro sin la señalización de prevención necesarias. El apilamiento o depósito de las tuberías de gran diámetro sobre el separador central tampoco ofrecen buena estabilidad, mas si se tiene en cuenta que los niños andan "jugando" sobre estos tubos. Incumpliendo lo estipulado en el Manual del IDU para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 1 " Manejo de escombros y materiales de construcción " numeral 2.3 Medidas de Manejo.
5. La obra presenta atrasos (18.65%) respecto al cronograma inicial según reporte de la Interventoría, debido a la necesidad de mejorar aspectos técnicos en los diseños, aparición de redes de servicios no reportadas en los planos, deficiente disponibilidad de la tubería en concreto suministrada por la EAAB y dificultad en las excavaciones por la dureza del terreno, entre otras.
6. La estructura en pavimento flexible inicialmente concebida se modificó a un pavimento rígido con un espesor de sub-base de 30 cm. y una placa en concreto de espesor 24 cm., por las buenas condiciones de estabilidad en la



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

sub-rasante, según datos de la Interventoría, no se le dará ningún tratamiento general para mejorar dicha subrasante a excepción en casos donde se presenten fallos donde se substituirá dicho material por relleno o material pétreo tipo rajón.

7. Se encuentra a la fecha, en estudio por parte de la Interventoría el precio unitario por metro cuadrado (M2) de pavimento rígido escogido dentro de todas las alternativas, por considerarse más favorable debido a las condiciones geotécnicas favorables de la sub-rasante, al tipo de tráfico actuante y condiciones ambientales particulares de la zona.
8. En las observaciones anteriores, se aprecia la falta de planeación por parte del IDU para este proyecto, puesto que se modificó la especificación inicial que era hacer un pavimento flexible, por la de un pavimento rígido, argumentándose que el pavimento rígido resultaba más favorable debido a las condiciones geotécnicas, al tipo de tráfico y a las condiciones ambientales; las cuales tuvieron que ser evaluadas al realizar los Estudios y Diseños del Proyecto.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

2. PROYECTO CORREDORES PREFERENCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO – TRONCALES

CODIGO PROYECTO: 5007
PRIORIDAD: MOVILIDAD
PROGRAMA: DESARROLLO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se evidencia inconsistencia en la información que sobre cumplimiento de metas reporta la Subdirección Técnica de Planeación Estratégica con la Subdirección de Programación y Seguimiento. Es así como:</p> <p>a). El avance físico de la meta construcción Km/C de Troncal (32.92 km/C), informado por la Subdirección Técnica de Planeación Estratégica no guarda correspondencia con el avance físico de la Troncal reportado por la Subdirección Técnica de Programación y Seguimiento, la que reporta un avance de 20.28 Km/C de Troncal. El estudio y diseño de la troncal Avenida Américas proyectado ejecutar durante la vigencia de 2000, fue reportado como ejecutado en el informe de la cuenta a 31 de diciembre de 1999.</p> <p>b). La Subdirección Técnica de Planeación Estratégica reporta como meta proyectada para la vigencia de 2000, la realización de dos (2) Estudios y Diseños. Uno para la construcción de la Calle 80 por Carrera 24 y el otro para la construcción de la Troncal Avenida Américas y como meta</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, que estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto</p>	<p>No certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>alcanzada, la realización de un (1) Estudio y Diseño. Sin embargo, La Dirección Técnica de Programación y Seguimiento no reporta realización de estudios y diseños durante el primer semestre de la vigencia en estudio (2000); en razón, a que el estudio correspondiente a la intersección los Héroes fue realizado mediante contrato 166/99 y según reporte de la citada dependencia a diciembre 31/99 estaba concluido. Y el estudio y diseño de la Troncal Américas proyectado construir durante la vigencia de 2000; se reporta en la cuenta a diciembre 31 de 1999, como ejecutado durante esa vigencia (folio 476 de la cuenta).</p> <p>c). Igualmente se presentan inconsistencias en la información contenida en un mismo documento que reporta seguimiento y avance del proyecto así:</p> <p>Las metas tanto proyectadas como alcanzadas registradas en el documento Metas de Proyectos, que hace parte del documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU no coinciden con las presentadas en el documento Georeferenciación, que también hace parte del mismo; es así como en el primero se registra la construcción de 41.54 K/C y 32.92 K/C como metas proyectadas y alcanzadas y en el de Georeferenciación a la misma fecha, (agosto de 2000) la sumatoria de la información registrada por puntos de inversión cuantifica 21.0 K/C y 16.6 K/C en su orden.</p>			
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATOS ANALIZADOS

CONTRATO 027 DE 1999

Objeto: Construcción de la adecuación de la Calle 80 al sistema Troncal de Santa Fe de Bogotá D.C. desde la Avenida Caracas hasta la Avenida Boyacá.

Contratista: UNION TEMPORAL TRONCAL CALLE 80 CB.

Valor Inicial: \$25.988.123.760

Adición No. 1: \$859'672.064.00

Adición No. 2: \$3'049.915.767.00

Adición No. 3: \$237'731.195.00

Solicitud Adición: \$2'840.000.000.00

Fecha Iniciación: Marzo 15 De 1999

Fecha de Terminación Inicial: Febrero 14 Del 2000

Plazo Inicial: 11 Meses

Prorroga No.1: 3 Meses (Con fecha de terminación 14 de Mayo de 2000)

Prorroga No. 2: 3.5 Meses (Con fecha de terminación 31 de Agosto de 2000)

Prorroga No. 3: 1 Mes (Con fecha de terminación a 30 de Septiembre de 2000)

Solicitud de Prórroga: 2 Meses (Con fecha de terminación a 30 de Noviembre de 2000)

Interventoría: UNION TEMPORAL RESTREPO Y URIBE LTDA-EISAMEX

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1.- No se dio aviso de la adjudicación a los proponentes no favorecidos, tal como se desprende del oficio dirigido por la firma ARQUITECTOS E INGENIEROS ASOCIADOS S.A. a la subdirectora de Licitaciones y Concursos el 26 de febrero de 1.999, en el cual le solicita la devolución	Presunta transgresión de lo contemplado en la Ley 80 de 1993, artículo 24, numerales 2º y 3º.	Falta de organización y seguimiento a las acciones y procedimientos que se deben llevar a cabo por las dependencias responsables, con el fin de dar aviso a los proponentes no favorecidos.	La actuación de la administración no fue pública, violándose el principio de transparencia.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>con la mayor brevedad posible de la garantía bancaria de la seriedad de la propuesta argumentando que solo supo por otra fuente cierta que la licitación había sido adjudicada a otro proponente.</p> <p>2. Se observa una deficiente e indebida planeación en razón que el contrato sufrió adiciones y modificaciones así:</p> <p>En dinero \$ 859.672.04 luego \$ 3.049.925.767 y finalmente por \$ 237.731.95 por concepto de obras no contempladas dentro del alcance inicial del contrato.</p> <p>En tiempo tuvo prorrogas de 3 meses, luego 3.5 meses, mas tarde un mes y finalmente 2 meses por falta de disponibilidad de predios y subterranización de redes no previstas.</p>	<p>Presunta transgresión de lo contemplado en la Ley 80/93 artículo 25 numeral 12; artículo 26 numeral 3; artículo 4º numeral 1º, artículos 23 y 51, cláusula 51 de las condiciones especiales del contrato del Banco Mundial.</p>	<p>Deficiente planeación por falta de disponibilidad de predios y subterranización de redes no previstas, no definiéndose con precisión las obras a realizarse.</p> <p>Es decir no hubo un estudio juicioso oportuno y pertinente en el cual la entidad hubiese analizado la conveniencia y oportunidad del contrato, debidamente acompañado de los diseños, estudios y planos previos requeridos, ajustados a la realidad y magnitud de las obras a contratar</p>	<p>El contrato no se desarrolló dentro de los términos previstos, existiendo sobrecostos a lo inicialmente programado, pues con sus adiciones alcanzó la suma de \$30.000 millones. Lo anterior por imprevisión, negligencia en los estudios y diseños previos.</p> <p>Violándose el principio de economía, principio de responsabilidad y omisión en los fines de la contratación estatal.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OBSERVACIONES TÉCNICAS

3. Se evidencia una concepción errada del proyecto previa a la licitación de las obras a ejecutar, así como falta de diligencia por parte del IDU frente a la liberación de la totalidad de los predios que afectaban el trazado del proyecto, así como a la definición oportuna en diseños, de algunas de las obras a ejecutar en desarrollo del proyecto. Tal es el caso del paso deprimido en la intersección de los Héroes, el cual debió contemplarse desde la evaluación inicial del proyecto, a sabiendas de que era necesario para la continuidad del proyecto Transmilenio, pues además de incidir dentro del programa de trabajo, genera el pago de ajustes por dicha obra ejecutada.
4. Teniendo en cuenta que la inspección realizada por este ente de control, se desarrolló durante la tercera semana de septiembre, se tomó como base para la evaluación del programa de obra el correspondiente al mes de Agosto, con fecha de terminación a 31 de Agosto de 2000, el cual de acuerdo a como se presenta en el informe de interventoría, se observa en términos generales un atraso en la ejecución de las obras de aproximadamente un mes con relación a dicho programa, que obedece a:



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Por parte del IDU:

- Entrega de 9 predios que están interfiriendo con el desarrollo de la obra y 12 predios que interfieren con la construcción de andenes.
- Entrega de zonas afectadas por procesos de restitución.
- Entrega de Diseños Definitivos y especificaciones técnicas para construcción y señalización de cicloruta.
- Entrega de diseños y especificaciones en la instalación y señalización definitiva del corredor vial.

Por parte de CODENSA:

- Instalación de cable para subterranización de media tensión.
- Retiro postes de media tensión.
- Subterranización de redes de media tensión costado occidental, para la terminación puente vehicular Av. Boyacá.

Por parte del CONSTRUCTOR:

- Se evidencia atraso en la ejecución de la Plazoleta de Entre Ríos y la pavimentación de la Cicloruta.

5. De acuerdo a la última acta parcial facturada a la fecha, Acta No. 16 del mes de Junio de 2000, se ha facturado un total de \$26'296.437.288.00. Se anota que aún no se han presentado las actas de los meses de Julio y Agosto de 2000, denotando deficiencia en el sistema de control interno.
 6. Del análisis efectuado al acta parcial de Junio de 2000, se observa que varios de los ítems ejecutados en obras superan más allá los porcentajes aceptables de las cantidades estimadas inicialmente, generando con ello adiciones por mayor cantidad de obra, que aunque legalmente es viable, se evidencia una desacertada estimación de las cantidades del presupuesto inicial vs las ejecutadas en obra a la fecha. Los precios unitarios para estos ítems se verificaron y corresponden a los pactados en la oferta.
- A continuación se anotan algunos de los ítems que presentan dicho desfase:



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

ITEM	UN	Condición inicial	Ejecutado acumulado según acta No. 16 de Junio de 2000	% Incrementado
Demolición de estructura de concreto	M3	30	1921.2	6404
Demolición de mampostería	M3	90	1520	1689
Demolición capa asfáltica	M3	90	1635.7	1817
Acero corrugado soldable	Kg	268300	453123.33	169
Construcción de Canalizaciones 6*4 PVC	M	419	1812	432
Relocalización de vanos de red de MT o BT, sencilla, incluyendo traslado de postería	M	652	2361	362
Concreto estructural clase E	M3	152	546	359
Concreto estructural clase D	M3	90	548	609
Acero de refuerzo grado 60	Kg	1700	37484.9	2205

7. En razón a la falta de disponibilidad de predios, la construcción de los desvíos de los colectores de alcantarillado de O 1.30 m y O 27", ubicados al oriente y occidente de la Avenida Ciudad de Quito, se encuentra detenida.
8. Aún no se han culminado las obras en el sector de la Avenida Ciudad de Quito por calle 80 debido principalmente a la falta de disponibilidad de predios.
9. A lo largo del proyecto se observó falta de señalización sobre algunas áreas en donde se ejecuta obra. Incumpliendo con lo estipulado en el Manual de Imagen Corporativa IDU, Modulo 4 " Mitigación de Impacto Urbano e Información durante la construcción de obras civiles, numeral 4.1 Señales y Protecciones".
10. Sobre puntos locales, a lo largo del proyecto, se observó escombros sin retirar de la vía y/o separador central. Incumpliendo lo estipulado en el Manual del IDU para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 1 " Manejo de escombros y materiales de construcción " numeral 2.3 Medidas de Manejo.
11. Inadecuada disposición de material (Tierra negra) sobre el separador central por la siembra de árboles que adelanta el Jardín Botánico. Incumpliendo lo estipulado en el Manual del IDU para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 1 " Manejo de escombros y materiales de construcción " numeral 2.3 Medidas de Manejo.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

12. Se observó personal del contratista laborando sin la dotación completa como lo estipula las normas de seguridad industrial. Incumpliendo lo estipulado en el Manual IDU de Elementos de Información para Mitigación de Impacto durante la construcción de obras, numeral 3 Seguridad Operarios.
13. Inadecuado manejo de los materiales asfálticos contraviniendo lo normado por el Departamento Administrativo del Medio Ambiente –DAMA- (Decreto Distrital 673/95, Ley 99/93).
14. Faltan remates en pisos de andenes y separadores.
15. Se observaron algunos apozamientos sobre la calzada central sur frente a Entre Ríos.
16. Dado que se ha mejorado las condiciones de circulación a lo largo de la calle 80, es necesario anotar que se observa un aumento considerable en la velocidad de circulación de los vehículos, trayendo como consecuencia un incremento en la inseguridad para el tránsito vehicular y peatonal. Se observa a la fecha que aún no se ha terminado la instalación de luminarias lo cual puede incrementar los riesgos de accidentalidad en las horas de la noche.
17. De acuerdo a información suministrada por la Interventor, sobre el costado sur de la calle 80 a la altura de la carrera 42, el constructor mantiene sin autorización de la interventoría, un área de parqueo de equipos, almacenamiento de diversos materiales e insumos y sitio de taller para reparaciones menores, esta zona adolece de medidas de manejo para el control de los procesos allí ejecutados. Incumpliendo con lo estipulado en el Manual del IDU para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa 1 " Manejo de escombros y materiales de construcción " numeral 2.3 Medidas de Manejo.
18. Se observó desorganización en el manejo del archivo correspondiente al contrato, dificultando con ello las labores del control fiscal.
19. Frente a las adiciones en valor, se logra concluir, que pese a estas, se posponen obras por falta de recursos, lo que evidencia falta de planeación en la proyección de las reales cantidades de obra a ejecutar, flujos de caja y las necesidades primarias del proyecto. De otra parte las modificaciones en diseños, que alteraron las cantidades inicialmente contratadas y que obligaron a la ejecución de obras no previstas trae como consecuencia la solicitud de prórrogas y adiciones en el contrato.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

20. Se pone en tela de juicio la priorización de las obras a ejecutar, si se tiene en cuenta que precisamente una de las causas para la adición No.1 por \$859'7 millones, la constituyó la construcción de la cicloruta y ciclopunto sobre la Avenida Boyacá, para ahora convertirse en una de las obras a suspender dentro del proyecto. No se entiende como siendo esta una de las obras prioritarias de la Administración actual y que ha generado trastornos en la buena marcha del proyecto, precisamente por la inclusión del proyecto Transmilenio - Cicloruta, se suspenda y no se permita dar continuidad a la cicloruta en esa zona.

CONTRATO 196 DE 2000

Objeto:	Obras requeridas para la mitigación del impacto urbano a la comunidad en la Troncal de la Calle 80.
Contratista:	GRAICO LTDA.
Valor inicial:	\$214.679.575.00
Valor de reconocimiento:	\$43.971.142.00
Valor total	\$258.650.717.00
Fecha iniciación:	Abril 10 de 2000
Fecha de terminación Inicial:	Mayo 10 de 2000
Plazo inicial:	1 mes
Prorroga No.1:	21 días
Fecha de terminación Final:	Mayo 31 de 2000
Interventoría:	CONSORCIO INTERDISEÑOS LTDA. LEA INTERNACIONAL LTDA.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

1. Las cantidades estimadas inicialmente frente a las ejecutadas difieren notoriamente en los siguientes ítems:



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

ACTIVIDAD	UN	CANTIDAD INICIAL PROYECTADA	CANTIDAD FINAL EJECUTADA
Excavaciones para la conformación de la subrasante	m3	1413	60.5
Excavación para estructuras y redes de 0.0 m a 2.0 m de profundidad	m3	400	22
Demolición de pavimento de concreto cemento	m3	100	0
Demolición de sardineles	ml	200	7.1
Demolición de andenes	m2	100	3.7
Relleno en rajón sobre la subrasante de 20 cm de espesor	m3	388	12.5
Rellenos en arena de peña o semilavada para la base y atraque de redes	m3	30	0
Relleno en material granular para atraque de redes según norma EAAB	m3	60	1
Suministro y colocación de geotextil	m2	1150	0
Base granular	m3	1287	2112 + 72
Base asfáltica bacheo	m3	80	357 +111
Mezcla densa en caliente tipo MDC-1 (base asfáltica)	m3	375	91.8
Suministro, colocación y calafateo de tubería de concreto Clase 1 sin refuerzo diámetro 12"	m	220	5
Construcción de canalización 4*4 PVC	m	30	0
Barreras de cintas plásticas reflectivas	m/mes	10000	16000 + 10000
Alquiler maletines	u/mes	50	0
Alquiler volqueta de 6 M3	hora	800	196 + 291
OBRAS COMPLEMENTARIAS			
Alquiler motoniveladora cat 112	hora	100	107 + 136
Alquiler colombinas	u/mes	180	360 + 160

Nota: Las cantidades en negrilla corresponden a las cantidades canceladas como parte del reconocimiento en la liquidación.

Lo anterior evidencia una desacertada estimación de las cantidades reales a ejecutar en desarrollo del contrato, al ejecutar cantidades para algunas actividades muy por encima de lo previsto inicialmente y al no realizar actividades concebidas inicialmente como parte de las labores de mitigación del impacto en la Troncal 80.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

**3. PROYECTO CORREDORES DE TRANSPORTE ALTERNATIVO
CICLORUTAS**

CODIGO PROYECTO: 5056
 PRIORIDAD: MOVILIDAD
 PROGRAMA: CONSTRUCCIÓN DE CICLO-RUTAS.

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se presenta inconsistencia en la información que sobre cumplimiento de metas se reporta, en los diferentes capítulos en que esta compuesto el Documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU", así:</p> <p>En la meta 2. Construir 194,75 kms. de Ciclorutas, no guarda consistencia y complementariedad con la información referente al capítulo de Georeferenciación de todos los puntos de inversión del documento "Seguimiento físico y financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital –DAPD; ya que todos los puntos de inversión detallados suman 173,4 kms.; situación similar se presenta con la cantidad de kilómetros construidos (ejecución) ya que aparecen 56,68 kms. Construidos, cifra que no coincide con la información de la sumatoria de todos los puntos de inversión pues los kms. construidos a Junio/2000 son 49,65 kms. y no 56,68 kms. como aparece en documento "Seguimiento físico y financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital mencionado.</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información.</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de los sistemas utilizados, así como de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto.</p>	<p>No certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATOS ANALIZADOS

CONTRATO 816 DE 1999

Objeto:	Obras para la construcción Ciclo-Ruta Fontibon – Dorado – Uniandes 1ª Etapa Grupo 2: Av. Dorado Cra. 103 Bis a Cra. Av. 68
Contratista	Consortio Concreto S.A. Cusezar S.A.
Interventor	Consortio Sodicon S.A. – R y M Construcciones e Interventorias Ltda.
Valor del Contrato	\$2.574.510.308.00
Valor Adicional 01 Junio 28/2000	\$98.137.191.00
Valor Adicional 02 Julio 17/2000	\$359.891.517.00
Valor Total Contrato	\$3.032.539.016.00
Plazo Inicial	5 meses
Plazo Adicional 01	45 días
Plazo Adicional 02	30 días
Fecha de Iniciación	Enero 31 / 2000
Fecha de Terminación Inicial	Junio 30 / 2000
Fecha de Terminación Final	Septiembre 15 / 2000

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. El contrato se debió prorrogar en tiempo debido a que el proyecto eléctrico se encontraba en aprobación por parte de Codensa (Aún después de 4 meses de iniciarse la obra y a un mes de terminarse el plazo inicial pactado en el contrato). Así mismo debió adicionarse en valor por obras no previstas (cambio de especificaciones técnicas en rampa peatonal).	Ley 80 de 1993, artículo 25, numeral 12, Artículo 26 numeral 1 y 3 y Ley 152 de 1994, artículo 3, literal J.	Se observa la falta de planeación por parte de la administración para la ejecución del contrato y realización de estudios y diseños más ajustados a la realidad de la obra.	Demora en la ejecución del contrato y mayores costos a los inicialmente previstos.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. El proyecto eléctrico ejecutado correspondió a un valor de \$569.122.783.00 que equivale a un 19% del valor total contratado, es bastante ostentoso y de altas especificaciones técnicas, si se tiene en cuenta el costo del suministro e instalación de luminarias y postes metálicos con todos sus accesorios, cuya inversión se justificaría para una optima utilización de la ciclo ruta en el caso de uso nocturno, sobre la Av. El Dorado.
3. El Item 13: Adoquín en gotas (adoquín de arcilla), presenta apozamientos en las áreas adyacentes al pavimento para la Ciclo Ruta; los cuales por filtración deteriorarán en el futuro el pavimento de la cicloruta y el mismo adoquín.
4. Respecto al Item 3: Pavimento para Ciclo Rutas, de acuerdo a las cifras del Acta No. 08 de Recibo Final, el diseño estructural definido y ejecutado en obra contenido en los Items 3.1 al 3.6 con un espesor de 53cm. aproximadamente que incluyen: recebo tipo B-200, sub-base granular, geotextil pavco 2400, base granular IDU, imprimación y concreto asfáltico mezcla arena e = 3cm., tienen un costo de \$402.295.973.00 (Incluye A.I.U. 28.67%), para un área intervenida de 14.363 M2. Dicho valor se considera presumiblemente costoso y sobre dimensionado en especificaciones, si se tiene en cuenta que el diseño del pavimento es para el uso exclusivo de bicicletas. Al adicionar los Items: 2.2 excavaciones para la conformación de la subrasante por un valor \$82.848.000.00 y el Item 4.1 Bordillo en Concreto por un valor de \$140.135.113.00, da un gran total de costo de obras para el pavimento de la ciclo-ruta de \$689.208.344.00 (incluido A.I.U. del 28.67%). Por lo anterior, el diseño del pavimento para la Ciclo Ruta ejecutado con los Items 2.2 y 4.1, tiene un costo por metro cuadrado de \$47.895.00 en una franja longitudinal de 5.000 metros lineales y un ancho de 3 metros aproximadamente, el cual es relativamente alto, comparado con el valor manejado en el mercado.

CONTRATO 820 DE 1999

Objeto:	Construcción de la Ciclo- Ruta Norte-Centro- Sur Primera Etapa, Grupo N° 1 (Calle 170 Con Canal El Cedro- Calle 127 Con Av. 19)
Contratista:	Consortio Conconcreto S.A.- Cusezar S.A.
Valor inicial:	\$2.227'051.211,00
Solicitud Adición Presupuestal	\$ 303'560.789,00



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Valor final: \$2.530'612.000,00
Plazo inicial: 5 meses
Fecha de iniciación: Enero 31 de 2000
Fecha de terminación inicial: Junio 30 de 2000
Fecha de terminación final: Por definir de acuerdo a la aprobación de una tercera prórroga.
Interventor: Escalar Gerencia Inmobiliaria Ltda.

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
1. Se presentaron demoras en la entrega de terrenos por parte del IDU, lo que retrasó la obra 2. Se registraron cambios constantes de diseños en todos los frentes 3. Se presentó conflicto entre el eje propuesto para la cicloruta y la arborización presente 4. Se evidenció la falta de diseño eléctrico aprobado por CODENSA.	Presunta transgresión de lo contemplado en la Ley 80 de 1993 artículo 25, principio de economía, numeral 12, y artículo 26 principio de responsabilidad numeral 3º.	Los estudios y diseños no estaban ajustados a la realidad de la obra a realizar.	El objeto del contrato no se cumplió tal como estaba previsto, afectando negativamente el principio de economía, no lográndose los beneficios o resultados sociales en forma oportuna, lo que origino sobrecostos en las obras inicialmente contratadas.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

5. Las cantidades de obra calculadas, para la licitación correspondiente a la obra civil, no se ajustaron a la realidad, quedándose cortas respecto a lo que se debía ejecutar en el sitio de la obra, por lo que se solicitó adición presupuestal por \$303'560.789,00 equivalentes al 13,63% del valor del contrato inicial. Esta adición corresponde a mayores cantidades de obra en la mayoría de los capítulos de obra contratados (8 de los 10 capítulos) que corresponde a: servicios preliminares y mitigación del impacto urbano, excavaciones y demoliciones, pavimentos para ciclorutas, sardineles andenes y pisos, empradización, instalaciones hidráulicas, estructura en concreto e instalaciones eléctricas y alumbrado. Lo anterior denota la deficiencia de planeación por parte del IDU para la realización del Proyecto.
6. En el contrato inicial se incluyó para ejecución, la señalización de la ciclo- ruta, tanto vertical como horizontal, así como el suministro e instalación de amoblamiento urbano, no obstante lo anterior, se informó por parte del director



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

de obra que no se ejecutarían dichas actividades, dándosele solo importancia a la obra civil. Los anteriores ítems que estaban contemplados en el contrato inicial por valor de \$103'456.720,00, y que no se ejecutarán son:

Bancas	\$ 3'555.820,00
Teléfonos públicos	\$ 931.798,00
Canecas	\$ 2'114.230,00
Bicicleteros	\$24'930.456,00
Señalización	<u>\$71'924.416,00</u>
TOTAL COSTOS DIRECTOS	\$103'456.720,00

7. No se cumplirá completamente con el objeto contractual por no ejecutarse la cicloruta en su totalidad en el tramo comprendido entre las calles 134 y 127 con Av. 19, por problemas en la recuperación del espacio por invasión de los cerramientos de los conjuntos habitacionales que impiden su terminación, lo que ha traído como consecuencia, que no se construya aproximadamente el 70% de la cicloruta proyectada (franja asfáltica) en este tramo, dejándose el andén en baldosa de concreto para circulación peatonal, dado que el espacio público en las actuales condiciones, no es el requerido para la construcción de la ciclo- ruta y no se construirá hasta tanto no se resuelva este problema, denotando con ello deficiencia de planeación.
8. En el cruce de la Av. 19 con calle 126 A, no se ha definido la solución para dar paso sobre la calzada vehicular entre el canal y el costado oriental de la Avenida 19, lo que genera un punto de alto riesgo para los usuarios de la cicloruta, el cual no ha sido resuelto de acuerdo con lo manifestado por el director de la obra y se desconoce si se quedará resuelto en este contrato.
9. Los estudios previos – entre ellos el presupuesto requerido – para la construcción de la ciclorutas tratadas en este informe, no cumplió con su cometido, toda vez que se debieron efectuar adiciones en el presupuesto inicial presentándose un gran desfase entre las cantidades de obra iniciales y las realmente requeridas en la obra, así como variaciones a prácticamente la totalidad de ítems contratados.

CONTRATO 007 DE 2000

Objeto: Obras Construcción Ciclo-Ruta Fontibón – Dorado – Uniandes Grupo 1: Fontibón (Clle. 13 a 26 por Cra. 103, 103 A, 103 Bis y 104).

Contratista: MNV Construcciones Ltda.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Interventor: Consorcio Sodicon S.A. – R y M
Construcciones e interventorías Ltda.
Valor del Contrato: \$2.061.739.303.00
Valor Otro si de Adición: \$1.016.120.454.00 (En trámite)
Valor Total Contrato: \$3.077.859.757.00
Plazo Inicial 5 meses
Plazo Adicional 01 3 meses (21 julio 2000)
Fecha de Iniciación Febrero 23 / 2000
Fecha de Terminación Inicial Julio 23 / 2000
Fecha de Terminación Final Octubre 23 / 2000

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
1 Los diseños de la Ciclo-Ruta Fontibón – Dorado – Uniandes Grupo 1: Fontibón (Calle 13 a 26 por Cra. 103, 103 A, 103 Bis y 104) para la construcción de las obras, presenta imprecisión técnica en el Cuadro de Cantidades de Obra del Pliego de condiciones, al no aparecer los Items para la construcción de la cimentación del puente ciclo peatonal, importante para el montaje y remate de la Ciclo Ruta sobre el separador central de la Av. El Dorado y empatando con el tramo que llega a la Av. 68.	Presunta transgresión de lo establecido por Ley 80 de 1993, artículo 25, numeral 12, Artículo 26 numeral 3	Los diseños iniciales son imprecisos en cuanto a las cantidades de obra a ejecutar, además de la gestión ineficaz del IDU para la definición oportuna del proyecto del puente ciclo peatonal.	Deficiencia en la aplicación de los principios de economía y eficacia, sumado a los innumerables inconvenientes e incomodidades que tuvo que soportar la comunidad como consecuencia del traumatismo de tránsito y tráfico vehicular, sin contar con los retrasos que generó posibles afectaciones de carácter económico.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. A la fecha de las visitas técnicas efectuadas a la obra, se presentan observaciones de orden técnico, para lo cual el IDU debe requerir al contratista y a la firma Interventora, para solucionar los problemas técnicos de la Ciclo Ruta en lo que respecta a:

- Suministro e instalación del bordillo remontable prefabricado en concreto o barrera prefabricada, por su pronto deterioro.
- Las juntas de 1cm de ancho con mortero 1.5 entre las piezas prefabricadas de concreto del bordillo requieren un mejor terminado.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- La instalación de los reductores de velocidad en los cruces vehiculares de la Cra. 103A en la Calles 21 y 35 como Obra No Prevista.
 - Corrección de apozamientos en el pavimento asfalto-arena de la ciclo ruta
3. El diseño de la Ciclo Ruta en calzadas, en lo que se refiere a la barrera prefabricada que separa físicamente la calzada vehicular de la ciclo ruta en sí, no esta cumpliendo su función, al ser reducido el ancho de las vías a un carril, obstaculizando de esta manera el flujo vehicular.
 4. El tramo de andenes y ciclo ruta en la Cra. 103, 103 Bis desde la calle 39 (Av. La Esperanza) hasta la Av. El Dorado que tiene una longitud aproximada de 830Mt. con un ancho de 5.30mt. esta sobredimensionado, y no tendrá una utilización optima para uso peatonal.
 5. En los andenes con arborización en construcción, localizados sobre el costado oriental de la Cra. 103, 103Bis desde la calle 37 hasta 300 mts, antes de la Av. El Dorado, con anchos variables de 7.00 mts, no se justifica instalar la cantidad de m² construidos con loseta prefabricada concreto tipo B-30. convirtiendo toda la zona de espacio público en una zona dura, olvidándose el concepto urbano de paisajismo y con lo cual se trata de justificar en Items No Previstos: 15.1 entre otros, la solicitud de Adición del contrato en trámite.
 6. El incremento de las cantidades ejecutadas en el Acta No. 06 de Recibo Parcial y en el Acta de Modificaciones de la Adición en trámite, reflejan la falta de planeación y definición de las cantidades de obra a ejecutar en el proyecto de la ciclo ruta, destacándose el Item 12 Estructura Metálica: Fabricación de puente ciclo peatonal que en las condiciones contractuales iniciales de una cantidad de 558m² se incrementa a 792m² y por un valor de \$990.990.000.00 y en Item No Previstos el Item 16 para cimentación del mismo puente fija cantidades por un valor de \$79.174.774.00, para un valor total del puente ciclo peatonal de \$1.070.164.774.00 lo que expresa imprevisión técnica en el diseño de la ciclo ruta. La evaluación técnica posterior a los diseños y costos del puente ciclo peatonal se hará una vez este concluidas las obras del contrato 007/200.
 7. En la concepción en general de los diseños implantados como espacio público del tramo de ciclo ruta en mención, al tener su trazado un recorrido predominante con viviendas de dos pisos y usos de comercio pequeño, edificios de 4 pisos de altura, plaza de mercado y con ancho de vías variables, se observan cruces vehiculares con los ciclorutistas, que dan lugar a un desplazamiento longitudinal con inseguridad y falta de protección peatonal,



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

concretamente desde la calle 18D con Cra. 104 hasta la Cra. 103A con la calle 31 (Av. El Ferrocarril). A la fecha de la visita sin señalización y demarcación de pavimentos.

CONTRATO 157 DE 2000

Objeto: Construcción de la Ciclo-Ruta Avenida Ciudad de Quito Segunda Etapa (Avenida Calle 26 - Calle 63) en Santa Fe de Bogotá D.C

Contratista: CONSORCIO PEDRO GÓMEZ & CIA S.A. Y TRIADA LTDA

Acta de iniciación: 8 de Mayo de 2000

Plazo inicial: 4 meses

Fecha inicial de Terminación: 8 de septiembre de 2000

Valor inicial del Contrato: \$1.505'336.447.42

Interventor: DESARROLLO DE PROYECTOS INMOBILIARIOS - DPI - LTDA.

Estado del contrato: En ejecución

OBSERVACIONES TÉCNICAS:

1. El Director de Semaforización ETB manifiesta en comunicación escrita que los estudios de tráfico que acompañan los diseños geométricos carecen del análisis y evaluación del impacto del proyecto de Ciclo-ruta en la operación de las intersecciones semaforizadas, pues no considera que la inclusión de grupos cicloviales afectará como mínimo los tiempos perdidos, y por ende las capacidades de evacuación de dichas intersecciones.
2. Al hacer una comparación de precios unitarios establecidos en los contratos 157 y 330 de 2000, y teniendo en cuenta las diferencias normales que se deben presentar en dos propuestas de diferentes Contratistas y las condiciones del sitio, se presentan diferencias significativas en los ítems que se muestran en el siguiente cuadro, los cuales no son justificados; por lo cual es conveniente que el IDU informe la razón por la cual se presenta esta situación.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CONTRATO 157		CONTRATO 330	
		ÍTEM	P.U	ÍTEM	P.U
Retiro y reubicación de paraderos	UN	2,1	906.000	2,3	33.043
Retiro señal existente (reglam)	UN	2,2	22.650	2,4	3.304
Retiro y reubicación de armarios telefónicos	UN	2,4	2.718.000	2,1	10.788
Retiro de casetas	UN	2,5	271.800	2,2	33.043
Retiro de bolardos	UN	2,8	36.240	2,7	3.304
Fresado de pav. existente e=3 cm, incluye retiro	M2	4,1	3.624	4,1	930
Tarima reduc. velocidad	ML	6,10	65.074	7,1	22.174
Jardineras en ladrillo de 1,2*1,2*1,0 incluye exc. y tierra negra	UN	6,12	237.784	8,2	91.700
Renivelación sumideros	UN	9,1	108.720	10,1	38.064
Renivelación de pozos	UN	9,2	294.450	10,2	59.358

CONTRATO 229 DE 2000

Objeto: Construcción de la ciclo-ruta Avenida Boyacá: Tramo 3 de la calle 26 a la calle 80 por el sistema de precios unitarios fijos sin formula de reajuste.

Contratista: Consorcio Pedro Gómez & Cia S.A. y Triada Ltda

Valor Inicial: \$ 1.489'140.058,00

Valor Final: En Ejecución

Fecha de Iniciación: Julio 31 De 2000

Plazo: Cinco (5) Meses

Fecha Terminación: Diciembre 31 De 2000

Interventor: Unión temporal Ortega Roldán – Consultécnicos S. A. – Soinda. LTDA

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
1. El contrato se adjudicó mediante Resolución 0564 del 28 de marzo/00 notificándose al contratista el día siguiente (29 de marzo de 2000). La Subdirección Técnica de Licitaciones y Concursos mediante oficio STLC-6200-0737 del 28 de marzo/00 remitió a la	Ley 80 de 1993 artículo 25 numeral 4º. En concordancia con el principio rector de celeridad y en armonía con el artículo 1º inciso 2º de la Ley 87 de 1993	Se suscribió el contrato dos meses después de adjudicado.	Demora en el proceso contractual impidiendo que el objeto y los beneficios sociales del contrato lleguen en forma oportuna a la comunidad, afectándose el principio de economía al no adelantarse en forma diligente, los trámites contractuales.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Subdirección Técnica de Contratos y Convenios la documentación pertinente para la elaboración del respectivo contrato; el cual fue suscrito dos (2) meses después es decir el 30 de mayo de 2000. El contrato se legalizó el 6 de junio/00, con el envío al IDU por parte del contratista de pólizas, pago de impuesto de timbre y publicación.			
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Al momento de la inspección técnica al sitio de las obras se constató que el tramo comprendido entre la calle 80 y la calle 75 no se ha podido construir debido a que el IDU debe efectuar la restitución del espacio público y/o compra de predios para ejecutar dicho tramo, lo que generará demoras en la terminación de la obra.
3. El contrato presenta un avance físico de obra en un 35% aproximadamente, cuando lo programado debería estar en el 50% de avance, es decir se presentan atrasos considerables en la ejecución del contrato. La interventoría aclara que esto se debe a:
 - Dentro del presupuesto no se contemplaba la ejecución de obras adicionales como tubería, cajas, traslado y retiro de postes, canalizaciones.
 - Decisiones tardías acerca de los diseños y especificaciones de estas obras.
 - Demora en el suministro de materiales, lo que produjo que los rendimientos programados no se cumplieran.
4. Se observa una deficiente planeación e improvisación por parte del IDU, que ha originado modificaciones en las obras contratadas y ejecución de obras no previstas, lo que generará un posible mayor valor por \$620.000,000.00 para la terminación de las obras (que no corresponden a la totalidad de las contratadas), por este motivo se tramita ante el IDU una solicitud de adición y prórroga para cumplir con el objeto del contrato.
5. Se dejaron de ejecutar actividades de Señalización y demarcación, Alumbrado público, Redes de media y baja tensión, Amoblamiento urbano y semaforización, las cuales estaban contempladas en el objeto del contrato.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATO 231 DE 2000

Objeto:	Construcción ciclo- ruta NORTE – CENTRO – SUR en segunda etapa, TRAMO II (calle 64 con carrera 13 – calle 28 con carrera 10).
Contratista:	Consortio Arias Serna y Saravia S.A. y E.J.M. Sociedad Ltda.
Valor Inicial:	\$1.891'911.944,00
Plazo:	Cinco (5) Meses
Prorroga:	Solicitud de Prórroga de 90 Días
Adición:	\$945'955.972,00
Valor Final:	\$2.837'867.916,00
Fecha de Iniciación:	Junio 27 De 2000
Fecha de Terminación Inicial:	Noviembre 27 De 2000
Fecha de Terminación Final:	Febrero 27 De 2000
Interventor:	Proyectos Caysa S.A.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

1. Se informó que la obra no será entregada en su totalidad en la fecha inicialmente pactada, teniendo en cuenta que se tramita una prórroga de 90 días para su terminación.
2. En el contrato inicial estaba contratada la señalización de la cicloruta tanto vertical como horizontal, sin embargo se informó por parte de la interventoría de obra que no se ejecutará, para dar prioridad a la ejecución de obra civil.

Los ítems que estaban contemplados en el contrato inicial y que no se ejecutarán son:

* Bancas	\$3'400.000,00
* Canecas	\$12.'753.444,00
* Bolardos	\$5'632068,00
* Ciclo - parqueaderos	\$1'400.000,00
* Señalización	<u>\$26'172.299,00</u>
TOTAL COSTOS DIRECTOS	\$49'357.811,00

3. Las cantidades de obra no se ajustaron a lo realmente requerido en la obra por lo que se solicitó una adición presupuestal por \$945'955.972,00, equivalentes al 50% del valor inicial del contrato, por mayores cantidades de obra a ejecutar por servicios públicos, definición planos de energía y a problemas presentados



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

con el suministro de relleno fluido y ductería telefónica; lo que demuestra que los estudios previos contratados no fueron eficaces y se desfazaron notablemente respecto a lo que realmente se requería en la obra.

CONTRATO 312 DE 2000

Objeto: Construcción de cicloruta Avenida Boyaca tramo II Avenida Mariscal Sucre - Avenida Las Américas..

Contratista: Grupo Consorcio Marval

Plazo: Cinco (5) meses

Fecha de Iniciación: Julio 13 de 2000

Fecha de terminación: Diciembre 12 de 2000

Valor Inicial: \$5.270'000.000.00

Estado Actual: En ejecución

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. Los estudios y diseños no correspondieron a la realidad de la obra puesto que la estructura de la Cicloruta se modificó por considerarse sobrediseñada. Además se dejaron de estimar actividades prioritarias en cuanto a las obras de adecuación de las redes de servicios públicos que conllevó a la ejecución de obras adicionales, dejando de realizar obras contempladas en el objeto del contrato.	Presunta transgresión de lo establecido por Ley 80 de 1993, artículo 25, numeral 12, Artículo 26 numeral 3	Los diseños iniciales son imprecisos en cuanto a las cantidades de obra a ejecutar, además de la gestión ineficaz del IDU para la definición oportuna del proyecto eléctrico.	Deficiencia en la aplicación de los principios de economía y eficacia.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. La señalización temporal para el manejo de tráfico se encuentra en mal estado de conservación en la mayoría de los frentes observados y en varios casos el cierre provisional de áreas destinadas a la ejecución de los trabajos son usadas como parqueaderos de los residentes del sector. Incumpliendo lo estipulado en el Manual IDU de Manejo para Proyectos de mínimas



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

implicaciones ambientales, Programa 9 "Señalización", numeral 10.3 Medidas de manejo.

3. Los mayores inconvenientes presentados que conllevan atraso en la obra hasta del 11% para adelantar los trabajos, tienen que ver con todas las adecuaciones necesarias para los servicios públicos, tala de árboles, retiro de bolardos y amoblamiento urbano, traslado de postes, falta de aprobación del diseño eléctrico completo, atrasos en el suministro de tuberías y accesorios por parte de las Empresas de Servicios. Valoración de las obras adicionales con las Empresas de Servicios, atrasos en el suministro del Relleno Fluido que en un principio lo suministró el IDU hasta el 21 de septiembre del año en curso. Cabe destacar que para el caso particular de la ETB, sigue haciendo cambios a las obras inicialmente definidas, reflejando falta de planeación y de coordinación interinstitucional.
4. Debido a la presencia obligada de obras adicionales para cubrir las adecuaciones en las redes de servicios públicos se ha ajustado el presupuesto inicial de la Cicloruta, como por ejemplo no se construirá el Ciclopunto ubicado en la Autosur, la estructura al pavimento se modificó por estar sobrediseñada, no se van a intervenir las bocacalles ni la zona baja de los puentes y no se hará la señalización horizontal y vertical.
5. Se han encontrado obras existentes de las Empresas de Servicios Públicos que no cumplen con las especificaciones técnicas actuales con lo cual el Constructor deberá rehacerlas lo que implica aumentar el valor inicial del contrato y/o excluir otras obras inicialmente programadas.
6. La señalización requiere un mantenimiento permanente debido a la falta de cultura ciudadana y/o vandalismo que deterioran o destruyen las distintas señales. Incumpliendo lo estipulado en el Manual IDU de Manejo para Proyectos de mínimas implicaciones ambientales, Programa 9 "Señalización", numeral 10.3 Medidas de manejo

CONTRATO 330 DE 2000

Objeto: "Construcción de la Ciclo-Ruta Avenida Ciudad de Quito Tramo I Grupo N° 2 (La Sultana-Calle 26) en Santa Fe de Bogotá D.C."

Contratista: CONSORCIO C.A.D.Q. conformado por las firmas CONSTRUCCIONES TÉCNICAS DE INGENIERIA LTDA Y CUELLAR SERRANO GÓMEZ S.A.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Fecha contrato: 15 de Junio de 2000
 Acta de Iniciación: 11 de Julio de 2000
 Plazo Inicial: Cinco (5) Meses
 Fecha Inicial de Terminación: 8 de Septiembre de 2000
 Valor Inicial del Contrato: \$1.766'281.326.48.
 Interventor: FERNANDO SANCHEZ C. Y CIA LTDA

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
1. Se adjudicó mediante Resolución N° 508 del 21 de marzo/00; el mismo día la Subdirección Técnica de Licitaciones y Concursos envía la documentación pertinente para la elaboración del contrato a la Subdirección Técnica de Contratos y Convenios. El contrato es suscrito por las partes casi tres (3) meses después de adjudicado (15 de junio/00), iniciándose las obras el 11 de julio/00. Viéndose una demora injustificada desde la fecha de su adjudicación (21 de marzo/00) y la fecha de suscripción por las partes (15 de junio/00) y la fecha de iniciación (11 de julio/00).	Ley 80 de 1993 artículo 25 numeral 4º. Lo anterior en concordancia con el principio rector de celeridad y en armonía con el artículo 1º inciso 2º de la Ley 87 de 1993.	El contrato se suscribió tres meses después de adjudicado, iniciándose las obras un mes después.	El objeto y los beneficios del contrato no se lograron de forma oportuna, afectándose el principio de economía en razón que los trámites no se adelantaron con austeridad de tiempo, no ejerciendo la vigilancia la administración en el proceso contractual

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Para cada tramo se contrató Interventoría independiente, por lo cual se hizo necesario dividir las obras objeto de este Contrato en dos nuevos Contratos: 330 de 2000 y 189 de 2000, cuyos inconvenientes generados se manifiestan por el Interventor en el seguimiento del Contrato, puesto que no se manejan los dos contratos de manera independiente, sino por el contrario, se comparte equipo, material y personal, por lo cual se generan atrasos a las obras.
3. El atraso que presenta la obra se considera imputable principalmente al Contratista puesto que las obras no se iniciaron el día señalado, al parecer por demoras en el giro del anticipo, lo cual no lo exime de responsabilidad.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

4. Es importante mejorar las condiciones de almacenamiento de elementos prefabricados en la obra, además de iniciar trabajos de excavación cuando se disponga de los materiales necesarios para la ejecución de las obras para disminuir los traumatismos e incomodidades generadas a la comunidad. Incumpliendo con lo estipulado en el Manual del IDU de Manejo para Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales, Programa “ Manejo de Campamentos y Almacenes Numeral 8.3, Medidas de Manejo”.
5. El IDU debe explicar las razones por las cuales no se hace responsable de los Levantamientos Topográficos y Estudios de Suelos suministrados al Contratista y contratados previamente a un consultor, si estos cuentan durante su ejecución de supervisión por parte del IDU y en algunos casos interventoría externa.

CONTRATO 332 DE 2000

Objeto: Construcción de la ciclo ruta Avenida Boyacá: Tramo 4 (calle 80 – Avenida Suba).
 Contratista: Consorcio Pedro Gómez & Cia S.A. y Triada Ltda
 Valor Inicial: \$ 1.558'038.234.00
 Fecha de Iniciación: Julio 31 de 2000
 Plazo: Cinco (5) meses
 Fecha de Terminación: Diciembre 31 de 2000
 Interventor: Consorcio Jorge Ernesto Gómez P. – Mauricio de Jesús Bustamante P.
 Estado del contrato: En ejecución

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFFECTO
1. Adjudicado mediante Resolución 0564 del 28 de marzo/00. Se legalizó con el envío por el contratista de pólizas, pago impuesto de timbre y publicación, el 6 de junio/00. Se suscribe el contrato 2 meses después de adjudicado, observándose una demora injustificada en este trámite.	Ley 80 de 1993 artículo 25 numeral 4º. Lo anterior en concordancia con el principio rector de celeridad y en armonía con el artículo 1º inciso 2º de la Ley 87 de 1993.	El contrato se suscribió dos meses después de adjudicado.	Demora en el proceso contractual impidiendo que el objeto y los beneficios sociales del contrato lleguen en forma oportuna a la comunidad, afectándose el principio de economía al no adelantarse en forma diligente, los trámites contractuales.



OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. El contrato presenta un avance físico de obra en un 20% aproximadamente, cuando según lo programado debería estar en el 50%, es decir se presentan atrasos considerables en la ejecución del contrato, observándose una deficiente planeación, como se muestra en las causas que las han ocasionado, según la interventoría, siendo estas:
 - No se cuenta con autorización del DAMA para la tala o traslados de árboles.
 - Interferencia de predios en la calle 83, Choquenzá, cerramiento conjunto Santa María de Calatrava y muro en la calle 130.
 - Demora en la instalación de tubería de acueducto de diámetro 30" y 36" por parte de CONTUBOS.
 - Falta de personal para cumplir con los rendimientos y fallas mecánicas continuas de los equipos de compactación.
3. Igualmente, se observa una deficiente planeación e improvisación por parte del IDU, que ha originado modificaciones en las obras contratadas en un 61%, al igual que ejecución de obras no previstas, las cuales generarán un mayor valor por \$550'260.000,00 para la terminación de las mismas (que no corresponden a la totalidad de las contratadas), por lo cual se tramita ante el IDU una solicitud de adición en valor y prórroga de 60 días, para cumplir con el objeto del contrato.
4. Se dejaron de ejecutar actividades de Señalización y demarcación, Alumbrado público, Redes de media y baja tensión, Amoblamiento urbano y Semaforización.
5. Así mismo se han modificado los diseños de la ciclo ruta debido a inconsistencias en los diseños iniciales y cambios en las especificaciones de los acabados usando unos más económicos durante el desarrollo del contrato, como se pudo verificar en los cuadros de ajuste de presupuesto de la interventoría.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

4. PROYECTO AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE

CODIGO PROYECTO: 5004
 PRIORIDAD: MOVILIDAD
 PROGRAMA: ADECUACION DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se identifican inconsistencias en la información que sobre cumplimiento de metas se reporta, en los diferentes capítulos en que esta compuesto el documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU", así:</p> <p>El proyecto Avenida Longitudinal de Occidente (5004) tiene como única meta para el presente año 2000, Adquirir 30,65 hectáreas de predios, según el capítulo de "Metas de proyectos" del documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000, remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital – DAPD, aparece como ejecutada la adquisición de predios, a Junio/2000 de 1,54 Has.; mientras que en el capítulo correspondiente a Georeferenciación, que hace parte del mismo documentoso "Seguimiento Físico y Financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital – DAPD, ya citado, se encuentra el punto de inversión (135.00) con la meta de adquirir 15 Has, con ejecución de 0,75 Has.</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de los sistemas utilizados, así como de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto.</p>	<p>No certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

5. PROYECTO AVENIDA CIUDAD DE CALI Y COMPLEMENTARIAS

CODIGO : 5005
 PRIORIDAD: MOVILIDAD
 PROGRAMA: ADECUACION DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se evidencia inconsistencia en la información que sobre cumplimiento de metas reporta la Subdirección Técnica de Planeación Estratégica con relación a la reportada por la Subdirección de Programación y Seguimiento. Es así como:</p> <p>a). La entidad reporta como obra realizada durante el primer semestre del 2000, 38 K/C; sin embargo, evaluados los reportes de obra emitidos por la Dirección técnica de construcciones, el avance físico de obra se ubica en 12.56 K/C.</p> <p>b). En cuanto a la segunda meta, se reporta la adquisición de 26 predios, por la Subdirección Técnica de Planeación Estratégica; sin embargo, la Subdirección Técnica de Adquisición de Predios, reporta cinco (5) predios adquiridos a agosto 31 de 2000.</p> <p>2. Las metas tanto proyectadas como alcanzadas registradas en el Capítulo "Metas de Proyectos", no coinciden</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información.</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto.</p>	<p>No hay certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>con las registradas en el Capítulo "Georeferenciación", los cuales hacen parte del mismo documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU" es así como:</p> <p>a). En documento Metas de Proyecto se registra 79.03 Km/C y 38.51 Km/C como metas proyectada y alcanzadas y en documento Georeferenciación la sumatoria de la información registrada por puntos de inversión cuantifica 31.73 Km/C y 16.83 Km/C en su orden.</p> <p>b). En documento Metas de Proyecto se registra adquisición de 252 predios y 26 predios como metas proyectada y alcanzadas y en documento Georeferenciación la sumatoria de la información registrada por puntos de inversión cuantifica 81 predios y 16 predios en su orden.</p>			
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

6. PROYECTO PUENTES PEATONALES

CODIGO: 3019
PRIORIDAD: CIUDAD A ESCALA HUMANA
PROGRAMA: RECUPERACIÓN, MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGEDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se presenta inconsistencia en la información que sobre cumplimiento de metas se reporta, en los diferentes capítulos en que esta compuesto el Documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU", así:</p> <p>a). En la meta 1. Construir 16.149,68 m2 de estructura para puentes peatonales aparece - en el capítulo Metas de proyectos del documento "Seguimiento físico y financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital –DAPD - como cantidad ejecutada 311 m2, lo cual no tiene explicación ya que en el capítulo de Georeferenciación de todos los puntos de inversión del documento "Seguimiento físico y financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital – DAPD, aparece el punto de inversión (808.00) con cantidad ejecutada 7 m2, sin embargo según información de la Dirección Técnica de Espacio Público con corte a Junio 25/2000, se encuentra en proceso de adquisición de un predio necesario para la construcción del puente peatonal de la calle 26 x carrera 24. Por lo tanto no puede existir cantidad ejecutada, de tal manera la información no guarda</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de los sistemas utilizados, así como de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto</p>	<p>No certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones.</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

<p>concordancia y complementariedad en las diferentes áreas.</p> <p>b). Igualmente, la cantidad de la meta 1. que corresponde a: Construir 16.149,68 m2 de estructura para puentes peatonales que se encuentra en el capítulo Metas de proyectos del documento "Seguimiento físico y financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital -DAPD, no corresponde a la sumatoria que presenta la información del capítulo Georeferenciación, correspondiente a todos los puntos de inversión del mismo documento señalado, la cual suma 15.451,00 m2. Presentando una diferencia es 698,68 m2 con respecto a la Meta 1.</p> <p>c). En la meta 2. Realizar tres (3) estudios y diseños para puentes peatonales en la ciudad, aparece en el capítulo Metas de proyectos del documento "Seguimiento físico y financiero proyectos IDU" con corte 30 de Junio de 2000 remitida al Departamento Administrativo de Planeación Distrital -DAPD, como cantidad ejecutada dos (2) estudios y diseños y en el capítulo de Georeferenciación de los puntos de inversión solo se aprecia el punto de inversión (62 6.00) con cantidad ejecutada de uno (1), de tal manera que la información no guarda concordancia.</p>			
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

CONTRATOS ANALIZADOS

CONTRATO 258 DE 1999

Objeto: Construcción Puente Peatonal Autopista Sur por Carrera 67 - Madelena
Contratista: Bernardo Ancizar Ossa López



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Valor: \$356.148.010
Adición: \$115.770.940
Plazo: 4 meses
Prorroga: 2 meses

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFFECTO
1. Se evidencia falta de planeación dado que los estudios y diseños no fueron ajustados al Manual de Construcciones Sismorresistentes N.S.R.- 98, con antelación a la suscripción del contrato. Igualmente, no se negoció con anticipación el predio de la firma Niver S.A., el cual resultaba afectado con la obra, lo que ocasionó una adición en valor y prórroga en tiempo.	Presunta transgresión a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993, numeral 12 y artículo 26 numeral 3.	La deficiencia en la planeación para la ejecución debida del proyecto	El contrato se prórrogó en tiempo y adicionó en valor.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Se observa que el acabado de los hormigones, los aceros y sus soldaduras y el mobiliario urbano son de buena calidad. El acabado de las zonas adoquinadas de acceso al puente es bueno, aunque en el costado sur del mismo, el bordillo de confinamiento que separa el adoquín de la zona verde presenta fisuras y en una de las esquinas esta desprendido.

CONTRATO 563 DE 1999

Objeto: Estudios, diseños y construcción a precios unitarios sin reajuste del puente peatonal de la Autopista Norte por Calle 122
Contratista: Acero Estructural de Colombia - Aceral Ltda.
Interventor: P.C.A., Proyectistas Civiles Asociados Ltda.
Fecha Iniciación: Septiembre 24 de 1999
Fecha Terminación: Noviembre 22 de 1999 (acta N° 4)
Fecha Recibo: Diciembre 27 de 1999
Valor Inicial: \$ 319'811.525
Reconocimiento: \$ 116'105.535



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Valor Final: \$ 435'917.060
Plazo: Sesenta (60) días calendario (diseños: 15 días, construcción: 45 días).

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. Para los estudios y diseños se había fijado un valor de \$2.320.000.oo. Verificada el acta No. 2 de fijación de precios no previstos del 12 de noviembre de 1999, en la parte de actividades adicionales ítem 1 Estudios y Diseños, se fija por concepto de honorarios al señor Carlos Hernandez la suma de \$35.680.000.oo. Igualmente se presentan valores adicionales por concepto de obras civiles de acceso, baranda en vidrio, estructura metálica, instalaciones eléctricas, por un valor de \$80.425.535, incrementando el valor de la construcción en un 25.3 %. De las cifras antes relacionadas, se evidencia la falta de planeación por parte de la administración al momento de suscribir el contrato al fijar el presupuesto inicial muy por debajo del valor real de la obra.	Presunta transgresión a lo estipulado en la Ley 80 de 1993 artículo 25 numeral 12 y Artículo 26 numeral 3.	La falta de planeación de la administración tanto en la suscripción como en la ejecución del contrato al no contar con los diseños ajustados, con base en la complejidad de la obra y el presupuesto correspondiente.	Se afecta el principio de economía y de responsabilidad.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. El puente presenta 2 vidrios rotos en la baranda izquierda de la escalera de acceso al mismo, ubicada en el costado Oriental; en términos generales la obra realizada se encuentra en buenas condiciones, presenta acabados de buena calidad; aunque hay que tener en cuenta que este puente peatonal solo permite el paso de los carriles rápidos de la Autopista Norte, lo que pone en riesgo al peatón, puesto que de todas maneras debe cruzar los carriles paralelos a la Autopista para lograr subir al puente, y es importante tomar en



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

cuenta, que en estos sectores donde el peatón debe cruzar la vía, no se colocaron semáforos peatonales, que facilitarían el cruce hasta el puente. Las zonas de acceso al puente fueron trabajadas en adoquín, el cual en algunos sectores, presenta hundimientos.

3. Es importante tener en cuenta que este puente fue construido por Urgencia Manifiesta y que se trata de una estructura costosa, por el acero estructural empleado y los acabados en aluminio y vidrio que se utilizaron. En realidad no se entiende como se invierten tantos recursos en una obra realizada por una urgencia, que pudo ser cubierta por una estructura de menor costo, que hubiese permitido el paso peatonal de un andén al otro de la Autopista, sin poner en riesgo al peatón.
4. El puente se encuentra totalmente instalado y en servicio, pero se construyó al menos 30 mts al sur del sitio donde se encontraba el puente anterior (Colapsado), quedando lejos de las bahías de las calzadas centrales de la Autopista dispuestas para paradero de buses. Por el desplazamiento mencionado se debieron construir andenes o vías de acceso al puente, al oriente en adoquín de ladrillo con barandas y en cemento en el separador occidental.
5. Las rampas de acceso son de escalones, luego el puente no es utilizable por minusválidos (Silla de ruedas).
6. El alcance del contrato no contempló la construcción de obras de urbanismo.
7. Se modificó el diseño del puente, lo cual significó la no utilización de dos (2) módulos metálicos. La modificación obedeció al proyecto de ampliación de la Paralela Oriental de la Autopista Norte.
8. El contrato fue liquidado sin que Codensa hubiese aprobado las instalaciones del alumbrado público.
9. Se hizo un reconocimiento por valor de \$116'105.535 por concepto de Actividades adicionales: Estudios y diseños, obras civiles de accesos, mayor espesor del vidrio (de 6 mm a 10 mm) y pintura de acabado de estructura metálica en "Amerlock"

Desde el punto de vista técnico se considera que estas actividades, si bien fueron convenientes, debieron ser previstas oportunamente para que no tuviera que adicionarse el valor del contrato bajo el título de "Reconocimiento".



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATO 042 DE 1999

Objeto: Puente Peatonal Carrera 68 – Parque Simón Bolívar
 Contratista: Unión Temporal Zeta-Bernardo Ossa
 Valor: \$547.994.878.00
 Adición: \$273.977.136
 Plazo: Seis meses
 Prorroga: Dos meses

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1.El contrato fue adicionado en \$273.977.136 y prorrogado en dos (2) meses debido a: - Rediseño del puente - Elevación de líneas de alta tensión. - Cantidades de obra no previstas - Mayores cantidades de obra - Invierno	Ley 80 de 1993, artículo 26 numeral 3º. Artículo 25 numeral 12.	Los estudios y diseños no estaban actualizados ni ajustados a la realidad de la construcción que se iba a realizar (puente peatonal).	Demoras y mayores costos en la ejecución del contrato, generando negativamente que los beneficios sociales se lograran en forma oportuna, afectándose el principio de economía.
2. Se demoró Tres meses y medio (3,5), en iniciarse las obras debido a que se suscribió el contrato sin el cumplimiento previo del requisito referente al Plan de Manejo Ambiental, expedido por el DAMA, pues este tan sólo fue aprobado el día 25 de mayo de 1999, mediante Resolución 459 /99.	Ley 80 de 1.993 artículo 4º numeral 1º, artículo 5º numeral 2º .	No presentación del Plan de Manejo ambiental por el contratista antes de la iniciación del contrato.	Incumplimiento a normas contractuales por parte del contratista, siendo permisiva la administración ante tal hecho.

CONTRATO 118 DE 2000

Objeto: Obras requeridas para la construcción de rampas y plazoletas de acceso, del puente peatonal de la Avenida 68 por el parque Simón Bolívar
 Contratista: Consorcio MSC.
 Valor del Contrato: \$195.170.611.00
 Plazo Inicial: 45 días



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Fecha de Suscripción
Interventor

21 de marzo de 2000
Proyectos y diseños Ltda. – P y D Ltda.

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. A pesar de haberse suscrito este contrato desde el 21 de marzo de 2000, a la fecha de la auditoría (septiembre de 2000), no se había iniciado su ejecución, aduciendo que el contrato de interventoría solo fue suscrito hasta junio del presente año, al parecer por la falta de recursos disponibles.	La entidad estatal tiene la obligación de adelantar procesos contractuales con austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán dilaciones y retardos en la ejecución del contrato de conformidad con el numeral 4º. del artículo 25 de la Ley 80 de 1993.	Deficiente planeación en la contratación, pues resulta injustificado que previo a la suscripción del contrato de obra, no se hayan dispuesto los recursos necesarios para contratar la interventoría técnica y administrativa.	Presunta afectación de los principios de economía y eficacia que han de gobernar la actividad contractual.

CONTRATO 170 DE 2000

Objeto: Construcción Puente Peatonal Avenida Primera de Mayo por Calle 51 Sur
 Contratista: Consorcio Construtec B & V Estructuras Metálicas
 Valor: \$360. 296.822.00
 Plazo: Cuatro meses
 Fecha de Iniciación: Junio 6 de 2000

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. Se presentaron mayores cantidades de obra a las inicialmente contratadas de acuerdo con los estudios y diseños realizados, lo cual originó adición en el contrato y prórroga. 2. Además hubo necesidad de la fabricación de piezas metálicas adicionales para el puente. 3. En el momento de encontrarse en ejecución	Presunta transgresión a lo contemplado en la Ley 80/93, artículo 25 numeral 12 y artículo 26 numeral 3.	Los estudios y diseños no se encontraban actualizados ni ajustados con relación a la obra a ejecutar.	El Objeto del contrato no se cumplió dentro de lo planeado, afectando negativamente el principio de economía al no lograrse los cometidos estatales de contratación en forma oportuna.



el contrato no se encontraban actualizados los inventarios de las redes existentes de servicios públicos.			
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

OBSERVACIONES TÉCNICAS

4. Este contrato ha presentado retrasos en su ejecución, debido a que los diseños inicialmente planteados del puente, estaban por encima del presupuesto estimado para su construcción; Lo que conlleva a que fuera necesario que el Contratista de Estudios y Diseños hiciera un rediseño del mismo, el cual consistió en:
- Disminuir el gálibo del puente que se encontraba en 6.25m aproximadamente a 5m que es el gálibo mínimo exigido por norma, lo que permitió ahorrar 30 m de rampas.
 - Los diseños iniciales contemplaban la construcción de rampas de tipo caballera (escalonada), con pendiente del 2% y de escaleras; lo cual se modificó construyendo rampas normales con pendiente del 10% y suprimiendo la construcción de escaleras.
 - Se suprimió del Proyecto la parte de espacio público, correspondiente a las plazoletas de acceso y mobiliario urbano, correspondiente al Puente.

Estas modificaciones en el diseño del puente, retrasaron en 15 días el inicio del Contrato; por otra parte, como consecuencia de las modificaciones realizadas se presentaron inconvenientes con las empresas de servicios públicos, principalmente con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado, por una tubería de alcantarillado que debe ser desviada, puesto que atraviesa por la zapata Sur del puente. Como consecuencia de lo anterior la ejecución del Contrato se ha visto afectada en 20 días, por que hasta el momento no ha sido posible fundir la zapata en mención, y esto solo podrá hacerse hasta que la Empresa de Acueducto se acerque al sitio para realizar la desviación de la red en cuestión, cuyos costos serán asumidos por el Contrato.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

7. PROYECTO EJE AMBIENTAL AVENIDA JIMÉNEZ

CODIGO : 3032
 PRIORIDAD: CIUDAD A ESCALA HUMANA
 PROGRAMA: RECUPERACION, MEJORAMIENTO Y
 AMPLIACION DEL ESPACIO PÚBLICO.

CONTRATOS ANALIZADOS

CONTRATO 447 DE 1999

Objeto: Obras Construcción Eje Ambiental
 Av. Jiménez entre Cra 10 y Estación
 del Funicular.
 Contratista: Conconcreto S.A.
 Interventor: IEH Grucon Ltda.
 Valor del Contrato: \$5.115.635.771.00
 Valor Adición No. 01 (Dic. 21/99) \$528.620.492.00
 Valor Actual \$5.644.256.623.00
 Plazo Inicial 10 meses
 Prorroga Adición No. 01 3 meses (Dic. 21/99)
 Prorroga Adición No. 02 3 Meses (Agosto 10/2000)
 Fecha de Iniciación Agosto 10/99
 Fecha de Terminación Inicial Junio 9 / 2000
 Fecha de Terminación Actual Septbre. 9/2000
 Fecha de Terminación Dic. 9/2000

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
1.El presente contrato, en su ejecución presenta un atraso considerable sobre lo realmente pactado inicialmente, que ha llevado a sucesivas prorrogas	Presunta transgresión al numeral 4 y 7 del Artículo 25 de la Ley 80 de 1993.	Demora en la ejecución que conllevan incremento tanto en el valor como en el tiempo en dicho contrato.	El retraso en la ejecución de la obra incide en el principio de economía contemplado en la Ley 80-93.



OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Los diseños del Eje Ambiental de la Av. Jiménez entre la Cra. 10ª y la Estación del Funicular elaborados para la construcción de las obras, presentan imprevisión técnica en lo que atañe al programa de ordenamiento del transporte urbano en la ciudad, específicamente en los Proyectos de Transmilenio y ciclo-ruta contemplados dentro del Plan de Desarrollo “Por la Bogotá que Queremos” y que se cruzan con el Proyecto del Eje Ambiental citado.

3. Respecto a los costos del A.I.U. ó costos indirectos del proyecto donde el proponente los fijó en un 38.6%, para el caso explícito de la Adición No. 01 y Adición en trámite, incide de una manera notable sus costos en las actividades no previstas, reflejándose en el porcentaje pactado. El factor precio que se tuvo en cuenta en el criterio de evaluación y adjudicación y que fue calificada como la más conveniente para la entidad, evidencia que el A.I.U. pactado, no era el más beneficioso. Es de aclarar, que esta clase de obras para la recuperación del espacio público no son de gran complejidad en su construcción, a excepción de los ajustes en los diseños, por el hallazgo de monumentos a restaurar.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

8. PROYECTO ANDENES SEPARADORES Y SARDINELES

CODIGO PROYECTO: 7037
PRIORIDAD: CIUDAD A ESCALA HUMANA.
PROGRAMA: RECUPERACION MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL ESPACIO PÚBLICO.

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se evidencia inconsistencias en los documentos, que sobre programación y avance de las metas presenta el IDU, así:</p> <p>La meta registradas en el Documento "Seguimiento Físico y Financiero proyectos IDU", en el capítulo correspondiente a "Metas de Proyectos", registra Construir 737,952.4 m2 de espacio público (andenes, separadores y sardineles) los cuales no coinciden con la meta registrada en el Documento de "Formulación a julio 30 de 2000", en razón a que este, contempla la meta "Construir 599.700 m2 de espacio público (andenes, separadores y sardineles). Igualmente este último no incluye dentro de su programación la meta N° 3, correspondiente a la Instalación de 17.159 Bolardos en Bogotá.</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto</p>	<p>No certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones</p>

CONTRATOS ANALIZADOS

CONTRATO 665 DE 1999

Objeto: Realizar las obras requeridas para la construcción de los andenes de la carrera 11 entre calle 64 y calle 100 costado Oriental

Contratista: Consorcio Cuellar Serrano Gómez S.A-Constructora Inecon-Te Ltda.

Plazo Inicial: Cuatro meses

Fecha de Iniciación: Febrero 1 de 2000.

Prorroga : 90 días



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Valor Inicial: \$2.041.844.025.00
Adición: \$1.000.000.000.00

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGEDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. El IDU inició un proceso de licitación y contratación sin haber establecido desde el comienzo los requerimientos de tipo técnico que hubiesen evitado las prorrogas y adiciones al contrato. Obsérvese también que solamente para definir la calidad y tipo de losetas el IDU dilato el proceso en un termino de cerca de 52 días, lo cual no se considera aceptable cuando existen procesos concertados y planeados dentro de una entidad. Así mismo la demora en la entrega de los planos definitivos de las redes telefónicas, eléctricas y la Semaforización al Contratista una de las causas de la prorroga y adición del contrato.	Presunta transgresión de lo establecido por el numeral 12 Del artículo 25 de la Ley 80 del 93 y artículo 26 numeral 3.	Deficiente planeación y omisión en el cumplimiento de requisitos previos a la iniciación del proceso contractual.	Presunta inobservancia de los principios de economía y responsabilidad que han de gobernar la actividad contractual

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Revisada la documentación técnica que hace parte del contrato, se pudo observar que cronológicamente, el desarrollo del contrato tuvo bastantes inconvenientes de fondo, ya que desde el inicio del contrato no se contó con planos definitivos del proyecto, la topografía y niveles para el mismo no coincidían con la localización real del corredor del sector, evento este que se soluciono varios días después. Aunado a lo anterior la carpeta de la carrera 11 estaba en proceso de recuperación, con lo que los niveles de sardinel debían modificarse. En concepto de la Interventoría el plazo transcurrido a causa de los inconvenientes anotados fue de 43 días calendario.
3. Paralelamente a los inconvenientes anotados, los diseños eléctricos y de redes de servicios, para la fecha de iniciación del contrato, aun no estaban definidos y solamente para finales de marzo los diseños eléctricos y telefónicos fueron recibidos por el contratista. Finalmente para fines de abril



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

las obras de CODENSA ETB y ETB- Semaforización se definieron desde la calle 100 hasta la calle 72. La Interventoría en esa ocasión estableció que el atraso en esas actividades era de 75 días calendario.

4. Los diseños arquitectónicos tuvieron contratiempos similares a los ocurridos en los otros ítems y básicamente estaban relacionados con la definición de los colores de losetas y adoquines. Este ítem se retrasó en 52 días calendario, en concepto de la Interventoría.

CONTRATO 827 DE 1999

Objeto: Construcción de los andenes de la carrera 92 desde la calle 140 hasta la calle 159, en Santa Fe de Bogotá.
 Contratista: Unión Temporal R y M.
 Plazo Inicial: Cuatro meses
 Fecha de Iniciación: Febrero 1 de 2000.
 Prorroga : 21 días
 Valor Inicial: \$1.394.606.775.00

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. El diseño de iluminación del proyecto, seis meses después de suscrito el contrato no había sido aprobado por CODENSA.	Ley 80/93, artículo 25 principio de economía, numeral 12	Falta de planeación en el cumplimiento de requisitos para la ejecución oportuna del contrato.	El objeto del contrato no se cumplió dentro de lo planeado inicialmente, afectándose negativamente el principio de economía.
2. Cambios en las especificaciones, pues inicialmente se contemplaban rodadura 1350 con espesor de 3 cm y se pasó a un adoquín de .06 X .03 X .25 marca MOORE color arena, con el agravante que el adoquín propuesto no tenía existencias pues la empresa que lo suministraba (MOORE) lo entregaría hasta el 20 de junio de 2000, lo que originó retrasos en la ejecución de la obra.	Ley 80/93, artículo 25 principio de economía, numeral 12	Cambios a última hora a las especificaciones constructivas inicialmente contempladas.	Suspensión del contrato con las debidas consecuencias de no hacer entrega a la comunidad afectada de los andenes en forma oportuna.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

3. Con base en la revisión de la documentación técnica que hace parte del contrato, se pudo observar que se presentaron algunos problemas iniciales debido a que los diseños presentaban diferencias considerables con relación a las obras que se ejecutarían.
4. La falta de planificación y coordinación con las empresas de servicios, en especial CODENSA, causó retrasos bastante considerables por la demora en la aprobación de diseños de fotometría e iluminación entregados por el consultor.

CONTRATO 025 DE 2000

Objeto:	Construcción andenes Carrera 7 entre Calles 45 a calle 5ª.
Contratista:	Bernardo Ancizar Ossa López
Valor:	\$205.594.000
Plazo:	2 meses
Fecha de iniciación:	10 de julio del 2000
Fecha de suspensión:	9 de Agosto de 2000
Fecha de Reiniciación:	24 de Agosto de 2000

OBSERVACIONES TÉCNICAS

1. En este contrato se observo que la obra, no se realizo en su totalidad, puesto que estaba contratada hasta la calle 53 y solo se trabajo hasta la calle 49 por falta de recursos, según lo expresado por la coordinadora del Contrato ante el IDU. De otra parte debió ser suspendido por 15 días por la demora en las obras necesarias por parte de la EAAB, denotando falta de planeación a la hora de realizar el Proyecto, al calcular su presupuesto, lo que conlleva a que las obras no se ejecuten en su totalidad, dejando trayectos sin ejecutar, con los cual los beneficios esperados por parte de la comunidad no se dan de igual forma, si bien deben soportar las incomodidades por los trabajos.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATO 088 DE 2000

Objeto: Estudio, diseño, y la construcción de andenes de la calle 57 desde la carrera 13 hasta la carrera 25 en Santa Fe de Bogotá D.C

Contratista: Consorcio Marval S.A. Sociedad Melo y Alvarez Ltda.

Valor: \$2.077.659.862.00

Contrato adicional: \$1.038.829.931.00

Plazo: Cuatro meses

Prorroga: Dos meses

Fecha de Terminación: En ejecución

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGEDIDA	CAUSA	EFECTO
1. Se observa el aumento en las cantidades de obra inicialmente contratadas y en la ejecución de obras no previstas, al no contar con la definición de parámetros de diseño y construcción para la canaleta de recolección de aguas lluvias los cuales no habían sido aprobados por las entidades de servicios públicos. Igualmente la falta de aprobación del diseño eléctrico por parte de CODENSA, así como la demora en los trámites administrativos pertinentes ante el DAMA para obtener la aprobación y cumplimientos del plan de manejo ambiental (oficio .026432 marzo 15 de 2000).	Presunta transgresión en el artículo 25 Numeral 12 de la Ley 80 de 1993, así como lo establecido en el artículo 26 numeral 3.	Se evidencia la falta de planeación del Instituto de Desarrollo Urbano con los diseños y planos, así como de un presupuesto acorde con la obra requerida.	El contrato se prorrogó y se adicionó generando posibles sobrecostos y que el contrato no cumpliera el fin estatal propuesto. Como resultado de lo anterior, se constató, que la obra no alcanzo a ser terminada en su totalidad en atención a que los estudios y diseños adoptados por el contratista y aprobados por la interventoría y el IDU se encontraban desfasados desde el punto de vista presupuestal.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Este contrato se encuentra en aproximadamente un 95 % de ejecución, tomando en cuenta que la obra se realizará entre la plazoleta del Campín y la Carrera 17 con Calle 57, y no como se tenía estipulado en el Contrato hasta la Cra. 13.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

3. Durante la visita se observaron las siguientes inconsistencias:
 - Falta arreglar las terminaciones del adoquín alrededor de los postes de alumbrado.
 - El nivel de los andenes esta quedando aproximadamente 15cm. por encima del nivel de las casas.
 - Los accesos al anden para discapacitados en algunas esquinas, están quedando muy altos.
 - Están quedando luces considerables entre el borde y la tapa de las cajas de inspección.
4. Las excavaciones para la canalización de las redes de servicios públicos que atraviesan las carreras, no están siendo debidamente señalizadas como es el caso de la carrera 20; lo que representa riesgo tanto para el obrero encargado de su realización, como para los vehículos y transeúntes que por allí circulan. Incumpliendo lo estipulado en el Manual IDU de Manejo para Proyectos de mínimas implicaciones ambientales, Programa 9 "Señalización", numeral 10.3 Medidas de manejo.
5. Se observa, como en algunos sectores de la obra, se rompió el adoquín y las losetas recientemente instaladas, para renovar redes de servicio público; lo cual refleja la falta de planeación y coordinación por parte del IDU con las empresas prestadoras de servicios públicos, generando sobrecostos en la obra.

CONTRATO 156 DE 2000

Objeto:	Construcción de andenes de la avenida Ciudad de Villavicencio desde la carrera 31 hasta la avenida Boyacá
Contratista:	Unión Temporal Santa Fe de Bogotá.
Valor del Contrato:	\$1.218.525.831.00
Plazo Inicial	5 meses
Fecha de Iniciación	Febrero 23 / 2000
Fecha de Terminación Inicial	29 de Junio de 2000
Fecha de Terminación	28 de noviembre de 2000
Interventor	Luis Javier Carrascal Quin
Estado del contrato:	En ejecución



OBSERVACIONES TÉCNICAS

1. Sobre la quebrada Limas, se están ejecutando obras por parte de la EAAB, ya que la ciclovía pasa por el puente ubicado en el sitio, es importante hacer notar que sobre esta quebrada se hizo necesario diseñar y construir un pontón que da continuidad a la ciclovía, aun cuando son obras necesarias para cumplir con el objeto contractual, tanto el diseño como la construcción se pagaran con recursos del contrato los cuales se deberán protocolizar mediante actas de obra no prevista o mayores y menores cantidades de obra. Lo anterior implica que los recursos previstos para la ejecución de obra puedan verse disminuidos debido a una deficiente planeación de los estudios por parte del IDU. Este aspecto repercutirá posiblemente en que el contrato deba ser prorrogado o adicionado para atender la ampliación y construcción del puente.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

9. PROYECTO AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL

CODIGO PROYECTO: 7048
 PRIORIDAD: MOVILIDAD.
 PROGRAMA: ADECUACION DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

OBSERVACIONES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFECTO
<p>1. Se evidencia inconsistencias en los documentos, que sobre programación y avance de las metas presenta el IDU, así:</p> <p>De las metas Propuestas para el proyecto 7048, no se registra en el Documento de "Formulación" presentado a el DAPD a julio 30 de 2000 y el Documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU" Capitulo "Metas de Proyectos" la meta correspondiente a "construir 120 metros lineales de Puentes metálicos" es así como en el Documento "Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU" las metas establecida en el capitulo de "Georeferenciación" ésta en construir 120 metros lineales de puentes metálicos, sin embargo, dentro de los objetivos y metas del proyecto en mención no se contempla dicha actividad.</p> <p>Es importante tener en cuenta que dicha meta sería consecuente dentro del proyecto "3019 Puentes Peatonales" el cual incluyen sus objetivos y metas, la adquisición de puentes peatonales.</p>	<p>Presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e) del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993, estipula que el sistema de información debe asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información</p> <p>El literal G del artículo 13) del Decreto 714 de 1996. Establece que las apropiaciones deben referirse en cada entidad de la administración a su objeto y funciones y se ejecutaran estrictamente conforme al fin para el cual fueron programadas.</p>	<p>Deficiencia en los canales de información y comunicación de las áreas u oficinas correspondientes</p> <p>Inadecuado y deficiente control y seguimiento al proyecto</p> <p>Deficiente planeación al incluir metas que se pueden ejecutar por un proyecto específico.</p>	<p>No certeza del conocimiento exacto del cumplimiento de las metas programadas y alcanzadas a la fecha, en el proyecto de inversión que ejecuta la entidad.</p> <p>Falta de veracidad y confiabilidad de la información que se muestra en la formulación y seguimiento del proyecto</p> <p>Lo anterior afecta los principios de eficiencia y eficacia, en cuanto a la ejecución física de los proyectos.</p> <p>La información deja de ser una buena herramienta para la toma de decisiones</p>



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

CONTRATO 372 DE 1999

Objeto: Construcción de las mejoras estructurales para el puente conectante de la Av. NQS con la Autopista norte.

Contratista: Civilia Ltda.

Interventor: Consultoría Colombiana S.A.

Plazo: Tres (3) meses

Fecha Iniciación: Julio 30 de 1999

Terminación Inicial: Octubre 30 de 1999

Prórroga: 16 días

Plazo Final: Tres meses y medio

Valor Inicial: \$1.846'270.500.00

Adición: \$ 850'000.000.00

Valor Final: \$2.696'270.500.00

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. Legalizan el contrato adicional No. 1 después de terminado éste (30 de noviembre/99), pues el contratista paga el impuesto de timbre y la publicación el 1º de diciembre de 1999. Es decir se ejecutó este contrato adicional, sin estar legalizado, tolerando la administración esta situación.	Presunta transgresión del artículo 26 numeral 2º y artículo 51 de la Ley 80 de 1.993. Artículo 2 literal b de la Ley 87 de 1993	Se legalizó el contrato adicional No. 1 después de terminado, es decir se ejecutó sin estar legalizado.	Se afectó el principio de responsabilidad al no vigilar la administración la correcta ejecución del contrato, poniéndose en peligro los derechos de la entidad, al no apremiar al contratista para el cumplimiento de los requisitos previos a la ejecución del contrato.

CONTRATO 019 DE 1999

Objeto: Rehabilitación puente de la calle 92 por autopista norte.

Contratista: Civilia Ltda.

Interventor: Consultoría Colombiana S.A.

Plazo: Tres (3) meses

Fecha iniciación: Febrero 25 de 1999

Terminación inicial: Mayo 25 de 1999

Prórroga 01: 36 días calendario

Prórroga 02: 10 días calendario

Fecha terminación: Julio 10 de 1999

Plazo final: Cuatro meses y medio



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Valor inicial:	\$1.670.000.000.00
Adición:	\$ 829.589.687.00
Valor final:	\$2.499'589.687.00
Obras ejecutadas pendientes de Reconocimiento:	\$200.999.492.00
Valor final:	\$2.700.589.179.00

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. A la fecha de iniciación (25 de febrero/99) el contratista no había recibido los planos de construcción del proyecto, ya que por imprevisión del IDU este los contrató mediante el contrato 04/99 el cual se inició el 29 de enero/99; es decir contrató la rehabilitación del puente sin contar previamente con los planos de construcción del proyecto.	Presunta transgresión a lo estipulado en la Ley 80 de 1993, artículo 25 del principio de economía numeral 12 que dice que con la debida antelación a la apertura del procedimiento de selección o de la firma del contrato según el caso deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos.	El contratista no recibió previamente a la iniciación del contrato los planos de construcción del proyecto por parte del IDU.	Se afectó negativamente el principio de economía dando lugar a adiciones y prorrogas que finalmente desembocaron en mayores costos y tiempos a los planeados inicialmente.
2- El contrato adicional No. 2 se encuentra suscrito el 30 de junio/99 La fecha de terminación fue 10 de julio/99 de acuerdo con el acta No. 04 de 10 de julio de 1999. Fue liquidado mediante acta No. 06 del 30 de julio de 1999.	Ley 80 de 1993, artículo 41 párrafo 2º "Para la ejecución del contrato se requiere de la aprobación de la garantía, en concordancia con el Decreto 679/94, artículo 26. Y Artículo 51 de la Ley 80 de 1993.	Se legalizó el contrato adicional N. 2 después de terminado y liquidado el contrato.	Violación del estatuto de contratación por parte del contratista y de la administración, y tolerancia de esta misma por no apremiar al contratista a cumplir con los requisitos previos pactados en el contrato,
No se explica por qué se paga la publicación del contrato adicional No. 2 el 13 de agosto de 1999 y las pólizas son aprobadas el 18 de agosto/99, cuando para esta fechas agosto 13 y 18 el contrato ya se encontraba liquidado.			



OBSERVACIONES TÉCNICAS CONTRATOS 372/99 Y 019/99

3. Para la selección del contratista se solicitó presentar propuesta para siete (7) ítems, sin embargo el contrato se suscribió para ejecutar tres ítems: Demolición de concretos, Pilotes de 30 cm de diámetro y Acero de refuerzo grado 60 lo que evidencia que se seleccionó el contratista pensando inicialmente en la totalidad de la rehabilitación, como indica el objeto del contrato, pero después se decidió desarrollar la rehabilitación en dos fases.

Tal como se suscribió el contrato (tres ítems), necesariamente debía ser adicionado, lo óptimo es que los proponentes hubiesen conocido la totalidad de los ítems definitivos, y que se desarrollara el trabajo en una sola etapa, como se pensó en un comienzo. El proceso selectivo daba a los pilotes un peso para evaluación del 20%, pero el contrato 019/99 mostró un peso real del 77%, esto pudo variar las reglas de juego para los proponentes, quienes, sin darse cuenta resultaron compitiendo en condiciones desiguales. Se deduce que no tuvo lugar el principio de transparencia exigido por la Ley 80, artículo 24.

4. La adición por \$829 millones equivale a menos del 50% del valor inicial del contrato, pero posteriormente se hizo un reconocimiento al contratista por \$201 millones de pesos, con lo cual el contrato inicial se excede en un 61,71%, incumpliendo lo normado por la Ley 80/93, artículo 40, parágrafo inciso segundo. No se encuentran justificadas las razones aducidas para la aprobación de la adición, ni se encuentra justificado el reconocimiento de obras. El contrato se inició el 25 de febrero y se terminó el 10 de julio, cuatro meses y medio en total, cuando su plazo inicial era de tres meses. Se hacen evidentes las deficiencias en planeación y asignación de recursos.
5. En el tiempo transcurrido entre el informe que recomendó el cierre, presentado al IDU el 17 de septiembre de 1998 y el inicio de los trabajos (25 de febrero de 1999), un lapso de cinco meses y diez días, se pudo haber desarrollado concurso de méritos para el diseñador y licitación para escoger el constructor, es decir, si de todas maneras se iban a demorar tanto en iniciar los trabajos, no se necesitaba recurrir a urgencia manifiesta.
6. En el desarrollo de la rehabilitación se evidencia falta de planeación por parte del IDU, puesto que se cerró el puente tres meses y medio después de conocido el informe, se contrató Rehabilitación pero después se decidió anunciar que se emprendería una segunda etapa (mejoras), los trabajos comenzaron oficialmente mes y medio después del cierre y se tuvo cerrado el



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

puente durante diez meses y medio cuando se había anunciado que sólo estaría fuera de servicio durante tres meses.

7. El sumidero que se encuentra en el fin del guardarrueda derecho a la salida del puente, se encuentra disimuladamente atravesado en la calzada de la Autopista, significando algún peligro para el tráfico de la Autopista.
8. Se prevé deficiencia en drenajes del tablero ante precipitaciones de gran intensidad.
9. No se tiene ninguna protección para los postes de alumbrado sobre las barandas tipo New Jersey laterales. Actualmente se han perdido dos de ellos porque han sido golpeados por vehículos.
10. El guardarrueda o baranda derecha en el acceso no es recto, como se anotó, debido a la no intervención del puente peatonal. Se considera razonable no haber intervenido el puente peatonal, pero la solución adoptada debió ser menos nociva estéticamente.
11. La necesidad de dejar el área bajo los puentes en perfecto estado, es decir retirando la totalidad de escombros (item 2.1 contrato 019/99) y conformando la superficie de las zonas verdes, trabajos que deberían haber formado parte de la entrega de los trabajos.
12. No se hizo un replanteamiento del diseño geométrico de toda la intersección, es decir acceso y salida del puente, con lo cual se mejoraría sustancialmente el flujo vehicular en las vías afectadas.
13. Se encuentra un precio exageradamente alto de los pilotes, pero se afirma que éste es sólo uno de los siete ítems en que se basó el valor índice utilizado como factor para la evaluación.
14. Se evidencia presuntas irregularidades en la forma como se hizo la contratación de consultorías y construcción como haber cotizado micropilotes y haber ejecutado pilotes, por la mala planeación por parte del IDU y haberse excedido en más del 50% del valor inicial de los contratos 004/99, 019/99 y posiblemente el 372/99 (Sin acta de recibo final aún), y por haber pagado valores de pilotaje cercanos al doble del valor del mercado (precio contractual: \$223.400/m, enero/99, valor mercado según IDU \$112.822/m en nov/99), con lo cual se habría incurrido en un sobrecostos no inferior a los \$816'065.640.00



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

(sin A.I.U.). Lo anterior sin perjuicio de otras causas que puedan derivarse de las observaciones planteadas en este informe.

15. Se hizo Concurso por un presupuesto de \$1.670 millones pero la obra valió finalmente \$5.400 millones. Se concluye que los cotizantes resultaron participando en un concurso distinto de lo que en realidad se hizo o se iba a hacer.

CONTRATO 205 DE 2000

OBJETO:	Obras requeridas para la construcción de la Avenida José Celestino Mutis, sector: Avenida Boyacá - Avenida Ciudad de Cali en Santafé de Bogotá.
Contratista:	VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A.- VICON S.A
Valor Inicial:	\$5'538.395.250.00
Fecha de Iniciación:	24 de Junio de 2000
Fecha de terminación inicial:	23 de Febrero de 2001
Plazo Inicial:	8 meses
Estado del contrato:	En ejecución
Interventoría:	CONTRUCCIONES E INTERVENTORIAS LTDA- INCCO LTDA

OBSERVACIONES TÉCNICAS

1. De acuerdo con la información suministrada por la interventoría se presentan algunas interferencias por afectación de predios aún sin resolver por parte del IDU. Los predios afectados son: El predio ubicado en la esquina sur-occidental de la intersección de la avenida José Celestino Mutis con la transversal 85, El predio de la calle 59 No. 76-35, El predio de la calle 59 No. 72-03 y El predio de la calle 59 No. 73-32. La no adquisición del primer predio, al no haber estado registrado dentro de los predios a adquirir en la etapa de estudios y diseños, implicó una modificación al diseño original y en consecuencia al proyecto por el traslado del eje de la vía, lo que generará un sobre costo al proyecto por la deficiente planeación en la etapa previa a la licitación y adjudicación del contrato.
2. Frente a la justificación, soporte del acta de fijación de precios no previstos, se observa que la mayoría de los ítems no previstos corresponden al suministro de accesorios para la redes de servicios, acueducto particularmente, indispensables para la ejecución de las obras objeto del contrato. Lo anterior



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

evidencia imprevisión en la realización del presupuesto que forma parte del pliego, máxime si para ello existe como base los estudios y diseños realizados previos al proceso licitatorio.

3. Frente al nuevo ítem AD-05 “SEGURO DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL”, pactado en el acta de fijación de precios no previstos, es necesario se aclare por parte del IDU la diferencia en el valor pactado para este ítem frente al anotado en la resolución del DAMA No 0873 del 25 de noviembre de 1999, en cuyo texto de la página 2 numeral 10 dice” Para garantizar el cumplimiento del plan de manejo ambiental el IDU deberá constituir una póliza por valor equivalente al 30% del costo de dicho plan a favor del DAMA antes de dar inicio a las obras constructivas. La justificación técnica para este ítem, soporte del Acta de fijación de precios no previstos, señala: “Este seguro fue solicitado por el IDU con posterioridad a la firma del Contrato”.
4. En general, se observa dilución de liga en canecas, y la presencia de escombros sobrantes de material de excavación, contraviniendo lo preceptuado por el DAMA. (Decreto Distrital 673/95, Ley 99/93)



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

**10. PROYECTO ACCESOS A BARRIOS, PAVIMENTOS LOCALES
INFRAESTRUCTURA BASICA DE DESARROLLO LOCAL**

PRIORIDAD: DESMARGINALIZACION
CODIGO: 7033
PROGRAMA: AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA
INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE SERVICIOS PÚBLICOS

CONTRATO 432 DE 1999

Objeto: Diseño y construcción a precios unitarios con reajuste, de accesos a barrios y pavimentos locales en la localidad Engativá sector muelle.
Contratista: CONSORCIO C.P.T. LTDA. P.S.I. S.A.
Valor: \$2.930.000.000.00
Plazo: 12 Meses
Adición: \$750.000.000.00
Prorroga: 4 meses
Fecha de iniciación: Agosto 23 de 1999
Suspensión 21: Febrero 9 de 2000
Fecha de reiniciación: Marzo 1° de 2000
Estado del contrato: En ejecución

OBSERVACIONES TÉCNICAS

1. La Suspensión de 21 días, la Prorroga de cuatro (4) meses y la Prorroga que se esta tramitando por dos (2) meses, se originaron básicamente por la demora en la aprobación de las características técnicas, por parte de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, indicando que no se cumplió con el Principio de Eficacia, al no lograrse las metas físicas inicialmente propuestas.

CONTRATO 439 DE 1999

Objeto: Diseño y la construcción de los accesos a barrios y pavimentos locales en la localidad de Rafael Uribe. Sector ladrilleras Barrio La Paz, en Santa fe de Bogotá D.C.
Contratista: Unión Temporal Vias Recuperables.
Valor: \$2.950.000.000.00
Plazo: 10 meses
Prorrogas: 5.5 meses



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Fecha de iniciación: 2 de Agosto de 1999
Fecha de terminación: 17 de Noviembre de 1999

OBSERVACIONES LEGALES

OBSERVACION	NORMA TRANSGREDIDA	CAUSA	EFEECTO
1. Se presentaron dificultades al momento de la ejecución de las obras, cuando ya se encontraban aprobados los diseños y su modificación representaría un sobrecosto para el contratista y por ende para el Distrito.	Presunta transgresión a lo establecido en el artículo 25 Numeral 4 y artículo 26 numeral 3 de la Ley 80 de 1993	Se observa, la falta de planeación con antelación a la suscripción y ejecución del contrato por parte del Instituto de Desarrollo Urbano (I.D.U.)	Esta circunstancia que afectó el cronograma establecido inicialmente por el contratista y aprobado por la administración, trajo como consecuencia el incumplimiento del plazo establecido, que se prorrogara y se adicionara el contrato, generando posibles sobrecostos.

OBSERVACIONES TÉCNICAS

2. Analizadas las causas, que generaron la ampliación del plazo en la ejecución del contrato por un lapso de tiempo de 5.5 meses, se observa que la mayoría son imputables a causas ajenas al contratista evidenciando con ello una deficiente planeación por parte de la Administración al suscribir contratos para los cuales la infraestructura en la red de acueducto y alcantarillado no se había adelantado con antelación por parte de la EAAB, se evidencia además que la Entidad no concertó en su momento con la comunidad las prioridades frente a la ejecución de vías peatonales por vehiculares, esto teniendo en cuenta los sitios donde era posible tal intervención.
3. Se evidencia además falta de coordinación interinstitucional a la hora de concebir los proyectos a desarrollar por cada una de las Entidades involucradas.
4. De acuerdo a información suministrada por la interventoría durante la inspección técnica realizada al sitio de las obras el día 23 de octubre de 2000, la indefinición en la ejecución de las obras de alcantarillado pluvial por parte de la EAAB en aproximadamente 3 kilómetros, que costaría cerca de \$900.000.000.00, impedirá cumplir con las metas físicas propuesta como parte del objeto del contrato, además de lo anterior se advierte sobre la existencia de posibles sobrecostos por el traslado de la red de 6" de acueducto en la ficha 6-9 del IDU.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

5. A la fecha de inspección técnica se aprecia un apozamiento frente al predio identificado con la placa Diagonal 5B-40 sur, final de obra de la ficha 2 y 3.

VI. EVALUACIÓN DE CONTROL INTERNO DE LAS ÁREAS AUDITADAS

PLAN DE DESARROLLO

1. El sistema de información no es confiable; es así como se observa inconsistencias y contradicciones en la misma información, reportada por la Subdirección de Planeación Estratégica; situación que se presenta en el documento “Seguimiento Físico y Financiero Proyectos IDU” remitido al DAPD, en el capítulo Metas del Proyecto frente al capítulo de Georeferenciación de todos los puntos de inversión. Además el seguimiento y evaluación realizado por el IDU a los proyectos de inversión que ejecuta, no presenta confiabilidad; por cuanto la cuantificación de las metas alcanzadas reportadas por la Subdirección Técnica de Planeación Estratégica, no son concordantes con la resultante del seguimiento realizado por la Subdirección Técnica de Programación y Seguimiento de la entidad; reflejando que los canales de comunicación entre sus diferentes dependencias es deficiente, en presunto incumplimiento de lo contemplado en el literal e del Artículo 2 de la Ley 87 de 1993.
2. El presupuesto contemplaba la financiación de la mayor parte de proyectos con recursos no asegurados tanto de privatizaciones como de transferencias de la nación y recaudos de ingresos no aprobados como es el caso de los peajes, situación que incidirá en el cumplimiento de metas y lo más preocupante, que se estén realizando obras sin el debido financiamiento, que puede conllevar a dejar una gran cantidad de obras inconclusas. Por lo anterior se debe informar cuales son los mecanismos de contingencia que la administración del IDU ha previsto para continuar con la ejecución de los proyectos que presentan dicha situación.

CONTRATACIÓN

3. Las carpetas en las cuales se archivan los documentos que soportan la ejecución a los contratos y que se encuentran en poder de los coordinadores, no son llevadas en forma adecuada debido a que no se archivan los documentos en orden cronológico ni se encuentran foliados, incurriendo en riesgo de que se extravié documentación o que esta sea intercambiada con posterioridad, por la falta de control, dificultando además, la labor de auditoría.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Lo anterior en presunta transgresión de lo contemplado en el literal f del artículo 2 de la Ley 87 de 1993, en cuanto a la aplicación de medidas para prevenir riesgos que se presenten en la organización y que afecten el logro de objetivos.

4. El archivo de la Subdirección Técnica Legal no contiene los documentos soportes correspondientes a la ejecución del contrato, en cuanto a la información técnica y financiera; incidiendo ello en que las actuaciones sobre los mismos, de la citada dependencia legal, no sean oportunas.
5. El control previo administrativo al proceso de contratación es deficiente, ya que se pudo establecer posibles sobrecostos en varios de los contratos evaluados en el presente informe, por mayores cantidad de obra, así como de obras no previstas y cambios de diseños para poder llevar a cabo el objeto del contrato; incurriendo en prórrogas en tiempo y adiciones en el valor final del contrato.
6. Igualmente se evidenció demoras en la suscripción e iniciación de los contratos, luego de la adjudicación, no permitiendo la oportunidad en el cumplimiento del objeto de los contratos y por ende el alcance de las metas establecidas de los proyectos respectivos. Lo anterior en presunta transgresión de lo contemplado en los literales c y d del artículo 12 de la Ley 87 de 1993.



VII. CONCLUSIONES

Antes de presentar conclusión alguna, respecto de la gestión adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, sobre la muestra de la contratación suscrita y ejecutada en los años 1999 y 2000, es importante resaltar que para el desarrollo en forma eficiente y eficaz del Programa de Auditoria diseñado, se presentaron circunstancias e inconvenientes que obstaculizaron de alguna manera, el normal desarrollo de la aplicación de dicho programa, y que dificultaron el alcance específico de los objetivos y metas allí planteados, tal es el caso concreto de la dispersidad y desorganización de la documentación e información que contienen las carpetas contentivas de los contratos, ya que éstas no poseen la totalidad de la documentación soporte de los mismos, ni llevan una secuencia cronológica de todos los pasos contractuales que se presentan en la ejecución de cada uno de los contratos, hecho éste, que no permitió efectuar la labor de verificación fiscal del proceso contractual, en forma total, integral y expedita.

Lo anterior por cuanto, la información y soportes que se encuentra en poder de los coordinadores, tales como actas de iniciación de obra, suspensiones, reiniciaciones, etc, no se encuentran en las carpetas a cargo de la Subdirección Técnica de Contratos y Convenios del IDU, dependencia ésta, que en razón de sus funciones, debería contar con todos los documentos contractuales, tanto legales como técnicos, que se van dando y acumulando en el accionar contractual.

De la evaluación realizada a la muestra seleccionada tanto de proyectos como de la contratación suscrita por el IDU, podemos observar y concluir:

- En cuanto a los proyectos de inversión examinados se evidencia que la mayoría presentan importantes niveles de variación en su presupuesto inicial, lo que denota una deficiente planeación en la asignación de recursos al proyecto. Esto aunado a la situación presentada por la suspensión de recursos decretada por el Alcalde Mayor que afectó la mayoría de los proyectos del IDU por estar supeditados en buena parte los recursos originados en privatizaciones, las cuales no se dieron durante el presente período, sin que se conozca a la fecha un plan de contingencia de financiación para continuar con la ejecución de los proyectos.
- Respecto a los niveles de ejecución la mayor parte presentan un retraso por lo anotado anteriormente, siendo aún más preocupante el hecho de que algunos no tienen asegurada la financiación para su total terminación, que consecuentemente acarreará mayores costos en su realización, impidiendo el cumplimiento de objetivos y metas establecidas en el Plan de Desarrollo.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- El promedio de los contratos analizados determinó que las variaciones en el valor de contratos se aumenta en el 21.38% y el plazo se prorroga en un 34.91%, sin considerar las adiciones y prorrogas que se encuentran en trámite que elevarían estos indicadores, confirmando la falta de planeación, afectando los principios de eficiencia, eficacia y economía. Es así como los términos de contratación del proyecto 5007, sufrió variaciones hasta del 60% en el plazo pactado inicialmente, así mismo la variación del valor pactado en los contratos mediante los cuales se ejecutan los proyectos 3064 y 7048 reflejan ineficiencia, toda vez que el promedio relacionado es del 39.57%, y el 49.67% respectivamente.
- Se están cometiendo imprecisiones en los procesos contractuales, que se derivan indiscutiblemente, del proceso de planeación, el cual a todas luces demuestra que es deficiente, desde el momento mismo en que se inicia el proceso de contratación. Las siguientes son algunas de las razones y consecuencias que se evidenciaron en el proceso de evaluación, y que a su vez afectan la normal y eficiente gestión que debe persistir, para el cumplimiento de los objetivos y fines propuestos por el IDU:
 - ❖ Falencias en la elaboración de los Estudios y Diseños previos, en razón a que estos no son técnicamente precisos, ni ajustados a la magnitud de las obras que se licitan, pudiéndose asegurar que no son congruentes con la realidad de las obras a ejecutar, resultando extremadamente deficientes, conllevando por consiguiente, a que se presenten mayores cantidades de obra a las inicialmente contratadas, cambios de las especificaciones constructivas, sobrecostos, así como prorrogas en tiempo; incidiendo a la postre, en que los beneficios sociales, para los cuales fue proyectada la inversión, no lleguen en forma oportuna a la comunidad.
 - ❖ Improvisación al no definirse con precisión las obras a ejecutar, obligando necesariamente a que se realicen constantes adiciones en valor de los contratos, por obras no contempladas dentro del alcance u objeto inicial del mismo, denotándose falta de planeación por parte de la administración del IDU, al no ajustar oportunamente los diseños y estudios con los correspondientes presupuestos de las obras a realizar. Caso específico a resaltar, es el que tiene que ver con algunos de los contratos financiados con recursos del Banco Mundial, en donde éste organismo reitera al Instituto de Desarrollo Urbano, su preocupación por el aumento en el valor de las obras, como producto de problemas en los diseños, cambios en las especificaciones e incorporación de obras adicionales, solicitándole al IDU,



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

que presente al Banco un Plan, que busque disminuir las adiciones a los contratos.

- ❖ Se posponen o no se realizan obras, por falta de recursos, por no proyectarse en la etapa de planeación las reales cantidades de obra a ejecutar, así como los presupuestos y flujos de caja y las necesidades primarias del proyecto y en otras ocasiones por que no se cuenta con la totalidad de los predios afectados ni con la recuperación del espacio público por parte del IDU.
- ❖ Incumplimiento en términos de tiempo previsto y programado para la entrega de las obras por parte de los contratistas, principalmente por no contar éstos con requisitos previos, tales como el Plan de Manejo Ambiental que debe ser aprobado por el Departamento Administrativo del Medio Ambiente –DAMA-
- ❖ Atrasos en las ejecuciones de las obras en la mayoría de los contratos, por inconvenientes relacionados con demoras en la aprobación o definición de los diseños o proyectos a cargo de las diferentes empresas de servicios públicos, o por posterior ajuste de los mismos.
- ❖ En relación con los inventarios de las redes de servicios públicos, vale la pena señalar que éstos en varias oportunidades presentan desactualización y en otros casos no son contemplados o incluidos dentro de la ejecución de los contratos, lo que igualmente se traduce en atrasos en el cumplimiento de los cometidos estatales del IDU, así como en descoordinación por parte de las entidades distritales.
- Vale la pena señalar los diferentes inconvenientes que se presentan en la suscripción y ejecución de los contratos, **derivados del deficiente seguimiento y control** que se efectúa sobre los mismos en las distintas etapas:
 - ❖ Incumplimiento en la legalización de algunos contratos adicionales, ya que en algunas oportunidades, éstos se legalizan después de terminado el contrato, es decir, se ejecutan sin cumplir con los requisitos previos de legalización.
 - ❖ Reconocimientos en dinero al contratista, por no darle aplicación correcta a la norma que regía en su momento. No procurando velar por los intereses del Distrito.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

- ❖ Se reconocen dineros sobre actas de fijación de precios no previstos, por conceptos o ítems que ya se habían contemplado en los precios iniciales de las ofertas, así como en otras ocasiones, se reconocen, por actas que contemplan ítems aplicables a tramos no intervenidos o pactados en el objeto contractual.
- ❖ Se suscriben los diferentes contratos de obra sin que se prevea con antelación o simultáneamente la suscripción del respectivo contrato de interventoría.
- ❖ Se observa para algunos contratos demora en la suscripción de los mismos de dos o más meses, después de haber sido adjudicados.

Por lo anterior se concluye, que durante las diferentes etapas de ejecución de los contratos, se presentan diferentes contratiempos que dificultan, retardan, encarecen y alteran el normal desarrollo del proceso contractual; afectándose negativamente los principios de eficiencia, eficacia y economía, al no alcanzarse las metas, objetivos, beneficios y resultados físicos y sociales en forma oportuna a la comunidad.

En cuantos a los aspectos técnicos de los diferentes contratos evaluados en la muestra de Auditoría se puede concluir:

- Que la mayoría de las obras inspeccionadas son de buena calidad, aunque en algunos Contratos, principalmente los ejecutados bajo el Proyecto 5056, se pagaron actividades a precios que comparativamente superan los precios del mercado.
- En cuanto a la calidad de las obras inspeccionadas se observa que en algunos contratos a pesar de los ensayos de laboratorio realizados por la Interventoría, cuyos resultados cumplen con las especificaciones técnicas solicitadas; las obras presentan observaciones de tipo técnico. Por otra parte en los Contratos 001/99 y 003/99, en la inspección técnica se evidenciaron fallas en el pavimento recién rehabilitado, los cuales se recibieron provisionalmente en los primeros meses de este año, y en este momento se encuentran en período de garantía. Esto lleva a cuestionar la calidad de los materiales y del proceso constructivo empleado.
- Al inspeccionar las obras de los Contratos incluidos en la muestra, se observa que en la gran mayoría, no se cumple estrictamente con lo estipulado en los



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

Manuales de la entidad para la Mitigación del Impacto Urbano en las obras y para el Manejo de Proyectos de Mínimas Implicaciones Ambientales; puesto que no se cuenta con una adecuada señalización y la poca que se emplea, se encuentra en malas condiciones, no se realizan los desvíos de tráfico de acuerdo con las normas, no se adecuan los sitios para el almacenamiento de materiales y desechos de la misma.



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

•
VII. TABLEROS DE CONTROL

TABLERO DE CONTROL		
PRINCIPIOS Y PROCEDIMIENTOS BASICOS	EFICIENCIA	EFICACIA
EVALUACION PRESUPUESTAL	VARIACION DE PRESUPUESTO: $\frac{\text{PTO DEFINITIVO} - \text{PTO. INICIAL}}{\text{PTO INICIAL}} \times 100$	EJECUCION PRESUPUESTAL: $\frac{\text{EJECUCION}}{\text{PTO DEFINITIVO}} \times 100$
PROYECTO 3032	$\frac{3.000-3.000}{3.000} \times 100 = 0\%$	$\frac{469}{3.000} \times 100 = 15.5\%$
PROYECTO 5005	$\frac{54.502-53.002}{53.002} \times 100 = 2.83\%$	$\frac{11.974}{54.502} \times 100 = 22 \%$
PROYECTO 5007	$\frac{37.184-20714.1}{20.714.1} \times 100 = 79.5 \%$	$\frac{26.904}{37.181} \times 100 = 72 \%$
PROYECTO 3064	$\frac{10.900.6-9.563.5}{9.563.5} \times 100 = 13.98\%$	$\frac{8.839.9}{10.900.6} \times 100 = 81.1.1\%$
PROYECTO7037	$\frac{62.497.9 - 67.247.9}{67.247.9} \times 100 = 7\%$	$\frac{9.376.9}{62.247.9} \times 100 = 15.1\%$
PROYECTO 7048	$\frac{254.188.3-249.188.3}{249.188.3} \times 100 = 2.0\%$	$\frac{33.265.0}{254.188.3} \times 100 = 13.1$
PROYECTO 5056	$\frac{66.900-66.000}{66.000} \times 100 = 1.36\%$	$\frac{5.601.1}{66.900} \times 100 = 8.37\%$
PROYECTO 3019	$\frac{\$24.400-22.400}{22.400} \times 100 = 8.93\%$	$\frac{272.5}{24.400} \times 100 = 1.12 \%$
PROYECTO 5004	$\frac{\$71.354.6-71.354.6}{71.354.6} \times 100 = 0 \%$	$\frac{1.067.9}{71.354.6} \times 100 = 1.5 \%$



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

TABLERO DE CONTROL		
PRINCIPIOS Y PROCEDIMIENTOS BASICOS	EFICIENCIA	EFICACIA
EVALUACION AL DE PLAN DE DESARROLLO	VARIACION VALOR PACTADO: $\frac{V/R. FINAL - V/R. INICIAL}{VALOR INICIAL} \times 100$	CUMPLIMIENTO DE PLAZOS PACTADOS: $\frac{PLAZO DEF - PLAZO INICIAL}{PLAZO INICIAL} \times 100$
PROYECTO 3032 CTO 447/99*	$\frac{5.664 - 5.115}{5.115} \times 100 = 10.33\%$	$\frac{13 - 10}{10} \times 100 = 30\%$
PROYECTO 5007 CTO 027/99**	$\frac{26.847 - 25.988}{25.988} \times 100 = 3.3\%$	$\frac{17.6 - 11}{11} \times 100 = 60\%$
PROYECTO 3064	Cto 003/99 $\frac{14.989.7 - 10.950.7}{10.950.7} = 36.88\%$ Cto 001/99 $\frac{8.161.1 - 6.461.4}{6.461.4} = 26.30\%$ Cto 002/99 $\frac{11.270.8 - 7.246.4}{7.246.4} = 55.53\%$ Z = 39.57%	$\frac{15.1 - 9}{9} \times 100 = 67.7$ $\frac{12.1 - 9}{9} \times 100 = 34.4$ $\frac{12 - 9}{9} \times 100 = 33.3$ Z = 45.13%
PROYECTO 7037	Cto 025/00 $\frac{205.5 - 205.5}{205.5} = 0$ Cto 088/00 $\frac{2.077.7 - 2.077.7}{2.077.7} = 0$ Cto 827/99 $\frac{1.394.6 - 1.394.6}{1.394.6} = 0$ Cto 665/99 $\frac{2.041.8 - 2.041.8}{2.041.1} = 0$ Z = 0	$\frac{2 - 2}{2} \times 100 = 0$ $\frac{4 - 4}{4} \times 100 = 0$ $\frac{4.15 - 4}{4} \times 100 = 0$ $\frac{4 - 4}{4} \times 100 = 0$ Z = 0
PROYECTO 7048	Cto 019/99 $\frac{2.499.6 - 1.670.0}{1.670.0} \times 100 = 49.67\%$	$\frac{4.16 - 3}{3} \times 100 = 38.66$

* Unico Contrato de la Muestra

** Representa el 99 % de la muestra



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C. D.C.

TABLERO DE CONTROL		
PRINCIPIOS Y PROCEDIMIENTOS BASICOS	EFICIENCIA	EFICACIA
EVALUACION A LA CONTRATACION	VARIACION VALOR PACTADO: $\frac{V/R. FINAL - V/R. INICIAL}{VALOR INICIAL} \times 100$ $\frac{132.278.4 - 108.980.8}{108.980.8} \times 100 = 21.38\% *$	CUMPLIMIENTO DE PLAZOS PACTADOS: $\frac{PLAZO DEF - PLAZO INICIAL}{PLAZO INICIAL} \times 100$ $\frac{251.6 - 186.5}{186.5} \times 100 = 34.91\% *$

*** Adiciones y prorrogas en trámite



República de Colombia
Contraloría de Bogotá, D.C D.C.

VIII. DICTAMEN