



Cartagena de Indias D. T., y C; 30 de diciembre de 2025
DC- OF- EX 136 30-12-2025

Doctor

DUMEK TURBAY PAZ

Alcalde Mayor de Cartagena de Indias

WILMER IRIARTE RESTREPO

Secretario de Infraestructura Distrital

Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias

Ciudad

Ref.: Informe Definitivo Auditoria de Cumplimiento

Cordial saludo

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias en cumplimiento de su Plan de Vigilancia y Control Fiscal Territorial vigencia 2025, practicó Auditoria de Cumplimiento a la Secretaria Infraestructura, con el fin de obtener evidencias suficientes y apropiadas para establecer si la entidad, cumple con las disposiciones y normas, emanadas de organismos o entidades competentes, frente a los criterios de auditoría, para evaluar la gestión contractual, en el periodo de enero 1 al 31 de Diciembre de 2024 y el primer semestre de 2025, a partir de la evaluación al macroproceso presupuestal.

Una vez analizada la contradicción que su Despacho formuló al informe Preliminar de auditoría, se procede a comunicar el informe final del mencionado ejercicio.

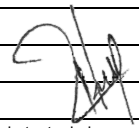
Adicionalmente, y en virtud de lo establecido en la Resolución Reglamentaria N°369 del 19 de diciembre de 2024, la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias- Secretaria de Infraestructura, deberá diligenciar el **Anexo PM CDC**, el cual debe contener, entre otras actividades, las acciones correctivas que se desarrollarán para corregir los hechos referenciados en los hallazgos, los responsables de su ejecución, el tiempo necesario para su aplicación.

El representante legal de la entidad deberá reportar dichas acciones a través del Sistema de Rendición Electrónica de Cuentas "SIA Contralorías", dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del presente informe de auditoría, en cumplimiento a lo establecido en el Artículo Séptimo de dicha resolución, en el enlace : "Guía para la rendición de formatos". Es de recordar que debe cargar el Formato _202503_CDC (Planes de Mejoramiento Suscritos y Avance) junto con la carta de cierre y el formato debe quedar en verde para que efectivamente quede reportado.

Atentamente,



ANGELA MARÍA CUBIDES GONZÁLEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Proyectó	Equipo Auditor	P.U. - Líder	
Revisó	Wilmer Salcedo Misas	P.E. - Supervisor	
Visto Bueno	Hernando Pertuz Corcho	Director D.T.A.F.	

Los arriba firmantes declaramos que, hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.



INFORME DEFINITIVO AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO

**ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL
VIGENCIA 2024 Y PRIMER SEMESTRE DEL 2025**

CONTRALORIA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

DICIEMBRE DE 2025



ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

HERNANDO PERTUZ CORCHO
Director Técnico de Auditoria Fiscal

EQUIPO DE AUDITORÍA

WILMER SALCEDO MISAS
Supervisor

GERLEIS PEREZ PADILLA
Líder de auditoría

**GERMAN VENENCIA PATERNINA
CRUZ MARIA SUAREZ OSORIO**
Apoyo

**LEIDY VANESSA CHAVES MARTINEZ
YENIS GUTIERREZ CHAJIN
AYRTON CURY PEREZ**
Apoyo Externo



TABLA DE CONTENIDO

1.	CARTA DE CONCLUSIONES	4
2.	OBJETIVO DE LA AUDITORIA	5
2.1	OBJETIVO GENERAL	5
2.2	OBJETIVOS ESPECIFICOS	5
2.3	FUENTES DE CRITERIO	5
2.4	CRITERIOS	6
2.5	ALCANCE DE LA AUDITORIA	7
2.6	LIMITACIONES DEL PROCESO	8
2.7	RESULTADOS EVALUACIÓN CONTROL INTERNO	8
2.8	CONCLUSIONES G/RALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA	8
2.9	RELACION DE HALLAZGOS	10
2.10	PLAN DE MEJORAMIENTO	10
3.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	12
4.	ATENCIÓN DE DENUNCIAS FISCALES	29
5.	BENEFICIO DE CONTROL FISCAL	31
6.	CUADRO DE TIPIACION DE HALLAZGOS	40
7.	ANEXOS – ANALISIS DE LA RESPUESTA AL INFORME PRELIMINAR	41



1. CARTA DE CONCLUSIONES

Cartagena de Indias D.T y C. Diciembre de 2025

Doctores

DUMEK TURBAY PAZ

Alcalde Mayor de Cartagena de Indias DT y C

WILMER IRIARTE RESTREPO

Secretario de Infraestructura Distrital
Ciudad.

Respetado Doctor:

Con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículos 267 y 272 de la Constitución Política, modificado por el Acto Legislativo 04 de 2019 y el Decreto 403 de 2020 y de conformidad con lo estipulado en la RESOLUCIÓN No.376 del 23 de Diciembre de 2024, la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias realizó auditoria de cumplimiento en la Secretaria de Infraestructura, específicamente en lo relacionado con la legalidad contractual enfocada en los resultados, basados en los principios de eficiencia, eficacia y economía, en cumplimiento del marco normativo respectivo.

Es responsabilidad de la Administración, el contenido en calidad y cantidad de la información suministrada, así como con el cumplimiento de las normas que le son aplicables a su actividad institucional en relación con el asunto auditado.

Es obligación de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias expresar con independencia una conclusión sobre el cumplimiento de las disposiciones aplicables en la ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS – Secretaria de Infraestructura, conclusión que debe estar fundamentada en los resultados obtenidos en la auditoría realizada.

Este trabajo se ajustó a lo dispuesto en los Principios fundamentales de auditoría y las Directrices impartidas para la auditoría de cumplimiento, conforme a lo establecido en la Resolución No. 376 del 23 de diciembre de 2024, proferida por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, en concordancia con las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSA), desarrolladas por la Organización Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI) para las Entidades Fiscalizadoras Superiores.



Estos principios requieren de parte de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias la observancia de las exigencias profesionales y éticas que requieren de una planificación y ejecución de la auditoría destinadas a obtener garantía limitada, de que los procesos consultaron la normatividad que le es aplicable.

La auditoría incluyó el examen de las evidencias y documentos que soportan el proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales y que fueron remitidos por la entidad. Los análisis y conclusiones se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo.

La auditoría se adelantó en la ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS en la secretaria de Infraestructura; El período auditado, es el correspondiente a la vigencia fiscal 2024 (enero 1 al 31 de diciembre) y primer semestre de 2025.

2. OBJETIVO DE LA AUDITORÍA

2.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar auditoría de Cumplimiento, con el fin de obtener evidencias suficientes y apropiadas para establecer si la entidad, cumple con las disposiciones y normas, emanadas de organismos o entidades competentes, frente a los criterios de auditoría, para evaluar la gestión contractual de la Alcaldía Mayor de Cartagena a través de su Secretaria de Infraestructura, enero 1 al 31 de Diciembre de 2024 y el primer semestre de 2025, a partir de la evaluación al macroproceso presupuestal.

2.2 OBJETIVO ESPECÍFICO

- Evaluar la gestión Contractual en sus tres (3) etapas Pre-Contractual. Contractual y Postcontractual.
- Evaluar la Gestión del Supervisor y/o del Interventor cuando palique el caso
- Evaluar el Sistema de Control Interno para la gestión Contractual
- Evaluar las deducciones de Ley y los pagos de la Contratación.

2.3 FUENTES DE CRITERIO

- Constitución Política de Colombia: Artículo 209 principios de la función administrativa (igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad).
- Ley 80 de 1993 “Por el cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública” y demás normatividad que la reglamente y modifique, artículos 4, 23, 24 y 26.



- Ley 42 de 1993, Sistema de Control Fiscal.
- Ley 87 de 1993, Sistema de Control Interno.
- Decreto 111 de enero 15 de 1996, “Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995, que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto”.
- Ley 594 de 2000.
- Ley 1150 de 2007, “Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1437 de 2011 “Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”, Artículo 3. Principios.
- Ley 1474 de 2011, Estatuto Anticorrupción.
- Decreto 019 de 2012, Anti tramites.
- Decreto 1510 de 2013 “Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública”.
- Ley 610 de 2000
- Decreto Ley 403 de marzo 16 de 2020 “Por el cual se dictan normas para la correcta implementación del Acto Legislativo 04 de 2019 y el fortalecimiento del control fiscal”.
- Manual de Contratación de la Alcaldía Mayor de Cartagena.

2.4 CRITERIOS DE AUDITORÍA

En el presente proceso auditor se tuvieron en cuenta los siguientes criterios de evaluación aplicados al componente contractual:

- Los contratos suscritos deben estar alineados con el plan de acción institucional, los objetivos misionales y las funciones de la Secretaría, en concordancia con la normativa vigente y sus instrumentos de planeación.
- Cumplimiento documentado de los requisitos y soportes exigidos en cada modalidad de contratación, conforme a la normativa vigente y a sus manuales internos, garantizando la idoneidad del contratista y el cumplimiento del objeto contractual.
- Cumplimiento de los objetos contractuales, en función de las especificaciones técnicas consagradas en el proceso de selección, realizando efectiva y eficiente labores de control, vigilancia y seguimiento por parte del supervisor y/o interventor.
- Cumplimiento con las condiciones de calidad, oportunidad y especificaciones técnicas establecidas, verificando su utilidad y beneficio para la gestión institucional, conforme a la normativa vigente, los pliegos de condiciones, contratos suscritos y los manuales internos de la entidad, antes de autorizar cualquier pago.



2.5 ALCANCE DE LA AUDITORÍA

Durante este proceso auditor se debe realizar la evaluación de la gestión fiscal de la Alcaldía de Cartagena – Secretaría de Infraestructura, a partir del siguiente macroproceso así:

2.5.1 Presupuestal

Evaluar la gestión Presupuestal enero 01 al 31 de diciembre de 2024 y primer semestre de 2025, respecto a la gestión Contractual – Inversión

Incorporación de la Denuncia No. 33

Asimismo, se incorporó al alcance de la presente auditoria la Denuncia No. 33 de 2025, con asunto, *solicitud de corrección técnica y cumplimiento contractual en obra de pavimentación en Olaya sector Central en la carrera 64 A Calle Santa Clara*, en la cual se expusieron los siguientes hechos:

- *En varias ocasiones, la comunidad hemos sostenido reuniones con el señor Gustavo de León, supervisor de obra de la alcaldía de Cartagena de indias, tuvimos una reunión el día 31 de enero de 2025, en la cual se nos manifestó que los problemas detectados serían corregidos por el consorcio responsable.*
- *El principal inconveniente es el empozamiento de aguas, para lo cual el consorcio ha propuesto soluciones como “drenaje francés” o “rejillas”, que no son viables ni aceptadas por la comunidad, dado que no existen jardineras ni condiciones técnicas que justifiquen dicha intervención. El mismo señor Gustavo de León reconoció que esas soluciones no aplican y que, al tratarse de una obra nueva, debía corregirse adecuadamente.*
- *El consorcio ha manifestado que corregir una placa mal ejecutada implicaría un costo adicional de \$20 millones, cuando inicialmente costó \$10 millones, lo cual resulta inadmisibile, pues los errores constructivos deben ser asumidos por el contratista, conforme a los principios de responsabilidad técnica y contractual.*
- *Aún faltan 26 metros de pavimentación por ejecutar, bajo el argumento de que el alcantarillado existente impide la obra. Sin embargo, dicho alcantarillado, aunque no esté formalizado en planos, sí es funcional y reconocido por la empresa prestadora del servicio, que cobra por su uso a los usuarios. Por lo tanto, no puede considerarse un impedimento técnico válido para incumplir el contrato, el cual establece claramente la ejecución de 396 metros lineales.*

Estos hechos denunciados fueron objeto de verificación y análisis por parte del equipo auditor en el marco del presente proceso auditor.



2.6 LIMITACIONES DEL PROCESO

Durante la ejecución del presente proceso auditor se identificaron circunstancias que dificultaron el desarrollo eficiente de las actividades de revisión. Se constató que varios de los documentos necesarios para el análisis no se encontraban disponibles o se hallaban incompletos en la plataforma SECOP II, situación que obligó a requerir información complementaria en diferentes oportunidades. No obstante, parte de la información requerida no fue suministrada por el sujeto de control, pese a las solicitudes formuladas, lo que limitó la verificación integral de algunos aspectos evaluados. Si bien se remitió posteriormente una porción de los soportes solicitados, esta situación generó demoras y afectó en cierta medida la oportunidad, continuidad y alcance del trabajo auditor.

2.7 RESULTADO DE LA EVALUACIÓN DEL CONTROL FISCAL INTERNO

Durante el desarrollo del proceso auditor, esta comisión requirió a la Secretaría Distrital la información correspondiente a los informes de seguimiento emitidos por la Oficina de Control Interno relacionados con la gestión contractual, así como los planes de mejoramiento derivados de auditorías internas, externas o de entes de control. No obstante, mediante oficio AMC-OFI-0197402-2025, la entidad informó que a la fecha no se han generado planes de mejoramiento ni informes de seguimiento asociados a las vigencias en evaluación.

En consecuencia, no fue posible efectuar la evaluación del control fiscal interno, toda vez que la inexistencia de la información solicitada impide verificar, el seguimiento institucional, la implementación de acciones de mejora y la efectividad de los mecanismos de autocontrol establecidos para la gestión contractual examinada.

2.8 CONCLUSIONES GENERALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA

Como resultado de la Auditoría de Cumplimiento adelantada a la Secretaría de Infraestructura Distrital de la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, correspondiente a la vigencia 2024 y primer semestre de 2025, la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias evaluó la legalidad, razonabilidad y cumplimiento de las disposiciones normativas aplicables a la gestión contractual, en sus etapas precontractual, contractual y postcontractual, conforme a los principios de planeación, economía, eficiencia, eficacia, transparencia y responsabilidad administrativa.



Del análisis integral efectuado se concluye que la gestión contractual de la Secretaría de Infraestructura presenta debilidades recurrentes en la etapa de planeación precontractual, principalmente asociadas a la estructuración técnica y documental de los estudios previos, anexos técnicos y estudios de sector y de mercado, los cuales, en varios contratos evaluados, no alcanzan el nivel de detalle, trazabilidad y soporte técnico requerido para proyectos de infraestructura vial de la magnitud y complejidad intervenida. Estas situaciones generaron imprecisiones en la definición inicial del alcance contractual y aumentaron la probabilidad de ajustes posteriores durante la ejecución, tales como incorporación de ítems no previstos, modificaciones al cuadro de cantidades, adiciones presupuestales y prórrogas de plazo.

Así mismo, se identificaron debilidades en la estructuración formal de instrumentos de planeación complementarios, como los Planes de Manejo Ambiental (PMA) y Planes de Manejo de Tránsito (PMT), los cuales, si bien en varios casos fueron implementados materialmente durante la ejecución de las obras, presentan limitaciones técnicas y documentales que reducen su utilidad como herramientas integrales de planeación, seguimiento y control contractual.

En relación con la etapa de ejecución, la auditoría evidenció que, ante la formulación de observaciones por presuntas deficiencias constructivas, deterioro prematuro de obras o afectaciones funcionales, la entidad, los contratistas y las interventorías adoptaron acciones correctivas oportunas, las cuales fueron verificadas en campo por la comisión auditora mediante visitas técnicas realizadas bajo criterios de muestreo técnico. Estas verificaciones permitieron constatar que las intervenciones ejecutadas fueron coherentes con las patologías identificadas, se ajustaron a las obligaciones contractuales de calidad y estabilidad y no generaron costos adicionales para la administración distrital.

En este contexto, se destaca que el ejercicio de control fiscal tuvo un impacto preventivo y correctivo significativo, al inducir la adopción de medidas que permitieron preservar la funcionalidad y durabilidad de la infraestructura intervenida y evitar la consolidación de detrimentos patrimoniales previamente estimados. En particular, se configuraron beneficios de control fiscal cuantificables en los contratos LP-SID-001-2024 y LP-SID-003-2024, derivados de la corrección efectiva de deficiencias constructivas y funcionales, por valores de \$207.892.386,76 y \$489.538.052,99, respectivamente, los cuales corresponden a recursos públicos protegidos mediante la acción oportuna del control fiscal.

En cuanto a la publicidad y trazabilidad documental, se evidenciaron deficiencias en la publicación oportuna y completa de documentos contractuales en la plataforma SECOP II, particularmente en contratos de prestación de servicios profesionales, lo cual limita la



transparencia, el acceso a la información pública y la verificación integral de la ejecución contractual. Estas situaciones reflejan oportunidades de mejora en los mecanismos internos de control, gestión documental y supervisión contractual.

En conclusión, si bien la Secretaría de Infraestructura Distrital ejecutó los contratos auditados y, en términos generales, atendió las observaciones técnicas formuladas durante el proceso auditor, la evaluación realizada permite concluir que la gestión contractual requiere el fortalecimiento de sus procesos de planeación, estructuración técnica, soporte documental y control previo, con el fin de garantizar mayor coherencia entre la fase precontractual y la ejecución, reducir la necesidad de modificaciones posteriores y optimizar el uso de los recursos públicos.

El concepto general de la evaluación realizada es que la gestión contractual auditada presenta cumplimiento parcial de los criterios evaluados, con observaciones de carácter administrativo que deben ser atendidas mediante acciones de mejora institucional orientadas a robustecer la planeación, la trazabilidad técnica y documental y el control interno, sin perjuicio del seguimiento que corresponda efectuar durante la vigencia de las garantías contractuales y en futuros procesos de contratación.

2.9 RELACIÓN DE HALLAZGOS

Como resultado del proceso auditor, la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias formuló seis (6) Hallazgos administrativos, de las cuales dos (2) presentan presunta incidencia disciplinaria y dos (2) beneficios de control fiscal.

2.10 PLAN DE MEJORAMIENTO

Como resultado de la presente auditoría, a la SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL, debe elaborar, ajustar y presentar el Plan de Mejoramiento vigente que se encuentra desarrollando, con acciones y metas de tipo correctivo y/o preventivo, para responder a cada una de las debilidades detectadas por el equipo de auditoría; en tal sentido elaborará el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo que permitan solucionar las deficiencias comunicadas en el informe.

Tanto el Plan de Mejoramiento como los avances del mismo, deberán ser reportados a través del sistema de rendición electrónica de cuentas SIA CONTRALORIA, diligenciando el anexo del formato PM 01 CDC, que se encuentra disponible en la página web de la CDC: www.contraloriadecartagena.gov.co, en el enlace: *“Guía para la rendición*

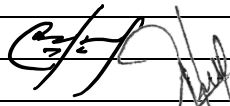


de formatos"; dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución N° 369 de 19 de diciembre de 2024.

Atentamente;



ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital de Cartagena

	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Proyectó	Equipo Auditor – Líder Gerleis Pérez Padilla	P.U. - Líder	
Revisó	Wilmer Salcedo Misas	P.E. - Supervisor	
Visto Bueno	Hernando Pertuz Corcho	Director D.T.A.F.	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.			



3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

La Auditoría de Cumplimiento se fundamentó en los insumos derivados de la Auditoría Financiera, de Gestión y Resultados adelantada a la Alcaldía Mayor de Cartagena para la vigencia 2024, dentro de la cual se evaluó la gestión contractual de la Secretaría de Infraestructura. En virtud de ello, la presente auditoría no partió de un proceso inicial de identificación de riesgos, sino que retomó el análisis previamente desarrollado, aprovechando la trazabilidad, el nivel de detalle y la cobertura alcanzada en el ejercicio anterior.

Asimismo, se integraron como referentes técnicos los resultados definitivos de la Auditoría Financiera y de Gestión de la vigencia 2023, la cual cuenta con hallazgos consolidados y calificaciones aprobadas. Su incorporación garantizó un enfoque metodológico continuo, progresivo y sustentado en antecedentes verificables, lo que fortalece el rigor y la consistencia del proceso auditor actual.

En desarrollo de esta auditoría, el enfoque aplicado se centró en dos líneas principales:

1. Verificación de los contratos de la vigencia 2024 que no fueron objeto de evaluación en la Auditoría Financiera, de Gestión y Resultados.
2. Revisión de los contratos de la vigencia 2025 con ejecución entre el 1 de enero y el 30 de junio.

Este alcance permitió ampliar la cobertura de vigilancia fiscal y completar la revisión de la actividad contractual de la Secretaría de Infraestructura durante el periodo evaluado.

Con base en la información registrada en SIA OBSERVA entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, se identificaron ciento ochenta y dos (182) contratos por valor de Ciento cincuenta y seis mil doscientos noventa y cinco millones quinientos cincuenta y seis mil doscientos nueve pesos con ochenta y un centavos (\$156.295.556.209,81). De ellos, dos (2) contratos por Dieciséis mil setecientos nueve millones seiscientos quince mil ciento doce pesos con sesenta y tres centavos (\$16.709.615.112,63), equivalentes al 10,69% del presupuesto contractual, fueron evaluados en la auditoría financiera, de gestión y resultados. Para la vigencia 2025, entre el 1 de enero y el 30 de junio, se reportaron doscientos nueve (209) contratos por valor de Seis mil doscientos ochenta millones setecientos noventa y cinco mil quinientos cinco pesos con cuatro centavos (\$6.280.795.505,04).

La muestra seleccionada fue objeto de análisis detallado de documentos contractuales, verificación de soportes, revisión de procesos de supervisión, interventoría y análisis de publicación de información en SECOP II.



A continuación, se detalla la muestra contractual seleccionada del universo total, la cual fue objeto de verificación:

MUESTRA CONTRACTUAL SELECCIONADA				
No.	CONTRATO	OBJETO	VALOR INICIAL	CONTRATISTA
LICITACIÓN PÚBLICA - Contrato de Obra				
1	LP-SID-001-2024	REHABILITACION DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C. FASE I	\$ 64.784.560.068,00	CONSORCIO REHABILITACION VIAL
2	LP- SID-003-2024	REHABILITACION DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C. FASE II	\$ 50.353.668.053,79	CONSORCIO PAVICONSTRUJC
3	LP-SID-006-2024	REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DEL CORREDOR DE ACCESO RAPIDO A LA VARIANTE MAMONALGAMBOTE EN LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS	\$ 21.266.344.617,30	CONSORCIO CAR
MÍNIMA CUANTÍA - Contrato de Obra				
4	SAMC-SID-001-2024	SERVICIO DE DESMONTAJE YO DESINSTALACION DE LAS ESTRUCTURAS DESTINADAS PARA EL COBRO Y RECAUDO DE LOS PEAJES UBICADOS SOBRE LAS VIAS DE TRANSITO VEHICULAR EN LOS BARRIOS DE CEBALLOS Y MANGA	\$ 604.268.600,00	CONSORCIO PEAJES CARTAGENA
CONTRATACIÓN DIRECTA - Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y Apoyo				
5	CD-SID-4691	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO ESTUDIOS Y DISEÑOS, CONSTRUCCION Y RECUPERACION DEL SISTEMA DE CANALES Y DRENAJES PLUVIALES EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$ 40.000.000	ENOVALDO JESUS HERRERA MELENDEZ
6	CD-SID-4645	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$ 40.000.000	OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA
8	CD-SID-4795	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO RECUPERACION URBANISTICA Y TERRITORIAL OBRAS DE DEMOLICION DERIVADAS DE FALLOS, SENTENCIAS Y SANCIONES EN	\$ 39.000.000	FREDDY EDUARDO LLAMAS BUSTOS



		EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS			
9	CD-SID-4839	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL	\$	35.000.000,00	RICHARD ERNESTO RUIZ ORTIZ
10	CD-SID-744	o: PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	33.920.000	ESTHER ADRIANA ROMERO ESCUDERO
11	CD-SID-1252	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS DE UN ARQUITECTO PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO CONSTRUCCION DE OBRAS PARA LA REDUCCION DEL RIESGO Y ATENCION A DESASTRES EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	32.000.000	HORTENCIA MARGARITA BORGE FERNANDEZ
12	CD-SID-5208	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	31.200.000	CARMEN CECILIA PEREZ LOPEZ
13	CD-SID-4834	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO ELECTRICISTA PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	30.000.000	SONIA ISABEL FUENTES ARAUJO
14	CD-SID-562	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL.	\$	30.000.000	URIEL ANGEL PEREZ MARQUEZ
15	CD-SID-4800	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL.	\$	29.500.000	GUILLERMO ANTONIO BERMUDEZ SALAZAR
16	CD-SID-519	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIA	\$	28.400.000	WILLIAM CAMILO PIMIENTA MORALES



17	CD-SID-4746	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL EN LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL, PARA DESARROLLAR ACTIVIDADES DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO ESTUDIOS Y DISEÑOS, CONSTRUCCION Y RECUPERACION DEL SISTEMA DE CANALES Y DRENAJES PLUVIALES EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	28.250.000	CARLOS TORRES HERRERA
18	CD-SID-5349	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE	\$	28.000.000	EDUARDO JESUS LLINAS COGOLLO
19	CD-SID-456	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL	\$	28.000.000	ANDRES FELIPE MONTOYA MANJARRES
20	CD-SID-592	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO CONSTRUCCION DE OBRAS PARA LA REDUCCION DEL RIESGO Y ATENCION A DESASTRES EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	28.000.000	ANGEL DAVID VILLABONA TEJADA
21	CD-SID-4762	RESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA COMO INGENIERO CIVIL LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DE LA ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	27.500.000	ANDRES FELIPE MONTOYA MANJARRES
22	CD-SID-4847	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO ARQUITECTO PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS.	\$	27.500.000	HERNANDO IVAN CASTILLO GOMEZ
23	CD-SID-4810	PRESTACION DE SERVICIOS DE PROFESIONALES COMO ABOGADO PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS.	\$	27.500.000	JOHANNA ANAYA MANZUR



24	CD-SID-1172	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	27.200.000	GINA DEL CARMEN RAMOS MARTINEZ
25	CD-SID-5942	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO INGENIERO CIVIL PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL DENTRO DEL MARCO DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL Y ESTRUCTURAS DE PASO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS	\$	26.800.000	WILLIAM CAMILO PIMIENTA MORALES

A continuación, se detallan los hallazgos evidenciados en el presente proceso auditor:

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No. 1 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA.

CONTRATO No. LP-SID-001-2024

OBJETO: REHABILITACION DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C. FASE I

CONTRATANTE: SECRETARÍA GENERAL

CONTRATISTA: CONSORCIO REHABILITACIÓN VIAL

INTERVENTORIA: CONSORCIO INTERVIÁS CARTAGENA

VALOR INICIAL: \$ 64.784.560.068,00

TIEMPO INICIAL: HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

VALOR ADICIONAL (OTRO SÍ No.2): \$12.367.752.817,00

VALOR ADICIONAL (OTRO SÍ No.4): \$19.311.900.650,00

ACTA DE INICIO: 17 DE JUNIO DE 2024

TIEMPO ADICIÓN: 2 MESES (HASTA EL 28 DE FEBRERO DE 2025

SUSPENSIÓN: 27 DE FEBRERO DE 2025

REINICIO: 02 DE ABRIL DE 2025

TIEMPO ADICIÓN: 2 MESES (HASTA EL 02 DE JUNIO DE 2025 – OTRO SÍ No.4)

TERMINACIÓN: 02 DE JUNIO DE 2025

VALOR TOTAL: 96.464.213.535,00

ESTADO: LIQUIDADADO

Riesgo identificado: Deficiencias en la planeación técnica y documental del proyecto que generan imprecisión en el alcance contractual y aumentan la probabilidad de ajustes, modificaciones y reprocesos durante la ejecución



CONDICIÓN:

OTROS SÍES – ITEM NO PREVISTOS Y MAYORES Y MENORES CANTIDADES DE OBRA

Durante el desarrollo del contrato de obra se suscribieron los Otrosí Nos. 1, 2 y 4, a través de los cuales se incorporaron de manera sucesiva diversos ítems no previstos, modificaciones al cuadro de cantidades, ajustes a las especificaciones técnicas, adiciones presupuestales y prórrogas al plazo contractual. El Otrosí No. 1, firmado aproximadamente dos meses después del inicio del contrato, incluyó dieciocho ítems no previstos relacionados con realces de manholes, señalización horizontal mediante pintura en frío, bordillos prefabricados y en concreto, dren francés con geotextil NT-2400, geomalla de refuerzo asfáltico, defensa vial metálica, ajustes en pavimento rígido con espesores superiores y concreto acelerado con sílice, así como plantillas de nivelación. Aunque el contratista y la interventoría justificaron estas inclusiones alegando diferencias entre niveles diseñados y existentes, condiciones geotécnicas no contempladas, presencia de niveles freáticos y la necesidad de mejorar la durabilidad del pavimento y cumplir normas de seguridad vial, la Entidad no aportó un estudio de mercado estructurado que permitiera sustentar técnicamente los precios unitarios, limitándose a anexar cotizaciones puntuales y el concepto favorable del supervisor. Si bien este otrosí no modificó el valor total del contrato, sí alteró de manera sustancial su alcance técnico, revelando que los estudios iniciales omitieron elementos previsibles e inherentes a un proyecto vial, como ajustes de nivel, señalización horizontal completa, drenajes subterráneos y refuerzos estructurales.

Posteriormente, el 12 de diciembre de 2024, se suscribió el Otrosí No. 2, mediante el cual se incorporaron nuevos ítems no previstos, se modificó integralmente el cuadro de cantidades y se reconocieron mayores cantidades en diferentes frentes de intervención, particularmente en sectores como El Pozón, Olaya Herrera, Fredonia, Nelson Mandela y Campanos. Este ajuste incluyó concretos estructurales de 28 MPa, apoyos en neopreno, estructuras metálicas, juntas especiales, bordillos, andenes, señalización y actividades de izada de vigas. La modificación contractual fue acompañada de una adición presupuestal de \$12.367.752.817. Aunque la Entidad sustentó jurídicamente la legalidad del otrosí, no acreditó desde el punto de vista técnico la existencia de eventos sobrevinientes, imprevisibles o irresistibles que justificaran la incorporación de estas actividades, las cuales corresponden a elementos estructurales previsibles dentro de una obra de rehabilitación vial y cuya necesidad debió identificarse desde la fase de estudios y diseños. Tampoco se evidenció estudio de mercado que permitiera validar la razonabilidad de los precios unitarios, respaldándose nuevamente en justificaciones del contratista y el aval de la interventoría.



El Otrosí No. 4, suscrito en 2025, incorporó una adición presupuestal de \$19.311.900.650 y prorrogó el plazo contractual por dos meses, con fundamento en un balance de mayores y menores cantidades y en la necesidad de culminar frentes de obra pendientes, aun cuando dichas actividades correspondían a elementos esenciales que debieron contemplarse en la planeación original del proyecto. De igual forma, no se anexó un estudio de mercado que soportara la validez de los valores incluidos para los nuevos ítems.

El análisis conjunto de los tres otrosíes evidencia un patrón reiterado de deficiencia en la planeación contractual, reflejado en la existencia de estudios previos incompletos y diseños insuficientes, en la omisión de elementos técnicos previsibles en un proyecto vial como drenajes, nivelación, señalización, seguridad vial y refuerzos estructurales, y en la posterior incorporación de actividades esenciales bajo la categoría de ítems no previstos. Asimismo, se observan modificaciones continuas al cuadro de cantidades, adiciones presupuestales sucesivas de alto impacto económico, debilidades de estudios de mercado robustos y una variación considerable del alcance técnico inicialmente contratado, lo cual incrementa el riesgo de afectar el principio de igualdad entre oferentes al modificarse las reglas técnicas y económicas con posterioridad a la adjudicación. Estas situaciones reflejan también un control previo insuficiente respecto de la razonabilidad de precios y cantidades y vulneran los principios de planeación, economía, transparencia y responsabilidad que rigen la contratación estatal. En conjunto, lo ocurrido demuestra que el proyecto fue estructurado inicialmente con información técnica insuficiente, trasladándose a la etapa contractual ajustes, correcciones y definiciones que debieron resolverse en la fase precontractual, impactando negativamente la eficiencia y coherencia del proceso contractual.

ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS

De la revisión de los estudios previos y anexos técnicos del proceso contractual para la Rehabilitación de la Malla Vial del Distrito de Cartagena de Indias, se evidenció que la entidad no realizó una estructuración técnica suficiente por cada uno de los frentes o tramos viales a intervenir. No se encontró un diagnóstico técnico detallado por tramo o frente de obra, dado que no aparecen levantamientos topográficos específicos, estudios de suelos o de capacidad portante, análisis de tránsito o aforos vehiculares, inventarios precisos de patologías de la carpeta existente, memorias de cálculo estructural ni justificaciones técnicas que sustenten las soluciones constructivas planteadas. Los estudios previos se limitan a descripciones generales del estado de la infraestructura y de su área de influencia, sin una caracterización técnica verificable que permita dimensionar adecuadamente las actividades, materiales, espesores, cantidades y



tipologías constructivas requeridas para cada tramo, lo que evidencia insuficiencia en la estructuración técnica del proyecto.

A pesar de mencionarse un inventario vial y relacionarse múltiples segmentos urbanos como objeto de intervención, no se aportó metodología, matriz o criterios que sustenten la priorización de las vías, tales como: condición estructural, funcionalidad, movilidad, niveles de servicio, seguridad vial, accesibilidad, circulación peatonal o necesidades socioeconómicas. No se evidenció trazabilidad entre el inventario mencionado y la selección final de tramos priorizados.

En consecuencia, el alcance del proyecto no se encuentra sustentado en información técnica verificable que permita una correcta planeación de las actividades a ejecutar, lo cual deja abierta la posibilidad de ajustes posteriores, cambios de cantidades, rediseños o modificaciones.

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y DE TRÁNSITO

De la revisión integral del componente ambiental y de tránsito del contrato LP-SID-001-2024 se evidenció que los documentos correspondientes al Plan de Manejo Ambiental (PMA) y al Plan de Manejo de Tránsito (PMT) presentan debilidades en su estructuración técnica como instrumentos de planeación, las cuales limitan su alcance y utilidad para el adecuado seguimiento y control del contrato.

En relación con el Plan de Manejo Ambiental, el documento aportado no desarrolla de manera completa algunos de los componentes técnicos comúnmente requeridos para su formulación, tales como la definición de una línea base ambiental, la identificación y valoración de impactos, la estructuración de programas de mitigación y seguimiento, la incorporación de indicadores ambientales cuantificables, un plan de contingencias, una metodología de monitoreo, la referencia expresa a la normativa ambiental distrital aplicable y la trazabilidad entre actividades contractuales y medidas de control. Estas limitaciones reducen el nivel de detalle técnico del documento y su aplicabilidad como herramienta integral de planeación ambiental.

Respecto al Plan de Manejo de Tránsito, si bien el documento cuenta con la suscripción de un profesional competente y presenta un marco normativo y conceptual sobre tránsito, movilidad y seguridad vial, su contenido corresponde a un documento de carácter general y descriptivo, sin el nivel de especificidad técnica requerido para su aplicación operativa en los frentes de intervención. En particular, no se incluyen planos a escala ni diagramas operativos que permitan identificar carriles habilitados, sentidos viales, cierres parciales o totales, desvíos, rutas alternas o fases de intervención, ni se presenta un inventario detallado de la señalización temporal y de los dispositivos de control exigidos



por el Manual de Señalización Vial vigente. Así mismo, no se describen distancias reglamentarias, zonas de seguridad, condiciones de iluminación ni medidas específicas de protección para usuarios vulnerables.

CRITERIO:

- **Constitución Política de Colombia**, artículo 209 (principios de la función administrativa).
- **Ley 80 de 1993**, artículos 3, 24, 25 y 26, sobre principios de planeación, responsabilidad, economía, transparencia y selección objetiva.
- **Ley 1952 de 2019** (Código General Disciplinario), que establece los deberes funcionales y la responsabilidad disciplinaria por omisiones en el ejercicio de la función pública.
- **Decreto 1082 de 2015**, sobre estructuración técnica, económica y jurídica de estudios previos y justificación de modificaciones contractuales.
- **Resolución 1885 de 2015** y **Decreto 1079 de 2015**, sobre requisitos del Plan de Manejo de Tránsito.
- **Decreto 1076 de 2015**, sobre requisitos y estructura del Plan de Manejo Ambiental en proyectos de obra pública.

CAUSA

Las situaciones descritas se originan en debilidades en la etapa de planeación precontractual, derivadas de la elaboración de estudios previos y anexos técnicos con un nivel de detalle insuficiente para la naturaleza y complejidad del proyecto de rehabilitación vial. En particular, se evidencia la ausencia de diagnósticos técnicos específicos por tramo o frente de obra, de estudios básicos de soporte (topografía, suelos, tránsito y capacidad estructural), así como de metodologías formales de priorización y de trazabilidad técnica entre necesidades, soluciones constructivas, cantidades y costos.

Adicionalmente, se identifica una insuficiente estructuración técnica y documental de los instrumentos de planeación ambiental y de tránsito (PMA y PMT), los cuales fueron formulados de manera general y descriptiva, sin el nivel de especificidad requerido para su aplicación operativa por frentes de intervención. Estas falencias reflejan limitaciones en los procesos internos de formulación, revisión y validación técnica de los insumos precontractuales, así como un control previo insuficiente orientado a garantizar la integralidad y consistencia técnica del proyecto antes de su contratación.

EFECTO

Como consecuencia de lo anterior, el proyecto fue contratado con un alcance técnico impreciso y con información insuficiente para una adecuada definición inicial de



actividades, cantidades y soluciones constructivas, lo cual derivó en la necesidad de realizar ajustes posteriores durante la ejecución contractual, tales como la incorporación reiterada de ítems no previstos, modificaciones al cuadro de cantidades, adiciones presupuestales y prórrogas de plazo.

Estas situaciones impactaron la eficiencia, coherencia y previsibilidad del proceso contractual, incrementaron el riesgo de afectación a los principios de planeación, economía y transparencia, y generaron dificultades para la trazabilidad técnica y presupuestal del contrato. Así mismo, las debilidades en la estructuración del PMA y del PMT limitaron su utilidad como herramientas de planeación, seguimiento y control, afectando la capacidad institucional para verificar de manera integral la gestión ambiental y de tránsito durante la ejecución de las obras.

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No. 2

CONTRATO No. LP-SID-003-2024

OBJETO: *REHABILITACION DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C. FASE II*

CONTRATANTE: SECRETARÍA GENERAL

CONTRATISTA: CONSORCIO PAVICONSTRUJC

INTERVENTORIA: INGENIERIA MASTER S.A.S

VALOR INICIAL: \$ 50.353.668.053,79

TIEMPO INICIAL: HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

VALOR ADICIONAL (OTRO SÍ No.5): \$9.073.256.660,14

ACTA DE INICIO: 16 DE OCTUBRE DE 2024

TERMINACIÓN: 31 DE DICIEMBRE DE 2025

VALOR TOTAL: 59.426.924.713,93

ESTADO: EN EJECUCIÓN

Riesgo identificado: Debilidades en la estructuración y soporte documental de la etapa precontractual

CONDICIÓN:

ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS

De la revisión de los Estudios Previos y del Anexo Técnico correspondientes al proceso contractual para la *Rehabilitación y Construcción de la Malla Vial Fase II del Distrito de Cartagena de Indias*, se evidenció que la información técnica incorporada no presenta un nivel de desarrollo suficiente para sustentar de manera detallada y verificable el alcance de las intervenciones previstas por tramo o frente de obra.

Los documentos analizados contienen descripciones generales del estado de las vías y registros fotográficos, sin que se identifique la incorporación de estudios técnicos específicos por tramo, tales como levantamientos topográficos detallados, estudios de



suelos o capacidad portante, aforos vehiculares, inventarios técnicos de patologías del pavimento, estudios de drenaje o memorias de cálculo estructural que permitan justificar de forma objetiva los espesores, materiales y tipologías de intervención definidos.

Así mismo, aunque se relaciona un conjunto amplio de vías como objeto de intervención, no se evidenció una metodología formal, criterios técnicos ni matrices de trazabilidad que sustenten la selección y priorización de los tramos incluidos en el proyecto, lo cual limita la verificación objetiva de la necesidad y pertinencia de las intervenciones frente al inventario vial distrital y a criterios de movilidad, funcionalidad, conectividad y seguridad vial.

En consecuencia, la información precontractual revisada presenta limitaciones para definir con precisión las cantidades, actividades y soluciones constructivas requeridas en cada frente de obra, lo cual reduce el nivel de certeza técnica del alcance inicialmente planteado.

CRITERIO:

- **Constitución Política de Colombia**, artículo 209 (principios de la función administrativa).
- **Ley 80 de 1993**, artículo 25 sobre principios de planeación.

CAUSA

La situación descrita se origina en debilidades en la fase de planeación precontractual, asociadas a la elaboración de estudios previos y anexos técnicos con un nivel de detalle general, sin la incorporación de estudios técnicos específicos por tramo ni metodologías formales de priorización y trazabilidad, lo cual limita la solidez técnica del proyecto desde su estructuración inicial.

EFEECTO

Como consecuencia de lo anterior, el proyecto fue estructurado con un alcance técnico menos preciso, lo que incrementa la probabilidad de ajustes posteriores durante la ejecución, tales como modificaciones al cuadro de cantidades, redefinición de actividades o adecuaciones técnicas no previstas inicialmente. Esta situación puede afectar la eficiencia del proceso contractual, la trazabilidad técnica del proyecto y la adecuada programación de las intervenciones viales.

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No. 3

CONTRATO No. LP-SID-006-2024

OBJETO: *REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE MAMONAL-GAMBOTE EN LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS*



CONTRATANTE: SECRETARÍA GENERAL
CONTRATISTA: CONSORCIO CAR
INTERVENTORIA: CONSORCIO INTER CORREDOR
VALOR INICIAL: \$ 21.266.344.617,30
TIEMPO INICIAL: 6 MESES
VALOR ADICIONAL (OTRO SÍ No.1): \$2.298.000.000,00
VALOR ADICIONAL (OTRO SÍ No.2): \$8.205.447.606,48
ACTA DE INICIO: 19 DE NOVIEMBRE DE 2024
TIEMPO ADICIÓN: 7 MESES (OTRO SI No.1) y 8 MESES (OTRO SÍ No.2)
SUSPENSIÓN: 6 DE JUNIO DE 2025
REINICIO: JUNIO DE 2025
TERMINACIÓN: 18 DE JUNIO DE 2025
VALOR TOTAL: 31.769.792.223,78
ESTADO: TERMINADO (ACTA FINAL 15 DE SEPTIEMBRE 2025)

Riesgo identificado: Debilidades en la estructuración y soporte documental de la etapa precontractual

CONDICIÓN:

ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXO TECNICO

el Estudio Previo presenta una descripción general de la problemática vial y un listado amplio de tramos a intervenir, sin que se evidencien diagnósticos técnicos individualizados por tramo, tales como estudios de patología del pavimento, evaluaciones estructurales, caracterización de subrasantes, análisis de tránsito, levantamientos topográficos detallados o memorias de cálculo que respalden de manera específica las decisiones de diseño. Esta situación limita la verificación de la correspondencia entre las condiciones particulares de cada vía y las soluciones técnicas propuestas.

Por su parte, el Anexo Técnico incorpora un diagnóstico visual apoyado en registros fotográficos y una clasificación general de fallas; no obstante, no desarrolla un análisis técnico cuantificado que permita correlacionar dichas patologías con soluciones estructurales justificadas mediante estudios de laboratorio, criterios de diseño, análisis comparativos de alternativas o evaluaciones costo-beneficio. Las actividades definidas, como fresado, instalación de geomalla, estabilización de base con cemento y colocación de mezclas asfálticas modificadas, no cuentan con una justificación técnica detallada que explique su selección frente a otras opciones constructivas posibles.

Adicionalmente, se identifican diferencias entre las longitudes de los tramos, las áreas de intervención estimadas, las metas físicas reportadas y las cantidades de obra incorporadas en el presupuesto oficial, sin que se evidencie una matriz de trazabilidad que permita asociar cada ítem presupuestal con un tramo específico y con una necesidad técnica claramente definida.

ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO



En cuanto al Estudio de Sector y de Mercado, se observó que este cumple principalmente una función de contextualización general del entorno macroeconómico del sector construcción, incorporando indicadores como PIB, inflación, IPC, salario mínimo, empleo y TRM; sin embargo, no desarrolla una articulación metodológica suficiente entre dichos indicadores y la formación de los precios unitarios de las actividades propias del proyecto vial. En particular, no se expone de manera clara la trazabilidad entre los supuestos macroeconómicos y los costos directos de los APU, tales como rendimientos, consumos de materiales, mano de obra, equipos, transporte y condiciones logísticas específicas del corredor intervenido.

Así mismo, el estudio incorpora comparativos de procesos contractuales ejecutados a nivel nacional con alcances, tipologías y condiciones técnicas distintas, sin un ejercicio de homologación técnica que permita validar su pertinencia como referencia para la estructuración del presupuesto del proyecto auditado.

CRITERIO

- **Constitución Política de Colombia**, artículo 209 (principios de la función administrativa).
- **Ley 80 de 1993**, artículo 25 sobre principios de planeación.

CAUSA

Insuficiente desarrollo y consolidación de estudios técnicos específicos y de herramientas de trazabilidad técnica y económica en la etapa precontractual, así como una estructuración del Estudio de Sector y de Mercado con enfoque predominantemente general, sin una articulación detallada con los APU y las condiciones particulares del corredor objeto de intervención.

EFECTO

Limitaciones para verificar de manera objetiva la razonabilidad técnica y económica del alcance contractual, las soluciones constructivas propuestas y las cantidades de obra estimadas, lo cual puede generar incertidumbre en la planeación del proyecto y requerir ajustes durante la ejecución, afectando la eficiencia y la trazabilidad del proceso contractual.

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No. 4

CONTRATO No. SAMC-SID-001- 2024

OBJETO: *DESMONTE Y/O DESINSTALACIÓN DE LAS ESTRUCTURAS DESTINADAS PARA EL COBRO Y RECAUDO DE LOS PEAJES UBICADOS SOBRE LAS VÍAS DE*



TRÁNSITO VEHICULAR EN LOS BARRIOS DE CEBALLOS Y MANGA DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS Y LA REALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN VIAL REQUERIDAS EN SITIO

CONTRATANTE: SECRETARÍA GENERAL
CONTRATISTA: CONSORCIO PEAJES CARTAGENA
VALOR INICIAL: \$ 604.268.600
TIEMPO INICIAL: 45 DÍAS
VALOR ADICIONAL (OTRO SÍ No.3): \$291.513.742,72
ACTA DE INICIO: 27 DE FEBRERO DE 2024
TIEMPO ADICIÓN: 15 DIAS (OTRO SI No.2) y 15 DÍAS (OTRO SÍ No.3)
VALOR TOTAL: 895.782.342,72
ESTADO: LIQUIDADO

Riesgo identificado: Debilidades en la estructuración y soporte documental de la etapa precontractual

CONDICIÓN:

ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO

En cuanto al Estudio de Sector y de Mercado, se observó que este cumple principalmente una función de contextualización general del entorno macroeconómico del sector construcción, incorporando indicadores como PIB, inflación, IPC, salario mínimo, empleo y TRM; sin embargo, no desarrolla una articulación metodológica suficiente entre dichos indicadores y la formación de los precios unitarios de las actividades propias del proyecto vial. En particular, no se expone de manera clara la trazabilidad entre los supuestos macroeconómicos y los costos directos de los APU, tales como rendimientos, consumos de materiales, mano de obra, equipos, transporte y condiciones logísticas específicas del corredor intervenido.

Así mismo, el estudio incorpora comparativos de procesos contractuales ejecutados a nivel nacional con alcances, tipologías y condiciones técnicas distintas, sin un ejercicio de homologación técnica que permita validar su pertinencia como referencia para la estructuración del presupuesto del proyecto auditado.

CRITERIO

- **Constitución Política de Colombia**, artículo 209 (principios de la función administrativa).
- **Ley 80 de 1993**, artículo 25 sobre principios de planeación.

CAUSA



El Estudio de Sector y de Mercado se estructuró con un enfoque general del sector construcción, sin desarrollar una metodología específica que relacione los indicadores analizados con los costos reales de las actividades propias del desmonte de estructuras de peaje, ni ejercicios de homologación técnica con procesos de similar naturaleza.

EFEECTO

Limitaciones para verificar la trazabilidad entre el análisis de mercado y la formación de los precios unitarios del contrato, reduciendo la utilidad del estudio como soporte técnico de la planeación contractual.

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No. 5

CONTRATO No. CD-SID-4839

CONTRATISTA: RICHARD ERNESTO RUIZ ORTIZ

OBJETO: *PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL*

VALOR TOTAL: \$39.000.000

FECHA TERMINACION: 30/12/2024

Riesgo Identificado: Imprecisión en la definición del objeto contractual que dificulta la trazabilidad entre la necesidad institucional, las actividades ejecutadas y la destinación de los recursos asociados al contrato.

CONDICIÓN

Revisada la plataforma Secop II, se evidencia que, en el contrato de prestación de servicios profesionales suscrito por la Secretaría de Infraestructura Distrital, el objeto contractual se describe de manera general como la “*prestación de servicios profesionales para la Secretaría de Infraestructura Distrital*”, sin que se especifique con claridad el proyecto, programa, actividad o proceso administrativo concreto al cual se encuentra dirigido el servicio contratado.

CRITERIO

Ley 80 de 1993:

Artículo 25, numeral 7: Principio de planeación.

Artículo 25, numeral 12: Precisión del objeto contractual.

Decreto 1082 de 2015:



Artículo 2.2.1.1.2.1.1: Contenido de los estudios y documentos previos, donde se exige la descripción detallada del objeto y la necesidad a satisfacer.

CAUSA

Insuficiente precisión en la redacción del objeto contractual durante la etapa de planeación, al no detallarse el proyecto, programa, actividad o proceso administrativo específico al cual se vinculan los servicios profesionales contratados.

EFEECTO

Limitaciones para el seguimiento, evaluación y control administrativo del contrato, así como para la verificación clara de la correspondencia entre el objeto contratado y las actividades desarrolladas.

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No. 6 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA

Riesgo Identificado: Incumplimiento del principio de publicidad por no publicación completa y oportuna de documentos contractuales en la plataforma SECOP II.

CONDICIÓN

De la revisión efectuada a la plataforma SECOP II y a la documentación aportada por el sujeto de control, se evidenció que no reposan publicados de manera completa, oportuna y verificable los documentos contractuales obligatorios asociados a varios contratos de prestación de servicios profesionales suscritos por la Secretaría de Infraestructura Distrital.

En particular, se constató la ausencia, publicación incompleta o deficiente calidad de documentos esenciales, tales como informes de actividades, evidencias técnicas de ejecución, informes de supervisión y soportes de aprobación de pagos, pese a tratarse de información de obligatoria publicación en un sistema transaccional que garantiza la trazabilidad, transparencia y control de la gestión contractual.

Así mismo, se verificó que parte de la información requerida fue solicitada formalmente al sujeto de control y no fue suministrada en su totalidad, persistiendo vacíos documentales tanto en SECOP II como en los archivos contractuales de la entidad, lo cual impidió la verificación integral de la ejecución contractual y del cumplimiento de las obligaciones pactadas.

NO.	CONTRATO	DOCUMENTOS OBLIGATORIOS NO PUBLICADOS O INCOMPLETOS
1	LP-SID-001-2024	<ul style="list-style-type: none">• Planes de Manejo Ambiental• Planes de Manejo de Transito• Informes de Gestión Planes de Manejo Ambiental y de Transito
2	LP- SID-003-2024	
3	LP-SID-006-2024	



4	SAMC-SID-001-2024	<ul style="list-style-type: none"> • Desglose del AIU
5	CD-SID-1172-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de actividades con contenido técnico verificable • Evidencias objetivas de ejecución • Informes de supervisión • Soportes técnicos de cuentas de cobro
6	CD-SID-4691	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de actividades de los periodos julio–agosto y noviembre–diciembre 2024 • Evidencias técnicas de ejecución • Aprobaciones del supervisor
7	CD-SID-4795	<ul style="list-style-type: none"> • Evidencias documentales de las cuentas de cobro Nos. 1, 3 y 4 • Anexos técnicos que respalden los informes presentados
8	CD-SID-5208-2024	<ul style="list-style-type: none"> • Productos verificables del contrato • Informes de supervisión
9	CD-SID-4746-2024	<ul style="list-style-type: none"> • Cuatro (04) informes mensuales de actividades • Evidencias de ejecución contractual • Soportes de aprobación de pagos
10	CD-SID-529-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Informe de actividades No. 4 • Evidencias técnicas del último periodo • Acceso funcional a los enlaces de soporte remitidos
11	CD-SID-4839	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios previos con definición clara de la necesidad • Identificación del proyecto o actividad específica a la cual se vinculó el contrato

CRITERIO

Los hechos observados desconocen:

- ✓ Manual Transaccional del SECOP II, que establece la obligatoriedad de publicar la documentación asociada al ciclo contractual.
- ✓ Principio de divulgación proactiva contemplado en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014.
- ✓ Principios de moralidad y publicidad consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política.
- ✓ Artículo 3º Numerales 8 y 9 de la Ley 1437 de 2011.

CAUSA

La situación obedece a:

- ✓ Falta de controles institucionales para verificar el cargue oportuno y completo de la información contractual en SECOP II.



- ✓ Gestión deficiente de los supervisores en la entrega, custodia y publicación de documentos requeridos.
- ✓ Ausencia de procedimientos estandarizados en la dependencia para garantizar la trazabilidad documental de los contratos.
- ✓ Limitada apropiación normativa sobre las obligaciones de publicidad contractual.
- ✓ Falencias en el diseño y aplicación del Sistema de Control Interno respecto de los procesos de supervisión y archivo.

EFFECTO

La ausencia de documentación en SECOP II genera:

- ✓ Obstaculización al control fiscal, al impedir la verificación completa de las obligaciones contractuales.
- ✓ Pérdida de trazabilidad del uso de recursos públicos, afectando la confianza institucional.
- ✓ Afectación del derecho ciudadano de acceso a la información.

4. ATENCIÓN DE DENUNCIAS FISCALES

Dando respuesta a la Denuncia No.33 de 2025, incorporada en el marco de la presente Auditoría de Cumplimiento, y una vez realizado el análisis y la evaluación de los hechos objeto de la misma, esta Contraloría Distrital procede a presentar los siguientes resultados obtenidos:

En atención a la solicitud presentada respecto a la problemática de empozamiento de aguas lluvias y al faltante de un tramo de la vía pública en el barrio Olaya Herrera – Sector Central, específicamente en la calle 64A (calle Santa Clara), y de conformidad con el análisis técnico efectuado por esta comisión, el cual incluyó la revisión de las evidencias aportadas por el denunciante, el análisis documental y la visita técnica de inspección realizada en campo, se establece lo siguiente:

1. Respecto a la problemática de empozamiento de la vía:

De acuerdo con las evidencias suministradas y la verificación técnica realizada, se evidenció la existencia de un problema de acumulación de aguas superficiales a lo largo de un tramo aproximado de 100 metros, originado principalmente por deficiencias en las cotas, pendientes longitudinales y transversales del pavimento existente. Esta condición



generaba encharcamientos recurrentes durante eventos de lluvia, afectando la movilidad vehicular y peatonal, así como propiciando el deterioro progresivo de la estructura vial.

Con el fin de atender la denuncia y evaluar técnicamente la situación, la comisión auditora, en el marco de los frentes intervenidos por el Contrato No. LP-SID-001-2024, cuyo objeto es la “*Rehabilitación de la Malla Vial del Distrito de Cartagena de Indias D.T. y C. – Fase I*”, tomó como muestra de evaluación la vía objeto de la denuncia, identificada contractualmente como Olaya Herrera – Sector El Progreso, Carrera 65A.

En desarrollo de la visita de inspección realizada el 28 de octubre de 2025, en compañía del contratista y la interventoría del contrato, tal como consta en acta, se estableció lo siguiente:

- Se evidenció que el contratista ejecutó una intervención correctiva en el tramo afectado, consistente en el aumento del nivel del pavimento, con el objetivo de corregir las pendientes longitudinales y transversales existentes. Esta intervención permitió restablecer las condiciones geométricas adecuadas de la vía, facilitando el escurrimiento superficial de las aguas lluvias hacia los laterales, donde se encuentran los elementos de drenaje disponibles.
- Durante la verificación en campo, se evaluó el comportamiento hidráulico del tramo intervenido en condiciones de lluvia, constatándose un funcionamiento adecuado del drenaje superficial, así como la eliminación del empozamiento previamente reportado, evidenciando la efectividad de la solución implementada.

2. Con respecto al tramo de vía faltante por ejecutar (aproximadamente 26 metros):

En relación con el tramo de aproximadamente 26 metros de pavimento que no fue ejecutado, correspondiente al punto final de la calle 64A en el sector central del barrio Olaya Herrera, esta comisión analizó la situación en mesa de trabajo realizada con la Supervisión de la Secretaría de Infraestructura Distrital, en la cual se evaluaron las evidencias técnicas y la justificación presentada por dicha dependencia.

De dicho análisis se concluyó y se aceptó la explicación técnica aportada por la supervisión, en el sentido de que no fue posible continuar con la ejecución de pavimento rígido en el tramo faltante, toda vez que este sector no cuenta con servicio de alcantarillado sanitario. Conforme a la normativa técnica vigente y a los criterios de diseño urbano y vial, no es técnicamente procedente ni recomendable la construcción de pavimento rígido en vías que carecen de infraestructura básica de saneamiento, debido a que:



- La ausencia de redes de alcantarillado impide la adecuada gestión de aguas residuales y de infiltración, generando riesgos de socavación, pérdida de soporte de la subrasante y deterioro prematuro del pavimento.
- La normativa técnica y los lineamientos de planeación urbana establecen que las vías pavimentadas deben contar previamente con la instalación de redes de servicios públicos (alcantarillado, acueducto y drenaje), con el fin de evitar futuras demoliciones, reprocesos constructivos y afectaciones a la inversión pública.
- La ejecución de pavimento rígido en ausencia de dichas redes contraviene los principios de planeación adecuada, economía y sostenibilidad de la infraestructura, al incrementar el riesgo de intervenciones posteriores que comprometan la vida útil de la vía.

3. Conclusión Técnica:

Con base en lo anterior, se concluye que las soluciones implementadas por la Secretaría de Infraestructura del Distrito de Cartagena fueron técnicamente adecuadas y justificadas, logrando resolver de manera efectiva la problemática de empozamiento de aguas lluvias y sustentando técnicamente la no ejecución del tramo faltante de pavimento. En consecuencia, esta comisión auditora no formula observaciones técnicas frente a la solución adoptada en el tramo correspondiente a la calle 64A – Sector Central del barrio Olaya Herrera, al evidenciarse que las decisiones tomadas se ajustan a criterios técnicos, normativos y de buena práctica en materia de infraestructura vial.

5. BENEFICIO DE CONTROL FISCAL

Contrato LP-SID-001-2024

Como resultado del ejercicio de control fiscal adelantado en el marco de la auditoría al Contrato LP-SID-001-2024, la comisión auditora formuló observaciones relacionadas con presuntas deficiencias constructivas, deterioro prematuro de las obras y ausencia de actividades contratadas, las cuales generaban un riesgo cierto de afectación al patrimonio público y de pérdida de funcionalidad de la infraestructura vial intervenida.

A partir de la comunicación de dichas observaciones en el informe preliminar de auditoría, la Secretaría de Infraestructura Distrital, el contratista de obra y la interventoría adoptaron acciones correctivas inmediatas, orientadas a la atención de las patologías constructivas identificadas, en cumplimiento de las obligaciones contractuales de calidad, estabilidad y garantía de las obras ejecutadas.

En desarrollo de dichas acciones, la comisión auditora realizó visita de inspección técnica el 30 de diciembre de 2025, conforme consta en el acta correspondiente, en atención al



término reducido con el que contó la comisión auditora para emitir la respuesta definitiva al informe preliminar de auditoría, y con el fin de verificar en campo las acciones correctivas informadas por la entidad, se adoptó un criterio técnico de muestreo para la inspección de los frentes de obra que habían sido objeto de observación.

Dicho muestreo se realizó de manera aleatoria y representativa, seleccionándose tres (3) frentes de obra entre aquellos que presentaban observaciones por presuntas deficiencias constructivas, con el propósito de corroborar la ejecución efectiva de las actividades correctivas, evaluar su coherencia técnica frente a las patologías identificadas y verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de calidad y estabilidad de las obras.

En tal sentido, la selección aleatoria de los frentes inspeccionados permitió obtener una aproximación confiable al estado general de atención de las observaciones formuladas, sin perjuicio de las obligaciones permanentes del contratista y de la interventoría sobre la totalidad de los frentes intervenidos.

Durante la visita de inspección técnica realizada el 30 de diciembre de 2025, se verificaron los frentes seleccionados, constatándose la ejecución de intervenciones correctivas acordes con lo reportado por la entidad. En particular, se constató la ejecución de dilataciones de mayor profundidad y la reparación de grietas en el sector Matuna; la reparación del bordillo en el giro semaforizado del sector El Cabrero; y la intervención en curso por parte del personal del contratista en el sector Olaya – Puente Tabú, conforme al cronograma presentado.

MATUNA:



Registro Fotográfico Visita de Inspección No.2

Durante la visita de inspección técnica se constató la intervención correctiva de fisuras longitudinales y transversales localizadas principalmente en zonas próximas a juntas de contracción y dilatación del pavimento rígido, las cuales habían sido previamente identificadas como puntos críticos de inicio de deterioro superficial.



De la revisión visual detallada se evidenció que el contratista ejecutó aperturas controladas de mayor profundidad en las juntas y fisuras, con el fin de mejorar la capacidad de absorción de movimientos diferenciales y mitigar la propagación de grietas asociadas a efectos térmicos, retracción del concreto y variaciones volumétricas propias de la operación vial. Posteriormente, dichas discontinuidades fueron selladas mediante material flexible, compatible con pavimentos rígidos, garantizando continuidad superficial y reduciendo el riesgo de infiltración de agua hacia las capas inferiores.

Las imágenes registradas en campo permiten observar que las intervenciones realizadas no corresponden a fisuración estructural activa, sino a fisuras de carácter superficial y funcional, tratadas conforme a prácticas técnicas aceptadas para mantenimiento correctivo temprano, orientadas a preservar la integridad del pavimento y evitar la evolución hacia patologías de mayor severidad, tales como bombeo de finos, desportillamiento de bordes o pérdida de soporte.

Así mismo, se verificó que las intervenciones se concentraron en puntos específicos donde las fisuras presentaban continuidad visible, lo cual indica un criterio técnico de localización y tratamiento puntual, sin evidenciar cortes indiscriminados ni afectación generalizada de las losas. La solución adoptada resulta técnicamente idónea y proporcional, en la medida en que permite prolongar la vida útil del pavimento, mejorar su comportamiento frente a cargas y condiciones ambientales, y mitigar el riesgo de deterioro prematuro.

EL CABRERO:



En el sector El Cabrero, durante la visita de inspección técnica realizada por la comisión auditora, se constató la reparación del bordillo ubicado en el giro semaforizado, elemento que presentaba previamente deterioro superficial y afectación en su geometría, producto de sollicitaciones mecánicas concentradas propias de maniobras de giro vehicular y frenado.

De la observación en campo se evidenció que la intervención comprendió la reconformación del bordillo, la restitución de su sección y alineación original y la



adecuada transición con el pavimento adyacente, garantizando condiciones de confinamiento, continuidad geométrica y resistencia frente a cargas repetitivas. La solución ejecutada permite restablecer la funcionalidad del elemento como delimitador vial y como componente de canalización del tránsito en un punto crítico de circulación. Así mismo, se verificó que la reparación ejecutada presenta acabados homogéneos, correcta adherencia al sustrato existente y ausencia de desprendimientos visibles, lo cual indica una intervención técnicamente adecuada para un elemento sometido a altas concentraciones de esfuerzo por efecto de giros, aceleraciones y cargas laterales. La geometría curva observada responde a criterios de diseño funcional en intersecciones semaforizadas, mitigando impactos directos sobre el borde del pavimento y reduciendo el riesgo de deterioro prematuro.

En consecuencia, la intervención observada en el sector El Cabrero corrige la deficiencia constructiva inicialmente advertida, restablece las condiciones de seguridad vial y funcionalidad del espacio público y resulta coherente con las obligaciones contractuales de mantenimiento, calidad y estabilidad de las obras ejecutadas, conforme se soporta en la evidencia fotográfica levantada durante la visita de inspección.

SECTOR OLAYA – PUENTE TABÚ



Registro Fotográfico Visita de Inspección No.2

En el sector Olaya – Puente Tabú, durante la visita de inspección técnica realizada por la comisión auditora, se constató la intervención directa y en curso por parte del personal del contratista de obra sobre la irregularidad previamente observada en la calzada, conforme al cronograma de actividades presentado por la entidad y la interventoría.

De la observación en campo se evidenció la presencia de cuadrilla operativa, herramientas, materiales y elementos de señalización y control temporal del tránsito.

Las actividades observadas corresponden a trabajos correctivos localizados, orientados a la atención de la afectación identificada, mediante preparación del área intervenida, adecuación del sustrato y ejecución de reparaciones superficiales, con el fin de restablecer la continuidad funcional del pavimento y mitigar el riesgo de deterioro



progresivo. La intervención se desarrolla bajo condiciones controladas, priorizando la seguridad vial y la protección de los usuarios de la vía, lo cual se encuentra documentado mediante el registro fotográfico levantado durante la inspección.

La evidencia registrada permite verificar que las acciones correctivas no se limitaron a un anuncio programático, sino que se encontraban efectivamente en ejecución al momento de la visita, demostrando el cumplimiento de las obligaciones contractuales de atención, mantenimiento y garantía de calidad de la obra, sin que se evidencien costos adicionales para la administración distrital.

En consecuencia, la intervención observada en el sector Olaya – Puente Tabú atiende la deficiencia inicialmente advertida, contribuye a la preservación de la funcionalidad y seguridad de la infraestructura vial y resulta consistente con las acciones correctivas informadas por el contratista de obra y la interventoría.

En conclusión, con base en la evidencia fotográfica y la verificación en campo realizada por la comisión auditora, se constató que las acciones correctivas ejecutadas en los sectores Matuna, El Cabrero y Olaya – Puente Tabú guardan coherencia técnica con las patologías inicialmente observadas y corresponden a intervenciones idóneas de mantenimiento y reparación. Dichas actuaciones permitieron restablecer la funcionalidad y condiciones de seguridad de los elementos intervenidos, evidenciando el cumplimiento de las obligaciones contractuales de calidad y estabilidad, sin generar costos adicionales para la administración distrital.

En efecto, aun cuando la verificación se realizó sobre una muestra de frentes intervenidos, la misma resulta técnicamente válida y suficiente para efectos de la evaluación del riesgo identificado, en la medida en que permitió confirmar la adopción de medidas correctivas oportunas y la mitigación del riesgo de deterioro prematuro y de afectación al patrimonio público, sin perjuicio del seguimiento que corresponda ejercer por parte de la entidad y la interventoría durante el periodo de garantía de las obras.

Las verificaciones efectuadas permitieron establecer que las deficiencias técnicas advertidas estaban siendo atendidas de manera efectiva por el contratista de obra, con acompañamiento de la interventoría, sin generar costos adicionales para la administración distrital, evitando así la consolidación de un daño patrimonial previamente estimado en la suma de \$207.892.386,76, asociado al deterioro prematuro de las obras, la pérdida de su vida útil y la eventual configuración de pagos sin contraprestación efectiva.

En consecuencia, el ejercicio oportuno y preventivo del control fiscal propició la corrección de las irregularidades detectadas, la preservación de la funcionalidad y durabilidad de la infraestructura vial intervenida y la evitación de un detrimento patrimonial cuantificado, configurándose un beneficio de control fiscal de carácter cuantitativo y preventivo por el valor total de **Doscientos Siete Millones Ochocientos Noventa y Dos Mil Trescientos Ochenta y Seis Pesos Con Setenta y Seis Centavos**

(\$207.892.386,76), consistente en la protección efectiva de los recursos públicos y el fortalecimiento del control técnico sobre la ejecución contractual.

Este resultado evidencia que la actuación de la comisión auditora generó un impacto positivo, verificable y económicamente cuantificable en la gestión contractual, al inducir el cumplimiento de las obligaciones técnicas y contractuales por parte del contratista y la interventoría, garantizando el uso eficiente de los recursos públicos y la salvaguarda del patrimonio del Distrito, sin perjuicio de las acciones de seguimiento que resulten procedentes durante la vigencia de las garantías contractuales.

Contrato LP-SID-003-2024

Como resultado del ejercicio de control fiscal adelantado en el marco de la auditoría al Contrato LP-SID-003-2024, la comisión auditora formuló observaciones relacionadas con presuntas deficiencias constructivas y afectaciones funcionales en distintos frentes de obra, las cuales representaban un riesgo cierto de deterioro prematuro de las intervenciones ejecutadas y de afectación a la funcionalidad de la infraestructura vial y peatonal intervenida, con una posible incidencia económica sobre los recursos públicos. A partir de la comunicación de dichas observaciones en el informe preliminar de auditoría, la entidad, el contratista de obra y la interventoría adoptaron acciones correctivas orientadas a la atención de las deficiencias identificadas, en cumplimiento de las obligaciones contractuales asociadas a la calidad, estabilidad y adecuada funcionalidad de las obras.

Con el fin de verificar en campo la ejecución efectiva de las acciones correctivas informadas, la comisión auditora realizó visita de inspección técnica el día 30 de diciembre de 2025, conforme consta en el acta de visita respectiva. Dado el término reducido disponible para emitir la respuesta definitiva al informe preliminar de auditoría, la verificación se efectuó bajo un criterio técnico de muestreo, seleccionándose de manera aleatoria y representativa tres (3) frentes de obra que habían sido objeto de observación.

SECTOR LAS PALMERITAS – POZÓN:





Durante la visita de inspección técnica se constató la mejora de los niveles de la calzada, orientada a la solución de problemas de empozamiento superficial previamente advertidos. En campo se evidenció la corrección de pendientes longitudinales y transversales, permitiendo el restablecimiento de condiciones adecuadas de escurrimiento superficial y reduciendo la acumulación de agua en la superficie de rodadura.

Así mismo, el contratista aportó evidencia documental y fotográfica que da cuenta de la intervención articulada con Aguas de Cartagena, consistente en actividades de mantenimiento y limpieza de manholes y elementos del sistema de drenaje, ejecutadas con el fin de prevenir rebosamientos, obstrucciones y retornos de agua que pudieran incidir negativamente en el comportamiento hidráulico de la vía. Esta actuación complementaria permitió abordar de manera integral la problemática identificada, combinando correcciones geométricas de la calzada con acciones de mantenimiento del sistema de drenaje existente, contribuyendo a la mitigación del riesgo de empozamientos recurrentes.



Registro Fotográfico aportados por la Secretaria de Infraestructura

LOS CALAMARES:



En este frente se verificó la reparación de fisuras en los elementos intervenidos, mediante la ejecución de labores correctivas localizadas orientadas a mitigar patologías superficiales del pavimento y a prevenir su propagación. Las intervenciones observadas corresponden a tratamientos de mantenimiento correctivo temprano, técnicamente adecuados para preservar la integridad superficial del elemento intervenido y evitar la evolución hacia deterioros de mayor severidad que comprometan la funcionalidad y la vida útil de la infraestructura.



CHILE:

Registro Fotográfico Visita de Inspección No.2

Durante la inspección se constató la reparación de fisuras en los andenes, evidenciándose la atención efectiva de las afectaciones previamente advertidas. Las actividades ejecutadas permitieron restablecer la continuidad superficial, mejorar las condiciones de transitabilidad peatonal y reducir riesgos para los usuarios, particularmente en zonas de alta circulación. Las reparaciones observadas presentan acabados homogéneos y coherentes con las condiciones de uso del espacio público intervenido.



Registro Fotográfico Visita de Inspección No.2

Las verificaciones efectuadas permitieron constatar que el contratista de obra, con acompañamiento de la interventoría, adelantó acciones oportunas de atención y corrección de las deficiencias constructivas identificadas, en el marco de su obligación contractual de garantizar la calidad, estabilidad y funcionalidad de las obras ejecutadas, sin que se generaran costos adicionales para la administración distrital.

En consecuencia, el ejercicio oportuno y preventivo del control fiscal permitió la corrección de las irregularidades advertidas, la preservación de la funcionalidad de la infraestructura intervenida y la mitigación del riesgo de deterioro prematuro, evitando la consolidación de un posible detrimento patrimonial estimado en la suma de \$489.538.052,99.

Por lo anterior, se configura un beneficio de control fiscal de carácter cuantitativo y preventivo por valor de **Cuatrocientos Ochenta y Nueve Millones Quinientos Treinta y Ocho Mil Cincuenta y Dos Pesos con Noventa y Nueve Centavos (\$489.538.052,99)**, consistente en la protección efectiva de los recursos públicos y el fortalecimiento del control técnico sobre la ejecución contractual, al inducirse el cumplimiento oportuno de las obligaciones contractuales por parte del contratista y la interventoría, sin incremento del valor del contrato.

6. CUADRO DE TIPIFICACION DE HALLAZGOS

No.	ADMINISTRATIVOS	FISCALES	DISCIPLINARIOS	PENALES	SANCIONATORIOS	VALOR (\$)
1	X		X			
2	X					
3	X					
4	X					
5	X					
6	X		X			
TOTALES						



7. ANEXOS

Anexo. Análisis de la Respuesta al Informe Preliminar.

CONTRALORIA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS EVALUACION Y VALIDACION DE LA RESPUESTA DEL AUDITADO DIRECCIÓN TÉCNICA DE AUDITORÍA FISCAL			
WILMER SALCEDO MISAS – Supervisor GERLEIS PEREZ PADILLA - Líder de auditoría GERMAN VENENCIA PATERNINA - Apoyo CRUZ MARIA SUAREZ OSORIO - Apoyo LEIDY VANESSA CHAVES MARTINEZ - Apoyo Externo YENIS GUTIERREZ CHAJIN - Apoyo Externo AYRTON CURY PEREZ - Apoyo Externo			
ENTIDAD AUDITADA		SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DISTRITAL	
VIGENCIA		2024	
MODALIDAD DE AUDITORIA		AUDITORIA DE CUMPLIMIENTO	
No	OBSERVACIÓN	RESPUESTA DE LA ENTIDAD	ANALISIS EQUIPO AUDITOR
1	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 1 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, PENAL Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. LP-SID-001-2024 Riesgo identificado No.1: Deficiencias en la planeación técnica y económica del proyecto que incrementan la probabilidad de sobrecostos y ajustes contractuales recurrentes, afectando la eficiencia y racionalidad del gasto público.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS</u></p> <p>De la revisión de los estudios previos y anexos técnicos del proceso contractual para la Rehabilitación de la Malla Vial del Distrito de Cartagena de Indias, se evidenció que la entidad no realizó una estructuración técnica suficiente por cada uno de los frentes o tramos viales a intervenir. No se encontró un diagnóstico técnico detallado por tramo o frente de obra, dado que no aparecen levantamientos topográficos específicos, estudios de suelos o de capacidad portante, análisis de tránsito o aforos vehiculares, inventarios precisos de patologías de la carpeta existente, memorias de cálculo estructural ni justificaciones técnicas que sustenten las soluciones constructivas planteadas. Los estudios previos se limitan a descripciones generales del estado de la infraestructura y de su área de influencia, sin una caracterización técnica verificable que permita dimensionar adecuadamente las actividades, materiales, espesores, cantidades y tipologías constructivas requeridas para cada tramo,</p>	<p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS</u></p> <p>SOBRE EL DIAGNÓSTICO TÉCNICO POR TRAMOS O FRENTES <i>Ambos procesos de contratación para la rehabilitación de la malla vial en el Distrito de Cartagena contaron con un inventario vial individualizado por tramo, consignado en los Anexos Técnicos aportados, donde cada calle fue identificada como unidad técnica medible, indicando: ID, ubicación/barrio, dirección, unidad de medida, longitud (ML), tipo de intervención y observaciones del estado. Esto constituye caracterización técnica por tramo, conforme a la naturaleza de los proyectos urbanos barriales.</i></p> <p>Condiciones reales encontradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En tramos catalogados como Obra nueva, no existía pavimento, encontrándose las vías en terreno natural, con presencia de escombros y material suelto por actividad humana, ausencia de estructura de subbase/base, y condiciones de transitabilidad deficiente. • En tramos de Rehabilitación, se encontraron estructuras de pavimento existentes con fisuración por fatiga, baches, pérdida de capa de rodadura, deformaciones localizadas y pérdida de 	<p>Riesgo identificado No.1:</p> <p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS</u></p> <p>En relación con la observación formulada respecto a la insuficiencia en la estructuración técnica del proyecto de rehabilitación de la malla vial del Distrito de Cartagena de Indias, la comisión auditora analizó de manera integral la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como los anexos técnicos y soportes documentales allegados en ejercicio del derecho de contradicción. Del análisis efectuado se evidenció que la Secretaría acreditó la existencia de un inventario vial individualizado por tramo, en el cual cada segmento fue identificado como unidad técnica medible, incorporando información de localización, longitud, tipología de intervención y observaciones del estado, lo cual permitió establecer una trazabilidad básica entre el inventario vial y el alcance</p>



<p>lo que evidencia insuficiencia en la estructuración técnica del proyecto.</p> <p>A pesar de mencionarse un inventario vial y relacionarse múltiples segmentos urbanos como objeto de intervención, no se aportó metodología, matriz o criterios que sustenten la priorización de las vías, tales como: condición estructural, funcionalidad, movilidad, niveles de servicio, seguridad vial, accesibilidad, circulación peatonal o necesidades socioeconómicas. No se evidenció trazabilidad entre el inventario mencionado y la selección final de tramos priorizados.</p> <p>En consecuencia, el alcance del proyecto no se encuentra sustentado en información técnica verificable que permita una correcta planeación de las actividades a ejecutar, lo cual deja abierta la posibilidad de ajustes posteriores, cambios de cantidades, rediseños o modificaciones.</p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p> <p>Durante la revisión del Análisis Económico del Sector y del Estudio de Mercado, se evidenció que el documento, pese a cumplir formalmente con su presentación en los Estudios Previos, carecen del rigor metodológico necesario para sustentar técnica y económicamente el proceso contractual, conforme a la normativa vigente.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El Análisis Económico del Sector se limita principalmente a recopilar indicadores macroeconómicos del país (PIB, empleo, actividad edificadora, variaciones del ICOCIV/ICOCED, inflación, comportamiento del cemento y asfalto), sin demostrar cómo dicha información se vincula con los precios asumidos para este contrato ni con la situación específica del mercado de obra pública vial en Cartagena. Ejemplo: el documento presenta variabilidad de precios del cemento y mezcla asfáltica, pero no explica cómo se utilizaron estos rangos para soportar los costos del proyecto. Asimismo, incorpora contextualización internacional y regional que resulta irrelevante frente a la determinación del precio de mercado aplicable al contrato. 2. El Estudio de Mercado, aunque identifica el sector CIUU aplicable y enumera actividades propias de la construcción, no incorpora cotizaciones reales, análisis comparativo de proveedores, ni fuentes verificables de precios, como CYPE, SIPUC, INVIAS, IDU o cotizaciones de mercado. El documento contiene afirmaciones como que los precios utilizados corresponden a "precios de mercado", pero sin evidencias técnicas que permitan 	<p>serviciabilidad, compatibles con patologías típicas de pavimentos urbanos envejecidos.</p> <p><i>Los diagnósticos fueron realizados mediante inspecciones visuales de estado, registros fotográficos fechados y análisis de comportamiento funcional repetitivo, lo cual habilita el uso de tipologías constructivas tipo, sin que esto signifique ausencia de diagnóstico técnico.</i></p> <p>SOBRE LA JUSTIFICACIÓN DE SOLUCIONES CONSTRUCTIVAS</p> <p><i>Las intervenciones se estructuraron mediante diseños tipo de pavimentos rígidos y flexibles (según proyecto), sustentados en:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manual de Mantenimiento y Rehabilitación de Pavimentos Urbanos – INVIAS • <i>Normativa técnica aplicable a tránsito urbano bajo a medio</i> • <i>Criterios de durabilidad para humedad, tráfico barrial y condiciones costeras</i> • <i>Experiencia técnica en comportamiento homogéneo de pavimentos urbanos</i> <p><i>La tipificación estructural y la selección de materiales y espesores se encuentran consignadas en los Anexos Técnicos de cada proceso, lo cual constituye sustento técnico razonable y verificable.</i></p> <p>SOBRE LA METODOLOGÍA DE SELECCIÓN Y PRIORIZACIÓN DE VÍAS</p> <p><i>La selección de tramos a intervenir obedeció a un flujo trazable:</i></p> <p>Inventario vial urbano por tramo → Tipificación estructural del comportamiento → Asignación de diseño tipo → Determinación de cantidades de obra → Alcance contractual.</p> <p><i>Se resalta que dentro del alcance de los proyectos se incorporaron tramos viales priorizados en cumplimiento de decisiones derivadas de Acciones Populares interpuestas a favor de las comunidades, atendiendo directrices institucionales impartidas por la Secretaría de Infraestructura.</i></p> <p><i>Técnicamente, estos tramos presentaban un estado de deterioro crítico, ausencia de estructura funcional adecuada en algunos casos y fallas generalizadas de pavimentos agotados en otros, comprometiendo la movilidad segura, la estabilidad de la calzada y la serviciabilidad del corredor urbano.</i></p> <p><i>Jurídicamente, la priorización se sustenta en la protección de los derechos e intereses colectivos consagrados en el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia, desarrollados por la Ley 472 de 1998,</i></p>	<p>contractual. Así mismo, se verificó que los diagnósticos iniciales se fundamentaron en inspecciones visuales, registros fotográficos fechados y análisis del comportamiento funcional repetitivo, mecanismos que resultan admisibles como diagnóstico preliminar en contextos urbanos barriales.</p> <p>Adicionalmente, la entidad justificó el uso de soluciones constructivas tipo, tanto en pavimentos rígidos como flexibles, sustentadas en manuales técnicos aplicables, criterios de tránsito urbano bajo a medio, condiciones ambientales costeras y experiencia institucional en el comportamiento homogéneo de pavimentos urbanos. De igual forma, se constató que la selección y priorización de tramos incluyó criterios técnicos y jurídicos asociados a conectividad barrial, seguridad vial, transición funcional con pavimentos existentes y atención de decisiones derivadas de acciones populares, debidamente soportadas en el marco constitucional y legal vigente, lo cual descarta la existencia de una selección arbitraria de los tramos intervenidos.</p> <p>No obstante lo anterior, la comisión auditora concluye que la respuesta no acredita de manera plena la existencia de una estructuración técnica detallada por cada tramo o frente de obra, en tanto no se aportaron estudios técnicos verificables tales como levantamientos topográficos específicos, estudios de suelos o capacidad portante, análisis de tránsito o memorias de cálculo estructural que permitan demostrar, de forma documentada, la suficiencia técnica previa para la definición de espesores, cantidades y tipologías constructivas por segmento vial.</p>
---	--	---



<p>verificar trazabilidad ni metodología de determinación de costos.</p> <p>3. Aunque se incluye un listado extenso de posibles oferentes, no se realiza análisis alguno sobre su capacidad técnica, ubicación, experiencia, precios ofrecidos, o participación histórica, lo que impide evaluar oferta real y competencia efectiva.</p> <p>4. Ninguno de los dos documentos demuestra relación entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mercado → formación de precios • Precios → presupuesto oficial • Presupuesto → cantidades reales <p>No se evidencia metodología, cotizaciones, soportes, matrices comparativas ni memoria económica que justifique precios del presupuesto del contrato.</p> <p>5. En consecuencia, no se acredita que el valor del contrato corresponda al precio de mercado, ni que sea producto de estudio riguroso del sector.</p> <p>PRECIOS UNITARIOS – SOBRECOSTOS</p> <p>Durante la revisión integral de los Estudios Previos, Presupuesto Oficial, APU Contractuales y comparativos frente a fuentes oficiales de referencia 2024–2025 (CYPE, IDU/SIPUC, Findeter), se identificó que un número significativo de ítems del presupuesto presentan valores unitarios sustancialmente superiores a los precios de mercado para actividades de naturaleza similar. El análisis económico evidenció:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausencia de un estudio de mercado serio, verificable y suficiente, dado que no se allegan cotizaciones formales, ni estudios técnicos que justifiquen la formación de precios. 2. Los APU carecen de memorias de rendimiento y de una estructura técnica suficiente, dado que no se evidencian soportes sobre los rendimientos utilizados, las productividades reales de mano de obra y equipos, la justificación técnica de los espesores o materiales especiales incluidos, las distancias reales de transporte y disposición final, ni las cotizaciones locales de insumos que permitan validar la conformación de los precios unitarios. Esta ausencia de información limita la capacidad de verificar la razonabilidad técnica y económica de los valores presupuestados. 3. Al comparar los valores unitarios contractuales vs. precios de referencia oficiales se observaron diferencias significativas, tales como: <p>(ver cuadro adjunto)</p>	<p><i>particularmente los derechos a la seguridad y salubridad pública, el acceso a una infraestructura vial adecuada, el uso y goce del espacio público y la libre movilidad, los cuales se encontraban amenazados o vulnerados por el estado de avance perjudicial del deterioro de la malla vial en los sectores intervenidos.</i></p> <p><i>La incorporación de estos tramos respondió al deber de las autoridades de prevenir un perjuicio irremediable a la comunidad, garantizar el goce efectivo de los derechos colectivos, atender decisiones judiciales o mandatos administrativos derivados de dichas acciones y asegurar transiciones constructivas compatibles con pavimentos existentes para evitar puntos de falla estructural.</i></p> <p><i>Lo anterior descarta cualquier discrecionalidad o arbitrariedad en la selección y demuestra que la priorización obedeció al deber constitucional y técnico de protección del interés general y restablecimiento de condiciones mínimas de servicio en la infraestructura vial urbana. Este flujo descarta selección arbitraria. Los criterios implícitos aplicados en la selección urbana fueron:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Conectividad barrial • Transición funcional con pavimentos existentes • Acceso a equipamientos estratégicos • Seguridad vial y peatonal • Recuperación de serviciabilidad de corredores urbanos barriales <p><i>Además, cuando no existía pavimento previo (Obra nueva), se priorizaron tramos que conectaran al inicio y al final con pavimentos existentes, para garantizar:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Compatibilidad de nivel y rasante • No generar puntos de falla en transiciones estructurales • Permitir el uso del diseño rígido (22 cm, concreto MR-42) sin requerir memoria individual de cálculo, dado que el comportamiento de los tramos es homogéneo • Evitar problemas constructivos o de empalme entre tipologías existentes <p><i>Esto demuestra que sí existió un criterio técnico de transición y conectividad, contrario a lo observado.</i></p> <p>SOBRE LA COHERENCIA DEL ALCANCE CONTRACTUAL</p>	<p>En consecuencia, si bien la respuesta presentada mitiga parcialmente los riesgos identificados y justifica el enfoque metodológico adoptado por la entidad en el marco de proyectos urbanos barriales, se mantiene la observación, en tanto persiste un déficit de planeación técnica documentada en la etapa precontractual, el cual pudo generar un riesgo potencial de ajustes, rediseños o modificaciones durante la ejecución contractual.</p> <p>Por lo anterior, este punto de la observación se mantiene como observación administrativa, formulándose como recomendación de mejora, orientada a que en futuros procesos contractuales de rehabilitación vial urbana se incorporen diagnósticos técnicos verificables por tramo o frente de obra, así como metodologías formalizadas de priorización, que fortalezcan la planeación, la trazabilidad técnica y la eficiencia del gasto público.</p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p> <p>Del análisis efectuado se evidenció que la Secretaría controvertió de manera expresa y técnica los ítems observados, aportando Análisis de Precios Unitarios (APU) reconstruidos, memorias de cálculo, soportes de ejecución, documentación económica y cotizaciones locales homologables, los cuales permitieron evaluar la razonabilidad de los precios unitarios contratados frente a las condiciones reales de ejecución del contrato.</p> <p>En particular, la entidad explicó y acreditó que los precios unitarios se estructuraron a partir del costo directo (materiales, mano de obra, equipo y transporte), sobre el cual se aplicó el correspondiente AIU,</p>
---	--	--



<p>4. Adicionalmente, el comparativo general revela sobrecostos reiterados en diversas actividades relacionadas con demoliciones, excavaciones, estructura granular, pavimentos y obras complementarias.</p> <p>5. El análisis comparativo realizado, que incluyó la valoración de precios unitarios contractuales frente a referencias oficiales del mercado (CYPE, IDU-SIPUC y tercera fuente pública) y la cuantificación con base en las cantidades efectivamente ejecutadas, evidenció sobrecostos que oscilan entre el 100% y el 400%, llegando incluso a superar el 3.000% en ítems específicos.</p> <p>Dado que las mayores desviaciones se presentan justamente en actividades con alta incidencia económica dentro del objeto contractual, se procedió a estimar el presunto detrimento patrimonial mediante la metodología de promedio de referencias y su correspondiente aplicación a las cantidades realmente ejecutadas, excluyendo los ítems sin referencia homologable.</p> <p>Como resultado, se determinó un presunto detrimento patrimonial total por valor aproximado de: \$21.434.768.488</p> <p>Lo anterior, frente al valor total del contrato (incluidas adiciones), que asciende a: \$96.464.213.535</p> <p>La cuantificación del detrimento se desarrolló aplicando la fórmula: (VR contractual – VR mercado promedio) × Cantidad inicial contractual</p> <p>La magnitud del presunto detrimento identificado confirma una afectación grave al patrimonio público distrital.</p> <p>6. El hallazgo se agrava dado que la Secretaría contratante, la supervisión e interventoría no advirtieron ni corrigieron los precios atípicos, ni solicitaron las justificaciones técnicas correspondientes.</p> <p>Se concluye entonces que la estructuración económica del proceso fue deficiente, careció de análisis de mercado real y validación técnica de los precios unitarios, comprometiendo la eficiencia del gasto público y la adecuada protección del patrimonio estatal.</p> <p><u>A.U.I - SOBRECOSTOS</u></p>	<p>Los alcances de cada proyecto son coherentes con su naturaleza urbana:</p> <p>LP-SID-001-2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> Contempló intervención en pavimento rígido y flexible según tramo, conforme a la tipificación consignada en el Anexo Técnico del proceso. <p>LP-SID-003-2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> Contempló únicamente pavimento rígido, con losa de concreto e=22 cm, MR42, y acero de transferencia, conforme al Anexo Técnico del proceso. <p><i>En ambos proyectos, las cantidades de obra derivan directamente de las longitudes inventariadas por tramo, lo cual demuestra coherencia del alcance contractual y trazabilidad técnica entre inventario → diseño → contrato.</i></p> <p>SOBRE LA AUSENCIA DE ESTUDIOS PUNTUALES DE SUELOS POR CALLE CORTA</p> <p>Se aclara correctamente el contexto territorial:</p> <p><i>Al tratarse de proyectos de rehabilitación y mejoramiento vial urbano, no se estructuraron como vías nuevas de largo recorrido, sino como intervenciones barriales urbanas cortas, con comportamiento funcional repetitivo y homogéneo, lo cual permite técnicamente el uso de soluciones tipo sin necesidad de memorias individuales por cada calle corta. Adicionalmente, los tramos sin pavimento previo fueron empalmados con pavimentos existentes, lo que permite inferir un comportamiento portante aceptable del terreno natural ya consolidado por tráfico urbano histórico, descartando requerimientos de CBR/DCP puntuales por tramo corto, sin que esto signifique ausencia de análisis técnico, sino aplicación de una metodología de tipificación estructural válida en contexto urbano.</i></p> <p>SOBRE LOS REGISTROS FOTOGRÁFICOS Y COORDENADAS</p> <p>(ver cuadro adjunto)</p> <p><u>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</u></p> <p><i>El Análisis de Precios Unitarios (APU), se estructura a partir de la sumatoria de los componentes de Materiales, Mano de Obra,</i></p>	<p>demostrando que las comparaciones realizadas inicialmente con precios de referencia a costo directo, sin homologación técnica, no resultaban metodológicamente equivalentes. Así mismo, se aportó evidencia documental que respalda la incidencia de variables logísticas, ambientales y urbanas propias de la ciudad de Cartagena de Indias, tales como restricciones en la oferta de sitios de disposición final, mayores distancias de transporte, condiciones de salinidad que afectan el mantenimiento de equipos y menores rendimientos operativos en contextos urbanos consolidados.</p> <p>Respecto a los ítems específicos señalados en la observación, incluida la demolición de pavimento rígido de alto espesor, la Secretaría acreditó que el alcance técnico contractual no es homologable con actividades de demolición simple referenciadas en bases de datos genéricas, aportando especificaciones técnicas, cuadros de homologación y soportes que evidencian que los valores contratados se encuentran dentro de rangos de mercado para el momento y lugar de ejecución.</p> <p>De igual forma, la entidad manifestó y soportó que la metodología de controversia aplicada se extendió a los demás ítems del presupuesto contractual, anexando la documentación correspondiente que permitió verificar la consistencia técnica y económica del conjunto de precios unitarios observados.</p> <p>Con fundamento en lo anterior, la comisión auditora concluye que la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital resulta suficiente, pertinente y técnicamente soportada, logrando desvirtuar los supuestos que dieron origen a la observación formulada.</p>
--	---	--



<p>De la revisión al documento “Desglose AIU Ajustado” se evidenció que la estructura de costos indirectos (AIU) presenta valores significativamente superiores a los parámetros razonables para proyectos de rehabilitación vial ejecutados mediante 57 frentes distribuidos en vías locales, derivado de lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se evidenció que la entidad aprobó una estructura de costos indirectos que contempla 19 profesionales permanentes durante 180 días, incluyendo especialistas en geotecnia, pavimentos y estructuras. Aunque el contrato incorporó actividades que requerían intervenciones especializadas, no se encontraron soportes que justifiquen la permanencia simultánea y a tiempo completo de todo el equipo técnico, ni documentos que demuestren su dedicación exclusiva o la necesidad operativa de mantener dicho personal de manera continua en 57 frentes de obra de baja complejidad. Esta ausencia de justificación técnica respalda el sobredimensionamiento del componente profesional presupuestado. Gastos generales elevados sin justificación suficiente: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Laboratorio: \$156.675.746 ✓ Computadores/Software: \$231.000.000 ✓ Transporte: \$255.000.000 ✓ Dotación: \$69.300.000 Pese a la dispersión de los 57 frentes, estos valores se consideran atípicamente altos frente a referencias de mercado y no cuentan con estudios de precio ni soportes técnicos suficientes. Se incluyen \$11.771.784.215, equivalentes al 17,9% del valor contractual, por concepto de gastos de legalización y financieros. Este porcentaje se encuentra muy por encima de los rangos usualmente aceptados para este tipo de proyectos (1%–5%) y no cuenta con un desglose tarifario, normativo ni con la fórmula utilizada para su cálculo, lo cual impide verificar la razonabilidad y procedencia del valor incorporado. La composición del AIU, al considerar administración, imprevistos, utilidad y los costos indirectos mencionados, supera los rangos razonables para contratos de esta naturaleza (15–25%) y se ubica en niveles entre 30–35% del valor contractual, sin sustento técnico. 	<p><i>Equipo y Transporte, constitutivos del costo directo, sobre el cual se aplica el factor multiplicador correspondiente al AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad), conforme a los estudios previos del proceso contractual.</i></p> <p><i>En ese sentido, la comparación directa entre un valor contractual de \$184.049/m², el cual incluye AIU, frente a un precio de referencia de \$23.093/m², estimado únicamente a costo directo, resulta metodológicamente impropio, en tanto no se realiza una homologación técnica previa que permita comparar estructuras de costo equivalentes. Para sustentar lo anterior, se anexa APU reconstruido del ítem de demolición, en el cual se discrimina de manera separada el costo directo y la aplicación del AIU, permitiendo evidenciar la razonabilidad del valor final contratado.</i></p> <p><i>Adicionalmente, se precisa que los precios unitarios no constituyen cifras estáticas, sino que responden a rendimientos reales condicionados por el entorno específico de ejecución, particularmente en la ciudad de Cartagena de Indias, cuyas externalidades no siempre son capturadas por bases de datos genéricas o de otras regiones del país. En tal sentido, se exponen las siguientes variables, debidamente soportadas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Variables logísticas y de transporte: Cartagena presenta restricciones estructurales en la oferta de canteras y sitios de disposición final de escombros debidamente legalizados, lo cual incrementa de manera significativa los costos de acarreo y disposición. Para acreditar esta condición, se anexan contratos de transporte, facturas, manifiestos de disposición final, licencias ambientales de los botaderos autorizados y un cuadro de distancias reales promedio desde los frentes de obra hasta los sitios de disposición, evidenciando que los costos asumidos no son comparables con los de ciudades como Bogotá o Medellín.</i> <i>Condiciones ambientales y de salinidad: La condición costera de la ciudad, caracterizada por altos niveles de humedad y salinidad, genera un incremento entre el 25% y 30% en los costos de mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria pesada y equipo asfáltico, lo cual impacta directamente el componente “Equipo” del</i> 	<p>En consecuencia, la observación relacionada con probabilidad de sobrecostos en se considera controvertida y se da por atendida, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario, sin perjuicio de las recomendaciones orientadas a fortalecer los estudios previos y la trazabilidad documental en futuros procesos contractuales.</p> <p><u>A.U.I - SOBRECOSTOS</u></p> <p>En relación con la observación formulada por presuntos sobrecostos en la estructura de costos indirectos (AIU) del contrato auditado, la comisión auditora realizó un análisis integral de la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como de la documentación técnica, financiera y comparativa aportada en sede de contradicción. Del examen efectuado se evidenció que la entidad atendió de manera suficiente y estructurada los aspectos observados, acreditando que la definición del AIU incorporó variables determinantes propias de la ejecución contractual, tales como la dispersión geográfica y simultaneidad de frentes de obra, la complejidad socio-urbana del entorno, los riesgos técnicos asociados a condiciones de subsuelo y la coyuntura macroeconómica de la vigencia 2024, factores que inciden directamente en la configuración de los costos indirectos. En particular, la Secretaría aportó cronogramas de ejecución, actas de frentes de obra, matrices de asignación de personal y organigramas funcionales, mediante los cuales se verificó la necesidad operativa del personal incluido en el componente de Administración, así como la</p>
--	---	--



<p>Con base en un análisis de proporcionalidad económica del AIU, se estima que el exceso atribuible exclusivamente al AIU por encima de un rango razonable corresponde aproximadamente al 10% del valor contractual, lo cual se traduce en un presunto detrimento patrimonial por AIU: \$9.257.602.066,7.</p> <p>Lo anterior indica que la estructura del AIU habría operado como mecanismo para incrementar artificialmente el valor contractual, incorporando personal técnico no indispensable, gastos generales sobredimensionados y rubros financieros sin soporte técnico, pese a que los 57 frentes ejecutados correspondían a intervenciones en vías locales y de baja complejidad técnica.</p> <p>OTROS SÍES – ITEM NO PREVISTOS Y MAYORES Y MENORES CANTIDADES DE OBRA</p> <p>Durante el desarrollo del contrato de obra se suscribieron los Otrosí Nos. 1, 2 y 4, a través de los cuales se incorporaron de manera sucesiva diversos ítems no previstos, modificaciones al cuadro de cantidades, ajustes a las especificaciones técnicas, adiciones presupuestales y prórrogas al plazo contractual. El Otrosí No. 1, firmado aproximadamente dos meses después del inicio del contrato, incluyó dieciocho ítems no previstos relacionados con reales de manholes, señalización horizontal mediante pintura en frío, bordillos prefabricados y en concreto, dren francés con geotextil NT-2400, geomalla de refuerzo asfáltico, defensa vial metálica, ajustes en pavimento rígido con espesores superiores y concreto acelerado con sílice, así como plantillas de nivelación. Aunque el contratista y la interventoría justificaron estas inclusiones alegando diferencias entre niveles diseñados y existentes, condiciones geotécnicas no contempladas, presencia de niveles freáticos y la necesidad de mejorar la durabilidad del pavimento y cumplir normas de seguridad vial, la Entidad no aportó un estudio de mercado estructurado que permitiera sustentar técnicamente los precios unitarios, limitándose a anexar cotizaciones puntuales y el concepto favorable del supervisor. Si bien este otrosí no modificó el valor total del contrato, sí alteró de manera sustancial su alcance técnico, revelando que los estudios iniciales omitieron elementos previsible e inherentes a un proyecto vial, como ajustes de nivel, señalización horizontal completa, drenajes subterráneos y refuerzos estructurales.</p> <p>Posteriormente, el 12 de diciembre de 2024, se suscribió el Otrosí No. 2, mediante el cual se incorporaron nuevos ítems no previstos, se modificó integralmente el cuadro de cantidades y se reconocieron mayores cantidades en diferentes frentes de intervención, particularmente en sectores</p>	<p><i>APU. Esta afirmación se soporta con informes técnicos del fabricante, contratos de mantenimiento, facturas y hojas de vida de los equipos utilizados, los cuales evidencian mayores frecuencias de mantenimiento y costos asociados frente a condiciones del interior del país.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Rendimientos operativos en contexto urbano: Los precios de referencia utilizados por el ente de control parten de rendimientos óptimos en condiciones ideales de campo abierto. No obstante, las intervenciones ejecutadas en sectores como La Matuna, El Pozón y Nelson Mandela se desarrollaron en entornos urbanos consolidados, con afectaciones directas a los rendimientos operativos, debidamente acreditadas mediante bitácoras de obra, reportes diarios de producción y actas de frente, así:</i> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Interferencias con redes de servicios públicos, que obligaron a realizar demoliciones manuales o semi-mecanizadas, disminuyendo el rendimiento y aumentando el costo de mano de obra.</i> <i>2. Restricciones de movilidad y horarios, que implicaron ejecución en jornadas nocturnas o franjas restringidas, generando recargos legales y reducción en la eficiencia de la maquinaria, conforme a actas de autorización, nóminas y planillas de pago anexas.</i> <p><i>Por ejemplo, respecto al presunto sobrecosto del 3.000% en el ítem de demolición (\$184.049/m² vs. \$5.546/m²), se considera que la comparación realizada resulta técnicamente improcedente, por cuanto no se trata de ítems homologables. El valor contractual corresponde a la demolición de pavimento rígido de alto espesor (≥ 20 cm), ejecutada mediante fracturación controlada, incluyendo cargue, transporte, disposición final en sitio autorizado y limpieza del área para garantizar el adecuado funcionamiento del drenaje pluvial, conforme a la especificación técnica contractual, la cual se anexa íntegramente.</i></p> <p><i>Por su parte, el valor de referencia citado por la auditoría corresponde a una demolición de concreto simple en edificaciones o andenes,</i></p>	<p>inexistencia de duplicidades y su diferenciación funcional frente al personal imputado al costo directo. De igual forma, se allegaron antecedentes contractuales y cuadros históricos de descomposición del AIU correspondientes a las vigencias 2021 a 2024, evidenciándose coherencia técnica en la evolución del porcentaje aplicado y la invariabilidad del componente de Utilidad.</p> <p>En cuanto al componente financiero, se demostró que el valor incorporado responde al costo real del apalancamiento financiero requerido para atender los ciclos de pago contractuales y a las condiciones macroeconómicas vigentes, descartándose que dicho componente obedezca a un incremento arbitrario del valor contractual.</p> <p>Así mismo, se acreditó que el componente de Administración absorbe gravámenes, contribuciones y estampillas de carácter obligatorio conforme a la normatividad distrital y nacional vigente, circunstancia que fue sustentada mediante cuadros detallados de carga tributaria y simulaciones financieras, lo cual explica la diferencia inicialmente identificada por el ente de control y descarta la configuración de un exceso injustificado.</p> <p>Adicionalmente, la entidad aportó referentes sectoriales oficiales (ICCP–DANE), comparativos con procesos contractuales de naturaleza similar y antecedentes de auditorías a proyectos de infraestructura, los cuales permitieron corroborar que la estructura del AIU adoptada se encuentra alineada con el comportamiento real de los costos indirectos del sector y con prácticas técnicamente aceptadas para contratos de similar complejidad.</p> <p>De manera complementaria, la comisión auditora analizó la Matriz Comparativa de la</p>
--	---	---



<p>como El Pozón, Olaya Herrera, Fredonia, Nelson Mandela y Campanos. Este ajuste incluyó concretos estructurales de 28 MPa, apoyos en neopreno, estructuras metálicas, juntas especiales, bordillos, andenes, señalización y actividades de izada de vigas. La modificación contractual fue acompañada de una adición presupuestal de \$12.367.752.817. Aunque la Entidad sustentó jurídicamente la legalidad del otrosí, no acreditó desde el punto de vista técnico la existencia de eventos sobrevinientes, imprevisibles o irresistibles que justificaran la incorporación de estas actividades, las cuales corresponden a elementos estructurales previsibles dentro de una obra de rehabilitación vial y cuya necesidad debió identificarse desde la fase de estudios y diseños. Tampoco se aportó estudio de mercado que permitiera validar la razonabilidad de los precios unitarios, respaldándose nuevamente en justificaciones del contratista y el aval de la interventoría.</p> <p>El Otrosí No. 4, suscrito en 2025, incorporó una adición presupuestal de \$19.311.900.650 y prorrogó el plazo contractual por dos meses, con fundamento en un balance de mayores y menores cantidades y en la necesidad de culminar frentes de obra pendientes, aun cuando dichas actividades correspondían a elementos esenciales que debieron contemplarse en la planeación original del proyecto. De igual forma, no se anexó un estudio de mercado que soportara la validez de los valores incluidos para los nuevos ítems.</p> <p>El análisis conjunto de los tres otrosíes evidencia un patrón reiterado de deficiencia en la planeación contractual, reflejado en la existencia de estudios previos incompletos y diseños insuficientes, en la omisión de elementos técnicos previsibles en un proyecto vial como drenajes, nivelación, señalización, seguridad vial y refuerzos estructurales, y en la posterior incorporación de actividades esenciales bajo la categoría de ítems no previstos. Asimismo, se observan modificaciones continuas al cuadro de cantidades, adiciones presupuestales sucesivas de alto impacto económico, ausencia de estudios de mercado robustos y una alteración considerable del alcance técnico inicialmente contratado, lo cual incrementa el riesgo de afectar el principio de igualdad entre oferentes al modificarse las reglas técnicas y económicas con posterioridad a la adjudicación. Estas situaciones reflejan también un control previo insuficiente respecto de la razonabilidad de precios y cantidades y vulneran los principios de planeación, economía, transparencia y responsabilidad que rigen la contratación estatal. En conjunto, lo ocurrido demuestra que el proyecto fue estructurado inicialmente con información técnica insuficiente, trasladándose a la etapa contractual ajustes, correcciones y definiciones que debieron resolverse en la fase precontractual, impactando</p>	<p><i>ejecutada con medios mecánicos livianos y sin considerar transporte ni tasas de disposición final, situación que se acredita mediante la ficha técnica de la base de datos de referencia y el cuadro de homologación técnica que se adjunta. En consecuencia, comparar ambos valores bajo una misma denominación genérica de “demolición” desconoce el alcance técnico real del ítem contractual.</i></p> <p><i>Así mismo, la presente controversia se hizo extensiva a los demás ítems observados del presupuesto contractual, para los cuales se anexan los respectivos APU reconstruidos, memorias de cálculo, soportes técnicos y económicos, así como cotizaciones locales homologables, aplicando la misma metodología de análisis, homologación técnica y validación de rendimientos, con el fin de demostrar la razonabilidad de los precios unitarios contratados en su conjunto.</i></p> <p><i>En virtud de lo anterior, y conforme a los APU reconstruidos, las memorias de cálculo, los soportes técnicos y económicos y las cotizaciones locales homologables que se anexan, se concluye que los precios establecidos corresponden al valor real de mercado para el momento y lugar de la ejecución, teniendo en cuenta la complejidad técnica y las restricciones logísticas propias de la ciudad de Cartagena de Indias.</i></p> <p><u>A.U.I - SOBRECOSTOS</u></p> <p><i>Ahora bien, la estructura de costoso indirectos (AIU), la observación formulada, omite en su análisis la dispersión geográfica y la simultaneidad de los frentes de obra, situación que se acredita con el cronograma maestro de obra, actas de inicio por frente y matriz de localización geográfica de frentes activos, los cuales evidencian la ejecución simultánea en distintos sectores del Distrito.</i></p> <p><i>• Capacidad de Supervisión: Para un contrato de la envergadura de la Fase I (\$96.464 millones), la ejecución no se realiza de forma lineal sino en múltiples frentes simultáneos (El Pozón, Los Calamares, Nelson Mandela, La Matuna, etc.), conforme se demuestra en las actas de frente, bitácoras de obra y reportes diarios de ejecución que se anexan.</i></p>	<p>Estructura de AIU – Vigencias 2021 a 2024, aportada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, en la cual se desagregan los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura asociados a las diferentes fases de la malla vial distrital, evidenciándose lo siguiente:</p> <p>Factor de apalancamiento financiero (2,5 % → 6,5 %)</p> <p>La variación del componente financiero se encuentra debidamente explicada y soportada en el incremento sostenido de las tasas de interés del mercado (DTF e IBR) entre las vigencias 2021 y 2024, situación acreditada mediante series oficiales del Banco de la República y análisis financieros específicos del contrato. Se constató que dicho incremento no obedece a una decisión discrecional de la entidad, sino a la transmisión directa de una política monetaria restrictiva al costo del capital requerido para la ejecución de un contrato de alta cuantía y ciclos de pago diferidos, lo cual resulta técnicamente consistente con el principio de realidad económica en la contratación estatal.</p> <p>Gastos de sede y ensayos de laboratorio (2,0 % → 4,0 %)</p> <p>Respecto a la presunta duplicidad de costos de laboratorio, la Secretaría demostró que el incremento del componente obedece a la implementación de ensayos de mayor precisión y mayor frecuencia —vigas de flexión, núcleos de asfalto y controles adicionales de calidad— exigidos para garantizar la calidad técnica de la obra y el adecuado seguimiento contractual. Adicionalmente, se verificó que la dispersión de los frentes de obra durante la vigencia 2024 implicó la instalación de múltiples campamentos temporales, incrementando los costos logísticos y operativos frente a</p>
--	---	--



<p>negativamente la eficiencia y coherencia del proceso contractual.</p> <p>Riesgo Identificado No.2: Deficiencias en la estructuración de los planes ambiental y de tránsito que derivan en pagos sin soporte de ejecución real y en el riesgo de destinar recursos públicos sin la debida justificación técnica, económica u operativa.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</u></p> <p>De la revisión integral del componente ambiental del contrato LP-SID-001-2024 correspondiente al Plan de Manejo Ambiental financiado con el 2 % del valor contractual se evidenció que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El Plan de Manejo Ambiental presentado por el contratista no contiene los elementos mínimos exigidos para su validez técnica, ya que carece de una línea base ambiental, una matriz de impactos, programas de mitigación y seguimiento, indicadores ambientales cuantificables, un plan de contingencias, una metodología de monitoreo, la normativa ambiental distrital aplicable y la trazabilidad entre actividades y medidas de control. Como consecuencia, el documento aportado no cumple con los requisitos que permitirían su implementación real ni la validación de un gasto equivalente al 2% del contrato. 2. Además, pese a que se efectuaron pagos por este rubro y se presentaron informes ambientales numerados por actas, la información aportada no constituye evidencia suficiente técnica operativa o financiera que permita acreditar la ejecución real del PMA conforme a las obligaciones contractuales y normatividad ambiental aplicable, toda vez que los documentos presentados se componen principalmente de descripciones generales fichas narrativas y fotografías no georreferenciadas que no permiten verificar actividades en campo ni su trazabilidad con el presupuesto ejecutado. 3. Si bien el contratista aportó certificaciones de disposición final de residuos, dichas certificaciones corresponden únicamente al manejo de una fracción del componente ambiental y no permiten acreditar la ejecución integral del PMA, puesto que no existe evidencia que soporte la implementación de los demás subprogramas y medidas ambientales tales como manejo de RCD según los volúmenes reportados, monitoreos ambientales de ruido material particulado y emisiones, control de derrames y residuos líquidos, manejo de vegetación o intervenciones de cobertura, implementación de programas de educación ambiental, atención a la comunidad, señalización ambiental, protección de fauna ni actividades ambientales específicas en cada frente de obra. 4. Los informes ambientales se limitan a repetir narrativas teóricas sobre residuos maquinaria 	<p><i>Un equipo de 19 profesionales permite garantizar la presencia de:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Residentes de Obra y Ambientales por cada tramo vial, debidamente identificados en la matriz de asignación de personal por frente, con indicación de su dedicación y periodo de intervención.</i> 2. <i>Especialistas en Geotecnia y Pavimentos para decisiones en tiempo real ante hallazgos de suelos no previstos, lo cual se soporta con informes técnicos especializados, actas de atención de contingencias y registros fotográficos de intervenciones en subsuelo.</i> <p><i>• Ratio Técnico: Si dividimos el valor total del contrato por el número de profesionales, obtenemos una carga de supervisión de aproximadamente \$5.000 millones por profesional, cifra que se encuentra dentro de los estándares de eficiencia operativa de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) para proyectos urbanos de alta complejidad, tal como se acredita con fichas técnicas de referencia de la CCI y cuadros comparativos de procesos similares publicados en SECOP II.</i></p> <p><i>La Entidad ha mantenido una coherencia técnica en la estructuración de sus AIU, adaptándolos a la realidad del mercado y a los riesgos crecientes de la infraestructura en el Distrito. Al revisar procesos de administraciones anteriores, se observa que el AIU ha oscilado históricamente entre el 25% y el 30%, lo cual se soporta con los cuadros de descomposición de AIU de las vigencias 2021, 2022, 2023 y 2024 que se anexan.</i></p> <p><i>• Proceso LP-SID-UAC-004-2023 (Fase IV - Administración Anterior): Este proceso ya presentaba una estructura de costos indirectos robusta, reconociendo que la intervención en zonas con redes de servicios públicos obsoletas eleva el factor de Imprevistos (I), según consta en la matriz de riesgos contractual y en los estudios previos de dicho proceso, los cuales se aportan como antecedente técnico.</i></p>	<p>contratos ejecutados de manera centralizada en vigencias anteriores, circunstancia que resulta razonable y proporcional.</p> <p>Invariabilidad de la Utilidad (U = 5,0 %)</p> <p>Del análisis comparativo se constató que el componente de Utilidad se ha mantenido constante en el 5,0 % durante el periodo 2021–2024, descartándose cualquier incremento del margen de ganancia del contratista. Lo anterior permite concluir que el ajuste del AIU no tuvo como finalidad un enriquecimiento del contratista, sino la recomposición del componente de Administración para cubrir mayores costos reales de operación derivados de la coyuntura económica y operativa de la vigencia 2024. La comisión auditora verificó, además, que la observación inicial no ponderó de manera suficiente el impacto de la transmisión de la política monetaria sobre los costos del sector construcción, en particular: (i) el incremento de las tasas de intervención del Banco de la República (aproximadamente del 2 % en 2021 al 13,25 % en 2024), (ii) el aumento de la DTF a niveles del 12 %–14 %, y (iii) el consecuente incremento del costo del capital de trabajo necesario para cubrir el ciclo de caja del contrato. Se comprobó que exigir una estructura de AIU propia de la vigencia 2021 en el contexto económico de 2024 habría generado un riesgo cierto de insolvencia y de ruptura del equilibrio económico del contrato, en contravía del interés general.</p> <p>El análisis fue complementado con la revisión del Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP–DANE), el cual evidencia que los costos indirectos asociados a obras de infraestructura vial presentaron variaciones anuales superiores al IPC</p>
---	--	---



<p>instalaciones temporales agua residuos líquidos fauna vegetación y capacitaciones, sin anexar bitácoras ambientales certificadas manifiestos de transporte de RCD con trazabilidad completa monitoreos técnicos mediciones instrumentales registros con ubicación y fecha evidencias de mitigación ambiental actas de visitas del EPA o autoridad competente ni documentación que permita determinar cantidades actividades responsables fechas y frentes en los cuales se ejecutaron las obligaciones ambientales</p> <p>5. La tabla de actividades ambientales presentada constituye únicamente una distribución presupuestal interna que no acredita ejecución real ni permite asociar valores pagados con actividades verificables, y las capacitaciones reportadas no incluyen listados completos contenidos programáticos ni evidencias suficientes que permitan acreditarlas como actividades del PMA más allá de dos registros aislados que no representan el universo de obligaciones ambientales contractuales.</p> <p>En consecuencia, no existe trazabilidad documental técnica u operativa que permita acreditar la materialización de las medidas ambientales exigidas por el contrato configurándose la inexistencia de evidencias suficientes que soporten la adecuada destinación de los recursos públicos asignados al componente ambiental del contrato LP-SID-001-2024. Lo anterior configura un presunto detrimento patrimonial por el valor reconocido y pagado de \$1.851.520.413 al no demostrarse la realización de las actividades financiadas con recursos públicos.</p> <p><u>PLAN DE MANEJO DE TRANSITO</u></p> <p>Del análisis técnico del documento denominado Plan de Manejo de Tránsito General PMT aportado por el contratista se evidencia que, aunque cuenta con firma de un profesional competente, su contenido no corresponde a un PMT operativo aplicable a los frentes de intervención sino a un documento descriptivo y general que no define cómo sería gestionada la movilidad durante la ejecución de las obras.</p> <p>El PMT presenta un marco normativo y conceptual sobre tránsito movilidad congestión y seguridad vial pero no incorpora la información técnica necesaria para su aplicación en campo. Las ilustraciones incluidas son esquemas genéricos sin planos a escala ni diagramas de aproximación protección o terminación que permitan identificar carriles habilitados, sentidos viales, cierres parciales o totales, desvíos rutas alternas o fases de intervención. Tampoco se presenta inventario de señalización temporal ni ubicación de señales reglamentarias, dispositivos de canalización, tachas reflectivas, barreras, conos o elementos de protección exigidos por el Manual de Señalización Vial de la Resolución 1885 de 2015 y no se describen distancias reglamentarias, zonas de seguridad.</p>	<p>• <i>Proceso LP-SID-UAC-001-2021: Aunque el valor global era menor, la proporción de la carga administrativa para manejo de tránsito y gestión social ya representaba un porcentaje significativo del indirecto, conforme se acredita en los análisis de AIU históricos y actas de seguimiento de obra de la vigencia 2021.</i></p> <p>• <i>Justificación del 30%: El incremento puntual observado en 2024 responde a la matriz de riesgos. Cartagena es una de las ciudades con mayores riesgos imprevisibles en subsuelo debido a la falta de catastro preciso de redes de servicios públicos (Acuacar, Afinia, Surtigas), lo cual se demuestra mediante comunicaciones oficiales de las empresas prestadoras, actas de interferencias y reportes técnicos de campo que se anexan. Trasladar este riesgo al contratista sin una contraprestación en el AIU llevaría a la declaratoria de desequilibrio económico, conforme a la simulación financiera y análisis de suficiencia presupuestal adjuntos.</i></p> <p><i>Componente Financiero (17,9%): Realidad del Mercado de Capitales</i></p> <p><i>El informe señala como "excesivo" el rubro financiero dentro del AIU. Esta observación desconoce la coyuntura económica de la vigencia 2024:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Tasas de Interés (DTF / IBR): El costo del apalancamiento financiero ha alcanzado niveles históricos, tal como se acredita con certificaciones del Banco de la República, series estadísticas DTF/IBR y análisis financiero del contrato que se anexan.</i> <i>2. Ciclo de Pagos: El contratista debe financiar la operación durante periodos de 60 a 90 días, situación soportada en el flujo de caja proyectado del contrato, certificaciones bancarias y contratos de líneas de crédito aportados.</i> <p><i>El 17,9% citado no es un sobre costo, es el costo del dinero en el tiempo necesario para evitar la parálisis de las obras por falta de liquidez, conforme a la fórmula financiera</i></p>	<p>general durante las vigencias 2023 y 2024, impulsadas, entre otros factores, por el incremento de primas de pólizas y garantías, así como por el aumento de los costos de servicios técnicos y profesionales especializados. En consecuencia, se concluye que la estructura de AIU adoptada se encuentra alineada con la inflación sectorial oficial.</p> <p>Finalmente, se verificó que el componente de Administración absorbe gravámenes, estampillas y costos financieros obligatorios que reducen el ingreso efectivo del contratista y explican el diferencial inicialmente interpretado como presunto sobre costo del 10 %. Al contrastar la carga tributaria efectiva con el valor cuestionado, se evidenció que no existe un excedente real, sino una compensación necesaria para atender obligaciones legales y financieras ineludibles.</p> <p>En consecuencia, la comisión auditora concluye que el componente de la observación relacionado con el AIU – Sobrecostos se considera debidamente controvertido y atendido, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario por este concepto.</p> <p><u>OTROS SÍES – ITEM NO PREVISTOS Y MAYORES Y MENORES CANTIDADES DE OBRA</u></p> <p>En relación con este aspecto de la observación, el sujeto de control no presentó respuesta ni aportó soportes técnicos o administrativos que permitieran controvertir los hechos señalados. En consecuencia, la observación se mantiene en firme y, atendiendo la naturaleza de los hechos, se eleva a hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.</p>
--	--	--



<p>iluminación nocturna ni medidas específicas de protección para usuarios vulnerables como peatones ciclistas o personas con movilidad reducida. El PMT carece de estudios técnicos obligatorios tales como: aforos vehiculares, clasificación del tránsito, niveles de servicio, análisis de impactos por cierre, estimación de congestión, proyección de volúmenes afectados u hojas de cálculo de capacidad antes durante y después de la intervención. No se presenta cronograma de implementación ni fases secuenciales de control de tránsito, lo que impide determinar en qué momento y cómo se aplicaría el PMT en cada tramo intervenido.</p> <p>Los informes que acompañan el PMT contienen referencias aisladas al uso de conos, delineadores, paletas PARE SIGA, vallas tipo maletín y auxiliares de tránsito pero esta información no se encuentra asociada a un PMT aprobado por el DATT ni cuenta con soportes que evidencien su implementación real en obra, tales como, fichas técnicas de cierres viales, resoluciones de aprobación, cronogramas detallados, planes de desvíos, manual operativo de fases, bitácoras de tránsito con fecha hora y responsable, registros de instalación y retiro de señalización, ni informes diarios o semanales que permitan verificar la operación del personal de apoyo vial.</p> <p>Las fotografías aportadas son imágenes referenciales sin ubicación, fecha, frente de intervención, horario, actividad ejecutada ni relación comprobada con el contrato por lo cual no constituyen evidencia de ejecución del PMT. Tampoco se aportaron documentos que acrediten la autorización de cierres por parte del DATT ni registro de acompañamiento operativo durante las actividades que generaban mayor afectación a la movilidad.</p> <p>A ello se suma la ausencia de soportes financieros que permitan establecer la ejecución material del rubro tales como, relación de auxiliares de tránsito contratados y sus turnos, órdenes de servicio, facturas de alquiler o compra de dispositivos viales certificaciones de instalación y mantenimiento de señalización temporal, comprobantes de pagos por cierres viales uso de vehículos o cualquier trazabilidad que demuestre una aplicación real del presupuesto asignado al manejo del tránsito.</p> <p>No se evidencia en la documentación remitida constancia de radicación, revisión o aprobación del PMT por parte de la autoridad de tránsito competente ni actas reportes o certificaciones que den cuenta de su implementación efectiva en campo. Sin embargo el contrato contemplaba el pago del 2,2 % del valor contractual equivalente a \$2.036.672.455 por concepto de Plan de Manejo de Tránsito sin que existan soportes técnicos operativos financieros o documentales que permitan demostrar la ejecución del rubro</p> <p>En consecuencia, el PMT presentado no cumple la función técnica operativa ni preventiva para la cual</p>	<p>aplicada y al cálculo del WACC del contratista, los cuales se adjuntan.</p> <p><i>Diferenciación Legal: AIU Contractual vs. Utilidad Real</i></p> <p><i>Es imperativo aclarar que el AIU es una estimación técnica global y no una rendición de cuentas de gastos directos, criterio respaldado por la jurisprudencia del Consejo de Estado (Sentencia 15 de mayo de 2012, Exp. 03387).</i></p> <p><i>La entidad demostrará que el valor total (Costo Directo + AIU) es competitivo frente a licitaciones similares, para lo cual se anexan cuadros comparativos con procesos de Barranquilla y Santa Marta.</i></p> <p><i>Gravámenes y Administración</i></p> <p><i>El componente de Administración debe absorber los descuentos y estampillas de ley, situación acreditada con el cuadro detallado de carga tributaria directa, su base legal y la simulación financiera de impacto en el AIU que se anexan. El presunto sobrecosto del 10% coincide con la carga impositiva efectiva asumida por el contratista.</i></p> <p><i>Personal en AIU vs. Costo Directo</i></p> <p><i>No existe duplicidad, sino jerarquía funcional, tal como se evidencia en el organigrama funcional del proyecto, la EDT, el manual de roles y responsabilidades y los contratos del personal aportados. El Residente ejecuta; el Coordinador o Especialista valida y diseña la solución técnica.</i></p> <p><i>MATRIZ COMPARATIVA DE ESTRUCTURA DE AIU (VIGENCIAS 2021 - 2024) Esta tabla desglosa los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura en cada año (Fases de Malla Vial): (ver imagen adjunta) Para el análisis y valoración de la tabla anterior, es necesario tener en cuenta: 1. El Factor del Apalancamiento Financiero (Variación 2.5% → 6.5%). 3. Gastos de Sede y Ensayos de Laboratorio (Variación 2.0% → 4.0%) • Argumento: Se nos acusa de duplicidad en costos de laboratorio. • Defensa: El incremento al 4.0% se debe a la implementación de ensayos de mayor precisión y frecuencia (vigas de flexión, núcleos de asfalto con mayor periodicidad)</i></p>	<p>Riesgo Identificado No.2:</p> <p><u>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</u></p> <p>Una vez analizada la documentación adicional aportada por el sujeto de control, consistente en los Planes de Manejo Ambiental, Planes de Manejo de Tránsito, informes de gestión asociados y soportes remitidos por la interventoría, la comisión auditora verificó la existencia de trazabilidad documental, técnica y operativa suficiente que permite acreditar la implementación efectiva de las medidas ambientales y de manejo de tránsito durante la ejecución del contrato.</p> <p>En particular, se evidenció que los informes presentados contienen registros de actividades ejecutadas en campo, soportes de seguimiento y verificación por parte de la interventoría, evidencias fotográficas asociadas a los frentes de obra y controles operativos aplicados de manera tipológica, acordes con la dinámica urbana del proyecto, lo cual resulta consistente con la modalidad de ítem a costo global adoptada contractualmente para estos componentes. Así mismo, se constató que los pagos efectuados por concepto de PMA y PMT se realizaron previa verificación y aval de la interventoría, dentro del marco contractual y conforme a las prácticas institucionales adoptadas por la entidad en vigencias anteriores.</p> <p>La comisión auditora analizó igualmente el argumento expuesto por la Secretaría de Infraestructura, conforme al cual, de acuerdo con la Circular del Ministerio de Transporte y los manuales del INVIAS (MINFRA-MN-1), los costos asociados a la implementación del PMA y del PMT pueden estructurarse bajo la modalidad de ítem a</p>
--	--	---



<p>fue exigido contractualmente y su contenido no permite validar la adecuada planificación ejecución o seguimiento de las medidas de manejo de tránsito durante la obra pese al pago significativo realizado por este concepto. Lo anterior configura un presunto detrimento patrimonial por el valor reconocido y pagado de \$2.036.672.455 al no demostrarse la realización de las actividades financiadas con recursos públicos.</p> <p>Riesgo Identificado No.3: Deterioro prematuro de las obras y de generación de un daño al patrimonio público por deficiencias constructivas, incumplimiento de ítems contratados y falta de control efectivo durante la ejecución.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</u></p> <p>De la inspección técnica realizada en los distintos frentes de obra intervenidos en el marco del Contrato LP-SID-001-2024 se evidenciaron múltiples deficiencias constructivas, deterioro prematuro de elementos ejecutados y ausencia de actividades contratadas, lo que constituye un incumplimiento parcial de las especificaciones técnicas y evidencia fallas en el aseguramiento de la calidad por parte del contratista y de la interventoría.</p> <p>Durante las visitas de campo se observaron fisuras, grietas y deficiencias en juntas y elementos complementarios. Si bien algunas fisuras pueden ser atribuibles a fenómenos térmicos propios de la región, especialmente en superficies expuestas a altas temperaturas, su recurrencia en varios frentes, su ubicación en zonas críticas y la combinación con otros síntomas constructivos indican posibles deficiencias en procesos de colocación, curado, diseño de juntas o manejo de cargas durante la etapa inicial de servicio.</p> <p>Las afectaciones se identificaron en los siguientes sectores: (ver cuadro adjunto)</p> <p>Aunque ciertas fisuras pueden estar asociadas a efectos térmicos, el patrón encontrado, sumado a grietas estructurales, fallas en drenajes, ausencia de juntas ejecutadas adecuadamente y falta de señalización indica que la obra presenta inconsistencias técnicas que comprometen la durabilidad, seguridad y correcto funcionamiento de la infraestructura vial.</p> <p>Se verificó además la no ejecución de actividades contratadas, como señalización horizontal en varios frentes, así como bacheos sin trazabilidad técnica ni fotográfica. La falta de estos ítems afecta la seguridad vial y constituye un incumplimiento del alcance contractual.</p> <p>Como resultado de las deficiencias técnicas y de las cantidades pagadas sin ejecución verificable, se estimó un presunto detrimento patrimonial por</p>	<p><i>para garantizar la calidad ante el ente de control. Además, la dispersión de frentes de obra en 2024 obligó a la instalación de múltiples campamentos temporales, lo cual eleva los gastos logísticos comparado con contratos centralizados de años anteriores.</i></p> <p>4. Invariabilidad de la Utilidad (5.0%) • Argumento: Es vital mostrar que la Utilidad (U) se ha mantenido estática en el 5%. • Defensa: Esto demuestra que el Distrito no ha permitido un enriquecimiento mayor del contratista, sino que ha ajustado la Administración (A) para cubrir los costos reales de ejecución. El contratista sigue ganando lo mismo porcentualmente que en 2021; lo que aumentó fue el costo de operar en la coyuntura actual. Así pues, la observación formulada omite el fenómeno de la transmisión de la política monetaria a los costos de la construcción. • Evolución Estadística (2021-2024): * En la vigencia 2021, el país operaba con tasas de intervención históricamente bajas (aprox. 1.75% - 2.0%) para incentivar la reactivación post-pandemia. La DTF (Depósito a Término Fijo) oscilaba entre el 1.9% y 3.2%. o En contraste, para la vigencia 2024, tras el ciclo inflacionario global, el Banco de la República elevó las tasas hasta el 13.25%, llevando la DTF a niveles superiores al 12% - 14%. • Correlación Técnica con el Contrato: Un proyecto de \$96.000 millones requiere que el contratista mantenga líneas de crédito activas (capital de trabajo) para cubrir la brecha entre el gasto operativo y el recaudo de actas de obra (ciclo de caja). • Defensa: La Secretaría no "asignó" un valor caprichoso; simplemente reconoció que el Costo de Capital (WACC) del contratista se triplicó en el periodo auditado. Exigir un AIU de 2021 en una economía de 2024 habría garantizado el incumplimiento contractual por insolvencia, afectando el interés general. El Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP - DANE) El ICCP es el instrumento técnico oficial para medir la evolución de los precios de los insumos y costos de las obras civiles. Dentro de su metodología, el DANE desglosa el comportamiento de los Costos Indirectos, que es donde se anida el AIU. • Evidencia del Rubro "Costos Indirectos": Según los reportes del ICCP para el grupo de "Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje", los costos indirectos mostraron una variación anual significativamente</p>	<p>costo global, dada la alta variabilidad de las cantidades de señalización, manejo de residuos y control operativo en proyectos de mantenimiento vial urbano. En este sentido, se reconoce que durante la etapa de planeación no es posible determinar con exactitud el número definitivo de dispositivos de tránsito, auxiliares viales o elementos ambientales, toda vez que estos dependen de las condiciones reales de ejecución y de la resolución de aprobación del PMT emitida por el DATT, siendo técnicamente viable el uso de porcentajes de referencia o benchmarking sectorial para garantizar la suficiencia presupuestal.</p> <p>En consecuencia, se considera desvirtuada la observación en lo relativo a la existencia de presunto detrimento patrimonial o pago sin soporte, al acreditarse la ejecución de las actividades financiadas con los recursos públicos asignados a los componentes ambiental y de tránsito.</p> <p>No obstante, lo anterior, del análisis técnico de los documentos denominados Plan de Manejo Ambiental y Plan de Manejo de Tránsito, se identificaron debilidades en su estructuración formal como instrumentos de planeación, las cuales no comprometen la ejecución material de las actividades, pero sí limitan su alcance técnico como herramientas integrales desde la etapa precontractual, en los siguientes términos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Plan de Manejo Ambiental no desarrolla de manera expresa y sistemática algunos de los elementos técnicos mínimos exigidos para su validación formal, tales como línea base ambiental, matriz de impactos, programas de
--	---	---



<p>\$207.892.386,76, asociado a fallas constructivas, la no ejecución de actividades pagadas y la ausencia de controles efectivos por parte de la interventoría.</p> <p>Estas situaciones reflejan un incumplimiento material por parte del contratista, un control técnico insuficiente por parte de la interventoría y una afectación directa a la calidad y vida útil de las obras ejecutadas, lo que a su vez genera un presunto daño al patrimonio público debido a pagos realizados sin soporte técnico y al deterioro prematuro de elementos que debieron cumplir con los estándares contratados.</p> <p><u>FALTA DE INTERVENTORÍA – CONTRATO CMA-SID-001-2024</u></p> <p>Como resultado de la evaluación integral al Contrato de Obra No. LP-SID-001-2024, se evidenció la materialización de múltiples irregularidades técnicas, económicas, ambientales, de tránsito y de ejecución, entre ellas: deficiente planeación del proyecto, ausencia de estudios técnicos suficientes, sobrecostos significativos en precios unitarios, estructuración económica inadecuada del presupuesto, sobredimensionamiento del AIU, incorporación reiterada de ítems no previstos y modificaciones contractuales de alto impacto económico sin soporte técnico robusto, deficiencias graves en la planeación, adopción y ejecución del Plan de Manejo Ambiental (PMA) y del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), así como deficiencias constructivas, incumplimiento de actividades contratadas y deterioro prematuro de las obras ejecutadas.</p> <p>Las situaciones anteriormente descritas no corresponden a hechos aislados, sino que reflejan fallas sistemáticas en el seguimiento, control técnico, económico, ambiental y de seguridad vial que debía ejercer la interventoría contratada mediante el Contrato CMA-SID-001-2024, cuya función principal consistía en verificar el cumplimiento integral del contrato de obra, advertir oportunamente desviaciones, exigir correctivos y salvaguardar la correcta destinación de los recursos públicos.</p> <p>En particular, se evidenció que la interventoría no advirtió, no corrigió ni dejó constancia eficaz de irregularidades sustanciales tales como: la ejecución de obras sin respaldo en estudios técnicos suficientes, la aceptación de precios unitarios ostensiblemente superiores a referencias oficiales, la aprobación de mayores cantidades y modificaciones contractuales sin acreditación de eventos imprevisibles, la validación de una estructura de AIU sobredimensionada, la certificación de obras con deficiencias constructivas y deterioro prematuro, y la validación de pagos asociados al PMA y al PMT sin evidencia técnica suficiente de su ejecución real. Estas omisiones permitieron la continuidad de pagos</p>	<p>superior al IPC general en 2023 y 2024. • <i>Variables que lo impulsan:</i> 1. <i>Costo de Garantías y Pólizas: Debido a la inestabilidad del sector, las primas de seguros de cumplimiento y responsabilidad civil (exigidas por ley) se incrementaron en más de un 40% en el mercado asegurador nacional.</i> 2. <i>Servicios Técnicos y Profesionales: Los salarios de ingenieros especialistas (geotecnistas, especialistas en pavimentos) se ajustaron por encima del salario mínimo debido a la alta demanda de proyectos nacionales de 5G y 6G, generando una escasez de oferta en la región Caribe.</i> • <i>Argumento de Defensa: Al comparar nuestra estructura de costos con el ICCP por Grupo de Obra, se demuestra que la Secretaría de Infraestructura actuó bajo el Principio de Planeación, alineando los precios del contrato con las métricas de inflación sectorial reportadas por el DANE. Desvirtuación de la Arbitrariedad mediante la Indexación Técnica El equipo auditor afirma que hubo falta de planeación, sobre el particular al entidad argumenta lo siguiente: "La planeación de la Secretaría no fue un ejercicio estático, sino un análisis de Suficiencia Presupuestal y Equilibrio Económico. Si se hubiesen utilizado los parámetros de AIU que sugiere el ente de control (basados aparentemente en una visión histórica desactualizada), la entidad habría incurrido en un presunto Riesgo de Siniestralidad, ya que los precios pactados no habrían permitido cubrir los costos de administración y financieros reales dictados por el mercado de capitales y el DANE." La fijación del AIU por parte de la Secretaría de Infraestructura no es el resultado de una decisión discrecional, sino la traducción financiera de los indicadores oficiales del Estado Colombiano. Ignorar el comportamiento de la DTF y del ICCP-DANE, como lo hace el informe preliminar de la Contraloría, constituye un error técnico en la formulación de la observación que desconoce la Teoría de la Imprevisión y el Principio de Realidad Económica en la contratación estatal. Respecto al presunto sobrecosto en Administración por omisión de gravámenes de ley y costos financieros obligatorios, se tiene lo siguiente: 1. Error de Análisis: La "Administración" como Recaudador de Impuestos El informe preliminar señala un exceso del 10% en el</i></p>	<p>mitigación y seguimiento con indicadores cuantificables, plan de contingencias y metodología de monitoreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Plan de Manejo de Tránsito corresponde a un documento de carácter general y descriptivo, que no se encuentra estructurado como un PMT operativo específico por frentes de intervención, al carecer de estudios técnicos de soporte, planos a escala, fases secuenciales de control de tránsito, inventario detallado de señalización temporal y demás elementos exigidos por el Manual de Señalización Vial vigente. <p>En consecuencia, se mantiene la observación de carácter administrativo respecto a este aspecto, asociadas a deficiencias en la estructuración técnica formal de los documentos PMA y PMT, sin incidencia fiscal, disciplinaria ni penal, recomendándose a la entidad fortalecer, en futuros procesos contractuales, la elaboración técnica y documental de estos instrumentos como herramientas de planeación, control y seguimiento, sin perjuicio de que durante la ejecución del contrato se haya acreditado la implementación material de las medidas correspondientes.</p> <p>Riesgo Identificado No.3:</p> <p><u>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</u></p> <p>Con el fin de corroborar las acciones correctivas informadas por el contratista de obra y la interventoría, la comisión auditora programó y realizó visita de inspección técnica el día 30 de diciembre de 2025, conforme consta en el acta de visita respectiva.</p>
---	---	---



<p>y reconocimientos económicos sin garantizar la razonabilidad de los costos, la calidad de las obras ni el cumplimiento de las obligaciones ambientales y de manejo del tránsito.</p> <p>Si bien el sujeto de control remitió informes de interventoría, el contenido de estos no evidencia un control técnico efectivo, preventivo ni proporcional a la magnitud de las irregularidades detectadas, ni actuaciones correctivas oportunas que hubiesen permitido mitigar o evitar los riesgos materializados en el contrato de obra. Por el contrario, se observa la certificación reiterada de actividades y avances que no guardan correspondencia plena con las condiciones reales de ejecución, desnaturalizando la función de la interventoría como mecanismo de control y aseguramiento de la calidad.</p> <p>De manera adicional, la comisión auditora encontró limitaciones para verificar la totalidad del alcance contractual de la interventoría, dado que el sujeto de control no remitió información completa sobre posibles modificatorios, adiciones o prórrogas del contrato CMA-SID-001-2024, a pesar de que el contrato de obra vigilado sí presentó múltiples otrosíes y adiciones presupuestales. Asimismo, el expediente contractual de la interventoría no se encuentra publicado de forma integral en las plataformas SIA OBSERVA ni SECOP, lo cual restringe la trazabilidad, transparencia y verificación plena del control ejercido, constituyéndose en un agravante para el ejercicio del control fiscal.</p> <p>En consecuencia, las irregularidades técnicas, económicas, ambientales y de tránsito materializadas en el Contrato de Obra No. LP-SID-001-2024 evidencian una falla grave de la interventoría contratada mediante el Contrato CMA-SID-001-2024, al no cumplir de manera eficaz su función de vigilancia integral. Esta situación derivó en un presunto detrimento patrimonial estimado inicialmente en la suma de \$6.062.060.375, correspondiente a recursos públicos reconocidos y pagados por concepto de interventoría sin que se acredite un control efectivo y proporcional frente a la magnitud y gravedad de las irregularidades detectadas, incluyendo aquellas asociadas al PMA y al PMT. Dicho valor podría incrementarse, en la medida en que no se cuenta con información completa sobre eventuales adiciones o modificaciones al contrato de interventoría, configurándose un daño fiscal en curso.</p> <p>CRITERIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución Política de Colombia, artículo 209 (principios de la función administrativa). • Ley 80 de 1993, artículos 3, 24, 25 y 26, sobre principios de planeación, responsabilidad, economía, transparencia y selección objetiva. 	<p><i>rubro de Administración al compararlo con estándares teóricos. Sin embargo, la auditoría omite que, en la estructura de costos de la Secretaría de Infraestructura, el componente de Administración (A) debe absorber los descuentos y estampillas que no forman parte del costo directo de la obra. Para un contrato de obra pública en Cartagena, el contratista no recibe el 100% del valor pactado en el AIU; por el contrario, debe sufragar los siguientes Gravámenes y Descuentos de Ley, los cuales están documentados en el Estatuto Tributario Distrital y resoluciones de la Secretaría de Hacienda: (ver imagen adjunta). 2. Justificación de la "Inexistencia" del Sobrecosto del 10% Al contrastar la tabla anterior con el hallazgo de la página 34, la conclusión técnica es irrefutable: El presunto "sobrecosto del 10%" identificado por la Contraloría coincide casi con exactitud matemática con la carga de estampillas e impuestos de seguridad que el contratista debe pagar. • Argumento de Defensa: El ente de control pretende que el contratista opere con una administración del 12% (estándar teórico), pero olvida que, de ese valor, el Estado (Nación y Distrito) le retiene automáticamente cerca del 10% en estampillas y contribuciones. • Si se aceptara la tesis de la Contraloría, el contratista solo tendría un 1.4% a 2% real para pagar nóminas de ingenieros, alquiler de oficinas, servicios públicos, seguros y logística, lo cual es físicamente imposible y conduciría a una parálisis de la obra por asfixia financiera. 3. Impacto de los Gastos Financieros en el Flujo de Caja Además de los impuestos, el componente de Administración debe cubrir el Costo de Intermediación y Garantías. • Costo de Garantías (Pólizas): En la vigencia 2024, las aseguradoras han incrementado las primas para contratos de infraestructura vial debido a la siniestralidad del sector. El costo de la póliza de cumplimiento, estabilidad y calidad (que puede oscilar entre el 1% y 1.5% del valor total) es un gasto administrativo que no fue computado en el análisis de la Contraloría. • Costo de Apalancamiento: Como se sustentó anteriormente con la tasa DTF, el contratista financia estos impuestos "por adelantado" al momento de la legalización, antes de recibir el. Argumento: Entre 2021 y 2024, la tasa de intervención del Banco de la República y las tasas</i></p>	<p>Dado el corto término disponible para emitir la respuesta definitiva al informe preliminar de auditoría, se seleccionaron de manera aleatoria y a título de muestra tres (3) frentes de obra que habían sido objeto de observación.</p> <p>Durante la visita se verificó, en el sector Matuna, la ejecución de dilataciones de mayor profundidad y la reparación de grietas existentes, como medida técnica para mitigar las patologías evidenciadas. Así mismo, en el sector El Cabrero, se constató la reparación del bordillo ubicado en el giro del semáforo, evidenciándose intervención correctiva acorde con lo informado por la entidad. De igual forma, en el sector Olaya – Puente Tabú, se encontró personal del contratista ejecutando labores de intervención sobre la irregularidad advertida, en cumplimiento del cronograma presentado.</p> <p>Las verificaciones efectuadas permiten constatar que el contratista de obra, con acompañamiento de la interventoría, adelantó acciones de atención y corrección de las deficiencias constructivas identificadas, en el marco de su obligación de garantizar la calidad y estabilidad de las obras, sin que se generen costos adicionales para la administración distrital.</p> <p>En consecuencia, a partir de la evidencia obtenida en campo y de los soportes aportados, la comisión auditora acepta la respuesta presentada por la entidad, el contratista de obra y la interventoría, y desvirtúa la observación formulada, al evidenciarse la adopción de medidas correctivas oportunas y la atención efectiva de los frentes intervenidos, configurando beneficio de control fiscal.</p>
---	---	--



<ul style="list-style-type: none"> • Ley 1474 de 2011, artículo 83, sobre deberes del supervisor e interventor en el control efectivo de la ejecución contractual. • Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario), que establece los deberes funcionales y la responsabilidad disciplinaria por omisiones en el ejercicio de la función pública. • Ley 610 de 2000, sobre responsabilidad fiscal por manejo ineficiente o indebido de recursos públicos. • Código Penal (Ley 599 de 2000), artículos relacionados con la protección del patrimonio público y celebración indebida de contratos, aplicables cuando existen pagos sin soporte o decisiones contrarias a la normativa. • Decreto 1082 de 2015, sobre estructuración técnica, económica y jurídica de estudios previos, estudio de mercado y justificación de modificaciones contractuales. • Resolución 1885 de 2015 y Decreto 1079 de 2015, sobre requisitos del Plan de Manejo de Tránsito. • Decreto 1076 de 2015, sobre requisitos y estructura del Plan de Manejo Ambiental en proyectos de obra pública. <p>CAUSA</p> <p>Las situaciones evidenciadas derivan de una planeación técnica y económica insuficiente, caracterizada por estudios previos incompletos, ausencia de diagnósticos por frente de obra, falta de estudios de mercado rigurosos, aprobación de precios atípicos sin verificación técnica, estructuración de AIU sin soportes, y suscripción de otrosíes para incorporar actividades previsibles sin justificación técnica formal.</p> <p>A ello se suma un control deficiente por parte de la supervisión e interventoría, que no exigieron la documentación necesaria para validar precios, cantidades y actividades ejecutadas, avalaron pagos sin evidencia técnica de ejecución, incluyendo los rubros del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Manejo de Tránsito, y no detectaron oportunamente deficiencias constructivas, fallas en drenajes, juntas mal ejecutadas, ausencia de señalización ni cantidades no ejecutadas. Esta combinación de falencias permitió que se aprobaran valores y actividades sin soporte técnico, operativo o financiero.</p> <p>EFEECTO</p> <p>La falta de estructura técnica en la fase precontractual, la insuficiente verificación durante la ejecución y la aprobación de pagos sin evidencia generaron sobrecostos significativos, ajustes contractuales recurrentes, actividades no ejecutadas, fallas constructivas, deterioro prematuro de obras y pagos ambientales y de tránsito sin justificación operativa.</p>	<p>comerciales (DTF/IBR) sufrieron un incremento sin precedentes para combatir la inflación. • <i>Defensa: El contratista de 2024 asume un costo de capital 2.6 veces superior al de 2021. Por tanto, el 6.5% asignado a gastos financieros en el AIU no es un sobrecosto, es la indexación de la realidad del mercado de capitales al contrato estatal.</i></p> <p>2. <i>Incremento en el Componente de Personal (Variación 8.5% → 12.5%) • Argumento: La Contraloría cuestiona los 19 profesionales. Nuestra respuesta debe ser que la complejidad socio-urbanística ha escalado. • Defensa: A diferencia de 2021, las intervenciones de 2024 se concentraron en zonas de alta criticidad social y densidad poblacional (Nelson Mandela, El Pozón, Centro Histórico, Zona Norte entre otras). Esto exigió duplicar el personal de Profesionales, Gestión Social y Seguridad Vial (HSEQ) para evitar demoras y bloqueos de obra que, en términos de lucro cesante, serían mucho más costosos para el Distrito que el porcentaje de administración pactado. primer pago. Los intereses de ese capital de trabajo son un costo administrativo real que justifica que el porcentaje de (A) sea superior al de años anteriores. 4. Jurisprudencia y Doctrina del Equilibrio Económico La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, en sus guías para la determinación del AIU, establece que este debe ser suficiente para cubrir todos los costos indirectos, incluidos los tributos. Si la Secretaría de Infraestructura no hubiese previsto ese "10%" adicional para cubrir los gravámenes distritales, los contratos habrían nacido con un desequilibrio económico de origen, demostrando que el dinero "extra" no es utilidad para el contratista, sino un flujo de retorno hacia el Estado, exponiendo al Distrito a demandas por parte de los contratistas para restablecer la ecuación financiera del contrato. La justificación técnica de la diferenciación funcional entre el Personal de Administración (AIU) y el Personal de Ejecución (Costo Directo). 1. El Concepto de Asimetría Funcional: Dirección Estratégica vs. Residencia Operativa El ente de control afirma que existe duplicidad al encontrar perfiles de "Ingenieros" tanto en el AIU como en el Costo Directo. Esta Secretaría aclara que la denominación del título profesional es irrelevante frente a la función técnica desempeñada, la cual</i></p>	<p>FALTA DE INTERVENTORÍA – CONTRATO CMA-SID-001-2024</p> <p>La comisión auditora, una vez analizada de manera integral la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital y el pronunciamiento del contratista interventor respecto a la observación relacionada con la presunta falta de interventoría en el Contrato CMA-SID-001-2024, así como los soportes técnicos y documentales allegados en sede de contradicción, procede a emitir el siguiente pronunciamiento final:</p> <p>Del análisis conjunto de la información aportada, de los informes de interventoría, de los registros de visitas de campo, de la evidencia fotográfica y de las actuaciones adelantadas con posterioridad al informe preliminar de auditoría, se concluye que la interventoría sí ejecutó las actividades contractuales de seguimiento, verificación y control, dentro del alcance funcional definido en el contrato, sin que se evidencie la omisión absoluta de sus obligaciones ni la inexistencia del servicio contratado.</p> <p>Así mismo, se tuvo en cuenta que las observaciones técnicas, económicas, ambientales, de tránsito y de ejecución inicialmente formuladas en el contrato de obra LP-SID-001-2024 fueron debidamente atendidas y desvirtuadas en el marco del proceso auditor, como resultado de la adopción de medidas correctivas por parte del contratista de obra, con acompañamiento de la interventoría, las cuales fueron verificadas en campo por la comisión auditora, sin que se hayan generado costos adicionales para la administración distrital ni se haya consolidado un daño patrimonial.</p>
--	--	---



<p>Como resultado, se configuraron afectaciones directas a la calidad, funcionalidad y durabilidad de las obras, así como a la seguridad vial y a la gestión ambiental del proyecto. Estas deficiencias dieron lugar a la estimación de presunto detrimento patrimonial por valor de Cuarenta mil ochocientos cincuenta millones quinientos dieciséis mil ciento ochenta y cuatro pesos con cuarenta y seis centavos (\$40.850.516.184,46) por precios unitarios no justificados, por AIU sobredimensionado, por Plan Ambiental sin ejecución verificable, por PMT no implementado, y por fallas constructivas y cantidades no ejecutadas, reflejando una afectación relevante al patrimonio público y comprometiendo la eficiencia del gasto estatal.</p>	<p><i>responde a una Estructura de Desglose de Trabajo (EDT) diferenciada:</i> • <i>Personal en el AIU (Nómina Administrativa/Transversal): Son profesionales que ejercen la Unidad de Mando y Gestión Global. Su función no está ligada a un ítem de obra específico, sino a la representación legal, financiera y técnica del Consorcio ante el Distrito. Aquí se ubican el Director de Proyecto, el Especialista en Pavimentos (consultor), el Director HSEQ y el Especialista Jurídico. Estos profesionales supervisan la totalidad del contrato, independientemente de cuántos frentes de obra existan.</i> • <i>Personal en el Costo Directo (Nómina Operativa/De Frente): Son profesionales cuya labor es intrínseca a la ejecución física y el rendimiento de los ítems de obra. Los Residentes de Obra, Topógrafos y Inspectores de Campo son cargados al costo directo porque su presencia es obligatoria para que el ítem (ej. "Excavación" o "Extensión de Asfalto") cumpla con la especificación técnica. Sin ellos, el rendimiento del equipo y la mano de obra se vería afectado.</i></p> <p><i>2. Justificación de los 19 Profesionales La Contraloría cuestiona la cantidad de profesionales en la administración. La defensa técnica se basa en el Principio de Eficiencia y Control Territorial:</i></p> <p><i>1. Multiplicidad de Frentes: Un contrato de \$96.000 millones (Fase I) no se ejecuta en un solo punto. Durante los picos de obra, el Distrito exigió la apertura de hasta 8 frentes de trabajo simultáneos en barrios distantes (El Pozón, Matuna, Nelson Mandela, etc.).</i></p> <p><i>2. Imposibilidad Física: Es técnicamente imposible que un solo Director de Obra o un solo Especialista Ambiental (cargado en el AIU) realice el control de calidad y el cumplimiento de protocolos en 8 puntos diferentes de la ciudad con el tráfico crítico de Cartagena. Por ello, se requiere un equipo de Coordinadores de Zona en el AIU que consoliden la información de los Residentes de cada frente.</i></p> <p><i>3. No hay duplicidad, hay jerarquía: El Residente (Costo Directo) ejecuta; el Coordinador/Especialista (AIU) valida y diseña la solución técnica. Análisis de Precedentes en SECOP II y Estándares de la CCI Al revisar la base de datos de contratación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) y procesos previos en Cartagena como el LP-SID-UAC-004-2023, se observa que la estructura de "Staff de</i></p>	<p>En este contexto, la comisión auditora considera que no se configura un nexo causal directo y verificable que permita atribuir a la interventoría un presunto detrimento patrimonial equivalente al valor total del contrato CMA-SID-001-2024, en tanto no se acreditó que los pagos realizados por concepto de interventoría correspondan a un servicio inexistente, no prestado o carente de utilidad para la entidad contratante. Por el contrario, se evidenció la existencia de informes periódicos, presencia en obra, registros documentales y actuaciones de seguimiento que dan cuenta del ejercicio del control interventor.</p> <p>De igual forma, si bien se identificaron oportunidades de mejora en la oportunidad y contundencia de algunas actuaciones de control, dichas circunstancias no alcanzan el umbral de gravedad necesario para configurar una falla estructural de la interventoría ni un daño fiscal autónomo, máxime cuando las irregularidades inicialmente advertidas en el contrato de obra fueron corregidas dentro de la garantía, y su atención fue verificada por el ente de control.</p> <p>En consecuencia, y atendiendo a que las observaciones técnicas que dieron origen a la presente observación fueron desvirtuadas, y que no se acreditó un perjuicio cierto, efectivo y cuantificable imputable a la interventoría, la comisión auditora acepta la respuesta presentada por la entidad y desvirtúa la observación formulada por presunta falta de interventoría, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario por este concepto. Lo anterior se entiende sin perjuicio del deber permanente de la entidad y de la interventoría de fortalecer los mecanismos de seguimiento y control, así como de las</p>
--	--	---



		<p><i>Dirección" en el AIU es un estándar en megaproyectos. • Evidencia Documental: En el proceso del año 2023, la Secretaría ya establecía una matriz de personal en el AIU que incluía especialistas en Geotecnia y Estructuras. La Contraloría General de la República (CGR), en auditorías a nivel nacional sobre contratos 4G y de red vial nacional, ha validado que el Personal Especialista debe ir en el AIU como un costo de "Administración Técnica", mientras que el Personal de Residencia es un costo directo de "Operación". • Referente Local: Si comparamos con el contrato de "Canales de Cartagena" (Vigencia 2022), la relación de profesionales por valor de contrato era incluso superior a la de 2024, lo que demuestra que la Secretaría ha mantenido una política de fortalecimiento de la supervisión para evitar fallas constructivas.</i></p> <p><i>En consecuencia, esta Secretaría aporta la Matriz Comparativa de la Estructura de AIU correspondiente a las vigencias 2021–2024, junto con los soportes técnicos, financieros, históricos y normativos que explican la variación de sus componentes, particularmente en lo relacionado con el apalancamiento financiero, los gastos de sede y ensayos de laboratorio, la invariabilidad del componente de utilidad y la incidencia de la coyuntura macroeconómica y sectorial en los costos indirectos.</i></p> <p><i>Dicha información permite evidenciar la coherencia histórica, la razonabilidad técnica y la proporcionalidad económica del AIU adoptado, desvirtuando la configuración de un sobrecosto y acreditando que la estructuración realizada respondió a criterios objetivos de planeación, equilibrio económico y realidad del mercado para la vigencia contractual analizada.</i></p> <p>PRONUNCIAMIENTO RESPECTO AL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y DE TRANSITO E INFORMES DE GESTIÓN (RIESGO 2)</p> <p><i>De acuerdo con la Circular del Ministerio de Transporte y manuales de INVIAS (MINFRA-MN-1), la compensación de los costos de implementación del PMA y PMT puede realizarse bajo diversas modalidades, siendo el "Ítem a Costo Global" una de las más</i></p>	<p>actuaciones de control posterior que puedan derivarse de hechos nuevos o distintos a los evaluados en el presente proceso auditor.</p> <p>Como resultado del análisis definitivo de las respuestas presentadas por el sujeto de control, la comisión auditora concluye que persisten deficiencias en la etapa de planeación y estructuración precontractual, particularmente en lo relacionado con los estudios previos y anexos técnicos, así como en la gestión de ítems no previstos y modificaciones contractuales (otrosíes), respecto de los cuales no se aportaron soportes técnicos ni administrativos que permitieran controvertir los hechos observados.</p> <p>Así mismo, se mantienen en firme las observaciones administrativas relacionadas con las debilidades en la estructuración técnica formal de los Planes de Manejo Ambiental (PMA) y Planes de Manejo de Tránsito (PMT).</p> <p>En consecuencia, se desvirtuó parcialmente la observación, sin embargo, atendiendo la naturaleza reiterada y material de las falencias identificadas, su impacto en la adecuada planeación contractual y el incumplimiento de deberes funcionales asociados a la correcta estructuración, modificación y control del contrato, la comisión auditora ajusta la observación a HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, para lo de su competencia, y debe incluirse las acciones de mejora en el plan de mejoramiento que el sujeto de control deberá suscribir producto del presente proceso auditor</p>
--	--	---	---



		<p><i>eficientes para procesos de mantenimiento vial donde las cantidades exactas de señalización o manejo de residuos son altamente variables.</i></p> <p><i>Es así como durante la etapa de planeación, el Distrito no puede determinar con exactitud el número de vallas, delineadores tubulares o auxiliares de tránsito necesarios para cada frente de obra, ya que estos dependen de la Resolución de Aprobación de PMT que emite el DATT. (Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte) una vez el contrato está en ejecución. Por tanto, el uso de un porcentaje técnico de reserva (Benchmark) es la herramienta de planeación financiera más precisa para garantizar la suficiencia presupuestal.</i></p> <p><i>La asignación del 2% para PMA y del 2.2% para PMT no es una cifra arbitraria, sino el resultado</i></p> <p><i>de un Benchmarking Sectorial basado en la serie histórica de contratación del Distrito de Cartagena en la plataforma SECOP II. Se citan como precedentes técnicos procesos de vigencias anteriores que validan esta estructura de costos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Proceso LP-SID-001-2021 (Rehabilitación de Malla Vial Fase I – Administración Anterior): En este proceso, los estudios previos y el análisis del sector ya establecían rubros globales para gestión ambiental y tránsito en rangos similares (entre el 1.8% y 2.5%), considerando la complejidad del entorno urbano de Cartagena.</i> <i>• Proceso LP-SID-006-2022: Los anexos técnicos de presupuesto de este proceso de pavimentación en diversos barrios demuestran que la Secretaría ha estandarizado estos porcentajes como una "Buena Práctica de Ingeniería", permitiendo que los proponentes compitan sobre el costo directo mientras los costos de mitigación de externalidades se mantienen fijos para garantizar la calidad de la intervención.</i> <i>• Justificación de la Variación: El incremento al 2.2% en el PMT para la vigencia 2024 se justifica técnicamente por la inflación sectorial en el alquiler de equipos de señalización y el aumento en el costo de la mano de obra (auxiliares de tránsito) tras los ajustes del salario mínimo, variables que el</i> 	
--	--	--	--



		<p><i>Análisis de Sector de la Secretaría capturó adecuadamente.</i></p> <p><i>Lo anterior, permite establecer que la comparación de estos porcentajes con obras rurales o en ciudades con mallas viales más amplias es técnicamente improcedente. El 2.2% de PMT es una cifra conservadora dada la morfología urbana de Cartagena por las siguientes razones:</i></p> <p><i>1. Saturación Vial: Intervenir sectores como La Matuna o Nelson Mandela requiere una densidad de señalización y personal de control muy superior al estándar nacional, debido a que no existen rutas de desvío redundantes.</i></p> <p><i>2. Gestión de RCD (Residuos de Construcción y Demolición): El 2% del PMA incluye el transporte y la disposición final en sitios autorizados (como el relleno sanitario de Los Cocos), cuyos costos han incrementado significativamente debido a las distancias de acarreo y las tasas de disposición ambiental exigidas por Cardique o el EPA Cartagena.</i></p> <p><i>3. Seguridad Industrial y Convivencia: El PMA no solo cubre lo ambiental "verde", sino también el control de ruido, polvo y la gestión social (vendedores informales y comunidades), factores que en Cartagena demandan una inversión logística intensiva.</i></p> <p><i>Es fundamental aclarar que, aunque el porcentaje se establece en la planeación como un rubro global, su pago está supeditado a la ejecución comprobada.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• El contratista debe presentar informes mensuales de gestión ambiental y de tránsito avalados por la interventoría. • Si la interventoría detecta que no se implementaron las medidas del PMT aprobado por el DATT, el pago de dicho porcentaje se suspende o se reduce proporcionalmente.</i> <i>• Por tanto, lo relacionado con la "falta de soportes" es una observación que apunta a la etapa de ejecución, y no a la etapa de planeación, la cual cumplió rigurosamente con los principios de economía y previsibilidad presupuestal.</i> 	
--	--	--	--



		<p><i>La Secretaría de Infraestructura ratifica que los porcentajes aplicados son técnicamente coherentes con el histórico de contratación estatal en el Distrito, se ajustan a la realidad económica local y cumplen con la normativa de transporte vigente que permite el uso de ítems globales para estas actividades. Se aportarán como pruebas los Análisis de Sector de los años 2021, 2022 y 2023 para demostrar la continuidad y coherencia de la política de precios de la entidad.</i></p> <p><i>Para sustentar técnicamente la defensa y demostrar la continuidad administrativa y la coherencia en la planeación, a continuación relaciono los procesos contractuales de vigencias anteriores donde se han aplicado los mismos criterios de porcentajes globales para el Plan de Manejo Ambiental (PMA) y el Plan de Manejo de Tránsito (PMT).</i></p> <p><i>Es importante señalar que los enlaces directos a documentos en SECOP II pueden caducar por sesiones; por ello, la forma técnica y oficial de acceder es a través del Portal de Búsqueda Pública de SECOP II utilizando el Número de Proceso. (ver cuadro adjunto). El uso de estos documentos se basa en los siguientes principios de la contratación estatal:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Principio de Previsibilidad: Al demostrar que, en los años 2021, 2022 y 2023 la entidad utilizó la misma metodología, se desvirtúa la acusación de "falta de planeación" o "arbitrariedad" en el contrato de 2024. Se establece que existe un estándar institucional de costos validado por procesos que no tuvieron glosas de este tipo por parte de organismos de control en su momento.</i> <i>• Análisis Comparativo de Mercado (Benchmarking): El Análisis del Sector del proceso LP-SID-UAC-004-2023 es particularmente relevante, ya que justifica el incremento del PMT al 2.2% debido a la intensificación de las obras en frentes críticos como la Avenida Santander y el Centro Histórico, condiciones que son idénticas a las del proceso auditado actualmente.</i> <i>• Suficiencia del Rubro Global: En los informes de interventoría de estos procesos previos (disponibles en la misma plataforma), se puede evidenciar que los recursos fueron</i> 	
--	--	--	--



		<p><i>ejecutados y pagados previa verificación de actividades, lo que confirma que el 2% y 2.2% son porcentajes técnicos suficientes, pero no excesivos para la realidad logística de Cartagena.</i></p> <p><i>Ahora bien, en cuanto al seguimiento por parte del supervisor y/o interventoría de los contratos de obra, específicamente frente al contrato No. LP-SID-001-2024, el contratista de interventoría mediante oficio de fecha 28 de diciembre de 2025, señala que implementó un sistema de seguimiento y control documental, cuya trazabilidad se encuentra soportada en:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Informes mensuales ambientales, adjuntos a los informes mensuales de interventoría, en los cuales se evaluaron las fichas ambientales del PMA, dejando constancia del estado de cumplimiento y de las actividades observadas.</i> <i>• Informes semanales y mensuales de Interventoría, que incluyen registros fotográficos fechados y georreferenciados, correspondientes a las actividades desarrolladas del proyecto e incluyen actividades ambientales verificadas en campo.</i> <i>• Registros documentales que evidencian la presencia activa de la Interventoría en los frentes de obra, dentro del alcance de sus funciones.</i> <p><i>Dicho esto, cada solicitud de pago realizado por concepto de PMA en las distintas actas parciales presentadas por parte del contratista de obra, fueron debidamente contrastadas de manera correlativa con los soportes documentales presentados y, las verificaciones en campo por parte de la interventoría, en las que se identificaron todas las acciones, actividades, inversiones y operación necesarias para implementar las medidas de prevención, mitigación y corrección de impactos ambientales en el desarrollo de la obra.</i></p> <p><i>En cuanto al PMT, en los documentos de ejecución se permite evidenciar la trazabilidad y gestión de este, a partir de la aprobación dada por la interventoría mediante oficio AMC-OFI-0086727-2024, con observancia de las condiciones de seguridad, señalización, control de tránsito y</i></p>	
--	--	--	--



		<p><i>protección tanto de los usuarios de la vía como del personal vinculado a la obra</i></p> <p><i>Es pertinente precisar que el objeto del contrato de obra comprendía la intervención de múltiples frentes de obra, cada uno con condiciones operativas y de entorno particulares, lo cual implicó una variabilidad permanente en la instalación y disposición de los elementos del PMT, tales como vallas, barricadas, cierres parciales, desvíos y señalización temporal. Debido a dicha dinámica operativa, la implementación del PMT debía ajustarse de manera continua a las condiciones reales de ejecución diaria, por lo que resultaba técnica y procedimentalmente improcedente exigir la radicación diaria u horaria de cada movimiento o ajuste operativo, sin perjuicio de que la Interventoría verificara en campo la correcta aplicación de las medidas de manejo de tránsito, por tanto, fue utilizado las herramientas dadas en el manual de manejo de tránsito de manera tipológica.</i></p> <p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE DETERIORO PREMATURO POR PRESUNTA DEFICIENCIA CONSTRUCTIVA (RIESGO 3) <i>Mediante oficio de fecha 28 de diciembre de 2025, el contratista interventor indica: "(...)Al respecto de las observaciones de calidad descritas por el equipo del ente de control en su informe preliminar de interventoría en 11 de los 57 tramos intervenidos, nos permitimos indicar que, para la fecha de finalización del contrato de obra, las condiciones de calidad y estabilidad de las mismas cumplían con los estándares requeridos para un recibo a satisfacción, razón por la cual se procedió con el respectivo recibo de la comunidad, de la firma interventora y de la entidad contratante. Ahora bien, como resultado de los recorridos realizados a las obras entregadas, en las cuales se evidenciaron cambios, desde esta interventoría se realizó el llamado respectivo al contratista de obra y, en razón a ello se convocó a mesa de trabajo con participación de la supervisión de la entidad contratante, a cual se llevó a cabo el día 28 de octubre de 2025, con el objeto de socializar las situaciones advertidas y establecer las acciones de atención en los puntos de los tramos con condiciones de desmejora. Particularmente, en la mesa de trabajo antes citada, se hizo la intervención respectiva por</i></p>	
--	--	--	--



		<p><i>cada una de las partes, interventoría, entidad contratante y contratista de obra, exponiéndose por parte de este último, lo siguiente: "(...) Se precisa que las condiciones que han presentado desmejoras en algunos tramos con posterioridad a su intervención, no obedece a deficiencias en la ejecución de las obras, puesto que las mismas se hicieron a la luz de los procesos constructivos aplicables según la normatividad técnica vigente. Cada una de las patologías identificadas fueron revisadas al interior de este consorcio con los profesionales de las distintas especialidades, se volvieron a realizar inspecciones en campo y, tales situaciones no comprometen la estabilidad de las obras ejecutadas y de ninguna manera se puede entender que, exista si quiera sumariamente riesgos de falla de la estructura construida. De la evaluación y valoración realizada por parte de nuestros profesionales, se determinó que éstas, pueden ser consecuencia de cambios propios en razón a fenómenos térmicos en este tipo de obras, especialmente dada su exposición a la intemperie. Es necesario resaltar que, de una totalidad de tramos intervenidos, esto es 57 tramos, sólo en 11 tramos se han presentado cambios como los descritos en puntos netamente específicos que, representan un porcentaje ínfimo a la luz de todo el objeto contractual intervenido. Ahora bien, por parte de este Consorcio estamos prestos a realizar todas las actuaciones necesarias para tomar las medidas que permitan atender las afectaciones identificadas, incluso proceder nuevamente a instalar señalización, puesto que ello, a la fecha de vencimiento del contrato, consta que fueron debidamente instaladas y ello, pudo obedecer a causas ajenas a la entidad y contratistas de obra e interventoría. Al respecto, se presentará cronograma de intervención." Ahora bien, de acuerdo con la validación por parte de esta interventoría y, especialmente la obligación por parte del contratista de obra en garantizar la calidad y estabilidad de las obras por el término de cinco (5) años contados a partir de la fecha de recibo de final de las mismas, se hizo el requerimiento para la atención inmediata de las mismas. Frente a ello, por parte del contratista de obra se manifestó la voluntad de asumir a sus costas las reparaciones a que hubiese lugar y que, en</i></p>	
--	--	--	--



		<p>todo caso, de acuerdo con lo indicado por sus especialistas no compromete la estabilidad de las obras. Conforme a ellos, presentó cronograma de trabajo que, se encuentra en ejecución y del cual seguidamente se inserta imagen, en el que se puede corroborar la actividad de reparación a realizar y, el estado de cumplimiento de la misma. (ver cuadro adjunto).</p> <p>Dicho esto, la Entidad adjunta el oficio presentado por el contratista interventor, el cual cuenta con la evidencia fotográfica de los trabajos en curso de acuerdo con el cronograma para la intervención de los tramos que presentan novedades constructivas. En igual sentido, respecto a la observación formulada de las intervenciones en el barrio Bocagrande y San Fernando, se adjunta planos récord del informe final de interventoría, que dan cuenta de las atenciones realizadas en el sector y hacen parte integral del expediente contractual. Es menester precisar que las afectaciones identificadas, que no obedecen a causas imputables a las partes, están siendo atendidas por el contratista de obra, sin que ello, represente costo adicional para la administración distrital.</p> <p>CONSIDERACIONES FINALES CONTRATISTA INTERVENTOR – CONTRATO CMA-SID-001-2024</p> <p>"De conformidad con la naturaleza y objeto del contrato de interventoría CMA-SID-001-2024, la función principal de esta Interventoría consiste en ejercer labores de verificación, seguimiento, control y reporte sobre la ejecución del contrato de obra, sin sustituir al contratista, sin asumir funciones de diseño, estructuración, ejecución material o toma de decisiones financieras, y sin reemplazar las competencias propias de la entidad contratante, el estructurador del proyecto o las autoridades sectoriales competentes.</p> <p>(...)</p> <p>La Interventoría precisa que la validación de avances de obra y la revisión técnica de informes se realiza con base en la información presentada por el contratista, las visitas de campo y los criterios contractuales establecidos, sin que ello implique ordenar pagos, autorizar desembolsos o definir la procedencia fiscal del gasto.</p> <p>La Interventoría discrepa de la afirmación según la cual no existió un control técnico</p>	
--	--	--	--



		<p>efectivo, preventivo o proporcional, toda vez que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Se elaboraron y radicaron informes periódicos de interventoría. ✓ Se realizaron visitas de campo. ✓ Se dejó registro documental y fotográfico de las verificaciones efectuadas. ✓ Se consignaron observaciones técnicas sobre la ejecución del contrato. ✓ Se hizo presencia permanente en obra. <p>La interventoría considera que no es procedente ni proporcional atribuir un presunto detrimento patrimonial equivalente al valor total del contrato de interventoría, por cuanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La Interventoría sí ejecutó las actividades contractuales de seguimiento y control. ✓ No existe nexos causal directo entre el pago del contrato de interventoría y los presuntos sobrecostos o fallas de ejecución del contrato de obra. ✓ No se configura apropiación, administración o disposición indebida de recursos públicos por parte de la Interventoría. ✓ El control ejercido fue acorde con el alcance contractual y las competencias legales asignadas.” <p>Para la visualización completa de las afirmaciones realizadas por la interventoría, se adjunta al presente oficio, el documento remitido de fecha 28 de diciembre de 2025.</p>	
2	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 2 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, PENAL Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. LP-SID-003-2024</p> <p>Riesgo identificado No.1: Deficiencias en la planeación técnica y económica del proyecto que incrementan la probabilidad de sobrecostos y ajustes contractuales recurrentes, afectando la eficiencia y racionalidad del gasto público.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS</u></p> <p>De la revisión de los Estudios Previos y del Anexo Técnico correspondientes al proceso contractual para la Rehabilitación y Construcción de la Malla Vial Fase II del Distrito de Cartagena de Indias, se evidenció que la entidad no realizó una estructuración técnica suficiente ni respaldada para</p>	<p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS</u></p> <p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE DEFICIENCIAS EN LA PLANEACIÓN TÉCNICA Y ECONOMICA – PROBABILIDAD DE SOBRECOSTOS Y AJUSTES CONTRACTUALES RECURRENTE (RIESGO 1)</p> <p>SOBRE EL DIAGNÓSTICO TÉCNICO POR TRAMOS O FRENTES</p> <p>Como se mencionó en observación anterior, ambos procesos de contratación para la rehabilitación de la malla vial en el Distrito de Cartagena contaron con un inventario vial individualizado por tramo, consignado en los Anexos Técnicos aportados, donde cada calle fue identificada como unidad técnica medible, indicando: ID, ubicación/barrio, dirección, unidad de medida, longitud (ML), tipo de intervención y</p>	<p>Riesgo identificado No.1:</p> <p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXOS TÉCNICOS</u></p> <p>En relación con la observación formulada respecto a la insuficiencia en la estructuración técnica del proyecto de rehabilitación de la malla vial del Distrito de Cartagena de Indias, la comisión auditora analizó de manera integral la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como los anexos técnicos y soportes documentales allegados en ejercicio del derecho de contradicción. Del análisis efectuado se evidenció que la Secretaría</p>



<p>los tramos viales incluidos en el objeto contractual. Los documentos analizados no contienen los insumos mínimos requeridos para sustentar un proyecto de infraestructura vial, tales como levantamientos topográficos por tramo, estudios de suelos, análisis de capacidad portante, aforos vehiculares, inventarios de patologías del pavimento existente, estudios de drenaje o memorias de cálculo estructural que permitan justificar los espesores, materiales y tipologías de intervención planteadas. La información presentada se limita a descripciones generales acompañadas de fotografías, sin caracterización técnica verificable que permita dimensionar con precisión las cantidades, actividades o soluciones constructivas requeridas para cada frente de obra.</p> <p>Aunque se relaciona un conjunto amplio de vías como objeto de intervención, no se aportó metodología, criterios ni trazabilidad que sustenten la selección y priorización de estos tramos frente al inventario vial distrital, lo cual impide determinar objetivamente por qué dichas vías fueron escogidas y cuál es el nivel de necesidad, deterioro o criticidad que justificaba su incorporación al proyecto. La ausencia de parámetros técnicos dificulta verificar si la intervención propuesta responde a criterios de movilidad, funcionalidad, carga vehicular, conectividad, accesibilidad o seguridad vial.</p> <p>La falta de estudios técnicos básicos genera un alcance contractual incierto y sujeto a ajustes posteriores, pues no existe información que respalde las cantidades proyectadas, los espesores de pavimento rígido especificados, la estructura propuesta, las necesidades reales de intervención ni los posibles requerimientos asociados a redes, drenaje o estabilidad del terreno. Esta situación afecta la correcta planeación del proyecto y abre la posibilidad de modificaciones, adicionales, mayores cantidades de obra, retrasos o reclamaciones, al no encontrarse sustentado en información técnica verificable que permita garantizar la adecuada ejecución de los frentes viales priorizados.</p> <p><u>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</u></p> <p>De la revisión del documento denominado “Estudio de Sector y de Mercado” aportado en la etapa precontractual del proceso de contratación para la Rehabilitación de la Malla Vial Fase II del Distrito de Cartagena de Indias, se evidenció que, aunque el estudio contiene información general del comportamiento económico nacional, referencias estadísticas del DANE sobre el sector de la construcción, un listado de empresas eventualmente interesadas, estimación del número de oferentes y una descripción histórica de participación en procesos similares del SECOP, no cumple con los requisitos mínimos exigidos por el Decreto 1082 de</p>	<p>observaciones del estado. <i>Esto constituye caracterización técnica por tramo, conforme a la naturaleza de los proyectos urbanos barriales.</i></p> <p>Condiciones reales encontradas: • <i>En tramos catalogados como Obra nueva, no existía pavimento, encontrándose las vías en terreno natural, con presencia de escombros y material suelto por actividad humana, ausencia de estructura de subbase/base, y condiciones de transitabilidad deficiente.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>En tramos de Rehabilitación, se encontraron estructuras de pavimento existentes con fisuración por fatiga, baches, pérdida de capa de rodadura, deformaciones localizadas y pérdida de serviciabilidad, compatibles con patologías típicas de pavimentos urbanos envejecidos.</i> • <i>Manual de Mantenimiento y Rehabilitación de Pavimentos Urbanos – INVIAS</i> • <i>Normativa técnica aplicable a tránsito urbano bajo a medio</i> • <i>Criterios de durabilidad para humedad, tráfico barrial y condiciones costeras</i> • <i>Experiencia técnica en comportamiento homogéneo de pavimentos urbanos</i> <p><i>Los diagnósticos fueron realizados mediante inspecciones visuales de estado, registros fotográficos fechados y análisis de comportamiento funcional repetitivo, lo cual habilita el uso de tipologías constructivas tipo, sin que esto signifique ausencia de diagnóstico técnico.</i></p> <p>SOBRE LA JUSTIFICACIÓN DE SOLUCIONES CONSTRUCTIVAS</p> <p><i>Las intervenciones se estructuraron mediante diseños tipo de pavimentos rígidos y flexibles (según proyecto), sustentados en:</i></p> <p><i>Manual de Mantenimiento y Rehabilitación de Pavimentos Urbanos – INVIAS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Normativa técnica aplicable a tránsito urbano bajo a medio</i> • <i>Criterios de durabilidad para humedad, tráfico barrial y condiciones costeras</i> • <i>Experiencia técnica en comportamiento homogéneo de pavimentos urbanos</i> <p><i>La tipificación estructural y la selección de materiales y espesores se encuentran consignadas en los Anexos Técnicos de cada proceso, lo cual constituye sustento técnico razonable y verificable.</i></p>	<p>acreditó la existencia de un inventario vial individualizado por tramo, en el cual cada segmento fue identificado como unidad técnica medible, incorporando información de localización, longitud, tipología de intervención y observaciones del estado, lo cual permitió establecer una trazabilidad básica entre el inventario vial y el alcance contractual. Así mismo, se verificó que los diagnósticos iniciales se fundamentaron en inspecciones visuales, registros fotográficos fechados y análisis del comportamiento funcional repetitivo, mecanismos que resultan admisibles como diagnóstico preliminar en contextos urbanos barriales. Adicionalmente, la entidad justificó el uso de soluciones constructivas tipo, tanto en pavimentos rígidos como flexibles, sustentadas en manuales técnicos aplicables, criterios de tránsito urbano bajo a medio, condiciones ambientales costeras y experiencia institucional en el comportamiento homogéneo de pavimentos urbanos. De igual forma, se constató que la selección y priorización de tramos incluyó criterios técnicos y jurídicos asociados a conectividad barrial, seguridad vial, transición funcional con pavimentos existentes y atención de decisiones derivadas de acciones populares, debidamente soportadas en el marco constitucional y legal vigente, lo cual descarta la existencia de una selección arbitraria de los tramos intervenidos. No obstante lo anterior, la comisión auditora concluye que la respuesta no acredita de manera plena la existencia de una estructuración técnica detallada por cada tramo o frente de obra, en tanto no se aportaron estudios técnicos verificables tales como levantamientos topográficos</p>
---	--	---



<p>2015 ni constituye un análisis suficiente para soportar técnicamente el valor estimado del contrato.</p> <p>Si bien el documento identifica actores del mercado y menciona rangos de posibles oferentes, la información presentada es eminentemente descriptiva y de carácter macroeconómico, sin conexión directa con los costos reales asociados a la ejecución del objeto contractual. No se evidencian cotizaciones, comparativos de precios unitarios, estudios de dispersión de valores, análisis de costos locales de insumos (concreto, acero, agregados, maquinaria), tarifas de botaderos, disponibilidad de plantas de producción ni estructura de costos referencial para pavimento rígido, que es el componente principal del proyecto. Igualmente, aunque se mencionan procesos previos del SECOP y la participación histórica de algunos contratistas, no existe análisis técnico que relacione dichas referencias con la razonabilidad o suficiencia del presupuesto oficial establecido por la entidad.</p> <p>El estudio no incluye análisis del comportamiento del mercado en Cartagena ni en el Caribe respecto a obras viales comparables, ni incorpora validación de la capacidad técnica, operativa y financiera de las empresas identificadas como potenciales oferentes. Tampoco se presenta trazabilidad alguna que permita verificar cómo la información recogida contribuyó a definir el valor del contrato, ni se demuestra que la entidad evaluó precios recientes de obras similares, costos de materiales en la región o referencias de pavimento rígido ejecutado por entidades públicas.</p> <p>En consecuencia, aunque el documento contiene apartados informativos relacionados con el sector de la construcción y referencias generales del mercado, no desarrolla el análisis económico requerido para justificar el presupuesto oficial, no acredita razonabilidad de precios, no caracteriza el mercado aplicable al objeto contractual y no demuestra que la entidad validó adecuadamente la oferta y demanda del servicio a contratar, lo cual deja en evidencia una falta de estructuración técnica y financiera en la etapa de planeación.</p> <p>PRECIOS UNITARIOS – SOBRECOSTOS</p> <p>Durante la revisión integral de los Estudios Previos, el Presupuesto Oficial, los Análisis de Precios Unitarios (APU) contractuales y el comparativo técnico económico frente a tres fuentes oficiales de referencia 2024 (CYPE, IDU/SIPUC y tercera fuente pública verificada: Foncolombia, Geztio, Findeter, Procopal y catálogos técnicos), se evidenció que múltiples ítems presentan valores unitarios sustancialmente superiores a los precios de mercado para actividades de naturaleza similar. Esta situación revela falencias en la estructuración económica del</p>	<p>SOBRE LA METODOLOGÍA DE SELECCIÓN Y PRIORIZACIÓN DE VÍAS</p> <p><i>La selección de tramos a intervenir obedeció a un flujo trazable:</i></p> <p>Inventario vial urbano por tramo → Tipificación estructural del comportamiento → Asignación de diseño tipo → Determinación de cantidades de obra → Alcance contractual.</p> <p><i>Se resalta que dentro del alcance de los proyectos se incorporaron tramos viales priorizados en cumplimiento de decisiones derivadas de Acciones Populares interpuestas a favor de las comunidades, atendiendo directrices institucionales impartidas por la Secretaría de Infraestructura.</i></p> <p><i>Técnicamente, estos tramos presentaban un estado de deterioro crítico, ausencia de estructura funcional adecuada en algunos casos y fallas generalizadas de pavimentos agotados en otros, comprometiendo la movilidad segura, la estabilidad de la calzada y la serviciabilidad del corredor urbano.</i></p> <p><i>Jurídicamente, la priorización se sustenta en la protección de los derechos e intereses colectivos consagrados en el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia, desarrollados por la Ley 472 de 1998, particularmente los derechos a la seguridad y salubridad pública, el acceso a una infraestructura vial adecuada, el uso y goce del espacio público y la libre movilidad, los cuales se encontraban amenazados o vulnerados por el estado de avance perjudicial del deterioro de la malla vial en los sectores intervenidos.</i></p> <p><i>La incorporación de estos tramos respondió al deber de las autoridades de prevenir un perjuicio irremediable a la comunidad, garantizar el goce efectivo de los derechos colectivos, atender decisiones judiciales o mandatos administrativos derivados de dichas acciones y asegurar transiciones constructivas compatibles con pavimentos existentes para evitar puntos de falla estructural.</i></p> <p><i>Lo anterior descarta cualquier discrecionalidad o arbitrariedad en la selección y demuestra que la priorización obedeció al deber constitucional y técnico de protección del interés general y restablecimiento de condiciones mínimas de servicio en la infraestructura vial urbana. Este flujo descarta selección arbitraria. Los criterios implícitos aplicados en la selección urbana fueron:</i></p> <p><i>Este flujo descarta selección arbitraria.</i></p>	<p>específicos, estudios de suelos o capacidad portante, análisis de tránsito o memorias de cálculo estructural que permitan demostrar, de forma documentada, la suficiencia técnica previa para la definición de espesores, cantidades y tipologías constructivas por segmento vial.</p> <p>En consecuencia, si bien la respuesta presentada mitiga parcialmente los riesgos identificados y justifica el enfoque metodológico adoptado por la entidad en el marco de proyectos urbanos barriales, se mantiene la observación, en tanto persiste un déficit de planeación técnica documentada en la etapa precontractual, el cual pudo generar un riesgo potencial de ajustes, rediseños o modificaciones durante la ejecución contractual.</p> <p>Por lo anterior, este punto de la observación se mantiene como observación administrativa, formulándose como recomendación de mejora, orientada a que en futuros procesos contractuales de rehabilitación vial urbana se incorporen diagnósticos técnicos verificables por tramo o frente de obra, así como metodologías formalizadas de priorización, que fortalezcan la planeación, la trazabilidad técnica y la eficiencia del gasto público.</p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p> <p>Del análisis efectuado se evidenció que la Secretaría controvertió de manera expresa y técnica los ítems observados, aportando Análisis de Precios Unitarios (APU) reconstruidos, memorias de cálculo, soportes de ejecución, documentación económica y cotizaciones locales homologables, los cuales permitieron evaluar la razonabilidad de los precios</p>
---	---	--



<p>proceso y en el control técnico ejercido durante la ejecución contractual.</p> <p>El análisis permitió identificar lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausencia de estudio de mercado suficiente y verificable ya que no se aportaron cotizaciones formales, análisis comparativos, estudios de proveedores, ni documentos que soporten la conformación de los precios unitarios incluidos en los ítems no previstos y adoptados en los APU contractuales, incumpliendo los principios de planeación y economía establecidos en la Ley 80 de 1993. 2. Insuficiencia técnica en los APU presentados debido a que carecen de memorias de rendimiento y estructura técnica detallada, ya que no se evidencian, rendimientos de mano de obra y equipos, productividades reales utilizadas, justificación técnica de espesores, mezclas especiales o uso de polímeros, distancias reales de transporte y disposición final, cotizaciones locales de materiales e insumos. La ausencia de esta información impide validar la razonabilidad de los precios ofertados y limita la capacidad de la Administración para garantizar un uso eficiente del recurso público. 3. El análisis de las tres fuentes oficiales de referencia evidencia sobrecostos variables según cada tabla, pero en todos los casos los valores contractuales se ubican muy por encima del mercado. A continuación, se presenta el comparativo general consolidado: (ver cuadro adjunto) <p>Los resultados muestran que todas las referencias oficiales presentan valores inferiores al contrato, lo que confirma la existencia de sobrepuestos materialmente relevantes en cada ítem analizado.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Los ítems afectados corresponden a actividades de alta incidencia económica, tales como pavimento rígido, mezcla asfáltica modificada y mezclas densas MDC-25, lo cual incrementa la magnitud del hallazgo y el riesgo fiscal asociado. 5. Cuantificación del presunto detrimento patrimonial <p>Aplicando la fórmula: $(VR \text{ contractual} - VR \text{ referencia promedio}) \times \text{Cantidad ejecutada}$</p> <p>Con base en las cantidades ejecutadas y pagadas según Acta Parcial No. 6, se determinó lo siguiente: (ver cuadro adjunto).</p>	<p><i>Los criterios implícitos aplicados en la selección urbana fueron:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Conectividad barrial</i> • <i>Transición funcional con pavimentos existentes</i> • <i>Acceso a equipamientos estratégicos</i> • <i>Seguridad vial y peatonal</i> • <i>Recuperación de serviciabilidad de corredores urbanos barriales</i> <p>Además, cuando no existía pavimento previo (Obra nueva), se priorizaron tramos que conectaran al inicio y al final con pavimentos existentes, para garantizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Compatibilidad de nivel y rasante</i> • <i>No generar puntos de falla en transiciones estructurales</i> • <i>Permitir el uso del diseño rígido (22 cm, concreto MR-42) sin requerir memoria individual de cálculo, dado que el comportamiento de los tramos es homogéneo</i> • <i>Evitar problemas constructivos o de empalme entre tipologías existentes</i> <p>Esto demuestra que sí existió un criterio técnico de transición y conectividad, contrario a lo observado.</p> <p>SOBRE LA COHERENCIA DEL ALCANCE CONTRACTUAL</p> <p><i>Los alcances de cada proyecto son coherentes con su naturaleza urbana:</i></p> <p>LP-SID-001-2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Contempló intervención en pavimento rígido y flexible según tramo, conforme a la tipificación consignada en el Anexo Técnico del proceso.</i> <p>LP-SID-003-2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Contempló únicamente pavimento rígido, con losa de concreto e=22 cm, MR42, y acero de transferencia, conforme al Anexo Técnico del proceso.</i> <p><i>En ambos proyectos, las cantidades de obra derivan directamente de las longitudes inventariadas por tramo, lo cual demuestra coherencia del alcance contractual y trazabilidad técnica entre inventario → diseño → contrato.</i></p> <p>SOBRE LA AUSENCIA DE ESTUDIOS PUNTUALES DE SUELOS POR CALLE CORTA</p> <p>Se aclara correctamente el contexto territorial:</p> <p><i>Al tratarse de proyectos de rehabilitación y mejoramiento vial urbano, no se estructuraron como vías nuevas de largo recorrido, sino como intervenciones barriales urbanas cortas, con comportamiento funcional repetitivo y homogéneo, lo cual permite técnicamente el</i></p>	<p>unitarios contratados frente a las condiciones reales de ejecución del contrato.</p> <p>En particular, la entidad explicó y acreditó que los precios unitarios se estructuraron a partir del costo directo (materiales, mano de obra, equipo y transporte), sobre el cual se aplicó el correspondiente AIU, demostrando que las comparaciones realizadas inicialmente con precios de referencia a costo directo, sin homologación técnica, no resultaban metodológicamente equivalentes. Así mismo, se aportó evidencia documental que respalda la incidencia de variables logísticas, ambientales y urbanas propias de la ciudad de Cartagena de Indias, tales como restricciones en la oferta de sitios de disposición final, mayores distancias de transporte, condiciones de salinidad que afectan el mantenimiento de equipos y menores rendimientos operativos en contextos urbanos consolidados.</p> <p>Respecto a los ítems específicos señalados en la observación, incluida la demolición de pavimento rígido de alto espesor, la Secretaría acreditó que el alcance técnico contractual no es homologable con actividades de demolición simple referenciadas en bases de datos genéricas, aportando especificaciones técnicas, cuadros de homologación y soportes que evidencian que los valores contratados se encuentran dentro de rangos de mercado para el momento y lugar de ejecución.</p> <p>De igual forma, la entidad manifestó y soportó que la metodología de controversia aplicada se extendió a los demás ítems del presupuesto contractual, anexando la documentación correspondiente que permitió verificar la consistencia técnica y económica del conjunto de precios unitarios observados.</p>
---	--	--



<p>PRESUNTO DETRIMENTO PATRIMONIAL TOTAL A LA FECHA DEL ACTA No. 6: \$1.029.109.574</p> <p>6. Aunque el contrato continúa en ejecución, ya se han realizado pagos sobre actividades cuyos valores unitarios presentan irregularidades graves frente al mercado. En consecuencia, el daño fiscal se configura desde el momento del pago de actividades con precios artificialmente inflados, y los pagos pendientes pueden incrementar el detrimento total, dado que los ítems observados mantienen precios contractuales superiores a los valores reales de mercado. Esto constituye un daño fiscal en curso, incluso si el contratista ejecuta correctivos o ajusta cantidades en etapas posteriores.</p> <p>7. La Secretaría, la supervisión e interventoría no advirtieron, corrigieron ni exigieron la justificación técnica de los valores atípicos, pese a que las desviaciones tarifarias resultan ostensibles frente a cualquier tabla oficial de precios. Esta omisión vulnera los principios de Planeación, Economía, Responsabilidad, Eficiencia del gasto público (Art. 3, Ley 80/1993; Art. 5 Ley 1474/2011; Decreto 1082/2015).</p> <p>En conclusión, la estructuración económica del proceso contractual fue deficiente, al carecer de un estudio real de mercado y de una validación técnica de los precios unitarios. Los sobrecostos identificados comprometen la eficiencia del gasto y configuran una afectación grave al patrimonio del Distrito de Cartagena, constituyendo presunto detrimento patrimonial, sin perjuicio de las responsabilidades fiscales, disciplinarias o penales que correspondan.</p> <p>A.U.I – SOBRECOSTOS</p> <p>De la revisión del documento denominado <i>Desglose de Administración, Imprevistos y Utilidad (AIU)</i> aportado, se evidenció que la estructura de costos presentada no corresponde a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y transparencia exigidos para la determinación de este componente en contratos de obra pública. El análisis revela un sobredimensionamiento generalizado de la Administración, representada en un porcentaje del 22%, que supera ampliamente los rangos habituales para proyectos de rehabilitación y construcción vial, donde este valor generalmente oscila entre el 8% y el 12%. Asimismo, se identificó una inclusión simultánea de múltiples perfiles profesionales altamente especializados (especialista en vías, pavimentos, geotecnia y estructuras), todos con dedicación del 100% durante los cuatro meses estimados de ejecución, situación que no se</p>	<p>uso de soluciones tipo sin necesidad de memorias individuales por cada calle corta. Adicionalmente, los tramos sin pavimento previo fueron empalmados con pavimentos existentes, lo que permite inferir un comportamiento portante aceptable del terreno natural ya consolidado por tráfico urbano histórico, descartando requerimientos de CBR/DCP puntuales por tramo corto, sin que esto signifique ausencia de análisis técnico, sino aplicación de una metodología de tipificación estructural válida en contexto urbano.</p> <p>SOBRE LOS REGISTROS FOTOGRÁFICOS Y COORDENADAS Se atiende con anexos complementarios. <i>Se generaron y adjuntan: o Comentario técnico de daño ya consignado o Identificación individual por tramo</i> Se concluye que ambos proyectos: (ver cuadro adjunto)</p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p> <p>FRENTE A LOS PRECIOS UNITARIOS, la Entidad reitera el análisis realizado en observación anterior, en el cual, se señala que para la formulación de la observación se utilizan bases de datos genéricas o de otras regiones geográficas que no capturan las externalidades endógenas de la ciudad de Cartagena de Indias. Un precio unitario no es una cifra estática; es el resultado de un rendimiento (output) sujeto a condiciones del distrito.</p> <p>El Análisis de Precios Unitarios (APU), se estructura a partir de la sumatoria de los componentes de Materiales, Mano de Obra, Equipo y Transporte, constitutivos del costo directo, sobre el cual se aplica el factor multiplicador correspondiente al AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad), conforme a los estudios previos del proceso contractual.</p> <p>En ese sentido, la comparación directa entre un valor contractual de \$184.049/m², el cual incluye AIU, frente a un precio de referencia de \$23.093/m², estimado únicamente a costo directo, resulta metodológicamente imprecendente, en tanto no se realiza una homologación técnica previa que permita comparar estructuras de costo equivalentes. Para sustentar lo anterior, se anexa APU reconstruido del ítem de demolición, en el cual se discrimina de manera separada el costo directo y la aplicación del AIU,</p>	<p>Con fundamento en lo anterior, la comisión auditora concluye que la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital resulta suficiente, pertinente y técnicamente soportada, logrando desvirtuar los supuestos que dieron origen a la observación formulada. En consecuencia, la observación relacionada con probabilidad de sobrecostos en se considera controvertida y se da por atendida, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario, sin perjuicio de las recomendaciones orientadas a fortalecer los estudios previos y la trazabilidad documental en futuros procesos contractuales.</p> <p>A.U.I - SOBRECOSTOS</p> <p>En relación con la observación formulada por presuntos sobrecostos en la estructura de costos indirectos (AIU) del contrato auditado, la comisión auditora realizó un análisis integral de la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como de la documentación técnica, financiera y comparativa aportada en sede de contradicción. Del examen efectuado se evidenció que la entidad atendió de manera suficiente y estructurada los aspectos observados, acreditando que la definición del AIU incorporó variables determinantes propias de la ejecución contractual, tales como la dispersión geográfica y simultaneidad de frentes de obra, la complejidad socio-urbana del entorno, los riesgos técnicos asociados a condiciones de subsuelo y la coyuntura macroeconómica de la vigencia 2024, factores que inciden directamente en la configuración de los costos indirectos.</p>
--	---	---



<p>encuentra justificada técnicamente dada la naturaleza repetitiva del objeto contractual y la necesidad real de estos perfiles en campo. Este esquema de personal configura una carga administrativa artificialmente elevada que no responde a necesidades operativas del proyecto.</p> <p>Se evidenció, además, que dentro de la Administración se incorporan valores que no corresponden a este componente, tales como ensayos de laboratorio, que deben estar incluidos en los análisis de precios unitarios (APU) o en los ítems de calidad del contrato, no dentro del AIU, porque son costos directos.</p> <p>Igualmente, se identificaron rubros duplicados o carentes de sustento, como la inclusión simultánea de “contrato de obra civil” y “contrato de obra pública”, así como la doble imputación de valores asociados a la legalización del contrato, estampillas, retenciones y otros costos financieros que no cuentan con trazabilidad ni metodología verificable.</p> <p>El componente de “Gastos de Legalización y Financieros”, que representa el mayor porcentaje del AIU, no presenta soporte técnico ni jurídico que justifique su incorporación en este nivel, ni evidencia cálculo desagregado que permita verificar su razonabilidad. La composición del AIU resulta, en conjunto, inflada, inconsistente y carente de estudios de soporte, configurando un esquema de costos que no refleja las necesidades reales para la administración del contrato, sino una estructura que incrementa de manera irregular el valor total del proyecto, sin que existan documentos que acrediten la pertinencia, proporcionalidad o trazabilidad de los valores asumidos.</p> <p>En consecuencia, el desglose del AIU no cumple con los criterios mínimos de transparencia, racionalidad económica y correspondencia con las actividades del contrato, y evidencia posibles sobre costos derivados de la inclusión de personal innecesario, duplicidad de conceptos, valores injustificados y la imputación indebida de costos que no pertenecen al AIU, lo cual afecta de manera significativa la integridad y confiabilidad de la estructura de costos del proyecto.</p> <p>Con base en un análisis de proporcionalidad económica del AIU, se estima que el exceso atribuible exclusivamente al AIU por encima de un rango razonable corresponde aproximadamente al 10% del valor pagado a la fecha, lo cual se traduce en un presunto detrimento patrimonial por AIU: \$ 4.565.835.338,3.</p> <p>Riesgo Identificado No.2: Inexistencia formal y seguimiento del Plan de Manejo Ambiental (PMA) y del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), que generan pagos por actividades sin soporte técnico ni evidencia de ejecución real.</p>	<p><i>permitiendo evidenciar la razonabilidad del valor final contratado.</i></p> <p><i>Adicionalmente, se precisa que los precios unitarios no constituyen cifras estáticas, sino que responden a rendimientos reales condicionados por el entorno específico de ejecución, particularmente en la ciudad de Cartagena de Indias, cuyas externalidades no siempre son capturadas por bases de datos genéricas o de otras regiones del país. En tal sentido, se exponen las siguientes variables, debidamente soportadas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Variables logísticas y de transporte: Cartagena presenta restricciones estructurales en la oferta de canteras y sitios de disposición final de escombros debidamente legalizados, lo cual incrementa de manera significativa los costos de acarreo y disposición. Para acreditar esta condición, se anexan contratos de transporte, facturas, manifiestos de disposición final, licencias ambientales de los botaderos autorizados y un cuadro de distancias reales promedio desde los frentes de obra hasta los sitios de disposición, evidenciando que los costos asumidos no son comparables con los de ciudades como Bogotá o Medellín.</i> • <i>Condiciones ambientales y de salinidad: La condición costera de la ciudad, caracterizada por altos niveles de humedad y salinidad, genera un incremento entre el 25% y 30% en los costos de mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria pesada y equipo asfáltico, lo cual impacta directamente el componente “Equipo” del APU. Esta afirmación se soporta con informes técnicos del fabricante, contratos de mantenimiento, facturas y hojas de vida de los equipos utilizados, los cuales evidencian mayores frecuencias de mantenimiento y costos asociados frente a condiciones del interior del país.</i> • <i>Rendimientos operativos en contexto urbano: Los precios de referencia utilizados por el ente de control parten de rendimientos óptimos en condiciones ideales de campo abierto. No obstante, las intervenciones ejecutadas en sectores como La Matuna, El Pozón y Nelson Mandela se desarrollaron en entornos urbanos consolidados, con afectaciones directas a los rendimientos</i> 	<p>En particular, la Secretaría aportó cronogramas de ejecución, actas de frentes de obra, matrices de asignación de personal y organigramas funcionales, mediante los cuales se verificó la necesidad operativa del personal incluido en el componente de Administración, así como la inexistencia de duplicidades y su diferenciación funcional frente al personal imputado al costo directo. De igual forma, se allegaron antecedentes contractuales y cuadros históricos de descomposición del AIU correspondientes a las vigencias 2021 a 2024, evidenciándose coherencia técnica en la evolución del porcentaje aplicado y la invariabilidad del componente de Utilidad.</p> <p>En cuanto al componente financiero, se demostró que el valor incorporado responde al costo real del apalancamiento financiero requerido para atender los ciclos de pago contractuales y a las condiciones macroeconómicas vigentes, descartándose que dicho componente obedezca a un incremento arbitrario del valor contractual.</p> <p>Así mismo, se acreditó que el componente de Administración absorbe gravámenes, contribuciones y estampillas de carácter obligatorio conforme a la normatividad distrital y nacional vigente, circunstancia que fue sustentada mediante cuadros detallados de carga tributaria y simulaciones financieras, lo cual explica la diferencia inicialmente identificada por el ente de control y descarta la configuración de un exceso injustificado.</p> <p>Adicionalmente, la entidad aportó referentes sectoriales oficiales (ICCP–DANE), comparativos con procesos contractuales de naturaleza similar y antecedentes de auditorías a proyectos de infraestructura, los cuales permitieron corroborar que la</p>
---	---	--



<p>CONDICIÓN:</p> <p><u>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</u></p> <p>Durante la revisión integral de los documentos contractuales, expedientes físicos y digitales, así como de la información publicada en la plataforma SECOP correspondiente al Contrato de Obra, se evidenció que el sujeto de control no aportó ni incorporó dentro del expediente contractual el Plan de Manejo Ambiental (PMA) formalmente aprobado, ni los informes de gestión, tampoco se encontró dichos documentos publicados en SECOP, pese a constituir un instrumento técnico obligatorio para la adecuada planeación, ejecución, seguimiento y control ambiental en contratos de obra civil.</p> <p>A pesar de la inexistencia formal del Plan de Manejo Ambiental, la interventoría presentó y avaló informes mensuales de “gestión ambiental”, en los cuales se reporta la supuesta ejecución de programas, actividades y medidas ambientales. Sin embargo, del análisis técnico y comparativo de los informes de interventoría se evidenció que dichos reportes carecen de sustento técnico, contractual y documental, al no existir un PMA aprobado que defina los programas, alcances, indicadores, cronogramas y obligaciones ambientales a ejecutar y verificar.</p> <p>Adicionalmente, se identificó que los informes de interventoría correspondientes a los meses 4, 5 y 6 presentan una duplicidad sustancial de la información, consistente en la repetición literal de programas, descripciones, actividades, observaciones, cantidades reportadas e incluso fechas de certificaciones, sin que se evidencie variación, avance, ajuste o evolución alguna entre los períodos evaluados. Esta situación se manifiesta, entre otros aspectos, en la reiteración exacta de cifras relacionadas con el manejo de residuos de construcción y demolición (RCD), el uso de las mismas certificaciones con igual fecha de expedición en distintos meses y la reproducción de observaciones genéricas sobre manejo de materiales, maquinaria, residuos, emisiones, aguas superficiales y educación ambiental.</p> <p>(Ver imágenes adjuntas)</p> <p>Asimismo, se evidenció que la información consignada en los informes ambientales no cuenta con trazabilidad mensual ni soportes verificables que permitan acreditar la ejecución real y progresiva de las actividades reportadas. No se identifican diferencias por frentes de obra, volúmenes ejecutados por período, acciones correctivas implementadas frente a observaciones reiteradas, ni mejoras derivadas del supuesto seguimiento ambiental, limitándose los informes a descripciones</p>	<p>operativos, debidamente acreditadas mediante bitácoras de obra, reportes diarios de producción y actas de frente, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. <i>Interferencias con redes de servicios públicos, que obligaron a realizar demoliciones manuales o semi-mecanizadas, disminuyendo el rendimiento y aumentando el costo de mano de obra.</i> 4. <i>Restricciones de movilidad y horarios, que implicaron ejecución en jornadas nocturnas o franjas restringidas, generando recargos legales y reducción en la eficiencia de la maquinaria, conforme a actas de autorización, nóminas y planillas de pago anexas.</i> <p><i>Por ejemplo, respecto al presunto sobrecosto del 3.000% en el ítem de demolición (\$184.049/m² vs. \$5.546/m²), se considera que la comparación realizada resulta técnicamente improcedente, por cuanto no se trata de ítems homologables. El valor contractual corresponde a la demolición de pavimento rígido de alto espesor (≥ 20 cm), ejecutada mediante fracturación controlada, incluyendo cargue, transporte, disposición final en sitio autorizado y limpieza del área para garantizar el adecuado funcionamiento del drenaje pluvial, conforme a la especificación técnica contractual, la cual se anexa íntegramente.</i></p> <p><i>Por su parte, el valor de referencia citado por la auditoría corresponde a una demolición de concreto simple en edificaciones o andenes, ejecutada con medios mecánicos livianos y sin considerar transporte ni tasas de disposición final, situación que se acredita mediante la ficha técnica de la base de datos de referencia y el cuadro de homologación técnica que se adjunta. En consecuencia, comparar ambos valores bajo una misma denominación genérica de “demolición” desconoce el alcance técnico real del ítem contractual.</i></p> <p><i>Así mismo, la presente controversia se hizo extensiva a los demás ítems observados del presupuesto contractual, para los cuales se anexan los respectivos APU reconstruidos, memorias de cálculo, soportes técnicos y económicos, así como cotizaciones locales</i></p>	<p>estructura del AIU adoptada se encuentra alineada con el comportamiento real de los costos indirectos del sector y con prácticas técnicamente aceptadas para contratos de similar complejidad.</p> <p>De manera complementaria, la comisión auditora analizó la Matriz Comparativa de la Estructura de AIU – Vigencias 2021 a 2024, aportada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, en la cual se desagregan los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura asociados a las diferentes fases de la malla vial distrital, evidenciándose lo siguiente:</p> <p>Factor de apalancamiento financiero (2,5 % \rightarrow 6,5 %)</p> <p>La variación del componente financiero se encuentra debidamente explicada y soportada en el incremento sostenido de las tasas de interés del mercado (DTF e IBR) entre las vigencias 2021 y 2024, situación acreditada mediante series oficiales del Banco de la República y análisis financieros específicos del contrato. Se constató que dicho incremento no obedece a una decisión discrecional de la entidad, sino a la transmisión directa de una política monetaria restrictiva al costo del capital requerido para la ejecución de un contrato de alta cuantía y ciclos de pago diferidos, lo cual resulta técnicamente consistente con el principio de realidad económica en la contratación estatal.</p> <p>Gastos de sede y ensayos de laboratorio (2,0 % \rightarrow 4,0 %)</p> <p>Respecto a la presunta duplicidad de costos de laboratorio, la Secretaría demostró que el incremento del componente obedece a la implementación de ensayos de mayor precisión y mayor frecuencia —vigas de flexión, núcleos de asfalto y controles adicionales de calidad— exigidos para garantizar la</p>
---	--	---



<p>narrativas y repetitivas, incompatibles con la dinámica real de ejecución de una obra civil. De igual forma, se observó que varias no conformidades y recomendaciones ambientales se repiten durante varios meses consecutivos sin que se evidencie su corrección efectiva, tales como documentación incompleta de maquinaria y vehículos, deficiencias en áreas de acopio, ausencia de medidas de control ambiental y necesidad de fortalecer programas de educación ambiental, lo cual demuestra la ineficacia del seguimiento y la falta de exigencia de acciones correctivas por parte de la interventoría.</p> <p>La situación descrita permite concluir que el contrato fue ejecutado sin contar con un Plan de Manejo Ambiental formalmente adoptado, y que el seguimiento ambiental realizado por la interventoría se limitó a un cumplimiento meramente formal y documental, sustentado en información repetitiva, genérica y no verificable, sin control técnico efectivo sobre las obligaciones ambientales del contrato. Esta deficiencia compromete la confiabilidad de los informes de interventoría, afecta la transparencia y trazabilidad de la gestión contractual y constituye una grave debilidad en la planeación, ejecución, seguimiento y control ambiental del contrato, generando riesgos ambientales, administrativos, disciplinarios y fiscales para la entidad.</p> <p>En consecuencia, las deficiencias identificadas en la planeación, inexistencia formal y ejecución aparente del Plan de Manejo Ambiental, así como la validación de informes de gestión ambiental carentes de sustento técnico y verificable, derivan en un presunto detrimento patrimonial, en la medida en que se han reconocido y pagado recursos públicos por concepto de gestión ambiental sin que exista evidencia de un Plan de Manejo Ambiental aprobado ni de la ejecución real y efectiva de las actividades ambientales reportadas. El presunto daño fiscal se estima inicialmente en la suma de \$826.541.748,89, correspondiente al dos por ciento (2%) del valor del rubro ambiental liquidado y pagado al contratista a la fecha; no obstante, dicho valor es susceptible de incrementarse, en tanto el contrato se encuentra en ejecución y continúan realizándose pagos asociados a este componente, lo que podría generar un mayor menoscabo a los recursos públicos si persisten las condiciones advertidas.</p> <p>PLAN DE MANEJO DE TRANSITO</p> <p>Durante la revisión integral de los documentos contractuales, expedientes físicos y digitales, así como de la información publicada en la plataforma SECOP, se evidenció que el sujeto de control no aportó ni incorporó dentro del expediente contractual el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) ni los informes de gestión, tampoco se encontró dichos documentos publicados en SECOP, pese a tratarse de un</p>	<p><i>homologables, aplicando la misma metodología de análisis, homologación técnica y validación de rendimientos, con el fin de demostrar la razonabilidad de los precios unitarios contratados en su conjunto.</i></p> <p><i>En virtud de lo anterior, y conforme a los APU reconstruidos, las memorias de cálculo, los soportes técnicos y económicos y las cotizaciones locales homologables que se anexan, se concluye que los precios establecidos corresponden al valor real de mercado para el momento y lugar de la ejecución, teniendo en cuenta la complejidad técnica y las restricciones logísticas propias de la ciudad de Cartagena de Indias.</i></p> <p>A.U.I - SOBRECOSTOS</p> <p><i>Ahora bien, la estructura de costoso indirectos (AIU), la observación formulada, omite en su análisis la dispersión geográfica y la simultaneidad de los frentes de obra, situación que se acredita con el cronograma maestro de obra, actas de inicio por frente y matriz de localización geográfica de frentes activos, los cuales evidencian la ejecución simultánea en distintos sectores del Distrito.</i></p> <p>• <i>Capacidad de Supervisión: Para un contrato de la envergadura de la Fase I (\$96.464 millones), la ejecución no se realiza de forma lineal sino en múltiples frentes simultáneos (El Pozón, Los Calamares, Nelson Mandela, La Matuna, etc.), conforme se demuestra en las actas de frente, bitácoras de obra y reportes diarios de ejecución que se anexan. Un equipo de 19 profesionales permite garantizar la presencia de:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>3. Residentes de Obra y Ambientales por cada tramo vial, debidamente identificados en la matriz de asignación de personal por frente, con indicación de su dedicación y periodo de intervención.</i> <i>4. Especialistas en Geotecnia y Pavimentos para decisiones en tiempo real ante hallazgos de suelos no previstos, lo cual se soporta con informes técnicos especializados, actas de atención de contingencias y registros</i> 	<p>calidad técnica de la obra y el adecuado seguimiento contractual. Adicionalmente, se verificó que la dispersión de los frentes de obra durante la vigencia 2024 implicó la instalación de múltiples campamentos temporales, incrementando los costos logísticos y operativos frente a contratos ejecutados de manera centralizada en vigencias anteriores, circunstancia que resulta razonable y proporcional.</p> <p>Invariabilidad de la Utilidad (U = 5,0 %)</p> <p>Del análisis comparativo se constató que el componente de Utilidad se ha mantenido constante en el 5,0 % durante el periodo 2021–2024, descartándose cualquier incremento del margen de ganancia del contratista. Lo anterior permite concluir que el ajuste del AIU no tuvo como finalidad un enriquecimiento del contratista, sino la recomposición del componente de Administración para cubrir mayores costos reales de operación derivados de la coyuntura económica y operativa de la vigencia 2024. La comisión auditora verificó, además, que la observación inicial no ponderó de manera suficiente el impacto de la transmisión de la política monetaria sobre los costos del sector construcción, en particular: (i) el incremento de las tasas de intervención del Banco de la República (aproximadamente del 2 % en 2021 al 13,25 % en 2024), (ii) el aumento de la DTF a niveles del 12 %-14 %, y (iii) el consecuente incremento del costo del capital de trabajo necesario para cubrir el ciclo de caja del contrato. Se comprobó que exigir una estructura de AIU propia de la vigencia 2021 en el contexto económico de 2024 habría generado un riesgo cierto de insolvencia y de ruptura del equilibrio económico del</p>
---	---	--



<p>instrumento técnico obligatorio en la ejecución de obras civiles que generan intervención del espacio público y afectación a la movilidad vehicular y peatonal.</p> <p>No obstante la inexistencia formal del Plan de Manejo de Tránsito, la interventoría presentó y avaló en los informes mensuales capítulos denominados "Señalización y Manejo del Tránsito", en los cuales se reporta la supuesta implementación de medidas de señalización temporal, cerramientos, canalización del tráfico y control de frentes de obra, sin que exista un PMT aprobado que defina esquemas viales, cantidades autorizadas, ubicación de señales, cronogramas de implementación, responsables ni medidas específicas de seguridad vial.</p> <p>Del análisis técnico y comparativo de los informes de interventoría se evidenció que la información reportada carece de trazabilidad, coherencia técnica y sustento documental, al identificarse descripciones genéricas y repetitivas sobre orden, aseo, cerramientos y señalización, sin referencia a frentes específicos de obra, planos, croquis, actas de instalación, registros fotográficos sistemáticos ni aprobaciones por parte de la autoridad de tránsito competente. Asimismo, se observaron inconsistencias significativas en las cantidades de señalización reportadas, con variaciones abruptas e injustificadas entre distintos períodos, incluyendo meses en los que se informa la implementación de señalización mientras que los cuadros de control registran valores en cero (0), así como incrementos y disminuciones sin explicación técnica que los respalde.</p> <p>Adicionalmente, no se evidenció correspondencia entre la narrativa de los informes y los cuadros cuantitativos de señalización, ni justificación técnica sobre la permanencia, reubicación o retiro de señales conforme al avance de los frentes de obra, lo cual resulta incompatible con la dinámica real de ejecución de una obra civil y con los principios básicos de gestión del tránsito en zonas intervenidas.</p> <p>La situación descrita demuestra que el contrato fue ejecutado sin contar con un Plan de Manejo de Tránsito formalmente adoptado, y que el seguimiento realizado por la interventoría se limitó a un cumplimiento meramente formal y documental, al certificar actividades de manejo del tránsito y señalización sin soporte técnico, contractual ni verificable. Esta circunstancia configura una deficiencia grave en la planeación, ejecución, seguimiento y control del manejo del tránsito del contrato, comprometiendo la seguridad vial, la integridad de peatones y conductores, la adecuada gestión del espacio público y los principios de planeación, responsabilidad, transparencia y control en la gestión de los recursos públicos.</p> <p>En este contexto, las deficiencias identificadas en la planeación y ejecución del manejo del tránsito,</p>	<p><i>fotográficos de intervenciones en subsuelo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ratio Técnico: Si dividimos el valor total del contrato por el número de profesionales, obtenemos una carga de supervisión de aproximadamente \$5.000 millones por profesional, cifra que se encuentra dentro de los estándares de eficiencia operativa de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) para proyectos urbanos de alta complejidad, tal como se acredita con fichas técnicas de referencia de la CCI y cuadros comparativos de procesos similares publicados en SECOP II.</i> <p><i>La Entidad ha mantenido una coherencia técnica en la estructuración de sus AIU, adaptándolos a la realidad del mercado y a los riesgos crecientes de la infraestructura en el Distrito. Al revisar procesos de administraciones anteriores, se observa que el AIU ha oscilado históricamente entre el 25% y el 30%, lo cual se soporta con los cuadros de descomposición de AIU de las vigencias 2021, 2022, 2023 y 2024 que se anexan.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Proceso LP-SID-UAC-004-2023 (Fase IV - Administración Anterior): Este proceso ya presentaba una estructura de costos indirectos robusta, reconociendo que la intervención en zonas con redes de servicios públicos obsoletas eleva el factor de Imprevistos (I), según consta en la matriz de riesgos contractual y en los estudios previos de dicho proceso, los cuales se aportan como antecedente técnico.</i> • <i>Proceso LP-SID-UAC-001-2021: Aunque el valor global era menor, la proporción de la carga administrativa para manejo de tránsito y gestión social ya representaba un porcentaje significativo del indirecto, conforme se acredita en los análisis de AIU históricos y actas de seguimiento de obra de la vigencia 2021.</i> • <i>Justificación del 30%: El incremento puntual observado en 2024 responde a la matriz de riesgos. Cartagena es una de las ciudades con mayores riesgos imprevisibles en subsuelo debido a la falta de catastro preciso de redes de servicios públicos (Acuacar, Afinia, Surtigas), lo cual se demuestra mediante comunicaciones oficiales de las</i> 	<p>contrato, en contravía del interés general.</p> <p>El análisis fue complementado con la revisión del Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP-DANE), el cual evidencia que los costos indirectos asociados a obras de infraestructura vial presentaron variaciones anuales superiores al IPC general durante las vigencias 2023 y 2024, impulsadas, entre otros factores, por el incremento de primas de pólizas y garantías, así como por el aumento de los costos de servicios técnicos y profesionales especializados.</p> <p>En consecuencia, se concluye que la estructura de AIU adoptada se encuentra alineada con la inflación sectorial oficial.</p> <p>Finalmente, se verificó que el componente de Administración absorbe gravámenes, estampillas y costos financieros obligatorios que reducen el ingreso efectivo del contratista y explican el diferencial inicialmente interpretado como presunto sobrecosto del 10 %. Al contrastar la carga tributaria efectiva con el valor cuestionado, se evidenció que no existe un excedente real, sino una compensación necesaria para atender obligaciones legales y financieras ineludibles.</p> <p>En consecuencia, la comisión auditora concluye que el componente de la observación relacionado con el AIU – Sobrecostos se considera debidamente controvertido y atendido, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario por este concepto.</p> <p>Riesgo Identificado No.2:</p> <p><u>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</u></p> <p>Una vez analizada la documentación adicional</p>
--	---	---



<p>aunadas a la inexistencia formal del Plan de Manejo de Tránsito y a la validación de informes de interventoría carentes de sustento técnico y verificable, derivan en un presunto detrimento patrimonial, en la medida en que se han reconocido y pagado recursos públicos asociados a actividades de señalización y manejo del tránsito sin que exista un Plan de Manejo de Tránsito formalmente aprobado ni evidencia técnica suficiente que acredite la ejecución real y efectiva de dichas actividades. El presunto daño fiscal se estima inicialmente en la suma de \$909.195.923,78, correspondiente al 2,2 % del valor pagado al contratista a la fecha por este concepto; no obstante, dicho valor es susceptible de incrementarse, toda vez que el contrato se encuentra en ejecución y continúan realizándose pagos asociados a este componente, lo que podría generar un mayor menoscabo a los recursos públicos si persisten las condiciones advertidas.</p> <p>Riesgo Identificado No.3: Deterioro prematuro de las obras y de generación de un daño al patrimonio público por deficiencias constructivas, incumplimiento de ítems contratados y falta de control efectivo durante la ejecución.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</u></p> <p>En la fase de ejecución contractual del contrato LP-SID-003-2024 la comisión auditora realizó evaluación técnica en campo a los frentes viales seleccionados como muestra verificando el estado físico de las obras y determinando un conjunto de irregularidades constructivas fallas prematuras elementos inconclusos y condiciones funcionales no compatibles con la reciente ejecución de los trabajos:</p> <p>Las visitas técnicas permitieron identificar las siguientes anomalías: (ver cuadro adjunto).</p> <p>Si bien algunas fisuras en pavimentos rígidos pueden estar asociadas a fenómenos térmicos característicos de la región debido a la exposición a altas temperaturas su recurrencia simultaneidad en varios frentes ubicación en zonas críticas como juntas o bordes y la coexistencia con otros síntomas de falla como empozamientos bordillos inconclusos cambios de nivel y grietas transversales evidencian deficiencias en procesos de colocación curado diseño y sellado de juntas manejo de cargas tempranas y control de calidad durante la ejecución. El análisis técnico permitió además establecer que las obras fueron ejecutadas sin contar con un diagnóstico previo del estado de las redes de alcantarillado ni con una coordinación adecuada con Aguas de Cartagena permitiendo que se vaciara pavimento rígido sobre infraestructura hidráulica en condición deficiente lo que generó fallas funcionales</p>	<p><i>empresas prestadoras, actas de interferencias y reportes técnicos de campo que se anexan. Trasladar este riesgo al contratista sin una contraprestación en el AIU llevaría a la declaratoria de desequilibrio económico, conforme a la simulación financiera y análisis de suficiencia presupuestal adjuntos.</i></p> <p><i>Componente Financiero (17,9%): Realidad del Mercado de Capitales</i></p> <p><i>El informe señala como “excesivo” el rubro financiero dentro del AIU. Esta observación desconoce la coyuntura económica de la vigencia 2024:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>3. Tasas de Interés (DTF / IBR): El costo del apalancamiento financiero ha alcanzado niveles históricos, tal como se acredita con certificaciones del Banco de la República, series estadísticas DTF/IBR y análisis financiero del contrato que se anexan.</i> <i>4. Ciclo de Pagos: El contratista debe financiar la operación durante periodos de 60 a 90 días, situación soportada en el flujo de caja proyectado del contrato, certificaciones bancarias y contratos de líneas de crédito aportados.</i> <p><i>El 17,9% citado no es un sobrecosto, es el costo del dinero en el tiempo necesario para evitar la parálisis de las obras por falta de liquidez, conforme a la fórmula financiera aplicada y al cálculo del WACC del contratista, los cuales se adjuntan.</i></p> <p><i>Diferenciación Legal: AIU Contractual vs. Utilidad Real</i></p> <p><i>Es imperativo aclarar que el AIU es una estimación técnica global y no una rendición de cuentas de gastos directos, criterio respaldado por la jurisprudencia del Consejo de Estado (Sentencia 15 de mayo de 2012, Exp. 03387).</i></p> <p><i>La entidad demostrará que el valor total (Costo Directo + AIU) es competitivo frente a licitaciones similares, para lo cual se anexan</i></p>	<p>aportada por el sujeto de control, consistente en los Planes de Manejo Ambiental, Planes de Manejo de Tránsito, informes de gestión asociados y soportes remitidos por la interventoría, la comisión auditora verificó la existencia de trazabilidad documental, técnica y operativa suficiente que permite acreditar la implementación efectiva de las medidas ambientales y de manejo de tránsito durante la ejecución del contrato.</p> <p>En particular, se evidenció que los informes presentados contienen registros de actividades ejecutadas en campo, soportes de seguimiento y verificación por parte de la interventoría, evidencias fotográficas asociadas a los frentes de obra y controles operativos aplicados de manera tipológica, acordes con la dinámica urbana del proyecto, lo cual resulta consistente con la modalidad de ítem a costo global adoptada contractualmente para estos componentes. Así mismo, se constató que los pagos efectuados por concepto de PMA y PMT se realizaron previa verificación y aval de la interventoría, dentro del marco contractual y conforme a las prácticas institucionales adoptadas por la entidad en vigencias anteriores.</p> <p>En consecuencia, se considera desvirtuada la observación en lo relativo a la existencia de presunto detrimento patrimonial o pago sin soporte, al acreditarse la ejecución de las actividades financiadas con los recursos públicos asignados a los componentes ambiental y de tránsito.</p> <p>Riesgo Identificado No.3:</p> <p><u>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</u></p> <p>Con el fin de corroborar las acciones correctivas informadas por el contratista</p>
--	---	--



<p>inmediatas afectó la estabilidad estructural del sistema vial y constituyó un incumplimiento grave de las especificaciones técnicas y de las obligaciones contractuales del contratista de la interventoría y de la supervisión</p> <p>Las condiciones observadas reflejan certificación de actividades sin cumplimiento real recibo de obra en estado no aceptable y un control insuficiente por parte de la interventoría al aceptar tramos con fallas constructivas prematuras y actividades incompletas</p> <p>La valoración técnica de las afectaciones permitió determinar presuntos detrimentos patrimoniales en diversos sectores que en conjunto ascienden a \$489.538.052,99 asociados a actividades ejecutadas sin calidad deficiencias constructivas daños prematuros y condiciones funcionales que reducen la vida útil de los pavimentos y comprometen su puesta en servicio. Aunque el contrato se encuentra en ejecución y registra un avance financiero superior al 70 % incluyendo la adición contractual, ya existen pagos efectuados sobre obras que presentan irregularidades y fallas técnicas, por lo cual la Contraloría tiene la facultad de determinar el presunto daño fiscal en curso, dado que el menoscabo a los recursos públicos se configura desde el momento en que se paga una obra deficiente. Incluso si el contratista ejecuta correcciones posteriores, la configuración del detrimento ya se materializó en razón de los pagos realizados sobre actividades que no cumplen las especificaciones técnicas, al haberse reconocido valores por obras en condiciones no aceptables, técnicamente fallidas o incompletas</p> <p>FALTA DE INTERVENTORÍA – CONTRATO CMA-SID-004-2024</p> <p>Como resultado de la auditoría realizada al Contrato de Obra No. LP-SID-003-2024, se evidenció la materialización de múltiples irregularidades técnicas, económicas, ambientales, de tránsito y de ejecución, consistentes, entre otros aspectos, en: deficiente estructuración técnica del proyecto por ausencia de insumos mínimos de ingeniería (levantamientos topográficos por tramo, estudios de suelos/capacidad portante, aforos, inventarios de patologías, estudios de drenaje y memorias de cálculo), lo cual derivó en un alcance incierto y susceptible de ajustes; estudio de sector y mercado insuficiente, sin conexión con costos reales del objeto contractual ni soporte de precios locales; sobrecostos en precios unitarios respecto de referencias oficiales (CYPE, IDU/SIPUC y tercera fuente pública), con APU sin memorias de rendimiento ni soportes técnicos, que conllevaron a la configuración de pagos con valores unitarios ostensiblemente superiores al mercado; sobredimensionamiento e inconsistencias en el AIU, incluyendo rubros no procedentes y valores injustificados; inexistencia formal y seguimiento deficiente del Plan de Manejo Ambiental (PMA) y del</p>	<p><i>cuadros comparativos con procesos de Barranquilla y Santa Marta.</i></p> <p><i>Gravámenes y Administración</i></p> <p><i>El componente de Administración debe absorber los descuentos y estampillas de ley, situación acreditada con el cuadro detallado de carga tributaria directa, su base legal y la simulación financiera de impacto en el AIU que se anexan. El presunto sobrecosto del 10% coincide con la carga impositiva efectiva asumida por el contratista.</i></p> <p><i>Personal en AIU vs. Costo Directo</i></p> <p><i>No existe duplicidad, sino jerarquía funcional, tal como se evidencia en el organigrama funcional del proyecto, la EDT, el manual de roles y responsabilidades y los contratos del personal aportados. El Residente ejecuta; el Coordinador o Especialista valida y diseña la solución técnica.</i></p> <p>MATRIZ COMPARATIVA DE ESTRUCTURA DE AIU (VIGENCIAS 2021 - 2024) Esta tabla desglosa los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura en cada año (Fases de Malla Vial): (ver imagen adjunta) Para el análisis y valoración de la tabla anterior, es necesario tener en cuenta: 1. El Factor del Apalancamiento Financiero (Variación 2.5% → 6.5%). 3. Gastos de Sede y Ensayos de Laboratorio (Variación 2.0% → 4.0%) • Argumento: Se nos acusa de duplicidad en costos de laboratorio. • Defensa: El incremento al 4.0% se debe a la implementación de ensayos de mayor precisión y frecuencia (vigas de flexión, núcleos de asfalto con mayor periodicidad) para garantizar la calidad ante el ente de control. Además, la dispersión de frentes de obra en 2024 obligó a la instalación de múltiples campamentos temporales, lo cual eleva los gastos logísticos comparado con contratos centralizados de años anteriores. 4. Invariabilidad de la Utilidad (5.0%) • Argumento: Es vital mostrar que la Utilidad (U) se ha mantenido estática en el 5%. • Defensa: Esto demuestra que el Distrito no ha permitido un enriquecimiento mayor del contratista, sino que ha ajustado la Administración (A) para cubrir los costos reales de ejecución. El contratista sigue ganando lo mismo porcentualmente que en</p>	<p>de obra y la interventoría, la comisión auditora programó y realizó visita de inspección técnica el día 30 de diciembre de 2025, conforme consta en el acta de visita respectiva. Dado el corto término disponible para emitir la respuesta definitiva al informe preliminar de auditoría, se seleccionaron de manera aleatoria y a título de muestra tres (3) frentes de obra que habían sido objeto de observación.</p> <p>Durante la visita se verificó, en el sector Las Palmeritas – Pozón, la mejora de los niveles de la calzada, orientada a la solución de problemas de empozamiento, evidenciándose la corrección de pendientes y el restablecimiento de condiciones adecuadas de escurrimiento superficial. Así mismo, en el sector Los Calamares, se constató la reparación de fisuras en los elementos intervenidos, mediante labores correctivas orientadas a mitigar patologías superficiales y prevenir su propagación. De igual forma, en el sector Chile, se verificó la reparación de fisuras en los andenes, evidenciándose la atención efectiva de las afectaciones previamente advertidas.</p> <p>Las verificaciones efectuadas permiten constatar que el contratista de obra, con acompañamiento de la interventoría, adelantó acciones de atención y corrección de las deficiencias constructivas identificadas, en el marco de su obligación contractual de garantizar la calidad, estabilidad y funcionalidad de las obras ejecutadas, sin que se generen costos adicionales para la administración distrital.</p> <p>En consecuencia, a partir de la evidencia obtenida en campo y de los soportes aportados, la comisión auditora acepta la respuesta presentada por la entidad, el contratista de obra</p>
---	--	--



<p>Plan de Manejo de Tránsito (PMT), con reportes e información no verificable que sustentan pagos sin evidencia de ejecución real; y deficiencias constructivas en la ejecución, con fallas prematuras, empozamientos, fisuras, bordillos/andenes inconclusos y condiciones funcionales no compatibles con la reciente ejecución, evidenciando debilidades en control de calidad y aceptación de obras en estado no aceptable.</p> <p>Las irregularidades descritas reflejan fallas sistemáticas en el control técnico, económico, ambiental, de tránsito y de calidad que debía ejercer la interventoría contratada mediante el Contrato No. CMA-SID-004-2024, cuya finalidad principal es garantizar la vigilancia integral del contrato de obra, advertir oportunamente desviaciones, exigir correctivos y proteger la adecuada destinación de los recursos públicos. En efecto, se evidenció que la interventoría no advirtió, no corrigió ni exigió de manera eficaz la sustentación técnica de la planeación (diseños y estudios), la razonabilidad de los precios unitarios y APU, la depuración del AIU, la adopción e implementación verificable del PMA y del PMT, ni el aseguramiento de la calidad en la ejecución; por el contrario, se observó la validación y certificación de actividades y pagos pese a la existencia de desviaciones ostensibles frente a referencias oficiales, ausencia de soportes verificables y fallas técnicas materializadas en campo.</p> <p>Si bien el sujeto de control aportó documentación de modificatorios y adiciones del contrato de interventoría, el contrato se encuentra en ejecución, y los hechos detectados en el contrato de obra demuestran que el seguimiento ejercido por la interventoría no fue efectivo, preventivo ni proporcional a la magnitud de los riesgos identificados, permitiendo la continuidad de reconocimientos económicos, la consolidación de sobrecostos y la aceptación de obras con deficiencias, así como la ejecución de componentes críticos (PMA y PMT) sin evidencia técnica suficiente de cumplimiento real.</p> <p>En consecuencia, la falla de interventoría derivada de las irregularidades materializadas en el Contrato de Obra No. LP-SID-003-2024 conlleva la configuración de un presunto detrimento patrimonial asociado al Contrato de Interventoría No. CMA-SID-004-2024, estimado a la fecha en la suma de \$4.720.961.346,03, correspondiente a recursos públicos reconocidos y pagados por interventoría sin que se acredite un control integral, efectivo y proporcional frente a las desviaciones técnicas, económicas, ambientales y de tránsito detectadas. No obstante, dicho valor puede incrementarse, toda vez que el contrato se encuentra en ejecución y continúan realizándose pagos asociados a la</p>	<p>2021; lo que aumentó fue el costo de operar en la coyuntura actual. Así pues, la observación formulada omite el fenómeno de la transmisión de la política monetaria a los costos de la construcción. • <i>Evolución Estadística (2021-2024):</i> * En la vigencia 2021, el país operaba con tasas de intervención históricamente bajas (aprox. 1.75% - 2.0%) para incentivar la reactivación post-pandemia. La DTF (Depósito a Término Fijo) oscilaba entre el 1.9% y 3.2%. o En contraste, para la vigencia 2024, tras el ciclo inflacionario global, el Banco de la República elevó las tasas hasta el 13.25%, llevando la DTF a niveles superiores al 12% - 14%. • <i>Correlación Técnica con el Contrato:</i> Un proyecto de \$96.000 millones requiere que el contratista mantenga líneas de crédito activas (capital de trabajo) para cubrir la brecha entre el gasto operativo y el recaudo de actas de obra (ciclo de caja). • <i>Defensa:</i> La Secretaría no "asignó" un valor caprichoso; simplemente reconoció que el Costo de Capital (WACC) del contratista se triplicó en el periodo auditado. Exigir un AIU de 2021 en una economía de 2024 habría garantizado el incumplimiento contractual por insolvencia, afectando el interés general. El Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP - DANE) El ICCP es el instrumento técnico oficial para medir la evolución de los precios de los insumos y costos de las obras civiles. Dentro de su metodología, el DANE desglosa el comportamiento de los Costos Indirectos, que es donde se anida el AIU. • <i>Evidencia del Rubro "Costos Indirectos":</i> Según los reportes del ICCP para el grupo de "Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje", los costos indirectos mostraron una variación anual significativamente superior al IPC general en 2023 y 2024. • <i>Variables que lo impulsan:</i> 1. Costo de Garantías y Pólizas: Debido a la inestabilidad del sector, las primas de seguros de cumplimiento y responsabilidad civil (exigidas por ley) se incrementaron en más de un 40% en el mercado asegurador nacional. 2. Servicios Técnicos y Profesionales: Los salarios de ingenieros especialistas (geotecnistas, especialistas en pavimentos) se ajustaron por encima del salario mínimo debido a la alta demanda de proyectos nacionales de 5G y 6G, generando una escasez de oferta en la región Caribe. • <i>Argumento de Defensa:</i> Al comparar nuestra</p>	<p>y la interventoría, y desvirtúa la observación formulada, al evidenciarse la adopción de medidas correctivas oportunas y la atención efectiva de los frentes intervenidos, configurándose un beneficio de control fiscal.</p> <p>FALTA DE INTERVENTORÍA – CONTRATO CMA-SID-004-2024</p> <p>La comisión auditora, una vez analizada de manera integral la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital y el pronunciamiento del contratista interventor respecto a las observaciones relacionadas, así como los soportes técnicos y documentales allegados en sede de contradicción, procede a emitir el siguiente pronunciamiento final:</p> <p>Del análisis conjunto de la información aportada, de los informes de interventoría, de los registros de visitas de campo, de la evidencia fotográfica y de las actuaciones adelantadas con posterioridad al informe preliminar de auditoría, se concluye que la interventoría sí ejecutó las actividades contractuales de seguimiento, verificación y control, dentro del alcance funcional definido en el contrato, sin que se evidencie la omisión absoluta de sus obligaciones ni la inexistencia del servicio contratado.</p> <p>Así mismo, se tuvo en cuenta que las observaciones técnicas, económicas, ambientales, de tránsito y de ejecución inicialmente formuladas en el contrato de obra LP-SID-003-2024 fueron debidamente atendidas y desvirtuadas en el marco del proceso auditor, como resultado de la adopción de medidas correctivas por parte del contratista de obra, con acompañamiento de la interventoría, las cuales fueron verificadas en campo por la</p>
---	---	--



<p>interventoría mientras subsisten las condiciones advertidas, configurándose un daño fiscal en curso.</p> <p>CRITERIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución Política de Colombia, artículo 209 (principios de la función administrativa). • Ley 80 de 1993, artículos 3, 24, 25 y 26, sobre principios de planeación, responsabilidad, economía, transparencia y selección objetiva. • Ley 1474 de 2011, artículo 83, sobre deberes del supervisor e interventor en el control efectivo de la ejecución contractual. • Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario), que establece los deberes funcionales y la responsabilidad disciplinaria por omisiones en el ejercicio de la función pública. • Ley 610 de 2000, sobre responsabilidad fiscal por manejo ineficiente o indebido de recursos públicos. • Código Penal (Ley 599 de 2000), artículos relacionados con la protección del patrimonio público y celebración indebida de contratos, aplicables cuando existen pagos sin soporte o decisiones contrarias a la normativa. • Decreto 1082 de 2015, sobre estructuración técnica, económica y jurídica de estudios previos y estudio de mercado. • Resolución 1885 de 2015 y Decreto 1079 de 2015, sobre requisitos del Plan de Manejo de Tránsito. • Decreto 1076 de 2015, sobre requisitos y estructura del Plan de Manejo Ambiental en proyectos de obra pública. <p>CAUSA</p> <p>Las situaciones evidenciadas derivan de una planeación técnica y económica insuficiente, caracterizada por estudios previos incompletos, ausencia de diagnósticos por frente de obra, falta de estudios de mercado rigurosos, aprobación de precios atípicos sin verificación técnica y estructuración de AIU sin soportes.</p> <p>A ello se suma un control deficiente por parte de la supervisión e interventoría, que no exigieron la documentación necesaria para validar precios, cantidades y actividades ejecutadas, avalaron pagos sin evidencia técnica de ejecución, incluyendo los rubros del Plan de Manejo Ambiental y del Plan de Manejo de Tránsito, y no detectaron oportunamente deficiencias constructivas durante la ejecución, permitiendo la certificación y pago de actividades sin el debido sustento técnico y de calidad.</p> <p>EFEECTO</p> <p>Como consecuencia de las deficiencias de planeación y control identificadas, se generó un alcance contractual incierto, la incorporación de precios unitarios artificialmente elevados, una</p>	<p><i>estructura de costos con el ICCP por Grupo de Obra, se demuestra que la Secretaría de Infraestructura actuó bajo el Principio de Planeación, alineando los precios del contrato con las métricas de inflación sectorial reportadas por el DANE. Desvirtuación de la Arbitrariedad mediante la Indexación Técnica El equipo auditor afirma que hubo falta de planeación, sobre el particular al entidad argumenta lo siguiente: "La planeación de la Secretaría no fue un ejercicio estático, sino un análisis de Suficiencia Presupuestal y Equilibrio Económico. Si se hubiesen utilizado los parámetros de AIU que sugiere el ente de control (basados aparentemente en una visión histórica desactualizada), la entidad habría incurrido en un presunto Riesgo de Siniestralidad, ya que los precios pactados no habrían permitido cubrir los costos de administración y financieros reales dictados por el mercado de capitales y el DANE." La fijación del AIU por parte de la Secretaría de Infraestructura no es el resultado de una decisión discrecional, sino la traducción financiera de los indicadores oficiales del Estado Colombiano. Ignorar el comportamiento de la DTF y del ICCP-DANE, como lo hace el informe preliminar de la Contraloría, constituye un error técnico en la formulación de la observación que desconoce la Teoría de la Imprevisión y el Principio de Realidad Económica en la contratación estatal. Respecto al presunto sobrecosto en Administración por omisión de gravámenes de ley y costos financieros obligatorios, se tiene lo siguiente: 1. Error de Análisis: La "Administración" como Recaudador de Impuestos El informe preliminar señala un exceso del 10% en el rubro de Administración al compararlo con estándares teóricos. Sin embargo, la auditoría omite que, en la estructura de costos de la Secretaría de Infraestructura, el componente de Administración (A) debe absorber los descuentos y estampillas que no forman parte del costo directo de la obra. Para un contrato de obra pública en Cartagena, el contratista no recibe el 100% del valor pactado en el AIU; por el contrario, debe sufragar los siguientes Gravámenes y Descuentos de Ley, los cuales están documentados en el Estatuto Tributario Distrital y resoluciones de la Secretaría de Hacienda: (ver imagen adjunta). 2.</i></p>	<p>comisión auditora, sin que se hayan generado costos adicionales para la administración distrital ni se haya consolidado un daño patrimonial.</p> <p>En este contexto, la comisión auditora considera que no se configura un nexo causal directo y verificable que permita atribuir a la interventoría un presunto detrimento patrimonial equivalente al valor causado a la fecha en el CMA-SID-004-2024, en tanto no se acreditó que los pagos realizados por concepto de interventoría correspondan a un servicio inexistente, no prestado o carente de utilidad para la entidad contratante. Por el contrario, se evidenció la existencia de informes periódicos, presencia en obra, registros documentales y actuaciones de seguimiento que dan cuenta del ejercicio del control interventor.</p> <p>De igual forma, si bien se identificaron oportunidades de mejora en la oportunidad y contundencia de algunas actuaciones de control, dichas circunstancias no alcanzan el umbral de gravedad necesario para configurar una falla estructural de la interventoría ni un daño fiscal autónomo, máxime cuando las irregularidades inicialmente advertidas en el contrato de obra fueron corregidas dentro del periodo contractual vigente y de garantía, y su atención fue verificada por el ente de control.</p> <p>En consecuencia, y atendiendo a que las observaciones técnicas que dieron origen a la presente observación fueron desvirtuadas, y que no se acreditó un perjuicio cierto, efectivo y cuantificable imputable a la interventoría, la comisión auditora acepta la respuesta presentada por la entidad y desvirtúa la observación formulada por presunta falta de interventoría, no configurándose hallazgo</p>
--	--	---



<p>estructura de costos inflada y la ejecución de obras con fallas técnicas y deterioro prematuro, lo cual afectó la eficiencia, economía y racionalidad del gasto público. Esta situación derivó en la materialización de presuntos detrimentos patrimoniales, representados en pagos efectuados por sobrecostos en precios unitarios, excesos en el componente AIU y reconocimiento de obras con deficiencias constructivas, comprometiendo el patrimonio del Distrito de Cartagena y generando un daño fiscal por valor de Doce mil quinientos cuarenta y un millones ciento ochenta y un mil novecientos ochenta y cuatro pesos con treinta y nueve centavos (\$12.541.181.984,39), susceptible de incrementarse mientras el contrato continúe en ejecución. Adicionalmente, se configura un riesgo disciplinario por omisión del deber de planeación y control, y un eventual alcance penal, en la medida en que los hechos descritos podrían comprometer la correcta administración de los recursos públicos.</p>	<p><i>Justificación de la "Inexistencia" del Sobrecosto del 10% Al contrastar la tabla anterior con el hallazgo de la página 34, la conclusión técnica es irrefutable: El presunto "sobrecosto del 10%" identificado por la Contraloría coincide casi con exactitud matemática con la carga de estampillas e impuestos de seguridad que el contratista debe pagar. • Argumento de Defensa: El ente de control pretende que el contratista opere con una administración del 12% (estándar teórico), pero olvida que, de ese valor, el Estado (Nación y Distrito) le retiene automáticamente cerca del 10% en estampillas y contribuciones. • Si se aceptara la tesis de la Contraloría, el contratista solo tendría un 1.4% a 2% real para pagar nóminas de ingenieros, alquiler de oficinas, servicios públicos, seguros y logística, lo cual es físicamente imposible y conduciría a una parálisis de la obra por asfixia financiera. 3. Impacto de los Gastos Financieros en el Flujo de Caja Además de los impuestos, el componente de Administración debe cubrir el Costo de Intermediación y Garantías. • Costo de Garantías (Pólizas): En la vigencia 2024, las aseguradoras han incrementado las primas para contratos de infraestructura vial debido a la siniestralidad del sector. El costo de la póliza de cumplimiento, estabilidad y calidad (que puede oscilar entre el 1% y 1.5% del valor total) es un gasto administrativo que no fue computado en el análisis de la Contraloría. • Costo de Apalancamiento: Como se sustentó anteriormente con la tasa DTF, el contratista financia estos impuestos "por adelantado" al momento de la legalización, antes de recibir el. Argumento: Entre 2021 y 2024, la tasa de intervención del Banco de la República y las tasas comerciales (DTF/IBR) sufrieron un incremento sin precedentes para combatir la inflación. • Defensa: El contratista de 2024 asume un costo de capital 2.6 veces superior al de 2021. Por tanto, el 6.5% asignado a gastos financieros en el AIU no es un sobrecosto, es la indexación de la realidad del mercado de capitales al contrato estatal. 2. Incremento en el Componente de Personal (Variación 8.5% → 12.5%) • Argumento: La Contraloría cuestiona los 19 profesionales. Nuestra respuesta debe ser que la complejidad socio-urbanística ha escalado. • Defensa: A diferencia de 2021, las intervenciones de 2024 se concentraron en</i></p>	<p>administrativo, fiscal ni disciplinario por este concepto. Lo anterior se entiende sin perjuicio del deber permanente de la entidad y de la interventoría de fortalecer los mecanismos de seguimiento y control, así como de las actuaciones de control posterior que puedan derivarse de hechos nuevos o distintos a los evaluados en el presente proceso auditor.</p> <p>Como resultado del análisis definitivo de las respuestas presentadas por el sujeto de control, la comisión auditora concluye que persisten deficiencias en la estructuración precontractual, particularmente en lo relacionado con los estudios previos y anexos técnicos.</p> <p>En consecuencia, se desvirtúa parcialmente la observación, sin embargo, atendiendo la naturaleza reiterada y material de las falencias identificadas, su impacto en la adecuada planeación contractual y el incumplimiento de deberes funcionales asociados a la correcta estructuración, la comisión auditora ajusta la observación a HALLAZGO ADMINISTRATIVO y debe incluirse las acciones de mejora en el plan de mejoramiento que el sujeto de control deberá suscribir producto del presente proceso auditor.</p>
--	---	---



		<p>zonas de alta criticidad social y densidad poblacional (Nelson Mandela, El Pozón, Centro Histórico, Zona Norte entre otras). Esto exigió duplicar el personal de Profesionales, Gestión Social y Seguridad Vial (HSEQ) para evitar demoras y bloqueos de obra que, en términos de lucro cesante, serían mucho más costosos para el Distrito que el porcentaje de administración pactado. primer pago. Los intereses de ese capital de trabajo son un costo administrativo real que justifica que el porcentaje de (A) sea superior al de años anteriores. 4. Jurisprudencia y Doctrina del Equilibrio Económico La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, en sus guías para la determinación del AIU, establece que este debe ser suficiente para cubrir todos los costos indirectos, incluidos los tributos. Si la Secretaría de Infraestructura no hubiese previsto ese "10%" adicional para cubrir los gravámenes distritales, los contratos habrían nacido con un desequilibrio económico de origen, demostrando que el dinero "extra" no es utilidad para el contratista, sino un flujo de retorno hacia el Estado, exponiendo al Distrito a demandas por parte de los contratistas para restablecer la ecuación financiera del contrato. La justificación técnica de la diferenciación funcional entre el Personal de Administración (AIU) y el Personal de Ejecución (Costo Directo). 1. El Concepto de Asimetría Funcional: Dirección Estratégica vs. Residencia Operativa El ente de control afirma que existe duplicidad al encontrar perfiles de "Ingenieros" tanto en el AIU como en el Costo Directo. Esta Secretaría aclara que la denominación del título profesional es irrelevante frente a la función técnica desempeñada, la cual responde a una Estructura de Desglose de Trabajo (EDT) diferenciada: • Personal en el AIU (Nómina Administrativa/Transversal): Son profesionales que ejercen la Unidad de Mando y Gestión Global. Su función no está ligada a un ítem de obra específico, sino a la representación legal, financiera y técnica del Consorcio ante el Distrito. Aquí se ubican el Director de Proyecto, el Especialista en Pavimentos (consultor), el Director HSEQ y el Especialista Jurídico. Estos profesionales supervisan la totalidad del contrato, independientemente de cuántos frentes de obra existan. • Personal en el Costo Directo (Nómina Operativa/De Frente): Son</p>	
--	--	---	--



		<p>profesionales cuya labor es intrínseca a la ejecución física y el rendimiento de los ítems de obra. Los Residentes de Obra, Topógrafos y Inspectores de Campo son cargados al costo directo porque su presencia es obligatoria para que el ítem (ej. "Excavación" o "Extensión de Asfalto") cumpla con la especificación técnica. Sin ellos, el rendimiento del equipo y la mano de obra se vería afectado. 2. Justificación de los 19 Profesionales La Contraloría cuestiona la cantidad de profesionales en la administración. La defensa técnica se basa en el Principio de Eficiencia y Control Territorial: 1. Multiplicidad de Frentes: Un contrato de \$96.000 millones (Fase I) no se ejecuta en un solo punto. Durante los picos de obra, el Distrito exigió la apertura de hasta 8 frentes de trabajo simultáneos en barrios distantes (El Pozón, Matuna, Nelson Mandela, etc.). 2. Imposibilidad Física: Es técnicamente imposible que un solo Director de Obra o un solo Especialista Ambiental (cargado en el AIU) realice el control de calidad y el cumplimiento de protocolos en 8 puntos diferentes de la ciudad con el tráfico crítico de Cartagena. Por ello, se requiere un equipo de Coordinadores de Zona en el AIU que consoliden la información de los Residentes de cada frente. 3. No hay duplicidad, hay jerarquía: El Residente (Costo Directo) ejecuta; el Coordinador/Especialista (AIU) valida y diseña la solución técnica. Análisis de Precedentes en SECOP II y Estándares de la CCI Al revisar la base de datos de contratación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) y procesos previos en Cartagena como el LP-SID-UAC-004-2023, se observa que la estructura de "Staff de Dirección" en el AIU es un estándar en megaproyectos. • Evidencia Documental: En el proceso del año 2023, la Secretaría ya establecía una matriz de personal en el AIU que incluía especialistas en Geotecnia y Estructuras. La Contraloría General de la República (CGR), en auditorías a nivel nacional sobre contratos 4G y de red vial nacional, ha validado que el Personal Especialista debe ir en el AIU como un costo de "Administración Técnica", mientras que el Personal de Residencia es un costo directo de "Operación". • Referente Local: Si comparamos con el contrato de "Canales de Cartagena" (Vigencia 2022), la relación de</p>	
--	--	---	--



		<p>profesionales por valor de contrato era incluso superior a la de 2024, lo que demuestra que la Secretaría ha mantenido una política de fortalecimiento de la supervisión para evitar fallas constructivas.</p> <p>En consecuencia, esta Secretaría aporta la Matriz Comparativa de la Estructura de AIU correspondiente a las vigencias 2021–2024, junto con los soportes técnicos, financieros, históricos y normativos que explican la variación de sus componentes, particularmente en lo relacionado con el apalancamiento financiero, los gastos de sede y ensayos de laboratorio, la invariabilidad del componente de utilidad y la incidencia de la coyuntura macroeconómica y sectorial en los costos indirectos.</p> <p>Dicha información permite evidenciar la coherencia histórica, la razonabilidad técnica y la proporcionalidad económica del AIU adoptado, desvirtuando la configuración de un sobrecosto y acreditando que la estructuración realizada respondió a criterios objetivos de planeación, equilibrio económico y realidad del mercado para la vigencia contractual analizada.</p> <p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE INEXISTENCIA FORMAL DEL PMA Y PMT – PAGOS SIN SOPORTE TECNICO NI EVIDENCIA (RIESGO 2)</p> <p>El contratista de la interventoría hace alusión igualmente al seguimiento correspondientes a los Planes de Manejo Ambiental y de Tránsito, los cuales, han sido aprobados y ejercido seguimiento mensual, de acuerdo con la obligación contractual y los soportes cargados en el expediente del Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP II, donde se permite visualizar el apartado que versa sobre obligaciones en materia ambiental.</p> <p>De oficio allegado por la interventoría, se relacionan las medidas adoptadas que dan cuenta del seguimiento a esta obligación, así:</p> <p>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</p> <p>✓ “Informes cargados en SECOP II. En estos informes ejecutivos, que se encuentran cargados en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP II e incluyen capítulo que se denomina aspecto técnico, social y ambiental.</p>	
--	--	---	--



		<p>✓ Sustento técnico y documental de los informes ambientales: Los informes mensuales de interventoría incorporan como anexo el Informe Ambiental, en el cual se detallan las actividades ejecutadas, soportes, evidencias, registros y observaciones correspondientes al seguimiento ambiental del contrato. Estos anexos constituyen el respaldo técnico y documental del componente ambiental, por lo que su valoración aislada o descontextualizada conduce a conclusiones imprecisas.</p> <p>✓ Alcance del formato básico y aparente duplicidad: “Las capturas citadas en el informe corresponden a un formato consolidado de carácter histórico,” diseñado para presentar el estado general de los programas ambientales y permitir su trazabilidad en el tiempo. Es normal y técnicamente esperable que se observe información reiterada, en tanto se trata de un registro acumulativo y no de un informe mensual independiente. El detalle técnico, avances específicos y evidencias se encuentran en el Informe Ambiental anexo.</p> <p>✓ Trazabilidad y seguimiento ambiental: El seguimiento ambiental no se limitó a un ejercicio formal, sino que se estructuró mediante informes anexos, registros de actividades, observaciones y recomendaciones, los cuales fueron puestos a disposición de la entidad y forman parte del expediente contractual. La lectura parcial de formatos consolidados sin atender los anexos técnicos no refleja adecuadamente el alcance real del control ambiental ejercido.”</p> <p>PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT)</p> <p><input type="checkbox"/> “Existencia y aprobación formal del PMT El Plan de Manejo de Tránsito fue elaborado en octubre de 2024 y posteriormente aprobado por el Distrito de Cartagena de Indias, cumpliendo con los requisitos normativos legales establecidos. Esta aprobación acredita que el proyecto contó con un instrumento técnico obligatorio para garantizar la seguridad vial y la adecuada gestión del espacio público, desvirtuando la afirmación de inexistencia formal.</p> <p><input type="checkbox"/> Publicación en SECOP II y trazabilidad documental Contrario a lo señalado en el informe, el PMT se encuentra publicado en la plataforma SECOP II como anexo de los informes mensuales de obra e interventoría. Dichos anexos incluyen planos, croquis y evidencias fotográficas que acreditan la implementación de las medidas de señalización y control de tránsito.</p>	
--	--	---	--



		<p>□ Socialización y participación ciudadana Se realizaron actas de socialización del PMT con las comunidades intervenidas, las cuales se encuentran anexas en los informes publicados en SECOP II.</p> <p>□ Verificación en campo y control por la interventoría La interventoría verificó la implementación del PMT en obra y emitió llamados de atención documentados en el control de correspondencia, anexas en los informes mensuales evidenciando inspecciones en campo y exigencia de correctivos cuando se detectaron desviaciones, garantizando la seguridad vial y la integridad de peatones y conductores.</p> <p>□ Evidencias técnicas y coherencia operativa Los informes incluyen fotografías sistemáticas, planos y croquis que acreditan la instalación de señalización temporal, cerramientos y canalización del tráfico por frente de obra.</p> <p>Conforme a lo anteriormente expuesto, y en relación con las observaciones asociadas a una presunta inacción por parte de la interventoría, se aclara que sí existieron actuaciones oportunas, verificables y debidamente documentadas, mediante las cuales se ejercieron las funciones de seguimiento, control y supervisión contractual, en cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales a su cargo. En consecuencia, no se configura inacción alguna, toda vez que las gestiones realizadas.”</p> <p>Como parte del oficio remitido, proporcionan link de acceso a carpetas que acreditan el seguimiento oportuno a dichos planes. (ver cuadro de link – anexos adjuntos).</p> <p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE DETERIORO PREMATURO POR PRESUNTA DEFICIENCIA CONSTRUCTIVA (RIESGO 3)</p> <p>Frente a la observación formulada es primordial informar que el contrato se encuentra en etapa de ejecución, con lo cual, los frentes de obra que se han ejecutado y/o los que se proyecta finalizar dentro de la vigencia de este, se tiene que se ha mantenido constante comunicación y coordinación con Aguas de Cartagena, tal como lo acreditan los oficios que se adjuntan al presente contrato.</p> <p>De manera que se ha trabajado articuladamente con entidades externas que inciden en la ejecución de las obras en el Distrito de Cartagena.</p>	
--	--	--	--



		<p>Así mismo se indica que, al encontrarse en ejecución el contrato, es viable que de presentarse novedades en materia constructiva sean estas, atendidas por el contratista de obra.</p> <p>De hecho, el contratista de obra allegó informe de los tramos que han intervenido con posterioridad a su entrega, tales como: Calle Chile, Las Palmeritas y los Calamares y se estableció un cronograma de actividades para intervención de los tramos restantes en la próxima vigencia, una vez el contrato haya superado las causas que conllevaron a la suspensión del día veintiséis (26) de diciembre de 2025.</p>	
<p>3</p>	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 3 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, PENAL Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. LP-SID-006-2024</p> <p>Riesgo identificado No.1: Deficiencias en la planeación técnica y económica del proyecto que incrementan la probabilidad de sobrecostos y ajustes contractuales recurrentes, afectando la eficiencia y racionalidad del gasto público.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXO TECNICO</u></p> <p>De la revisión integral del Estudio Previo y del Anexo Técnico del proceso contractual cuyo objeto es la Rehabilitación y Mantenimiento del Corredor de Acceso Rápido a la Variante Mamonal–Gambote, se evidencian deficiencias sustanciales en la planeación técnica y en la estructuración del proyecto, toda vez que los documentos precontractuales no se encuentran soportados en estudios técnicos suficientes, específicos y verificables que permitan justificar de manera objetiva el alcance de las intervenciones, las soluciones constructivas adoptadas, las cantidades de obra estimadas y los costos asociados al presupuesto oficial.</p> <p>En particular, el Estudio Previo presenta una descripción general de la problemática vial y una relación extensa de tramos a intervenir, sin que se haya acreditado la existencia de diagnósticos técnicos individualizados por tramo, tales como estudios de patología del pavimento, evaluaciones estructurales, caracterización de subrasantes, análisis de tránsito, levantamientos topográficos detallados o memorias de cálculo que sustenten las decisiones de diseño. Esta ausencia de insumos técnicos mínimos evidencia que la definición del alcance contractual se realizó con base en</p>	<p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE DEFICIENCIAS EN LA PLANEACIÓN TÉCNICA Y ECONOMICA – PROBABILIDAD DE SOBRECOSTOS Y AJUSTES CONTRACTUALES RECURRENTE (RIESGO 1)</p> <p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXO TECNICO</u></p> <p><i>El anexo técnico, además del diagnóstico detallado, apoyado en registros fotográficos georreferenciados y la clasificación de las fallas que advierte el equipo auditor en su observación, también establecía una propuesta de intervención con características y tramos claramente identificados, con un inventario vial individualizado por tramo, consignado en dicho anexo técnico y a partir de los cuales se definieron las cantidades iniciales de las intervenciones, donde cada tramo fue identificado como unidad técnica medible, indicando: ubicación, unidad de medida, longitud (ML), tipo de intervención y observaciones del estado. Esto constituye caracterización técnica por tramo, conforme a la naturaleza de los proyectos urbanos. Los diagnósticos fueron realizados mediante inspecciones visuales de estado, registros fotográficos fechados y análisis de comportamiento funcional repetitivo, lo cual habilita el uso de tipologías constructivas tipo, sin que esto signifique ausencia de diagnóstico técnico. Las intervenciones se estructuraron mediante diseños tipo de pavimentos rígidos y flexibles, sustentados en:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Manual de Mantenimiento y Rehabilitación de Pavimentos Urbanos – INVIAS ▪ Normativa técnica aplicable a tránsito urbano 	<p><u>ESTUDIOS PREVIOS Y ANEXO TECNICO</u></p> <p>Si bien la entidad manifiesta que el Anexo Técnico contiene un inventario vial individualizado por tramo, sustentado en inspecciones visuales, registros fotográficos georreferenciados y la clasificación de fallas, así como la utilización de tipologías constructivas tipo apoyadas en manuales técnicos y normativa sectorial vigente, la comisión auditora considera que dichos insumos no resultan suficientes para acreditar una planeación técnica integral y plenamente verificable en la etapa precontractual.</p> <p>En particular, la caracterización basada en diagnósticos visuales y criterios de comportamiento homogéneo, aun siendo una práctica utilizada en proyectos urbanos, no sustituye la necesidad de contar con estudios técnicos específicos por tramo, tales como evaluaciones estructurales, caracterización de subrasantes, análisis de tránsito, levantamientos topográficos detallados o memorias de cálculo, que permitan sustentar de manera objetiva la definición del alcance técnico, las soluciones constructivas adoptadas, las cantidades de obra y los</p>



<p>estimaciones globales y homogéneas, sin considerar las condiciones físicas, funcionales y operativas particulares de cada vía, lo que impide verificar la razonabilidad técnica de las soluciones propuestas y de las cantidades de obra previstas.</p> <p>Por su parte, el Anexo Técnico, si bien incorpora un diagnóstico visual apoyado en registros fotográficos y clasifica las fallas observadas, no desarrolla un análisis técnico cuantificado que permita correlacionar dichas patologías con soluciones de diseño estructural debidamente justificadas. Las actividades definidas, tales como fresado, instalación de geomalla, estabilización de base con cemento y colocación de mezclas asfálticas densas modificadas con polímeros tipo premium y promotor de adherencia, no se encuentran respaldadas en estudios de laboratorio, criterios de diseño, análisis comparativos de alternativas ni evaluaciones costo-beneficio que expliquen su necesidad técnica frente a otras soluciones posibles, configurándose así especificaciones técnicas de mayor costo sin soporte suficiente.</p> <p>Adicionalmente, se identifican inconsistencias entre las longitudes de los tramos, las áreas de intervención estimadas, las metas físicas reportadas y las cantidades de obra incorporadas en el presupuesto oficial, sin que exista una matriz de trazabilidad que permita asociar cada ítem presupuestal con un tramo específico y con una necesidad técnica concreta.</p> <p>En consecuencia, los documentos analizados no garantizan el cumplimiento efectivo del principio de planeación, en la medida en que la entidad estructuró el proceso contractual sin contar con los estudios y diseños necesarios para definir de manera precisa, suficiente y objetiva el alcance técnico y económico del proyecto, trasladando implícitamente al contratista riesgos derivados de una planeación deficiente y generando un escenario de alta incertidumbre sobre la correcta ejecución de los recursos públicos destinados a la obra.</p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p> <p>De la revisión integral al Análisis Económico del Sector elaborado para el proceso contractual cuyo objeto es la Rehabilitación y Mantenimiento del Corredor de Acceso Rápido a la Variante Mamonal–Gambote, así como de la verificación realizada a los documentos suministrados por el sujeto de control y a la información publicada en la plataforma SECOP, se evidenció que dicho análisis no cumple de manera integral con su finalidad de sustentar técnica y económicamente la estructuración del presupuesto oficial ni la razonabilidad de los precios unitarios definidos, toda vez que su contenido se limita principalmente a una descripción general del comportamiento macroeconómico del sector</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Criterios de durabilidad para humedad, tráfico y condiciones costeras</i> ▪ <i>Experiencia técnica en comportamiento homogéneo de pavimentos urbanos</i> <p><i>La tipificación estructural y la selección de materiales y espesores se encuentran consignadas en el formulario de presupuesto oficial del proceso, lo cual constituye sustento técnico razonable y verificable.</i></p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p> <p><i>Es pertinente señalar que el Estudio de Sector y de Mercado tuvo como propósito principal contextualizar la estructuración del presupuesto oficial dentro del entorno económico y sectorial vigente, incorporando variables macroeconómicas relevantes para el sector construcción, tales como inflación, IPC, salario mínimo, tasas de interés y comportamiento general del mercado, las cuales inciden de manera transversal en los costos de mano de obra, insumos, transporte y equipos considerados en los Análisis de Precios Unitarios (APU).</i></p> <p><i>Así mismo, los APU del proceso contractual fueron elaborados con base en rendimientos técnicos, consumos de materiales, mano de obra y equipos, apoyados en referencias del mercado, experiencia técnica institucional y condiciones propias del entorno local y regional, constituyéndose estos en el principal instrumento de desagregación y soporte de los precios unitarios definidos en el presupuesto oficial. En este sentido, el Estudio de Sector y de Mercado se concibió como un complemento contextual a los APU, sin que se pretendiera replicar o sustituir el detalle técnico contenido en estos.</i></p> <p><i>En relación con los contratos de referencia incorporados en el análisis, la Secretaría precisa que su inclusión tuvo un carácter indicativo y comparativo, orientado a identificar tendencias generales del sector y órdenes de magnitud presupuestales, sin que dichos referentes constituyeran el único ni el principal sustento para la determinación de los precios unitarios del proyecto.</i></p> <p><i>No obstante lo anterior, la entidad reconoce que es posible fortalecer la articulación metodológica entre el Estudio de Sector y de Mercado y los Análisis de Precios Unitarios, mediante la incorporación de matrices de correlación que faciliten la trazabilidad entre los supuestos económicos generales y los costos directos de las actividades, así como la inclusión de referentes comparativos con mayor nivel de desagregación técnica.</i></p> <p>A.U.I - SOBRECOSTOS</p>	<p>costos asociados al presupuesto oficial. Así mismo, la referencia a manuales técnicos generales y a la experiencia previa del sector no reemplaza la obligación de garantizar trazabilidad técnica plena entre las necesidades reales del corredor vial intervenido, las actividades definidas en el Anexo Técnico y los ítems incorporados en el presupuesto, persistiendo debilidades en la correlación entre tramos, metas físicas y cantidades de obra, lo cual limita la verificación de la razonabilidad técnica y económica del proceso contractual.</p> <p>En consecuencia, si bien la respuesta de la entidad permite establecer que existió un ejercicio básico de caracterización funcional del corredor, no logra desvirtuar la observación formulada, manteniéndose un déficit de planeación técnica documentada en la etapa precontractual, que genera riesgos potenciales de ajustes, rediseños o modificaciones durante la ejecución contractual.</p> <p>Por lo anterior, la comisión auditora mantiene la observación en firme como OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA, formulando como recomendación de mejora que, en futuros procesos contractuales de rehabilitación vial urbana, la entidad incorpore estudios técnicos verificables por tramo, metodologías formalizadas de priorización y matrices de trazabilidad técnica y presupuestal, con el fin de fortalecer la planeación, la eficiencia del gasto público y la transparencia en la estructuración de los proyectos.</p> <p>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</p>
---	---	--



<p>construcción, incorporando indicadores como crecimiento del PIB, inflación, IPC, salario mínimo, tasas de desempleo y variaciones de la TRM, sin que se evidencie un ejercicio técnico que relacione de forma directa dichos indicadores con la formación real de los precios unitarios de las actividades propias del proyecto vial ni con las condiciones específicas del corredor objeto de intervención</p> <p>Si bien se constató que los Análisis de Precios Unitarios fueron elaborados y aportados dentro del proceso contractual, el Análisis Económico del Sector no desarrolla una articulación técnica y metodológica clara entre dichos APU y el contexto económico analizado, en la medida en que no se expone la trazabilidad entre los supuestos macroeconómicos referenciados y los costos directos que componen los precios unitarios tales como rendimientos adoptados, consumos de materiales, costos de mano de obra, equipos, transporte, distancias de acarreo ni factores logísticos propios del corredor Mamonal–Gambote, lo cual limita la posibilidad de verificar si los valores unitarios definidos responden efectivamente a condiciones reales de mercado y a las particularidades técnicas del proyecto</p> <p>Adicionalmente, el análisis incorpora comparativos de procesos contractuales ejecutados a nivel nacional con valores globales significativamente disímiles en alcance, tipología de obra, localización y condiciones técnicas, sin que se realice un ejercicio de homologación técnica que permita justificar su utilización como referencia válida para la determinación del presupuesto del proyecto auditado, presentándose únicamente listados de contratos y valores totales sin desagregar precios unitarios ni contrastar especificaciones técnicas, estructuras de pavimento, volúmenes de obra o condiciones particulares del corredor intervenido, situación que impide verificar la razonabilidad económica del presupuesto oficial fijado y evidencia debilidades en la estructuración del estudio de mercado y en el cumplimiento del principio de planeación que rige la contratación estatal.</p> <p>A.U.I - SOBRECOSTOS</p> <p>De la revisión integral a la estructuración del AIU definido en el presupuesto oficial del proceso contractual, así como del análisis de los documentos presupuestales, Análisis Económico del Sector, Anexo Técnico y Formulario de Presupuesto Oficial, se evidenció que la Entidad estableció una estructura de costos indirectos compuesta por Administración del veinticuatro por ciento (24%), Imprevistos del uno por ciento (1%) y Utilidad del cinco por ciento (5%), porcentajes que resultan desproporcionados y excesivos frente a los rangos razonables de mercado para contratos de obra vial de naturaleza similar, con actividades repetitivas, localización lineal, soluciones</p>	<p><i>Ahora bien, la estructura de costoso indirectos (AIU), la observación formulada, omite en su análisis la dispersión geográfica y la simultaneidad de los frentes de obra, situación que se acredita con el cronograma maestro de obra, actas de inicio por frente y matriz de localización geográfica de frentes activos, los cuales evidencian la ejecución simultánea en distintos sectores del Distrito.</i></p> <p>• <i>Capacidad de Supervisión: Para un contrato de la envergadura de la Fase I (\$96.464 millones), la ejecución no se realiza de forma lineal sino en múltiples frentes simultáneos (El Pozón, Los Calamares, Nelson Mandela, La Matuna, etc.), conforme se demuestra en las actas de frente, bitácoras de obra y reportes diarios de ejecución que se anexan. Un equipo de 19 profesionales permite garantizar la presencia de:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>5. Residentes de Obra y Ambientales por cada tramo vial, debidamente identificados en la matriz de asignación de personal por frente, con indicación de su dedicación y periodo de intervención.</i> <i>6. Especialistas en Geotecnia y Pavimentos para decisiones en tiempo real ante hallazgos de suelos no previstos, lo cual se soporta con informes técnicos especializados, actas de atención de contingencias y registros fotográficos de intervenciones en subsuelo.</i> <p>• <i>Ratio Técnico: Si dividimos el valor total del contrato por el número de profesionales, obtenemos una carga de supervisión de aproximadamente \$5.000 millones por profesional, cifra que se encuentra dentro de los estándares de eficiencia operativa de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) para proyectos urbanos de alta complejidad, tal como se acredita con fichas técnicas de referencia de la CCI y cuadros comparativos de procesos similares publicados en SECOP II.</i></p> <p><i>La Entidad ha mantenido una coherencia técnica en la estructuración de sus AIU, adaptándolos a la realidad del mercado y a los riesgos crecientes de la infraestructura en</i></p>	<p>La comisión auditora analizó la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital frente a la observación relacionada con el Estudio de Sector y de Mercado elaborado en el marco del proceso contractual para la Rehabilitación y Mantenimiento del Corredor de Acceso Rápido a la Variante Mamonal–Gambote, así como los soportes y argumentos expuestos en sede de contradicción.</p> <p>Del análisis efectuado se concluye que, si bien el Estudio de Sector y de Mercado cumple una función de contextualización general del entorno económico y sectorial, incorporando variables macroeconómicas relevantes para el sector construcción, persisten oportunidades de mejora en la articulación metodológica entre dicho estudio y los Análisis de Precios Unitarios, particularmente en lo relacionado con la trazabilidad entre los supuestos económicos generales y los costos directos de las actividades propias del proyecto.</p> <p>No obstante lo anterior, la comisión auditora constató que los precios unitarios del presupuesto oficial se encuentran soportados principalmente en los APU, elaborados con base en rendimientos técnicos, consumos de materiales, mano de obra, equipos y condiciones del mercado local y regional, sin que se evidencie, para este aspecto específico, un impacto fiscal directo, ni la configuración de un daño al patrimonio público.</p> <p>En consecuencia, la respuesta presentada por la entidad resulta parcialmente aceptable, en tanto permite aclarar el alcance y finalidad del Estudio de Sector y de Mercado como instrumento complementario, y se acoge el</p>
---	--	---



<p>técnicas estandarizadas y baja complejidad administrativa relativa.</p> <p>Dichos porcentajes no se encuentran debidamente justificados mediante un análisis técnico detallado de cargas administrativas reales, estructura organizacional específica, permanencia del personal, ni evaluación objetiva de riesgos que sustente el nivel de imprevistos adoptado, limitándose su inclusión a una definición genérica sin soporte cuantitativo verificable.</p> <p>En particular, el componente de Administración presenta un sobredimensionamiento que no guarda correspondencia con la magnitud real de las actividades ejecutadas ni con las prácticas usuales del mercado para este tipo de intervenciones, generando un incremento artificial del valor del contrato.</p> <p>Con base en un análisis de proporcionalidad económica del AIU y considerando rangos de referencia usuales para obras viales comparables, se estima que el exceso atribuible exclusivamente al AIU por encima de un rango razonable corresponde aproximadamente al diez por ciento (10%) del valor efectivamente pagado del contrato, el cual asciende a la suma de \$30.489.243.976,75, lo que se traduce en un presunto detrimento patrimonial por concepto de AIU del orden de \$3.048.924.397,68, derivado de la aplicación de una estructura de costos indirectos injustificada que afecta la eficiencia, economía y racionalidad del gasto público.</p> <p>Riesgo Identificado No.2: Deterioro prematuro de las obras y de generación de un daño al patrimonio público por deficiencias constructivas, incumplimiento de ítems contratados y falta de control efectivo durante la ejecución.</p> <p><u>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</u></p> <p>Como resultado de la evaluación a la ejecución contractual del Contrato No. LP-SID-006-2024, y con fundamento en las visitas técnicas de verificación en campo realizadas por la comisión auditora sobre una muestra de puntos de intervención vial, se evidenciaron irregularidades técnicas asociadas a la no ejecución o ejecución parcial en actividades contractuales pagadas, lo cual compromete la funcionalidad y seguridad vial de la infraestructura intervenida, además de evidenciar debilidades en el control de calidad y en la validación de cantidades por parte del contratista, la interventoría y/o supervisión.</p> <p>En el TRAMO I – sentido hacia Pasacaballos, respecto de la actividad 4.4 – <i>Señalización horizontal (líneas continuas)</i>, durante la inspección técnica realizada en campo no se evidenció la ejecución de la señalización horizontal correspondiente en el tramo verificado, pese a tratarse de una actividad técnicamente esencial e indispensable para la</p>	<p>el Distrito. Al revisar procesos de administraciones anteriores, se observa que el AIU ha oscilado históricamente entre el 25% y el 30%, lo cual se soporta con los cuadros de descomposición de AIU de las vigencias 2021, 2022, 2023 y 2024 que se anexan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Proceso LP-SID-UAC-004-2023 (Fase IV - Administración Anterior):</i> Este proceso ya presentaba una estructura de costos indirectos robusta, reconociendo que la intervención en zonas con redes de servicios públicos obsoletas eleva el factor de Imprevistos (I), según consta en la matriz de riesgos contractual y en los estudios previos de dicho proceso, los cuales se aportan como antecedente técnico. • <i>Proceso LP-SID-UAC-001-2021:</i> Aunque el valor global era menor, la proporción de la carga administrativa para manejo de tránsito y gestión social ya representaba un porcentaje significativo del indirecto, conforme se acredita en los análisis de AIU históricos y actas de seguimiento de obra de la vigencia 2021. • <i>Justificación del 30%:</i> El incremento puntual observado en 2024 responde a la matriz de riesgos. Cartagena es una de las ciudades con mayores riesgos imprevisibles en subsuelo debido a la falta de catastro preciso de redes de servicios públicos (Acuacar, Afinia, Surtigas), lo cual se demuestra mediante comunicaciones oficiales de las empresas prestadoras, actas de interferencias y reportes técnicos de campo que se anexan. Trasladar este riesgo al contratista sin una contraprestación en el AIU llevaría a la declaratoria de desequilibrio económico, conforme a la simulación financiera y análisis de suficiencia presupuestal adjuntos. <p><i>Componente Financiero (17,9%): Realidad del Mercado de Capitales</i></p> <p><i>El informe señala como “excesivo” el rubro financiero dentro del AIU. Esta observación desconoce la coyuntura económica de la vigencia 2024:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 5. <i>Tasas de Interés (DTF / IBR):</i> El costo del apalancamiento financiero ha alcanzado niveles históricos, tal como se acredita con 	<p>compromiso institucional de fortalecer, en futuros procesos contractuales, la trazabilidad y desagregación técnica de este tipo de estudios.</p> <p>Por lo anterior, la comisión auditora mantiene la observación en firme como OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA, formulándola como recomendación de mejora, orientada a que en futuros procesos de contratación de infraestructura vial se fortalezca la estructuración del Estudio de Sector y de Mercado mediante metodologías que permitan una correlación más clara entre el análisis económico general y los Análisis de Precios Unitario</p> <p><u>A.U.I - SOBRECOSTOS</u></p> <p>En relación con la observación formulada por presuntos sobrecostos en la estructura de costos indirectos (AIU) del contrato auditado, la comisión auditora realizó un análisis integral de la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como de la documentación técnica, financiera y comparativa aportada en sede de contradicción.</p> <p>Del examen efectuado se evidenció que la entidad atendió de manera suficiente y estructurada los aspectos observados, acreditando que la definición del AIU incorporó variables determinantes propias de la ejecución contractual, tales como la dispersión geográfica y simultaneidad de frentes de obra, la complejidad socio-urbana del entorno, los riesgos técnicos asociados a condiciones de subsuelo y la coyuntura macroeconómica de la vigencia 2024, factores que inciden directamente en la configuración de los costos indirectos.</p> <p>En particular, la Secretaría aportó cronogramas de ejecución, actas de frentes de</p>
--	---	--



<p>regulación del tránsito, la seguridad vial y la funcionalidad integral de la vía intervenida. Si bien el contratista no incluyó el cobro de esta actividad en las actas de pago, se constató que tampoco fue ejecutada, a pesar de encontrarse prevista dentro del alcance técnico del contrato y de ser necesaria para la correcta terminación de la obra. La omisión de esta actividad constituye un incumplimiento técnico que afecta la calidad y seguridad de la infraestructura vial entregada. En consecuencia, se estima un presunto detrimento patrimonial, calculado con base en el valor unitario contractual de la actividad de señalización horizontal y el metraje lineal no ejecutado determinado mediante medición en campo, el cual asciende a la suma de \$15.431.438, correspondiente al valor requerido para ejecutar la actividad omitida. (ver imágenes adjuntas).</p> <p>En el TRAMO Las Olas, en relación con el ítem 3.4 <i>Pavimento rígido en concreto durable MR-42, TMN 1" con sílice al 3%, AC=3 días, e=0,25 m (incluye refuerzo, canastilla, pasadores, barras de amarre, antisolero, plástico, rieles y mano de obra)</i>, la comisión auditora efectuó medición in situ y determinó una cantidad ejecutada de 2.316,70 m², evidenciándose una diferencia frente a la cantidad pagada de 2.737,93 m², equivalente a 421,23 m² no hallados en campo. Lo anterior constituye una presunta irregularidad técnica por cantidades pagadas sin soporte físico verificable, con un presunto detrimento patrimonial estimado en \$157.348.782.</p> <p>En consecuencia, las situaciones descritas evidencian presuntas irregularidades técnicas en la ejecución y/o recibo de obra, relacionadas con ausencia de señalización horizontal y diferencias entre cantidades pagadas y ejecutadas, lo cual configura una afectación a la seguridad vial, además de un presunto daño al patrimonio público por pagos efectuados sin correspondencia plena con lo realmente ejecutado o con las especificaciones de calidad exigidas contractualmente.</p> <p>CRITERIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución Política de Colombia, artículo 209 (principios de la función administrativa). • Ley 80 de 1993, artículos 3, 24, 25 y 26, sobre principios de planeación, responsabilidad, economía, transparencia y selección objetiva. • Ley 1474 de 2011, artículo 83, sobre deberes del supervisor e interventor en el control efectivo de la ejecución contractual. • Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario), que establece los deberes 	<p><i>certificaciones del Banco de la República, series estadísticas DTF/IBR y análisis financiero del contrato que se anexan.</i></p> <p>6. <i>Ciclo de Pagos: El contratista debe financiar la operación durante periodos de 60 a 90 días, situación soportada en el flujo de caja proyectado del contrato, certificaciones bancarias y contratos de líneas de crédito aportados.</i></p> <p><i>El 17,9% citado no es un sobrecosto, es el costo del dinero en el tiempo necesario para evitar la parálisis de las obras por falta de liquidez, conforme a la fórmula financiera aplicada y al cálculo del WACC del contratista, los cuales se adjuntan.</i></p> <p><i>Diferenciación Legal: AIU Contractual vs. Utilidad Real</i></p> <p><i>Es imperativo aclarar que el AIU es una estimación técnica global y no una rendición de cuentas de gastos directos, criterio respaldado por la jurisprudencia del Consejo de Estado (Sentencia 15 de mayo de 2012, Exp. 03387).</i></p> <p><i>La entidad demostrará que el valor total (Costo Directo + AIU) es competitivo frente a licitaciones similares, para lo cual se anexan cuadros comparativos con procesos de Barranquilla y Santa Marta.</i></p> <p><i>Gravámenes y Administración</i></p> <p><i>El componente de Administración debe absorber los descuentos y estampillas de ley, situación acreditada con el cuadro detallado de carga tributaria directa, su base legal y la simulación financiera de impacto en el AIU que se anexan. El presunto sobrecosto del 10% coincide con la carga impositiva efectiva asumida por el contratista.</i></p> <p><i>Personal en AIU vs. Costo Directo</i></p> <p><i>No existe duplicidad, sino jerarquía funcional, tal como se evidencia en el organigrama funcional del proyecto, la EDT, el manual de roles y responsabilidades y los contratos del personal aportados. El Residente ejecuta; el Coordinador o Especialista valida y diseña la solución técnica.</i></p>	<p>obra, matrices de asignación de personal y organigramas funcionales, mediante los cuales se verificó la necesidad operativa del personal incluido en el componente de Administración, así como la inexistencia de duplicidades y su diferenciación funcional frente al personal imputado al costo directo. De igual forma, se allegaron antecedentes contractuales y cuadros históricos de descomposición del AIU correspondientes a las vigencias 2021 a 2024, evidenciándose coherencia técnica en la evolución del porcentaje aplicado y la invariabilidad del componente de Utilidad.</p> <p>En cuanto al componente financiero, se demostró que el valor incorporado responde al costo real del apalancamiento financiero requerido para atender los ciclos de pago contractuales y a las condiciones macroeconómicas vigentes, descartándose que dicho componente obedezca a un incremento arbitrario del valor contractual.</p> <p>Así mismo, se acreditó que el componente de Administración absorbe gravámenes, contribuciones y estampillas de carácter obligatorio conforme a la normatividad distrital y nacional vigente, circunstancia que fue sustentada mediante cuadros detallados de carga tributaria y simulaciones financieras, lo cual explica la diferencia inicialmente identificada por el ente de control y descarta la configuración de un exceso injustificado.</p> <p>Adicionalmente, la entidad aportó referentes sectoriales oficiales (ICCP-DANE), comparativos con procesos contractuales de naturaleza similar y antecedentes de auditorías a proyectos de infraestructura, los cuales permitieron corroborar que la estructura del AIU adoptada se encuentra alineada con el comportamiento real de los</p>
---	--	--



<p>funcionales y la responsabilidad disciplinaria por omisiones en el ejercicio de la función pública.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 610 de 2000, sobre responsabilidad fiscal por manejo ineficiente o indebido de recursos públicos. • Código Penal (Ley 599 de 2000), artículos relacionados con la protección del patrimonio público y celebración indebida de contratos, aplicables cuando existen pagos sin soporte o decisiones contrarias a la normativa. • Decreto 1082 de 2015, sobre estructuración técnica, económica y jurídica de estudios previos y estudio de mercado. <p>CAUSA</p> <p>Las situaciones descritas tienen su origen en una deficiente estructuración y planeación integral del proceso contractual por parte de la Entidad, caracterizada por la ausencia de estudios técnicos previos suficientes, específicos y verificables que sustentaran adecuadamente el alcance, las soluciones constructivas, las cantidades de obra y los costos del proyecto, así como por una inadecuada articulación entre el Estudio Previo, el Anexo Técnico, el Análisis Económico del Sector y la estructura presupuestal.</p> <p>Lo anterior se ve agravado por la falta de una metodología clara de trazabilidad técnica y económica, que permitiera vincular diagnósticos por tramo, análisis de alternativas, criterios de diseño, Análisis de Precios Unitarios, estudio de mercado y definición del AIU, lo cual derivó en la adopción de soluciones técnicas de alto costo y una estructura de costos indirectos sobredimensionada sin justificación objetiva. Adicionalmente, durante la etapa de ejecución, se evidenciaron debilidades en los mecanismos de control, supervisión e interventoría, que permitieron la aprobación de pagos por actividades presuntamente no ejecutadas o ejecutadas parcialmente, sin una validación rigurosa de cantidades, cumplimiento técnico y condiciones de servicio exigidas contractualmente.</p> <p>EFEECTO</p> <p>Se generó alta incertidumbre técnica, económica y contractual que impactó negativamente la eficiencia, economía y transparencia del proceso de contratación, materializándose en presuntas afectaciones al patrimonio público. En particular, se configuraron sobrecostos derivados de una estructura de AIU desproporcionada, la aprobación de precios y soluciones técnicas sin soporte suficiente, y pagos efectuados sin correspondencia plena con lo realmente ejecutado o con la calidad exigida, lo que dio lugar a presunto detrimento patrimonial cuantificable en Tres mil doscientos</p>	<p>MATRIZ COMPARATIVA DE ESTRUCTURA DE AIU (VIGENCIAS 2021 - 2024) Esta tabla desglosa los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura en cada año (Fases de Malla Vial): (ver imagen adjunta) Para el análisis y valoración de la tabla anterior, es necesario tener en cuenta: 1. El Factor del Apalancamiento Financiero (Variación 2.5% → 6.5%). 3. Gastos de Sede y Ensayos de Laboratorio (Variación 2.0% → 4.0%) • <i>Argumento: Se nos acusa de duplicidad en costos de laboratorio.</i> • <i>Defensa: El incremento al 4.0% se debe a la implementación de ensayos de mayor precisión y frecuencia (vigas de flexión, núcleos de asfalto con mayor periodicidad) para garantizar la calidad ante el ente de control. Además, la dispersión de frentes de obra en 2024 obligó a la instalación de múltiples campamentos temporales, lo cual eleva los gastos logísticos comparado con contratos centralizados de años anteriores.</i> 4. Invariabilidad de la Utilidad (5.0%) • <i>Argumento: Es vital mostrar que la Utilidad (U) se ha mantenido estática en el 5%.</i> • <i>Defensa: Esto demuestra que el Distrito no ha permitido un enriquecimiento mayor del contratista, sino que ha ajustado la Administración (A) para cubrir los costos reales de ejecución. El contratista sigue ganando lo mismo porcentualmente que en 2021; lo que aumentó fue el costo de operar en la coyuntura actual. Así pues, la observación formulada omite el fenómeno de la transmisión de la política monetaria a los costos de la construcción.</i> • <i>Evolución Estadística (2021-2024): * En la vigencia 2021, el país operaba con tasas de intervención históricamente bajas (aprox. 1.75% - 2.0%) para incentivar la reactivación post-pandemia. La DTF (Depósito a Término Fijo) oscilaba entre el 1.9% y 3.2%. o En contraste, para la vigencia 2024, tras el ciclo inflacionario global, el Banco de la República elevó las tasas hasta el 13.25%, llevando la DTF a niveles superiores al 12% - 14%.</i> • <i>Correlación Técnica con el Contrato: Un proyecto de \$96.000 millones requiere que el contratista mantenga líneas de crédito activas (capital de trabajo) para cubrir la brecha entre el gasto operativo y el recaudo de actas de obra (ciclo de caja).</i> • <i>Defensa: La Secretaría no "asignó" un valor caprichoso; simplemente reconoció que el</i></p>	<p>costos indirectos del sector y con prácticas técnicamente aceptadas para contratos de similar complejidad.</p> <p>De manera complementaria, la comisión auditora analizó la Matriz Comparativa de la Estructura de AIU – Vigencias 2021 a 2024, aportada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, en la cual se desagregan los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura asociados a las diferentes fases de la malla vial distrital, evidenciándose lo siguiente:</p> <p>Factor de apalancamiento financiero (2,5 % → 6,5 %)</p> <p>La variación del componente financiero se encuentra debidamente explicada y soportada en el incremento sostenido de las tasas de interés del mercado (DTF e IBR) entre las vigencias 2021 y 2024, situación acreditada mediante series oficiales del Banco de la República y análisis financieros específicos del contrato. Se constató que dicho incremento no obedece a una decisión discrecional de la entidad, sino a la transmisión directa de una política monetaria restrictiva al costo del capital requerido para la ejecución de un contrato de alta cuantía y ciclos de pago diferidos, lo cual resulta técnicamente consistente con el principio de realidad económica en la contratación estatal.</p> <p>Gastos de sede y ensayos de laboratorio (2,0 % → 4,0 %)</p> <p>Respecto a la presunta duplicidad de costos de laboratorio, la Secretaría demostró que el incremento del componente obedece a la implementación de ensayos de mayor precisión y mayor frecuencia —vigas de flexión, núcleos de asfalto y controles adicionales de calidad— exigidos para garantizar la calidad técnica de la obra y el adecuado seguimiento contractual. Adicionalmente,</p>
---	---	---



<p>veintiún millones setecientos cuatro mil seiscientos diecisiete pesos con sesenta y ocho centavos (\$3.221.704.617,68).</p> <p>Asimismo, las deficiencias técnicas identificadas en la ejecución comprometen la funcionalidad y seguridad vial de la infraestructura intervenida, generando la necesidad de correctivos técnicos o reposiciones. Todo ello afecta la adecuada destinación de los recursos públicos, debilita el cumplimiento del principio de planeación y expone a la Entidad a riesgos fiscales, administrativos y de responsabilidad derivados de una gestión contractual ineficiente.</p>	<p><i>Costo de Capital (WACC) del contratista se triplicó en el periodo auditado. Exigir un AIU de 2021 en una economía de 2024 habría garantizado el incumplimiento contractual por insolvencia, afectando el interés general. El Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP - DANE) El ICCP es el instrumento técnico oficial para medir la evolución de los precios de los insumos y costos de las obras civiles. Dentro de su metodología, el DANE desglosa el comportamiento de los Costos Indirectos, que es donde se anida el AIU. • Evidencia del Rubro "Costos Indirectos": Según los reportes del ICCP para el grupo de "Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje", los costos indirectos mostraron una variación anual significativamente superior al IPC general en 2023 y 2024. • Variables que lo impulsan: 1. Costo de Garantías y Pólizas: Debido a la inestabilidad del sector, las primas de seguros de cumplimiento y responsabilidad civil (exigidas por ley) se incrementaron en más de un 40% en el mercado asegurador nacional. 2. Servicios Técnicos y Profesionales: Los salarios de ingenieros especialistas (geotecnistas, especialistas en pavimentos) se ajustaron por encima del salario mínimo debido a la alta demanda de proyectos nacionales de 5G y 6G, generando una escasez de oferta en la región Caribe. • Argumento de Defensa: Al comparar nuestra estructura de costos con el ICCP por Grupo de Obra, se demuestra que la Secretaría de Infraestructura actuó bajo el Principio de Planeación, alineando los precios del contrato con las métricas de inflación sectorial reportadas por el DANE. Desvirtuación de la Arbitrariedad mediante la Indexación Técnica El equipo auditor afirma que hubo falta de planeación, sobre el particular al entidad argumenta lo siguiente: "La planeación de la Secretaría no fue un ejercicio estático, sino un análisis de Suficiencia Presupuestal y Equilibrio Económico. Si se hubiesen utilizado los parámetros de AIU que sugiere el ente de control (basados aparentemente en una visión histórica desactualizada), la entidad habría incurrido en un presunto Riesgo de Siniestralidad, ya que los precios pactados no habrían permitido cubrir los costos de administración y financieros reales dictados por el mercado de capitales y el DANE." La fijación del AIU por parte de la Secretaría de</i></p>	<p>se verificó que la dispersión de los frentes de obra durante la vigencia 2024 implicó la instalación de múltiples campamentos temporales, incrementando los costos logísticos y operativos frente a contratos ejecutados de manera centralizada en vigencias anteriores, circunstancia que resulta razonable y proporcional. Invariabilidad de la Utilidad (U = 5,0 %)</p> <p>Del análisis comparativo se constató que el componente de Utilidad se ha mantenido constante en el 5,0 % durante el periodo 2021–2024, descartándose cualquier incremento del margen de ganancia del contratista. Lo anterior permite concluir que el ajuste del AIU no tuvo como finalidad un enriquecimiento del contratista, sino la recomposición del componente de Administración para cubrir mayores costos reales de operación derivados de la coyuntura económica y operativa de la vigencia 2024. La comisión auditora verificó, además, que la observación inicial no ponderó de manera suficiente el impacto de la transmisión de la política monetaria sobre los costos del sector construcción, en particular: (i) el incremento de las tasas de intervención del Banco de la República (aproximadamente del 2 % en 2021 al 13,25 % en 2024), (ii) el aumento de la DTF a niveles del 12 %-14 %, y (iii) el consecuente incremento del costo del capital de trabajo necesario para cubrir el ciclo de caja del contrato. Se comprobó que exigir una estructura de AIU propia de la vigencia 2021 en el contexto económico de 2024 habría generado un riesgo cierto de insolvencia y de ruptura del equilibrio económico del contrato, en contravía del interés general. El análisis fue complementado con la revisión del Índice de</p>
---	--	---



		<p><i>Infraestructura no es el resultado de una decisión discrecional, sino la traducción financiera de los indicadores oficiales del Estado Colombiano. Ignorar el comportamiento de la DTF y del ICCP-DANE, como lo hace el informe preliminar de la Contraloría, constituye un error técnico en la formulación de la observación que desconoce la Teoría de la Imprevisión y el Principio de Realidad Económica en la contratación estatal. Respecto al presunto sobrecosto en Administración por omisión de gravámenes de ley y costos financieros obligatorios, se tiene lo siguiente: 1. Error de Análisis: La "Administración" como Recaudador de Impuestos El informe preliminar señala un exceso del 10% en el rubro de Administración al compararlo con estándares teóricos. Sin embargo, la auditoría omite que, en la estructura de costos de la Secretaría de Infraestructura, el componente de Administración (A) debe absorber los descuentos y estampillas que no forman parte del costo directo de la obra. Para un contrato de obra pública en Cartagena, el contratista no recibe el 100% del valor pactado en el AIU; por el contrario, debe sufragar los siguientes Gravámenes y Descuentos de Ley, los cuales están documentados en el Estatuto Tributario Distrital y resoluciones de la Secretaría de Hacienda: (ver imagen adjunta). 2. Justificación de la "Inexistencia" del Sobrecosto del 10% Al contrastar la tabla anterior con el hallazgo de la página 34, la conclusión técnica es irrefutable: El presunto "sobrecosto del 10%" identificado por la Contraloría coincide casi con exactitud matemática con la carga de estampillas e impuestos de seguridad que el contratista debe pagar. • Argumento de Defensa: El ente de control pretende que el contratista opere con una administración del 12% (estándar teórico), pero olvida que, de ese valor, el Estado (Nación y Distrito) le retiene automáticamente cerca del 10% en estampillas y contribuciones. • Si se aceptara la tesis de la Contraloría, el contratista solo tendría un 1.4% a 2% real para pagar nóminas de ingenieros, alquiler de oficinas, servicios públicos, seguros y logística, lo cual es físicamente imposible y conduciría a una parálisis de la obra por asfixia financiera. 3. Impacto de los Gastos Financieros en el Flujo de Caja Además de los impuestos, el</i></p>	<p>Costos de la Construcción Pesada (ICCP-DANE), el cual evidencia que los costos indirectos asociados a obras de infraestructura vial presentaron variaciones anuales superiores al IPC general durante las vigencias 2023 y 2024, impulsadas, entre otros factores, por el incremento de primas de pólizas y garantías, así como por el aumento de los costos de servicios técnicos y profesionales especializados. En consecuencia, se concluye que la estructura de AIU adoptada se encuentra alineada con la inflación sectorial oficial. Finalmente, se verificó que el componente de Administración absorbe gravámenes, estampillas y costos financieros obligatorios que reducen el ingreso efectivo del contratista y explican el diferencial inicialmente interpretado como presunto sobrecosto del 10 %. Al contrastar la carga tributaria efectiva con el valor cuestionado, se evidenció que no existe un excedente real, sino una compensación necesaria para atender obligaciones legales y financieras ineludibles. En consecuencia, la comisión auditora concluye que el componente de la observación relacionado con el AIU – Sobrecostos se considera debidamente controvertido y atendido, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario por este concepto.</p> <p>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</p> <p>Del análisis efectuado se evidenció que la no ejecución de la señalización horizontal en el Tramo I – sentido Pasacaballos no obedeció a una omisión indebida ni a un reconocimiento económico irregular, sino a una decisión técnica y programática,</p>
--	--	--	---



		<p>componente de Administración debe cubrir el Costo de Intermediación y Garantías. • Costo de Garantías (Pólizas): En la vigencia 2024, las aseguradoras han incrementado las primas para contratos de infraestructura vial debido a la siniestralidad del sector. El costo de la póliza de cumplimiento, estabilidad y calidad (que puede oscilar entre el 1% y 1.5% del valor total) es un gasto administrativo que no fue computado en el análisis de la Contraloría. • Costo de Apalancamiento: Como se sustentó anteriormente con la tasa DTF, el contratista financia estos impuestos "por adelantado" al momento de la legalización, antes de recibir el Argumento: Entre 2021 y 2024, la tasa de intervención del Banco de la República y las tasas comerciales (DTF/IBR) sufrieron un incremento sin precedentes para combatir la inflación. • Defensa: El contratista de 2024 asume un costo de capital 2.6 veces superior al de 2021. Por tanto, el 6.5% asignado a gastos financieros en el AIU no es un sobrecosto, es la indexación de la realidad del mercado de capitales al contrato estatal.</p> <p>2. Incremento en el Componente de Personal (Variación 8.5% → 12.5%) • Argumento: La Contraloría cuestiona los 19 profesionales. Nuestra respuesta debe ser que la complejidad socio-urbanística ha escalado. • Defensa: A diferencia de 2021, las intervenciones de 2024 se concentraron en zonas de alta criticidad social y densidad poblacional (Nelson Mandela, El Pozón, Centro Histórico, Zona Norte entre otras). Esto exigió duplicar el personal de Profesionales, Gestión Social y Seguridad Vial (HSEQ) para evitar demoras y bloqueos de obra que, en términos de lucro cesante, serían mucho más costosos para el Distrito que el porcentaje de administración pactado. primer pago. Los intereses de ese capital de trabajo son un costo administrativo real que justifica que el porcentaje de (A) sea superior al de años anteriores. 4. Jurisprudencia y Doctrina del Equilibrio Económico La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, en sus guías para la determinación del AIU, establece que este debe ser suficiente para cubrir todos los costos indirectos, incluidos los tributos. Si la Secretaría de Infraestructura no hubiese previsto ese "10%" adicional para cubrir los gravámenes distritales, los contratos habrían nacido con un desequilibrio económico de</p>	<p>adoptada en el marco de mesas de trabajo, comités contractuales y recorridos de obra, orientada a priorizar la atención de fallas estructurales de mayor severidad que comprometían la estabilidad, seguridad y durabilidad de la infraestructura vial, las cuales resultaron superiores a las inicialmente previstas en los estudios y diseños.</p> <p>Así mismo, se constató que dicha actividad no fue incluida en las actas de cobro, ni generó reconocimiento económico alguno, circunstancia que se encuentra reflejada en los balances de obra y ajustes contractuales suscritos entre las partes. En consecuencia, no se configuró un pago por actividades no ejecutadas, ni un detrimento patrimonial derivado de la omisión temporal del ítem de señalización horizontal.</p> <p>No obstante lo anterior, la comisión auditora precisa que la señalización horizontal constituye una actividad técnicamente esencial para la correcta terminación de la obra y la garantía de la seguridad vial, por lo cual su postergación debe estar debidamente programada y asegurada como actividad final del contrato o mediante los mecanismos contractuales que resulten procedentes, a fin de evitar afectaciones a la funcionalidad integral de la vía intervenida.</p> <p>En este contexto, y atendiendo a que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la actividad no fue ejecutada pero tampoco fue cobrada ni pagada, • la decisión se soportó en criterios técnicos de priorización estructural, y • no se acreditó un perjuicio económico cierto para la administración, <p>la comisión auditora acepta la explicación presentada por la entidad y desvirtúa el presunto detrimento patrimonial</p>
--	--	--	--



		<p>origen, demostrando que el dinero "extra" no es utilidad para el contratista, sino un flujo de retorno hacia el Estado, exponiendo al Distrito a demandas por parte de los contratistas para restablecer la ecuación financiera del contrato. La justificación técnica de la diferenciación funcional entre el Personal de Administración (AIU) y el Personal de Ejecución (Costo Directo). 1. El Concepto de Asimetría Funcional: Dirección Estratégica vs. Residencia Operativa El ente de control afirma que existe duplicidad al encontrar perfiles de "Ingenieros" tanto en el AIU como en el Costo Directo. Esta Secretaría aclara que la denominación del título profesional es irrelevante frente a la función técnica desempeñada, la cual responde a una Estructura de Desglose de Trabajo (EDT) diferenciada: • Personal en el AIU (Nómina Administrativa/Transversal): Son profesionales que ejercen la Unidad de Mando y Gestión Global. Su función no está ligada a un ítem de obra específico, sino a la representación legal, financiera y técnica del Consorcio ante el Distrito. Aquí se ubican el Director de Proyecto, el Especialista en Pavimentos (consultor), el Director HSEQ y el Especialista Jurídico. Estos profesionales supervisan la totalidad del contrato, independientemente de cuántos frentes de obra existan. • Personal en el Costo Directo (Nómina Operativa/De Frente): Son profesionales cuya labor es intrínseca a la ejecución física y el rendimiento de los ítems de obra. Los Residentes de Obra, Topógrafos y Inspectores de Campo son cargados al costo directo porque su presencia es obligatoria para que el ítem (ej. "Excavación" o "Extensión de Asfalto") cumpla con la especificación técnica. Sin ellos, el rendimiento del equipo y la mano de obra se vería afectado. 2. Justificación de los 19 Profesionales La Contraloría cuestiona la cantidad de profesionales en la administración. La defensa técnica se basa en el Principio de Eficiencia y Control Territorial: 1. Multiplicidad de Frentes: Un contrato de \$96.000 millones (Fase I) no se ejecuta en un solo punto. Durante los picos de obra, el Distrito exigió la apertura de hasta 8 frentes de trabajo simultáneos en barrios distantes (El Pozón, Matuna, Nelson Mandela, etc.). 2. Imposibilidad Física: Es técnicamente imposible que un solo Director de Obra o un solo Especialista Ambiental</p>	<p>inicialmente estimado por este concepto, no configurándose hallazgo fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, la situación evidenciada pone de manifiesto la necesidad de fortalecer la planeación y programación integral de las actividades finales del contrato, así como los mecanismos de seguimiento para garantizar que ítems críticos para la seguridad vial, como la señalización horizontal, sean ejecutados oportunamente antes de la entrega definitiva de las obras. En consecuencia, la comisión auditora da por atendida la observación, manteniéndola únicamente como observación administrativa.</p> <p>Por otro lado, respecto a la presunta diferencia entre las cantidades ejecutadas y pagadas del ítem 3.4 – Pavimento rígido en concreto durable MR-42, correspondiente al Tramo Las Olas. Del análisis efectuado se estableció que la visita de inspección técnica realizada por la Comisión auditora se llevó a cabo bajo un criterio de muestreo, atendiendo las limitaciones propias del proceso auditor y del término disponible para la verificación en campo. En consecuencia, la medición practicada por la comisión auditora no correspondió a la totalidad del tramo intervenido, sino únicamente a los puntos seleccionados como muestra durante la visita. Así mismo, se evidenció que, en atención a dicha metodología de muestreo y a criterios operativos de priorización, no se realizó la verificación integral de toda el área ejecutada, circunstancia que explica la diferencia inicialmente advertida entre la cantidad medida en campo por la comisión auditora y la</p>
--	--	---	--



		<p><i>(cargado en el AIU) realice el control de calidad y el cumplimiento de protocolos en 8 puntos diferentes de la ciudad con el tráfico crítico de Cartagena. Por ello, se requiere un equipo de Coordinadores de Zona en el AIU que consoliden la información de los Residentes de cada frente. 3. No hay duplicidad, hay jerarquía: El Residente (Costo Directo) ejecuta; el Coordinador/Especialista (AIU) valida y diseña la solución técnica. Análisis de Precedentes en SECOP II y Estándares de la CCI Al revisar la base de datos de contratación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) y procesos previos en Cartagena como el LP-SID-UAC-004-2023, se observa que la estructura de "Staff de Dirección" en el AIU es un estándar en megaproyectos. • Evidencia Documental: En el proceso del año 2023, la Secretaría ya establecía una matriz de personal en el AIU que incluía especialistas en Geotecnia y Estructuras. La Contraloría General de la República (CGR), en auditorías a nivel nacional sobre contratos 4G y de red vial nacional, ha validado que el Personal Especialista debe ir en el AIU como un costo de "Administración Técnica", mientras que el Personal de Residencia es un costo directo de "Operación". • Referente Local: Si comparamos con el contrato de "Canales de Cartagena" (Vigencia 2022), la relación de profesionales por valor de contrato era incluso superior a la de 2024, lo que demuestra que la Secretaría ha mantenido una política de fortalecimiento de la supervisión para evitar fallas constructivas.</i></p> <p><i>En consecuencia, esta Secretaría aporta la Matriz Comparativa de la Estructura de AIU correspondiente a las vigencias 2021–2024, junto con los soportes técnicos, financieros, históricos y normativos que explican la variación de sus componentes, particularmente en lo relacionado con el apalancamiento financiero, los gastos de sede y ensayos de laboratorio, la invariabilidad del componente de utilidad y la incidencia de la coyuntura macroeconómica y sectorial en los costos indirectos.</i></p> <p><i>Dicha información permite evidenciar la coherencia histórica, la razonabilidad técnica y la proporcionalidad económica del AIU adoptado, desvirtuando la configuración de un sobrecosto y acreditando que la</i></p>	<p>cantidad total reconocida y pagada contractualmente. La Secretaría de Infraestructura Distrital aportó planos récord, memorias de medición, actas de obra y demás soportes técnicos, mediante los cuales se acredita la ejecución total del área correspondiente al ítem 3.4 Pavimento rígido MR-42, por un área de 2.737,93 m², conforme a las especificaciones técnicas contractuales y a las mediciones validadas por la interventoría durante la ejecución y recibo de la obra. En este contexto, la comisión auditora concluye que la diferencia inicialmente identificada no corresponde a un pago por obra inexistente, sino a una limitación derivada del alcance parcial de la verificación en campo realizada bajo muestreo, la cual fue posteriormente aclarada y sustentada con documentación técnica suficiente y verificable. En consecuencia, la comisión auditora acepta la explicación presentada por la entidad, desvirtúa el presunto detrimento patrimonial estimado por valor de \$157.348.782, y da por atendida la observación en este aspecto, no configurándose hallazgo fiscal, disciplinario ni penal por este concepto.</p> <p>Del análisis integral realizado, la comisión auditora concluye que la observación fue desvirtuada parcialmente, al haberse atendido y aclarado los aspectos relacionados con AIU – sobrecostos y ejecución contractual, sin configurarse hallazgo fiscal, disciplinario ni penal. No obstante, persisten debilidades en la etapa de planeación precontractual, particularmente en lo relacionado con los Estudios Previos y Anexo Técnico, así como en el Estudio de Sector y de Mercado, asociadas a la</p>
--	--	--	---



		<p>estructuración realizada respondió a criterios objetivos de planeación, equilibrio económico y realidad del mercado para la vigencia contractual analizada.</p> <p><u>EJECUCIÓN CONTRACTUAL</u></p> <p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE DETERIORO PREMATURO POR PRESUNTA DEFICIENCIA CONSTRUCTIVA – INCUMPLIMIENTO DE ITEMS CONTRATADOS (RIESGO 2)</p> <p>Mediante oficio de fecha 26 de diciembre de 2025, el contratista de la interventoría hace la siguiente valoración, que da cuenta del tratamiento dado al ítem identificado en la observación formulada, así:</p> <p>“(…) con relación a la ejecución del ítem No. 4.4 Señalización horizontal (líneas continuas), resulta a penas necesario resaltar que, una vez iniciados los trabajos en campo conforme a la programación de obra aprobada para ello, se adelantaron trabajos de recorridos a cada uno de los tramos a intervenir, los respectivos levantamientos topográficos y demás actividades preliminares que permitieran el avance óptimo y funcional de los trabajos.</p> <p>En el marco de las actividades antes mencionadas, se pudo verificar y advertir a la entidad contratante en las mesas de trabajo, recorridos de obra y comités contractuales en los que participa personal de la Secretaría de Infraestructura, contratista de obra e interventoría que, varios tramos de los que se iban a intervenir, presentaban fallas o deterioros estructurales de alta severidad, superiores a las inicialmente estimadas en los estudios y diseños entregados, que debía ser atendidos de manera prioritaria con el fin de evitar que dichas fallas continuaran evolucionando y afectando la durabilidad y funcionalidad de cualquier intervención superficial. Lo anterior, teniendo claridad que el deterioro en la mal vial de tramos como el contratado ejecutar dado su uso, puede ir aumentando de manera acelerada (...). No obstante, con el fin de salvaguardar la estabilidad y calidad de los trabajos a realizar, resultaba a penas necesario procurar hacer todos los ajustes necesarios</p>	<p>insuficiente trazabilidad técnica y metodológica para sustentar el alcance del proyecto y la formación de precios. En consecuencia, la observación se ajusta y se eleva como HALLAZGO ADMINISTRATIVO y debe incluirse las acciones de mejora en el plan de mejoramiento que el sujeto de control deberá suscribir producto del presente proceso auditor.</p>
--	--	---	--



		<p>para que éstas se dieran en línea con las especificaciones técnicas aplicables.</p> <p><i>En este orden de ideas, se acordó entre las partes la suscripción de cinco (5) balances de obra y dos (2) otros ítems contractuales, con el fin de realizar los ajustes necesarios para que las obras se ejecutaran bajo los lineamientos técnicos aplicables y que, permitieran el cumplimiento del alcance del objeto contractual de las obras (...)</i></p> <p><i>En este sentido, resultó a penas necesario priorizar la mejora de la estructura del pavimento de acuerdo con la severidad real encontrada, con el fin de garantizar la seguridad vial, la funcionalidad y la durabilidad de la infraestructura como bien se anotó líneas atrás, lo cual implicó el desplazamiento temporal de algunas actividades contractuales, entre ellas la señalización horizontal, sin que ello constituyera una omisión indebida ni una ejecución irregular, sino por el contrario, a la luz de un ejercicio de proporcionalidad responsable, se buscó dar prioridad a las actividades que permitieran el avance las obras, sin que ello, significara restar valor a las obras de señalización, empero, éstas constituyen un tipo de actividades que pueden ser ejecutadas como actividades finales para la programación vigente y, en el peor de los casos contratadas por la entidad de forma adicional.</i></p> <p><i>Así las cosas, se hace especial énfasis que la actividad de señalización, no fue ejecutada en atención a las razones antes citadas y que, en todo caso se encuentran debidamente soportadas en los comités o mesas de trabajos relacionadas en la tabla, y por tanto, la menor cantidad de las mismas se reflejó en los balances de obras y claramente no constituía razón para ser incluida dentro de las actas de cobro del contrato para el tramo en cuestión, por lo cual no se generó reconocimiento económico ni pago alguno asociado a esta actividad, descartándose la existencia de un posible detrimento patrimonial."</i></p> <p><i>Respecto a la presunta diferencia entre las cantidades ejecutadas y pagadas del ítem 3.4 – Pavimento rígido en concreto</i></p>	
--	--	--	--



		<p>durable MR-42, correspondiente al Tramo Las Olas, en los siguientes términos:</p> <p><i>Es necesario precisar que la visita de inspección practicada por la comisión auditora se realizó bajo un criterio de muestreo, conforme fue previamente concertado, atendiendo las limitaciones de tiempo propias del proceso auditor. En tal sentido, durante dicha visita no se realizó la verificación integral de la totalidad del tramo intervenido, sino únicamente de los puntos seleccionados como muestra por parte del ente de control.</i></p> <p><i>En el marco de esta metodología, y atendiendo criterios operativos de priorización, la interventoría y el contratista de obra no expusieron a la comisión auditora la totalidad de las áreas intervenidas, ni se efectuó la medición completa del tramo correspondiente al ítem de pavimento rígido, razón por la cual la medición realizada en campo no puede considerarse representativa del área total ejecutada, sino únicamente de la muestra verificada.</i></p> <p><i>Las cantidades reconocidas y pagadas contractualmente fueron determinadas con base en las mediciones técnicas efectuadas durante la ejecución de la obra, debidamente validadas por la interventoría mediante actas parciales y finales de obra, registros topográficos, planos récord y soportes técnicos, los cuales acreditan la ejecución total del área correspondiente al ítem 3.4 Pavimento rígido MR-42 por un área de 2.737,93 m², conforme a las especificaciones técnicas contractuales.</i></p> <p><i>En este sentido, la diferencia advertida por la comisión auditora obedece a que la medición realizada durante la visita de verificación se limitó a una fracción del tramo intervenido, sin que se hubiesen considerado áreas ejecutadas en otros sectores del mismo tramo, las cuales sí se encuentran plenamente documentadas y soportadas en el expediente contractual.</i></p> <p><i>Para efectos de claridad y trazabilidad, la Secretaría anexa los planos récord, memorias de medición y demás soportes técnicos que validan la cantidad total ejecutada y recibida, los cuales permiten verificar de manera objetiva la</i></p>	
--	--	---	--



		<p>correspondencia entre las cantidades pagadas y la obra efectivamente ejecutada.</p> <p>En consecuencia, la Secretaría considera que no se configura un pago por obra inexistente ni un detrimento patrimonial, sino una diferencia derivada del alcance limitado de la verificación en campo realizada bajo muestreo. No obstante, la entidad reitera su disposición para adelantar, de ser requerido, una revisión técnica conjunta con el ente de control, con el fin de aclarar plenamente las diferencias advertidas y fortalecer los mecanismos de verificación de cantidades en futuros procesos contractuales.</p>	
<p>4</p>	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 4 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, PENAL Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. SAMC-SID-001- 2024</p> <p>Riesgo identificado No.1: Deficiencias en la planeación técnica y económica del proyecto que incrementan la probabilidad de sobrecostos y ajustes contractuales recurrentes, afectando la eficiencia y racionalidad del gasto público.</p> <p>CONDICIÓN:</p> <p><u>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</u></p> <p>Del documento “Análisis Económico del Sector” elaborado en el marco del Decreto 1082 de 2015, se evidenció que, si bien el mismo contiene una amplia recopilación de información macroeconómica, estadística y sectorial (PIB, inflación, empleo, indicadores financieros y caracterización CIU), no se encuentra debidamente articulado ni focalizado al objeto contractual específico, correspondiente al servicio de desmonte y/o desinstalación de estructuras destinadas para el cobro y recaudo de peajes en los barrios Ceballos y Manga del Distrito de Cartagena de Indias.</p> <p>En particular, el análisis presenta las siguientes deficiencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> El documento desarrolla extensos apartados de contexto macroeconómico nacional y sectorial (PIB, inflación, mercado laboral, indicadores financieros agregados), sin establecer una relación directa, técnica y verificable con la naturaleza, alcance, complejidad y duración real del objeto a contratar, limitándose a una descripción general del sector construcción. 	<p>PRONUNCIAMIENTO SOBRE DEFICIENCIAS EN LA PLANEACIÓN TÉCNICA Y ECONOMICA – PROBABILIDAD DE SOBRECOSTOS Y AJUSTES CONTRACTUALES RECURRENTE (RIESGO 1)</p> <p>La Entidad ha mantenido una coherencia técnica en la estructuración de sus AIU, adaptándolos a la realidad del mercado y a los riesgos crecientes de la infraestructura en el Distrito. Al revisar procesos de administraciones anteriores, se observa que el AIU ha oscilado históricamente entre el 25% y el 30%, ajustándose en 2024 debido a factores macroeconómicos.</p> <p>Es del caso, hace alusión a procesos similares en el país, que cuentan con porcentajes incluso superiores al fijado en el presente contrato.</p> <p>En el oficio remitido por el contratista de obra, señala lo siguiente:</p> <p>“(…) No es cierto que la estructura de A.I.U. según el informe “resulta desproporcionada frente a los rangos usuales de mercado para contratos de obra de naturaleza similar” como anota el informe fiscal, para controvertir esa afirmación basta revisar en las plataformas contractuales un sin número de contratos de naturaleza similar, de obra públicas ejecutadas por diversas entidades, de las cuales aportamos una pequeña muestra que resulta representativa para el efecto. (ver imágenes adjuntas).</p> <p>Reiteramos entonces que NO es cierto que la aplicación de un A.I.U. en un porcentaje del 30% genere un “incremento artificial del valor contractual”, como pretende señalar de forma preliminar el equipo auditor, ya hemos</p>	<p><u>ESTUDIO DE SECTOR Y DE MERCADO</u></p> <p>La comisión auditora analizó la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital frente a la observación relacionada con el Estudio de Sector y de Mercado elaborado en el marco del proceso contractual para la Rehabilitación y Mantenimiento del Corredor de Acceso Rápido a la Variante Mamonal–Gambote, así como los soportes y argumentos expuestos en sede de contradicción.</p> <p>Del análisis efectuado se concluye que, si bien el Estudio de Sector y de Mercado cumple una función de contextualización general del entorno económico y sectorial, incorporando variables macroeconómicas relevantes para el sector construcción, persisten oportunidades de mejora en la articulación metodológica entre dicho estudio y los Análisis de Precios Unitarios, particularmente en lo relacionado con la trazabilidad entre los supuestos económicos generales y los costos directos de las actividades propias del proyecto.</p> <p>No obstante lo anterior, la comisión auditora constató que</p>



<ul style="list-style-type: none"> No se evidencia un análisis específico del mercado local o regional aplicable al tipo de actividad a contratar (desmonte de infraestructura existente), ni una caracterización puntual de oferentes con experiencia comprobable en desmontes de estructuras de peaje o infraestructuras similares. El estudio incorpora información estadística de carácter general (bases de datos de Superintendencia de Sociedades, SECOP y Colombia Compra Eficiente), sin demostrar cómo dichos insumos fueron utilizados para sustentar la definición del presupuesto oficial, los valores unitarios, las cantidades de obra ni la razonabilidad económica del proceso. No se identifican comparativos claros entre procesos contractuales análogos en cuanto a objeto, escala y condiciones técnicas equivalentes, que permitan validar que los valores estimados corresponden a precios de mercado ajustados a la realidad del proyecto. El análisis de oferta y demanda se presenta de forma genérica, sin una correlación técnica entre los datos consolidados y la estructuración económica concreta del proceso, lo cual limita su utilidad como instrumento de planeación y soporte de decisiones contractuales. <p>En consecuencia, el Análisis Económico del Sector no cumple de manera efectiva su finalidad de sustentar técnica y económicamente la contratación, evidenciando debilidades en la planeación, en la focalización del estudio y en la justificación objetiva del presupuesto oficial, lo cual incrementa el riesgo de imprecisiones en la estimación de costos, ineficiencia en el uso de los recursos públicos y eventuales afectaciones fiscales durante la ejecución contractual.</p> <p>A.U.I - SOBRECOSTOS</p> <p>De la revisión al presupuesto oficial del Contrato No. SAMC-SID-001-2024, así como de la información consignada en el Formulario de Presupuesto y documentos anexos, se evidenció que la Entidad estructuró los costos indirectos mediante un A.I.U. compuesto por Administración del veinticuatro por ciento (24%), Imprevistos del uno por ciento (1%) y Utilidad del cinco por ciento (5%), para un total del treinta por ciento (30%) sobre los costos directos del proyecto.</p> <p>Dicha estructura de A.I.U. resulta desproporcionada frente a los rangos usuales de mercado para contratos de obra de naturaleza similar, caracterizados por actividades puntuales, repetitivas y localizadas, con baja complejidad técnica y administrativa relativa, como lo es la intervención asociada a adecuaciones en el entorno de peajes. En particular, el componente de Administración del 24% evidencia un sobredimensionamiento significativo, al</p>	<p>visto que el monto es apenas consecuente con el monto fijada a cada ítem. Luego, tampoco afecta de ninguna forma los principios de economía, eficiencia y racionalidad del gasto público; por el contrario, estos porcentajes tienden a garantizar la culminación exitosa del proyecto, reflejando las condiciones reales de mercado y las necesidades administrativas del contrato.”</p> <p>No obstante, se solicita al equipo auditor desestimar la observación, por cuanto el contrato establece en el proceso de selección y clausulado, establece el siguiente presupuesto:</p> <p><i>Es de verificarse la operación utilizada, por cuanto difiere en dos puntos por encima el porcentaje del correcto y establecido en el contrato.</i></p> <p>> PRONUNCIAMIENTO SOBRE EVIDENCIA EN LA ESTRUCTURACION DE LOS PMA Y PMT – PAGOS SIN SOPORTE TECNICO NI EVIDENCIA (RIESGO 2)</p> <p><i>Mediante oficio, el contratista de la obra que se anexa al presente documento señala: “Con respecto al PLAN DE MANEJO DE TRANSITO. Se extrae del informe que, el ente de control afirma algunos cuestionamientos, sobre lo cual señalamos, que el Plan de Manejo de Tráfico presentado, constituye un documento que cumple con los estándares exigidos por la normatividad legal que regula la materia, especialmente basado en el MANUAL DE SEÑALIZACION VIAL DE 2015 del Ministerio de Transporte e INVIAS, específicamente en el capítulo número 4 que contempla la SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA. Este documento fue debidamente entregado a la administración y en el encuentra contenido los lineamientos que efectivamente se aplicaron en la ejecución del contrato. En ese orden se observa que contrario a lo señalado por el informe auditor si están contemplados las señalizaciones, directamente relacionadas con la obra a realizar. (...)</i></p> <p><i>En este documento PMT, se encuentra además un inventario de señales de tránsito, cuyo registro gráfico resulta muy significativo el cual se puede observar en el documento aportado a la entidad estatal contratante. (...)</i></p> <p><i>Por lo anterior expuesto, y dado que el documento PMT, se encuentra debidamente diseñado, y sobre el cual se realizó su</i></p>	<p>los precios unitarios del presupuesto oficial se encuentran soportados principalmente en los APU, elaborados con base en rendimientos técnicos, consumos de materiales, mano de obra, equipos y condiciones del mercado local y regional, sin que se evidencie, para este aspecto específico, un impacto fiscal directo, ni la configuración de un daño al patrimonio público. En consecuencia, la respuesta presentada por la entidad resulta parcialmente aceptable, en tanto permite aclarar el alcance y finalidad del Estudio de Sector y de Mercado como instrumento complementario, y se acoge el compromiso institucional de fortalecer, en futuros procesos contractuales, la trazabilidad y desagregación técnica de este tipo de estudios.</p> <p>Por lo anterior, la comisión auditora mantiene la observación en firme como OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA, formulándola como recomendación de mejora, orientada a que en futuros procesos de contratación de infraestructura vial se fortalezca la estructuración del Estudio de Sector y de Mercado mediante metodologías que permitan una correlación más clara entre el análisis económico general y los Análisis de Precios Unitario</p> <p>A.U.I - SOBRECOSTOS</p> <p>En relación con la observación formulada por presuntos sobrecostos en la estructura de costos indirectos (AIU) del contrato auditado, la comisión auditora realizó un análisis integral de la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como de la documentación técnica, financiera y comparativa aportada en sede de contradicción.</p>
---	--	---



<p>no guardar correspondencia con la magnitud real de las actividades ejecutadas, el alcance del contrato ni con una estructura organizacional diferenciada que justifique una carga administrativa de tal envergadura.</p> <p>Así mismo, no se evidenció un soporte técnico detallado que respalde la determinación de los porcentajes adoptados, tales como análisis de cargas administrativas reales, número y permanencia del personal técnico y administrativo, costos indirectos específicos del proyecto, evaluación objetiva de riesgos que sustenten el porcentaje de imprevistos, ni estudios comparativos frente a proyectos análogos ejecutados en condiciones similares. La inclusión del A.I.U. se limita a una definición porcentual genérica, sin memorias de cálculo ni justificación cuantitativa verificable.</p> <p>En consecuencia, la aplicación de un A.I.U. del 30% genera un incremento artificial del valor contractual, afectando los principios de economía, eficiencia y racionalidad del gasto público, y configurando un escenario de potencial sobre costo por costos indirectos que no reflejan condiciones reales de mercado ni las necesidades administrativas efectivas del contrato.</p> <p>Con base en un análisis de proporcionalidad económica del AIU y considerando rangos de referencia usuales para obras viales comparables, se estima que el exceso atribuible exclusivamente al AIU por encima de un rango razonable corresponde aproximadamente al diez por ciento (10%) del valor efectivamente pagado del contrato, el cual asciende a la suma de \$779.843.562, lo que se traduce en un presunto detrimento patrimonial por concepto de AIU del orden de \$77.984.356,2, derivado de la aplicación de una estructura de costos indirectos injustificada que afecta la eficiencia, economía y racionalidad del gasto público.</p> <p>Riesgo Identificado No.2: Deficiencias en la estructuración de los planes ambiental y de tránsito que derivan en pagos sin soporte de ejecución real y en el riesgo de destinar recursos públicos sin la debida justificación técnica, económica u operativa.</p> <p><u>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</u></p> <p>De la revisión integral del expediente contractual se evidenció que, tanto en el presupuesto oficial como en el valor reconocido al contratista, se incluyó el 1,5 % correspondiente al Plan de Manejo Ambiental (PMA). Sin embargo, en el expediente físico ni digital reposa el documento técnico que acredite su elaboración, aprobación o ejecución, a pesar de tratarse de un requisito obligatorio para proyectos de obra pública con potencial impacto ambiental.</p>	<p><i>efectiva implementación a lo largo del recorrido de la obra, podemos reiterar que si existe evidencia documental, técnica, operativa y financiera que permite acreditar la elaboración, implementación y ejecución efectiva del Plan de Manejo de Tránsito (PMT)."</i></p> <p><i>Por lo que queda evidenciada la debida presentación, aprobación y seguimiento de los Planes de Manejo Ambiental y de Tránsito, además contenidos en los informes de contratista y supervisión.</i></p>	<p>Del examen efectuado se evidenció que la entidad atendió de manera suficiente y estructurada los aspectos observados, acreditando que la definición del AIU incorporó variables determinantes propias de la ejecución contractual, tales como la dispersión geográfica y simultaneidad de frentes de obra, la complejidad socio-urbana del entorno, los riesgos técnicos asociados a condiciones de subsuelo y la coyuntura macroeconómica de la vigencia 2024, factores que inciden directamente en la configuración de los costos indirectos.</p> <p>En particular, la Secretaría aportó cronogramas de ejecución, actas de frentes de obra, matrices de asignación de personal y organigramas funcionales, mediante los cuales se verificó la necesidad operativa del personal incluido en el componente de Administración, así como la inexistencia de duplicidades y su diferenciación funcional frente al personal imputado al costo directo. De igual forma, se allegaron antecedentes contractuales y cuadros históricos de descomposición del AIU correspondientes a las vigencias 2021 a 2024, evidenciándose coherencia técnica en la evolución del porcentaje aplicado y la invariabilidad del componente de Utilidad.</p> <p>En cuanto al componente financiero, se demostró que el valor incorporado responde al costo real del apalancamiento financiero requerido para atender los ciclos de pago contractuales y a las condiciones macroeconómicas vigentes, descartándose que dicho componente obedezca a un incremento arbitrario del valor contractual.</p> <p>Así mismo, se acreditó que el componente de Administración absorbe gravámenes, contribuciones y estampillas de carácter obligatorio</p>
---	---	---



<p>No existe evidencia documental que permita verificar la ejecución material del PMA. Aunque en los informes de supervisión se menciona un apartado denominado "actividades ambientales" y se afirma que se anexan el PMA y una matriz de evaluación de impactos, dichos documentos no aparecen dentro del expediente, ni se aportó soporte alguno que respalde tales afirmaciones. Tampoco se encontraron bitácoras ambientales, informes de monitoreo (ruido, material particulado o emisiones), registros de impactos, certificaciones de manejo de residuos, evidencia de adquisición de insumos ambientales, informes de visitas técnicas, relación de personal especializado o cualquier otro documento que demuestre la implementación de medidas ambientales.</p> <p>Asimismo, no existen soportes que permitan establecer qué actividades del PMA fueron ejecutadas, cuáles fueron sus costos asociados, ni cómo se aplicaron los \$13.436.735 cargados al rubro ambiental. Tampoco se evidencia evaluación técnica por parte de la supervisión contractual que respalde el cumplimiento de estas obligaciones antes de autorizar el pago.</p> <p>Pese a la ausencia total de información técnica, operativa y financiera, la interventoría avaló el pago del ítem ambiental sin soportes, omitiendo la verificación y documentación necesaria para garantizar la adecuada destinación de los recursos públicos.</p> <p>Adicionalmente, la revisión de SECOP II y del oficio AMC_OFI_0162744_2025 del 9 de octubre de 2025 confirma que el Plan de Manejo Ambiental no fue publicado, radicado ni puesto en conocimiento de la entidad contratante, lo cual refuerza la inexistencia de un soporte oficial que acredite su formulación o ejecución.</p> <p>En consecuencia, no existe evidencia documental, técnica, operativa ni financiera que respalde la elaboración o ejecución del Plan de Manejo Ambiental ni el pago efectuado por dicho concepto, configurándose un presunto detrimento fiscal por la cuantía reconocida y pagada (\$12.536.735,14), al no acreditarse la realización de la actividad financiada con recursos públicos.</p> <p><u>PLAN DE MANEJO DE TRANSITO</u></p> <p>De la revisión técnica del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) elaborado para las actividades de desmonte de las estructuras de peaje ubicadas en los barrios Ceballos y Manga del Distrito de Cartagena de Indias, se evidenció que, aunque el documento presenta una estructura formal que incluye introducción, marco legal, marco teórico sobre congestión, flujo vehicular, capacidad y niveles de servicio, objetivos, ubicación del proyecto, descripción general de actividades y esquemas básicos de señalización basados en el Manual de</p>		<p>conforme a la normatividad distrital y nacional vigente, circunstancia que fue sustentada mediante cuadros detallados de carga tributaria y simulaciones financieras, lo cual explica la diferencia inicialmente identificada por el ente de control y descarta la configuración de un exceso injustificado.</p> <p>Adicionalmente, la entidad aportó referentes sectoriales oficiales (ICCP-DANE), comparativos con procesos contractuales de naturaleza similar y antecedentes de auditorías a proyectos de infraestructura, los cuales permitieron corroborar que la estructura del AIU adoptada se encuentra alineada con el comportamiento real de los costos indirectos del sector y con prácticas técnicamente aceptadas para contratos de similar complejidad.</p> <p>De manera complementaria, la comisión auditora analizó la Matriz Comparativa de la Estructura de AIU – Vigencias 2021 a 2024, aportada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, en la cual se desagregan los componentes promediados de los procesos de licitación pública de mayor envergadura asociados a las diferentes fases de la malla vial distrital, evidenciándose lo siguiente:</p> <p>Factor de apalancamiento financiero (2,5 % → 6,5 %)</p> <p>La variación del componente financiero se encuentra debidamente explicada y soportada en el incremento sostenido de las tasas de interés del mercado (DTF e IBR) entre las vigencias 2021 y 2024, situación acreditada mediante series oficiales del Banco de la República y análisis financieros específicos del contrato. Se constató que dicho incremento no obedece a una decisión discrecional de la entidad, sino a la transmisión directa de una política monetaria restrictiva al costo del capital requerido</p>
---	---	---



<p>Señalización Vial 2015, no desarrolla de manera aplicada ni cuantitativa dichos conceptos al corredor intervenido, limitándose a una descripción teórica sin sustento técnico específico para la operación real del tránsito en la zona intervenida.</p> <p>En efecto, el PMT no incorpora aforos vehiculares del corredor de carga, ni presenta tablas o resultados de conteos que permitan conocer los volúmenes promedio por carril, sentido u horarios; tampoco se documentan niveles de servicio calculados ni análisis de capacidad antes y durante la intervención, elementos indispensables para verificar si la reducción de carriles, la permanencia de mínimo tres carriles habilitados o los horarios de trabajo resultaban suficientes para garantizar condiciones de movilidad y seguridad vial.</p> <p>Adicionalmente, el PMT no anexa fichas técnicas formales de cierres viales, desvíos, manejo por fases o señalización temporal exigidas por la autoridad de tránsito, limitándose a indicar que, en caso de requerir cierres mayores, se coordinaría posteriormente su presentación ante el DATT. Tampoco contiene un plan de desvíos y rutas alternas, un plan de contingencias para incidentes o fallas de señalización, una matriz de riesgos de movilidad ni un plan de socialización con la comunidad y usuarios del corredor, todos ellos componentes obligatorios en intervenciones sobre corredores estratégicos.</p> <p>De igual manera, aunque se menciona de forma general el uso de auxiliares de tránsito, dispositivos luminosos y señalización temporal, el documento no relaciona la longitud exacta de tramos ocupados, fases de intervención, número de auxiliares por turno ni programación operativa, impidiendo definir con claridad la logística de manejo de tránsito y dificultando la verificación por parte de la supervisión y la autoridad competente.</p> <p>Ahora bien, además de las deficiencias técnicas del PMT presentado, se evidenció que en los informes de supervisión no existe ninguna evidencia documental, técnica, operativa ni fotográfica que acredite la ejecución efectiva del Plan de Manejo de Tránsito. En consecuencia, el Plan de Manejo de Tránsito presentado resulta incompleto, técnicamente insuficiente y, además, no ejecutado, lo que impide garantizar condiciones adecuadas de seguridad vial, movilidad y manejo del riesgo durante la intervención, configurándose una deficiencia crítica en la planeación, gestión y supervisión del proyecto.</p> <p>Por lo anterior expuesto, y dado que no existe evidencia documental, técnica, operativa ni financiera que permita acreditar la elaboración, implementación o ejecución efectiva del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), así como tampoco soportes que respalden el pago efectuado por dicho concepto, se constituye un presunto detrimento patrimonial por el valor cancelado del ítem correspondiente al PMT, equivalente a \$17.915.646,8 al no demostrarse la</p>		<p>para la ejecución de un contrato de alta cuantía y ciclos de pago diferidos, lo cual resulta técnicamente consistente con el principio de realidad económica en la contratación estatal.</p> <p>Gastos de sede y ensayos de laboratorio (2,0 % → 4,0 %) Respecto a la presunta duplicidad de costos de laboratorio, la Secretaría demostró que el incremento del componente obedece a la implementación de ensayos de mayor precisión y mayor frecuencia —vigas de flexión, núcleos de asfalto y controles adicionales de calidad— exigidos para garantizar la calidad técnica de la obra y el adecuado seguimiento contractual. Adicionalmente, se verificó que la dispersión de los frentes de obra durante la vigencia 2024 implicó la instalación de múltiples campamentos temporales, incrementando los costos logísticos y operativos frente a contratos ejecutados de manera centralizada en vigencias anteriores, circunstancia que resulta razonable y proporcional.</p> <p>Invariabilidad de la Utilidad (U = 5,0 %)</p> <p>Del análisis comparativo se constató que el componente de Utilidad se ha mantenido constante en el 5,0 % durante el periodo 2021–2024, descartándose cualquier incremento del margen de ganancia del contratista. Lo anterior permite concluir que el ajuste del AIU no tuvo como finalidad un enriquecimiento del contratista, sino la recomposición del componente de Administración para cubrir mayores costos reales de operación derivados de la coyuntura económica y operativa de la vigencia 2024. La comisión auditora verificó, además, que la observación inicial no ponderó de manera suficiente el impacto de la transmisión de la política monetaria sobre los costos del</p>
--	---	--



<p>realización de la actividad financiada con recursos públicos.</p> <p>CAUSA</p> <p>La situación descrita obedece a deficiencias estructurales en la etapa de planeación y estructuración precontractual por parte de la entidad, derivadas de la omisión en la elaboración, validación y articulación de estudios técnicos, económicos, ambientales y operativos suficientes, específicos y verificables que permitieran sustentar de manera objetiva el alcance, las soluciones técnicas, las cantidades de obra y la estructuración económica del contrato.</p> <p>En particular, se evidencia una formulación documental basada en descripciones generales, referentes programáticos y análisis macroeconómicos genéricos, sin el desarrollo de diagnósticos técnicos detallados, estudios de mercado focalizados, soportes cuantitativos, diseños específicos ni memorias de cálculo, lo que refleja una inadecuada aplicación del principio de planeación, una débil gestión del riesgo contractual y una insuficiente labor de verificación, validación y control por parte de las áreas técnicas responsables durante la fase precontractual y contractual.</p> <p>EFFECTO</p> <p>Como consecuencia de las falencias en la planeación técnica, económica, ambiental y operativa del proyecto, se generó un escenario de alta incertidumbre en la ejecución contractual, que se tradujo en riesgos materializados de sobrecostos, pagos sin soporte técnico verificable, ejecución parcial o inexistente de actividades esenciales, debilidades en la supervisión y control, y afectaciones a los principios de economía, eficiencia, transparencia y responsabilidad que rigen la contratación estatal.</p> <p>Adicionalmente, dichas deficiencias derivaron en presunto detrimento patrimonial por valor de Ciento ocho millones cuatrocientos treinta y seis mil setecientos treinta y ocho pesos con catorce centavos \$108.436.738,14 asociados a la aplicación de un AIU sobredimensionado, al reconocimiento y pago de planes obligatorios no ejecutados (PMA y PMT), y a la imposibilidad de verificar la correcta destinación de los recursos públicos, comprometiendo la adecuada prestación del servicio, la seguridad vial, la funcionalidad de las intervenciones y la protección del patrimonio público.</p>		<p>sector construcción, en particular: (i) el incremento de las tasas de intervención del Banco de la República (aproximadamente del 2 % en 2021 al 13,25 % en 2024), (ii) el aumento de la DTF a niveles del 12 %-14 %, y (iii) el consecuente incremento del costo del capital de trabajo necesario para cubrir el ciclo de caja del contrato. Se comprobó que exigir una estructura de AIU propia de la vigencia 2021 en el contexto económico de 2024 habría generado un riesgo cierto de insolvencia y de ruptura del equilibrio económico del contrato, en contravía del interés general.</p> <p>El análisis fue complementado con la revisión del Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP-DANE), el cual evidencia que los costos indirectos asociados a obras de infraestructura vial presentaron variaciones anuales superiores al IPC general durante las vigencias 2023 y 2024, impulsadas, entre otros factores, por el incremento de primas de pólizas y garantías, así como por el aumento de los costos de servicios técnicos y profesionales especializados. En consecuencia, se concluye que la estructura de AIU adoptada se encuentra alineada con la inflación sectorial oficial.</p> <p>Finalmente, se verificó que el componente de Administración absorbe gravámenes, estampillas y costos financieros obligatorios que reducen el ingreso efectivo del contratista y explican el diferencial inicialmente interpretado como presunto sobrecosto del 10 %. Al contrastar la carga tributaria efectiva con el valor cuestionado, se evidenció que no existe un excedente real, sino una compensación necesaria para atender obligaciones legales y financieras ineludibles.</p>
---	--	--



		<p>En consecuencia, la comisión auditora concluye que el componente de la observación relacionado con el AIU – Sobrecostos se considera debidamente controvertido y atendido, no configurándose hallazgo administrativo, fiscal ni disciplinario por este concepto.</p> <p><u>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y DE TRANSITO:</u></p> <p>la comisión auditora concluye que las actividades ambientales y de manejo del tránsito asociadas al contrato fueron efectivamente ejecutadas durante la fase contractual, conforme a las obligaciones pactadas y sin que se evidencien pagos sin respaldo de ejecución real.</p> <p>En efecto, a partir de los informes del contratista, los reportes de supervisión y los registros de campo aportados, se verificó la implementación material de medidas de manejo ambiental y de tránsito, tales como señalización temporal, control operativo de frentes de obra, manejo de residuos, acciones de mitigación de impactos y coordinación operativa en los puntos intervenidos, lo cual permite constatar la correspondencia entre las actividades ejecutadas y los valores reconocidos contractualmente.</p> <p>En consecuencia, la comisión auditora acepta la respuesta presentada por la entidad, desvirtúa integralmente la observación formulada y concluye que no se configura hallazgo administrativo, fiscal, disciplinario ni penal por este concepto, al haberse acreditado la ejecución efectiva de las actividades ambientales y de manejo del tránsito, con soporte técnico suficiente y sin afectación a los recursos públicos.</p>
--	--	--



			<p>En conclusión, del análisis integral realizado, la comisión auditora concluye que la observación fue desvirtuada parcialmente, al haberse atendido y aclarado los aspectos relacionados con AIU – sobrecostos y el PMA y PMT, sin configurarse hallazgo fiscal, disciplinario ni penal. No obstante, persisten debilidades en la etapa de planeación precontractual, particularmente en lo relacionado con el Estudio de Sector y de Mercado, asociadas a la insuficiente trazabilidad técnica y metodológica para sustentar el alcance del proyecto y la formación de los precios. En consecuencia, la observación se ajusta y se eleva como HALLAZGO ADMINISTRATIVO y debe incluirse las acciones de mejora en el plan de mejoramiento que el sujeto de control deberá suscribir producto del presente proceso auditor.</p>
<p>5</p>	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 5 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-1172-2025 Riesgo Identificado: Pago de servicios profesionales sin evidencia suficiente que acredite la ejecución real del objeto contractual, derivado de deficiencias en la supervisión</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>No existe evidencia documental suficiente, idónea ni verificable que soporte los cuatro (04) informes de actividades que debía presentar el contratista, los cuales deben dar cuenta de la ejecución real y efectiva de las obligaciones contractuales pactadas, situación que vulnera los principios de transparencia, publicidad y responsabilidad consagrados en la normativa de la contratación estatal y genera una ruptura en la coherencia entre la ejecución contractual y los pagos efectuados. Así mismo, se constató que dichos informes no fueron cargados en la plataforma SECOP II, pese a tratarse de un requisito obligatorio en el marco de un sistema transaccional que exige la publicación en tiempo real de los documentos contractuales.</p>	<p><i>En atención a las observaciones presentadas, me permito informar que una vez verificado la plataforma SECOP II se observa que la contratista cargó de manera diligente y oportuna todos los informes de gestión correspondiente al contrato antes relacionado con la integridad de sus soportes y evidencias, tal como se detalla en la presente evidencia fotográfica: (ver imagen adjunta).</i></p> <p><i>Ahora bien, como quiera que la plataforma SECOP no permitió visualizar de manera efectiva los informes de gestión de la contratista, se procedió a cargar nuevamente dichos informes en los documentos de ejecución del contrato, lo cual se puede verificar en la siguiente evidencia fotográfica y en el siguiente enlace de SECOP. (ver imagen adjunta).</i></p> <p>(Ver enlace adjunto)</p>	<p>La comisión auditora verificó que los informes de gestión del contrato CD-SID-1172-2025 fueron cargados en la plataforma SECOP II y contienen soportes que permiten acreditar la ejecución del objeto contractual, desvirtuándose el presunto detrimento patrimonial y cualquier incidencia fiscal o disciplinaria. No obstante, se evidenciaron debilidades en la gestión documental y en la visibilidad oportuna de la información en SECOP II al momento de la verificación inicial, lo cual afectó la trazabilidad y el ejercicio del control fiscal.</p>



<p>Una vez solicitados los soportes de ejecución al sujeto de control, mediante oficio AMC-OFI-0162754-2025 se remitió información incompleta, toda vez que en la carpeta correspondiente a la contratista únicamente reposan cuatro (04) soportes de tesorería, y anexos al contrato se encuentran cuatro (04) documentos denominados “informes”, los cuales carecen de contenido técnico, descripción detallada de actividades, productos entregables, evidencias objetivas de ejecución y validación por parte del supervisor, impidiendo verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.</p> <p>En consecuencia, no fue posible corroborar la existencia de los anexos debidos que acrediten la ejecución contractual, tales como informes del contratista con evidencias de las actividades desarrolladas, informes de supervisión que certifiquen la revisión y aprobación de los productos, ni soportes técnicos que respalden la presentación y aprobación de las cuentas de cobro. Estos documentos constituyen criterios indispensables para la correcta verificación de la ejecutoriedad del contrato y para la procedencia del pago de los honorarios pactados, en tanto deben reflejar de manera clara, detallada y verificable las actividades ejecutadas, con sus respectivas evidencias y la constancia de recibido a satisfacción por parte del supervisor del contrato.</p> <p>CRITERIO</p> <p>Por lo anterior, en el presente contrato no se tuvieron en cuenta el control previo y a la verificación en cabeza del supervisor, ya que no se aportó evidencia de la ejecución efectiva de las obligaciones contraídas, y por tanto no se encuentra acorde con lo estipulado en la ley de contratación estatal (Ley 80-93), (ley 1150-2007), ley 1474 -2011 y demás decretos reglamentarios.</p> <p>Ley 80 de 1993</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 23. Principios de la contratación estatal (transparencia, responsabilidad y economía). • Artículo 26. Responsabilidad de los servidores públicos en la actividad contractual. • Artículo 50. Responsabilidad por la gestión contractual. <p>Ley 1150 de 2007</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 2. Principios de eficiencia, selección objetiva y control en la contratación estatal. <p>Ley 1474 de 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 83. Deber de vigilancia y control por parte de los supervisores e interventores. • Artículo 84. Responsabilidad por omisión 		
--	--	--



<p>en el control contractual.</p> <p>Decreto 1082 de 2015</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 2.2.1.2.4.1.6. Obligaciones del supervisor del contrato. <p>Principio de publicidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligación de publicación y actualización de la información contractual en SECOP II, como plataforma transaccional, garantizando trazabilidad, control y acceso a la información pública. <p>CAUSA</p> <p>La situación descrita se origina en la deficiente gestión y control contractual por parte de la supervisión y del área responsable de la administración del contrato, al no exigir, verificar ni custodiar de manera oportuna y completa los informes de ejecución del contratista con sus respectivas evidencias técnicas y soportes documentales, ni garantizar su cargue obligatorio en la plataforma SECOP II. Esta omisión evidencia fallas en el ejercicio del control previo, concomitante y posterior, así como en la aplicación de los procedimientos internos de seguimiento, revisión y aprobación de productos contractuales, permitiendo la tramitación y pago de honorarios sin la debida acreditación de la ejecución efectiva de las obligaciones pactada.</p> <p>EFECTO</p> <p>La situación descrita genera una afectación directa a la transparencia, eficacia y legalidad del proceso contractual, en la medida en que no fue posible verificar la ejecución real y efectiva de las obligaciones contractuales a cargo del contratista, al no existir soportes técnicos, documentales ni evidencias que acrediten el desarrollo de las actividades pactadas. Esta ausencia de información impide ejercer un control adecuado sobre la correcta destinación de los recursos públicos, debilita los mecanismos de supervisión y seguimiento contractual, y vulnera los principios de publicidad, responsabilidad y control que rigen la contratación estatal.</p> <p>Asimismo, la falta de cargue oportuno y completo de los informes de ejecución tanto en la plataforma SECOP II como en los sistemas internos de la entidad y en SIA OBSERVA, limita la trazabilidad del contrato, obstaculiza el control fiscal y dificulta la verificación posterior por parte de los organismos de control, configurando un escenario de opacidad en la gestión contractual.</p> <p>En consecuencia, se configura un posible detrimento patrimonial equivalente al valor total del contrato No. CD-SID-1172-2025, por la suma de \$27.200.000, al</p>		
--	--	--



	<p>no acreditarse la efectiva ejecución de las actividades por las cuales se realizaron pagos, lo cual compromete la adecuada administración de los recursos públicos y evidencia una presunta inobservancia de los deberes funcionales asociados a la supervisión y control del contrato, con posibles implicaciones fiscales, disciplinarias y administrativas.</p>		
<p>6</p>	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 6 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-4691 Riesgo Identificado: Pago de servicios profesionales sin evidencia suficiente que acredite la ejecución real del objeto contractual, derivado de deficiencias en la supervisión</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>Durante la revisión a las cuentas de cobro presentadas por el contratista del Contrato CD-SID-4691, se evidenció que dos (2) de las cinco (5) cuentas rendidas no cuentan con la documentación soporte que permita acreditar la ejecución de las actividades reportadas.</p> <p>En particular, no se anexaron los informes, productos ni evidencias que demuestren la prestación efectiva del servicio en los siguientes periodos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Del 30 de julio al 29 de agosto de 2024, por un valor de \$8.000.000. • Del 30 de noviembre al 29 de diciembre de 2024, por un valor de \$8.000.000. <p>La ausencia de soportes impide validar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la efectiva prestación del servicio objeto del contrato.</p> <p>CRITERIO</p> <p>El hecho descrito contraviene lo dispuesto en: Ley 80 de 1993 – Estatuto General de Contratación Artículo 23: Principios de transparencia, responsabilidad y economía. Artículo 25 numeral 12: Obligatoriedad de verificar el cumplimiento de obligaciones antes de autorizar pagos. Ley 1474 de 2011 – Estatuto Anticorrupción Artículo 83: Deber de realizar seguimiento, control y vigilancia de la ejecución contractual.</p>	<p><i>En atención a las observaciones presentadas, me permito informar que una vez verificado la plataforma SECOP II se observa que la contratista cargó de manera diligente y oportuna todos los informes de gestión correspondiente al contrato antes relacionado con la integridad de sus soportes y evidencias, las cuales fueron aportadas por el contratista en documentos Drive que relaciona en cada informe de gestión. Así mismo me permito informar que el contratista procedió a cargar nuevamente los anexos de cada informe de gestión en documentos de ejecución del contrato, se anexa links de consulta de SECOP II del contrato de la referencia, permitiendo evidenciarse en el siguiente enlace: (ver enlace adjunto).</i></p>	<p>La comisión auditora verificó que los informes de gestión del contrato No. CD-SID-4691 fueron cargados en la plataforma SECOP II y contienen soportes que permiten acreditar la ejecución del objeto contractual, desvirtuándose el presunto detrimento patrimonial y cualquier incidencia fiscal o disciplinaria. No obstante, se evidenciaron debilidades en la gestión documental y en la visibilidad oportuna de la información en SECOP II al momento de la verificación inicial, lo cual afectó la trazabilidad y el ejercicio del control fiscal.</p>



	<p>Artículo 84: Responsabilidad del supervisor/interventor sobre la verificación de productos y actividades. Decreto 1082 de 2015 Artículos 2.2.1.1.1.6 y 2.2.1.2.4.1: Exigencia de informes y soportes que acrediten la ejecución para proceder con pagos.</p> <p>CAUSA</p> <p>Deficiencias en el ejercicio de la supervisión contractual, evidenciadas en la falta de verificación previa de los productos y soportes requeridos para certificar la ejecución y autorizar el pago de las cuentas presentadas por el contratista.</p> <p>EFFECTO</p> <p>Se genera un posible detrimento patrimonial por concepto de pagos sin soporte ni acreditación de la ejecución contractual, por valor total de: \$16.000.000.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • \$8.000.000 (Julio–Agosto 2024) • \$8.000.000 (Noviembre –diciembre 2024) <p>Adicionalmente, se compromete la verificación efectiva de la gestión contractual y se afecta el principio de responsabilidad en la administración de los recursos públicos.</p>		
7	<p>OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 7 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-4795 Riesgo Identificado: Pago de servicios profesionales sin evidencia suficiente que acredite la ejecución real del objeto contractual, derivado de deficiencias en la supervisión</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>Durante la revisión de los informes de actividades presentados por el contratista en el marco del contrato de prestación de servicios profesionales, se evidenció que: El informe correspondiente a la cuenta de cobro No. 1 no incluye evidencias documentales que soporten el producto reportado. Los informes asociados a las cuentas de cobro N. 3 y 4 carecen igualmente de anexos documentales que acrediten la ejecución efectiva de las actividades descritas y Se observa reiteración y similitud significativa en el contenido de los informes entregados, lo cual dificulta la identificación de actividades diferenciadas y la trazabilidad del cumplimiento de los productos.</p> <p>CRITERIO</p>	<p><i>En atención a las observaciones presentadas, me permito informar que una vez verificado la plataforma SECOP II se observa que la contratista cargó de manera diligente y oportuna todos los informes de gestión correspondiente al contrato antes relacionado con la integridad de sus soportes y evidencias.</i></p> <p><i>Así mismo me permito informar que el contratista procedió a cargar nuevamente los anexos de cada informe de gestión en documentos de ejecución del contrato, links de consulta de SECOP II del contrato de la referencia, permitiendo evidenciarse en el siguiente enlace: (ver enlace adjunto)</i></p>	<p>La comisión auditora verificó que los informes de gestión del contrato No. CD-SID-4795 fueron cargados en la plataforma SECOP II y contienen soportes que permiten acreditar la ejecución del objeto contractual, desvirtuándose el presunto detrimento patrimonial y cualquier incidencia fiscal o disciplinaria. No obstante, se evidenciaron debilidades en la gestión documental y en la visibilidad oportuna de la información en SECOP II al momento de la verificación inicial, lo cual afectó la trazabilidad y el ejercicio del control fiscal.</p>



	<p>El hecho descrito contraviene lo dispuesto en: Ley 80 de 1993 – Estatuto General de Contratación Artículo 23: Principios de transparencia, responsabilidad y economía. Artículo 25 numeral 12: Obligatoriedad de verificar el cumplimiento de obligaciones antes de autorizar pagos. Ley 1474 de 2011 – Estatuto Anticorrupción Artículo 83: Deber de realizar seguimiento, control y vigilancia de la ejecución contractual. Artículo 84: Responsabilidad del supervisor/interventor sobre la verificación de productos y actividades. Decreto 1082 de 2015 Artículos 2.2.1.1.1.6 y 2.2.1.2.4.1: Exigencia de informes y soportes que acrediten la ejecución para proceder con pagos. CAUSA</p> <p>Se identifica una deficiente gestión documental y falta de rigurosidad por parte del contratista en la consolidación, organización y entrega de los soportes requeridos para demostrar la ejecución de las actividades desarrolladas. Así mismo, se evidencia ausencia de control en la calidad, originalidad y trazabilidad de los informes presentados.</p> <p>EFECTO</p> <p>No es posible verificar integralmente el cumplimiento del objeto contractual debido a la falta de evidencias idóneas. Se afecta la confiabilidad de la información reportada y se obstaculiza el ejercicio de seguimiento, control y evaluación por parte de la entidad. Se genera riesgo de pagos sin plena acreditación de los productos y actividades contratadas. posible detrimento: 3 meses x \$7.800.000 = \$23.400.000</p>		
8	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 8 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-4839 Riesgo Identificado: Contratación de servicios sin una necesidad claramente definida, que impide el control efectivo del objeto, la ejecución y la correcta destinación de los recursos públicos.</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>Revisada la plataforma Secop II, se evidencia que, en el contrato de prestación de servicios profesionales suscrito por la Secretaría de Infraestructura Distrital, el objeto contractual se describe de manera general como la “prestación de servicios profesionales para la Secretaría de Infraestructura Distrital”, sin que se especifique con claridad el proyecto, programa,</p>	<p><i>Dando respuesta a esta observación administrativa me permito informar que el contrato de la referencia corresponde a un contrato de funcionamiento y no corresponde a ningún proyecto de inversión en específico, tal y como se evidencia en los estudios previos cargados en la plataforma SECOP II, permitiendo evidenciarse en el siguiente enlace: (Ver enlace adjunto)</i></p>	<p>Si bien la entidad manifiesta que el contrato corresponde a gastos de funcionamiento y no se encuentra asociado a un proyecto de inversión específico, la comisión auditora precisa que dicha circunstancia no exonera a la entidad de la obligación de definir con claridad, precisión y suficiencia el objeto contractual. En efecto, la observación formulada no se fundamenta en la clasificación presupuestal del contrato, sino en la indeterminación del objeto, el cual mantiene una redacción amplia y genérica que no permite identificar con</p>



<p>actividad o proceso administrativo concreto al cual se encuentra dirigido el servicio contratado.</p> <p>CRITERIO</p> <p>Ley 80 de 1993: Artículo 25, numeral 7: Principio de planeación. Artículo 25, numeral 12: Precisión del objeto contractual.</p> <p>Decreto 1082 de 2015: Artículo 2.2.1.1.2.1.1: Contenido de los estudios y documentos previos, donde se exige la descripción detallada del objeto y la necesidad a satisfacer.</p> <p>CAUSA</p> <p>Deficiencia en la fase de planeación contractual, al no definir con precisión la necesidad específica que se pretende satisfacer mediante la contratación, ni establecer la vinculación directa entre el objeto contractual y los fines institucionales de la entidad.</p> <p>EFEECTO</p> <p>La falta de especificidad del objeto contractual impide verificar la correspondencia entre la necesidad pública identificada, la contratación efectuada y la destinación de los recursos, afectando los principios de planeación, transparencia y economía de la función administrativa. Además, dificulta el seguimiento, evaluación y control de la ejecución contractual.</p>		<p>claridad las actividades, funciones o procesos administrativos específicos a desarrollar.</p> <p>En consecuencia, la respuesta presentada desvirtúa parcialmente la observación, en tanto persiste una debilidad en la etapa de planeación contractual, relacionada con la falta de precisión del objeto, situación que limita la trazabilidad entre la necesidad identificada, la ejecución del contrato y los productos esperados, y dificulta el ejercicio de seguimiento y control contractual.</p> <p>En consecuencia, la observación se ajusta y se eleva como HALLAZGO ADMINISTRATIVO y debe incluirse las acciones de mejora en el plan de mejoramiento que el sujeto de control deberá suscribir producto del presente proceso auditor.</p>
<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 9 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-529-2025 Riesgo Identificado: Pago de servicios profesionales sin evidencia suficiente que acredite la ejecución real del objeto contractual, derivado de deficiencias en la supervisión</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>Una vez revisada el contrato de prestación de servicios CD-SID-519, suscrito por el sujeto de control, se evidenció que en la plataforma Secop II no reposa el informe de actividades #4 del contratista, no obstante, mediante oficio presentado por la entidad auditada, mediante oficio AMC-OFI-0162754-2025 enviado por el sujeto de control, no reposa el informe faltante del contratista, requisito establecido contractualmente para autorizar el pago de los honorarios. además de ello, mediante respuesta de oficio amc-ofi-0187665-2025 emitida por el sujeto de control, no abre el link para corroborar la efectiva ejecución en el informe de actividades #4 del contratista, lo cual acarrea incumplimiento a las obligaciones del contratista, pese a ello, el supervisor del contrato autorizó el pago al contratista, sin el</p>	<p><i>Dando respuesta a esta observación administrativa me permito informar que los informes de gestión a los que se hace referencia ya se encuentran cargados en documentos de ejecución del contrato, permitiendo evidenciarse en el siguiente enlace: (Ver enlace adjunto)</i></p>	<p>La comisión auditora verificó que los informes de gestión del contrato No. CD-SID-529-2025 fueron cargados en la plataforma SECOP II y contienen soportes que permiten acreditar la ejecución del objeto contractual, desvirtuándose el presunto detrimento patrimonial y cualquier incidencia fiscal o disciplinaria. No obstante, se evidenciaron debilidades en la gestión documental y en la visibilidad oportuna de la información en SECOP II al momento de la verificación inicial, lo cual afectó la trazabilidad y el ejercicio del control fiscal.</p>



	<p>soporte que acreditara la ejecución efectiva de las actividades contratadas de ese último mes.</p> <p>CRITERIO: Ley 80 de 1993, artículo 4 y 5: establece la obligación de los servidores públicos de verificar el cumplimiento del objeto contractual antes de ordenar el pago. Ley 1474 de 2011, artículo 83: exige que los supervisores o interventores verifiquen y certifiquen el cumplimiento real del contrato.</p> <p>CAUSA: Deficiencia en los mecanismos de revisión y aprobación de pagos por parte del área financiera o de control interno.</p> <p>EFFECTO: Riesgo de afectación al principio de planeación y de ineficiencia en la utilización de los recursos públicos. Presunto detrimento patrimonial de SIETE MILLONES CIENTO MIL PESOS (\$7,100,000.00), sin soporte de la ejecución del servicio, por tanto, estaríamos frente un presunto hallazgo de tipo fiscal.</p>		
<p>10</p>	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 10 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-4746-2024 Riesgo Identificado: Pago de servicios profesionales sin evidencia suficiente que acredite la ejecución real del objeto contractual, derivado de deficiencias en la supervisión</p> <p>CONDICIÓN Se evidenció que el contratista no presentó 4 informes mensuales de actividades requeridos como soporte del cumplimiento contractual. A pesar de esta omisión, el supervisor avaló los pagos sin verificar la ejecución real de las obligaciones pactados. Se realizaron varios requerimientos al sujeto de control donde aportara los documentos del presente contrato y no fue posible evidenciarlos, lo cual acarrea incumplimiento a las obligaciones del contratista.</p> <p>CRITERIO: Ley 80 de 1993, artículo 4 y 5: los contratistas deben cumplir con las obligaciones contractuales en los términos y condiciones pactados. Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción), artículo 83: los supervisores y/o interventores deben verificar la correcta ejecución del contrato y el cumplimiento de las obligaciones.</p> <p>CAUSA: Deficiencia en el control y seguimiento por parte del supervisor del contrato, quien autorizó los pagos sin exigir los informes de actividades.</p>	<p><i>Dando respuesta a esta observación administrativa me permito informar que los informes de gestión a los que se hace referencia ya se encuentran cargados en documentos de ejecución del contrato CD-SID-4746-2025, permitiendo evidenciarse en el siguiente enlace: (Ver enlace adjunto)</i></p>	<p>La comisión auditora verificó que los informes de gestión del contrato No. CD-SID-4746-2024 fueron cargados en la plataforma SECOP II y contienen soportes que permiten acreditar la ejecución del objeto contractual, desvirtuándose el presunto detrimento patrimonial y cualquier incidencia fiscal o disciplinaria. No obstante, se evidenciaron debilidades en la gestión documental y en la visibilidad oportuna de la información en SECOP II al momento de la verificación inicial, lo cual afectó la trazabilidad y el ejercicio del control fiscal.</p>



	<p>Deficiencia en los mecanismos de supervisión y verificación del cumplimiento contractual por parte de la entidad.</p> <p>EFEECTO: Presunto detrimento patrimonial de VEINTIDOS MILLONES SEISCIENTOS MIL PESOS (\$22.600,000.00), sin soporte de la ejecución del servicio, por tanto, estaríamos frente un presunto hallazgo con incidencia fiscal y disciplinaria por posible omisión del deber del supervisor en verificar el cumplimiento antes de autorizar los pagos.</p>		
11	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 11 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA Y FISCAL</p> <p>CONTRATO No. CD-SID-5208-2024 Riesgo Identificado: Pago de servicios profesionales sin evidencia suficiente que acredite la ejecución real del objeto contractual, derivado de deficiencias en la supervisión</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>Una vez revisada toda la documentación aportada por la entidad sujeto de control y en Secop II y de acuerdo a los lineamientos contractuales, se verificó que la contratista no cumplió plenamente con las obligaciones dictadas, dejando ver que en los cinco (5) informes de actividades no reposan las evidencias documentales que den garantía de la efectiva ejecución del contrato. no obstante revisada nuevamente el presente contrato se evidencia que la contratista en los informes solo aporta registros fotográficos y no hay documentación que acredita la efectiva ejecución, además de ello las obligaciones contractuales.</p> <p>CRITERIO: Ley 80 de 1993, artículo 4 y 5: los contratistas deben cumplir con las obligaciones contractuales en los términos y condiciones pactados. Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción), artículo 83: los supervisores y/o interventores deben verificar la correcta ejecución del contrato y el cumplimiento de las obligaciones.</p> <p>CAUSA: Deficiencia en la gestión de la supervisión por parte del supervisor del contrato y en la ejecución del objeto contractual.</p> <p>EFEECTO: Presunto detrimento patrimonial de TREINTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS VEINTE MIL PESOS (\$35.620,000.00), sin soporte de la ejecución del servicio, por tanto, estaríamos frente un presunto hallazgo con incidencia fiscal.</p>	<p><i>En atención a la observación formulada, se informa que toda la documentación soporte de la ejecución contractual se encuentra disponible para su verificación en un repositorio digital habilitado por la entidad, en el cual reposan los informes, evidencias y anexos correspondientes. La información puede ser consultada en el siguiente enlace: (Ver enlace adjunto)</i></p>	<p>La comisión auditora verificó que los informes de gestión del contrato No. CD-SID-5208-2024 fueron cargados en la plataforma SECOP II y contienen soportes que permiten acreditar la ejecución del objeto contractual, desvirtuándose el presunto detrimento patrimonial y cualquier incidencia fiscal o disciplinaria. No obstante, se evidenciaron debilidades en la gestión documental y en la visibilidad oportuna de la información en SECOP II al momento de la verificación inicial, lo cual afectó la trazabilidad y el ejercicio del control fiscal.</p>



<p>12</p>	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 12 CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA</p> <p>Riesgo Identificado: Incumplimiento del principio de publicidad por no publicación completa y oportuna de documentos contractuales en la plataforma SECOP II.</p> <p>CONDICIÓN De la revisión efectuada a la plataforma SECOP II y a la documentación aportada por el sujeto de control, se evidenció que no reposan publicados de manera completa, oportuna y verificable los documentos contractuales obligatorios asociados a varios contratos de prestación de servicios profesionales suscritos por la Secretaría de Infraestructura Distrital. En particular, se constató la ausencia, publicación incompleta o deficiente calidad de documentos esenciales, tales como informes de actividades, evidencias técnicas de ejecución, informes de supervisión y soportes de aprobación de pagos, pese a tratarse de información de obligatoria publicación en un sistema transaccional que garantiza la trazabilidad, transparencia y control de la gestión contractual.</p> <p>Así mismo, se verificó que parte de la información requerida fue solicitada formalmente al sujeto de control y no fue suministrada en su totalidad, persistiendo vacíos documentales tanto en SECOP II como en los archivos contractuales de la entidad, lo cual impidió la verificación integral de la ejecución contractual y del cumplimiento de las obligaciones pactadas. (ver cuadro adjunto).</p> <p>CRITERIO Los hechos observados desconocen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Manual Transaccional del SECOP II, que establece la obligatoriedad de publicar la documentación asociada al ciclo contractual. ✓ Principio de divulgación proactiva contemplado en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014. ✓ Principios de moralidad y publicidad consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política. ✓ Artículo 3º Numerales 8 y 9 de la Ley 1437 de 2011. <p>CAUSA La situación obedece a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Falta de controles institucionales para verificar el cargue oportuno y completo de la información contractual en SECOP II. ✓ Gestión deficiente de los supervisores en la entrega, custodia y publicación de documentos requeridos. ✓ Ausencia de procedimientos estandarizados en la dependencia para 	<p>EL SUJETO DE CONTROL NO DIO RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN</p>	<p>Vencido el término para dar respuesta a la observación formulada, el sujeto de control no presentó pronunciamiento ni aportó soportes que permitieran controvertir los hechos observados; en consecuencia, la comisión auditora mantiene la observación en firme, y se eleva a HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, y debe incluirse las acciones de mejora en el plan de mejoramiento que el sujeto de control deberá suscribir producto del presente proceso auditor.</p>
-----------	---	---	---



	<p>garantizar la trazabilidad documental de los contratos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Limitada apropiación normativa sobre las obligaciones de publicidad contractual. ✓ Falencias en el diseño y aplicación del Sistema de Control Interno respecto de los procesos de supervisión y archivo. <p>EFECTO</p> <p>La ausencia de documentación en SECOP II genera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Obstaculización al control fiscal, al impedir la verificación completa de las obligaciones contractuales. ✓ Pérdida de trazabilidad del uso de recursos públicos, afectando la confianza institucional. ✓ Afectación del derecho ciudadano de acceso a la información. 		
13	<p>OBSERVACIÓN ADMINISTRATIVA No. 13 CON ALCANCE SANCIONATORIO</p> <p>Riesgo Identificado: Obstaculización del ejercicio del control fiscal, derivado del incumplimiento del deber legal de suministrar información completa, veraz y oportuna al organismo de control, afectando la transparencia y la eficacia de la función de vigilancia.</p> <p>CONDICIÓN</p> <p>Durante el desarrollo del proceso auditor se evidenció que el sujeto de control no suministró la totalidad de la información requerida, pese a haber sido solicitada formalmente en dos (2) oportunidades, mediante los siguientes oficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oficio de fecha 6 de octubre de 2025, con radicado interno No. S202510061. • Oficio de fecha 18 de noviembre de 2025, con radicado interno No. S2025111811. <p>Los requerimientos realizados tenían como finalidad obtener información y documentación necesaria para la verificación integral del proceso contractual y el ejercicio efectivo del control fiscal. No obstante, a la fecha de cierre de la actuación auditora, la información solicitada no fue suministrada, ni de manera total ni parcial, sin que se aportara justificación técnica, jurídica o administrativa que explicara dicha omisión.</p> <p>Esta conducta impidió a la comisión auditora contar con los insumos indispensables para corroborar aspectos relevantes de la gestión contractual, configurándose una falta de colaboración institucional y una limitación directa al ejercicio de las funciones constitucionales y legales del organismo de control. (ver cuadro adjunto).</p>	<p><i>La Secretaría de Infraestructura Distrital controvierte la observación formulada, en tanto no existió negativa, renuencia ni intención de obstaculizar el ejercicio del control fiscal. Los requerimientos de información fueron atendidos de manera progresiva, y las eventuales inconsistencias obedecieron a situaciones operativas y de gestión documental, así como a limitaciones técnicas de la plataforma SECOP II, las cuales fueron subsanadas mediante recargue de documentos, remisión de enlaces y aclaraciones oportunas.</i></p> <p><i>En ningún momento se desconocieron las competencias del organismo de control ni se configuró una conducta omisiva deliberada. Por el contrario, se evidenció voluntad permanente de colaboración institucional y disposición para suministrar la información requerida. En consecuencia, no se configuran los elementos objetivos ni subjetivos de una conducta sancionable, por lo que se solicita desvirtuar el hallazgo</i></p>	<p>Analizada la respuesta presentada por la Secretaría de Infraestructura Distrital, así como las aclaraciones y soportes allegados durante el desarrollo de la actuación auditora, la comisión auditora concluye que no se acreditó una conducta de renuencia, negativa deliberada u obstaculización del ejercicio del control fiscal por parte del sujeto de control.</p> <p>Las situaciones advertidas obedecieron a aspectos operativos y de gestión documental, las cuales fueron atendidas y subsanadas mediante la entrega progresiva de información, recargue de documentos y suministro de enlaces y aclaraciones complementarias.</p> <p>En consecuencia, se acepta la respuesta del sujeto de control y se desvirtúa la observación formulada, al no configurarse los elementos objetivos ni subjetivos que sustenten un alcance sancionatorio, quedando el punto sin observación ni hallazgo.</p>



<p>CRITERIO Constitución Política de Colombia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 267: Función de vigilancia fiscal y obligación de colaboración de los sujetos vigilados. <p>Ley 42 de 1993</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 9: Deber de los sujetos de control de suministrar información veraz, completa y oportuna a los organismos de control fiscal. <p>Ley 1437 de 2011 – CPACA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 34: Deber de colaboración con las autoridades administrativas. <p>Ley 1952 de 2019 – Código General Disciplinario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 34, numerales 1 y 2: Deber de cumplir la Constitución y la ley y de colaborar eficazmente con las autoridades. • Artículo 35: Prohibición de obstaculizar el ejercicio de funciones públicas. <p>CAUSA La situación descrita se origina en la inobservancia del deber legal y funcional de atender de manera oportuna, completa y efectiva los requerimientos formulados por el organismo de control, así como en deficiencias en los mecanismos internos de gestión documental, coordinación administrativa y atención a requerimientos oficiales.</p> <p>EFFECTO La no entrega de la información solicitada limitó el alcance del proceso auditor, afectó la oportunidad y eficacia del control fiscal y obstaculizó el ejercicio de las funciones constitucionales y legales asignadas al organismo de control. Así mismo, esta omisión vulnera los principios de colaboración armónica, transparencia y responsabilidad administrativa, y configura una conducta susceptible de actuación sancionatoria, al constituir un posible incumplimiento de los deberes funcionales de los servidores públicos responsables de atender los requerimientos de información.</p> <p>De conformidad con lo evidenciado, los hechos descritos dan lugar a la apertura de actuación sancionatoria, por el incumplimiento reiterado en el suministro de la información requerida por el organismo de control, pese a haber sido solicitada formalmente en dos oportunidades, conducta que podría constituir falta disciplinaria en los términos del Código General Disciplinario, sin perjuicio de las demás acciones a que haya lugar.</p>		
--	--	--