



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO

CÓDIGO 230

METRO DE BOGOTA S.A.

Período Auditado 2017

DIRECCIÓN SECTOR MOVILIDAD

Bogotá D.C., enero de 2018

METRO DE BOGOTA S.A.

Contralor de Bogotá	Juan Carlos Granados Becerra
Contralor Auxiliar	Andrés Castro Franco
Directora Técnica Sectorial	Clara Viviana Plazas Gómez
Subdirector de Fiscalización Movilidad	Gabriel Hernán Méndez Camacho
Asesora	Dániza Triana Clavijo
Gerente	Julio Enrique Sanabria Vergara
Equipo de Auditoría	César Arturo Home Celis Diana Carolina Rodríguez Castro José Jaime Ávila Castro Jorge Efraín Laverde Enciso Ricardo Pinzón Rico José Eduardo Olaya González

TABLA DE CONTENIDO

1. CARTA DE CONCLUSIONES.....	1
2. ALCANCE Y MUESTRA DE AUDITORIA.....	3
3. RESULTADO DE LA AUDITORIA	4
3.1. ANTECEDENTES	4
3.2. DERECHO DE PETICIÓN 144 DE 2017.	8
3.3. DERECHO DE PETICIÓN 162 DE 2017	18
3.4. DERECHO DE PETICIÓN 1172 DE 2017	25
4. ANEXO.....	30
4.1. CUADRO CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES.....	30

1. CARTA DE CONCLUSIONES

Bogotá D.C.

Doctor
ANDRÉS ESCOBAR URIBE
Gerente General
METRO DE BOGOTÁ S.A.
Carrera 7 # 71-52 Torre A Oficina 902
Código Postal 110231
Ciudad

Asunto: Carta de Conclusiones

La Contraloría de Bogotá D.C., con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política, el Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 42 de 1993 y la Ley 1474 de 2011, practicó auditoría de desempeño a la empresa METRO DE BOGOTÁ S.A., con el fin de dar respuesta definitiva a los derechos de petición con radicados en la Contraloría de Bogotá con los Nos. 146, 162 y 1172 de 2017, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia y eficacia con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en el área, actividad o proceso examinado.

Es responsabilidad de la Administración el contenido de la información suministrada por la Entidad y analizada por la Contraloría de Bogotá D.C. La responsabilidad de la Contraloría consiste en producir un Informe de Auditoría de Desempeño que contenga el concepto sobre el examen practicado.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas, con políticas y procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría, consecuentes con las de general aceptación; por lo tanto, requirió acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar nuestro concepto.

La auditoría incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan el área, actividad o proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales; los estudios y análisis se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo, los cuales reposan en los archivos de la Contraloría de Bogotá D.C.

CONCEPTO DE GESTION SOBRE EL ASPECTO EVALUADO

La Contraloría de Bogotá D.C. como resultado de la auditoria adelantada, evaluó temas tales como: vigencias futuras autorizadas en el presupuesto del proyecto Primera Línea de Bogotá- PLMB, fuentes de financiación del mismo, identificación de actividades realizadas en la ejecución del presupuesto asignado para el Convenio Interadministrativo N° 1880 de 2014 y seguimiento a contratos de prestación de servicio de consultoría suscritos con la Firma SYSTRA y el Consorcio METROBOG, a fin de dar respuesta a los interrogantes puestos en consideración por los Honorables Concejales, a través de los derechos de petición mencionados en el alcance del presente documento.

Teniendo en cuenta que algunas actuaciones antes mencionadas, se encuentra en ejecución y de acuerdo a lo establecido en el artículo 267 de la Constitución Política de Colombia, el control fiscal que adelantan las Contralorías, es posterior y selectivo, es pertinente mencionar que esta Dirección Técnica Sectorial, con base a lo anteriormente mencionado no emite concepto sobre la gestión fiscal del aspecto evaluado, toda vez que dichos temas se limitaron a dar respuesta a inquietudes plasmadas en Derechos de Petición instaurados por los Honorables Concejales y además trascienden las competencias y funciones de la empresa Metro de Bogotá, S.A.

PRESENTACION PLAN DE MEJORAMIENTO

Como quiera que no se presentaron hallazgos frente a las actuaciones adelantadas por el grupo auditor respecto al cumplimiento del Memorando de Asignación, no será necesario por parte del sujeto de control presentar plan de mejoramiento.

Atentamente,



CLARA VIVIANA PLAZAS GOMEZ

Directora Técnica Sector Movilidad

Revisó: Dr. Gabriel Hernán Méndez Camacho -Subdirector de Fiscalización Movilidad
Elaboró: Equipo Auditor

2. ALCANCE Y MUESTRA DE AUDITORIA

Con el fin de aportar la respuesta definitiva a los derechos de petición Nos. 144, 162 y 1172 de 2013, emanadas de los Honorables Concejales del Distrito Capital: Hollman Felipe Morris Rincón, Nelson Castro Rodríguez, Manuel José Sarmiento Arguello y Álvaro José Argote Muñoz, se procedió a solicitar información a la empresa METRO DE BOGOTÁ S.A., referente a los productos de los estudios comparativos de alternativas para la Primera Línea de Metro de Bogotá y los estudios *“Optimización y complementación de los diseños elaborados durante la Ingeniería Básica Avanzada”* y *“Estructuración Integral”*, la cual fue analizada y verificada.

Teniendo en cuenta que para la fecha de inicio de la auditoría, la Dirección de Reacción Inmediata, DRI, de la Contraloría de Bogotá, D.C., se encontraba realizando una Visita de control Fiscal en las instalaciones de la empresa METRO DE BOGOTÁ S.A. y revisaron de forma selectiva temas relacionados con el Convenio 1880 de 2014. Se consideró pertinente realizar seguimiento en la próximas auditorías desde el factor de la gestión contractual el mencionado convenio y en efecto en forma selectiva, los contratos que en su ejecución se celebre.

3. RESULTADO DE LA AUDITORIA

3.1. ANTECEDENTES

- A partir del Decreto Distrital 319 de 2006, “*Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, (...)*” y el Decreto 309 de 2009, “*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*”, la Administración Distrital, decidió iniciar la construcción de la primera línea del metro de Bogotá. Fue necesario realizar la estructuración técnica, legal y financiera, que incluye los diseños conceptuales y luego continuar con los diseños básicos de detalle de la construcción.
- Como resultado de la ejecución del contrato firmado entre el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU y el Consorcio CL1 (IDOM – EUROESTUDIOS – CANO JMÉNEZ), a finales del año 2014, se presentaron los estudios de ingeniería básica avanzada en donde se definió que el trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá-PLMB, sería 100% subterráneo, partiendo en el Portal de las Américas hasta la calle 127, contaría con 27 estaciones y un valor total, a precios del año 2014, de \$14,895 billones, el precio en dólares alcanzaría los US\$276 millones por kilómetro.
- El IDU celebró el Convenio Interadministrativo 1880 de 2014, con la Financiera de Desarrollo Nacional S.A., FDN, el día 26 de diciembre de 2014, cuyo objeto fue: “*Aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del proyecto “Primera línea del Metro de Bogotá en dos fases, a saber: fase 1, denominada “Diseño de la transacción” y Fase 2, denominada “Estructuración integral”*”. en dos fases, a saber:

“Fase 1. DISEÑO DE LA TRANSACCIÓN: consistirá en adelantar la conceptualización del esquema más eficiente para la financiación del proyecto, de modo que se identifiquen fuentes de financiación viables para el mismo y se determinen mecanismos y condiciones a través de las cuales se accederá a estos recursos. Una vez sea seleccionado el esquema de financiación en la Fase 1, por parte del Comité Interinstitucional, se continuará con la ejecución de la Fase 2.”

Fase 2. ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL: consistirá en el desarrollo de un conjunto de actividades y estudios que permitirán consolidar los estudios técnicos y contar con las bases jurídicas y financieras para lograr la vinculación de inversionistas públicos y/o privados. Durante esta fase se realizarán las actividades de promoción y procesos de selección y contratación que se requieran para lograr tanto la financiación como la ejecución del Proyecto PLMB”.

- El 19 de junio de 2015, se entrega por parte de la FDN, los resultados de la Fase 1 de la Estructuración Integral, descritos a continuación:
 - ✓ *Producto 1. Plan de trabajo y cronograma, entregado y aprobado al inicio de fase 1*
 - ✓ *Producto 2. Informe de identificación y dimensionamiento del potencial inmobiliario, que fue modificado al Análisis de bancabilidad de las fuentes de financiación del proyecto PLMB, según el OTRO-SI 1, conformado por: Anexo 1, Informe Final de Análisis de bancabilidad de las fuentes de financiación para el proyecto distintas a compromisos presupuestales.*
 - ✓ *Producto 3. Informe de ajuste del CAPEX y OPEX del proyecto, conformado por:*
 - ./ Anexo 2 Informe Final de Cálculo del OPEX hasta la calle 100*
 - ./ Anexo 3 Ficha descriptiva de las fuentes*
 - ./ Anexo 4 Ficha analítica de las fuentes*
 - ./ Anexo 5 Informe Final de Ingeniería de Valor*
 - ./ Anexo 6 Informe consolidado de los análisis ,efectuados y modelo financiero*
 - ✓ *Producto 4. Documento de modelación del proyecto, conformado por:*
 - ./ Anexo 7 Análisis del modelo de transacción propuesto por el Distrito para presentar esquema ante el gobierno Nacional.*
 - ./ Anexo 11 Modelo financiero ajustado.*
- El 17 de septiembre de 2015, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, firma el Contrato Interadministrativo 7019 de 2015, con la FDN, con el objeto de la "Elaboración de Estudios para la estructuración financiera del Proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá (en adelante "La Estructuración") (...)"
- El 26 de octubre del 2015, se efectúa el CONFIS DE AVAL FISCAL, a través del cual la Nación ratifica su voluntad y reserva presupuestal en el tiempo para disponer de los \$9.65 billones, que garantizan el financiamiento del 70% de la inversión.
- El 18 de diciembre de 2015, el IDU y la FDN, suscriben el Acta 2, de suspensión del convenio interadministrativo 1880 de 2014, una vez analizada la recomendación del Comité Técnico del 16 de diciembre de 2015 y el aval del Comité Interinstitucional del 17 de Diciembre de 2015, ante los argumentos expuestos por las partes, referidos en dicha Acta, teniendo como nueva fecha de terminación el 05 de Septiembre de 2016.
- El 07 de enero de 2016, mediante radicado N° 20165260009102, la FDN, informa al IDU, que ha iniciado un proceso para analizar alternativas con el fin de dar continuidad al proyecto de la PLMB, considerando los planteamientos de la nueva administración Distrital, la cual considera que la estructuración

integral de la misma, deberá hacerse sobre un nuevo proyecto ajustado, por tramos, que reconozca la nueva visión del Metro y de los componentes del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad, proponiendo los siguientes tramos en que se puede dividir la PLMB:

Tramo 1: Patio y talleres hasta el área del centro de la ciudad (Calle 26 o punto cercano a esta).

Tramo 2: Desde el nodo del centro de la ciudad hacia el norte, inicialmente hasta la (Calle 127).

Tramo 3: Prolongación de la PLMB hacia el norte o el noroccidente de la ciudad (Suba).

- El 12 de enero de 2016, mediante Acta 3 del Convenio, se da reinicio al mismo, considerando que las causas que originaron su suspensión, ya habían sido superadas, de tal forma que la nueva fecha de terminación, sería el 14 de agosto de 2016.
- El 18 de enero de 2016, mediante comunicación con radicado N° 20165260030762, la FDN, de acuerdo con los argumentos consignados en el Acta de Comité Interinstitucional 7 del Convenio, remite al IDU, la necesidad de realizar la modificación al convenio suscrito entre las partes con el fin de dar continuidad al proyecto de la PLMB.
- El 28 de enero de 2016, se suscribió la modificación 02 al Convenio Interadministrativo 1880 de 2014, en los siguientes términos:

CLÁUSULA SEGUNDA. ALCANCE DEL OBJETO. La estructuración integral por parte de LA FDN de la "Primera Línea del Metro de Bogotá", en adelante "El Proyecto", se realizará en dos fases subsecuentes a través de las cuales se definirá un modelo de transacción que será objeto de estructuración y se analizarán las alternativas de trazado e impacto por tipologías, se ajustarán los diseños de ingeniería y permitirá implementar el método más adecuado de contratación para la ejecución de la primera línea del Metro de Bogotá.

Fase 1 "Diseño de la Transacción": consistirá en adelantar la conceptualización del esquema más eficiente para la financiación del proyecto, de modo que se identifiquen fuentes de financiación viables para el mismo, y se determinen mecanismos y condiciones a través de los cuales se accederá a estos recursos. Una vez sea seleccionado el esquema de financiación en la Fase 1, por parte del Comité Interinstitucional constituido para el desarrollo de este Convenio, se continuará con la ejecución de la Fase 2.

Fase 2 "Estructuración Integral" consistirá en el desarrollo de un conjunto de actividades y estudios que permitirán optimizar el diseño de la PLMB, se analizarán las alternativas de trazado e impacto por tipologías, se ajustarán los diseños de ingeniería, la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento y se realizarán los procesos de selección y contratación que se requieran para lograr tanto la financiación como la ejecución del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

Esta Fase comprenderá a su vez la realización de tres subfases a saber:

Subfase 1. "Estudio para optimizar el diseño de la PLMB y analizar alternativas de ejecución por tramos": Comprende seis grandes tareas a desarrollar: (i) analizar beneficios económicos de las opciones de inversión (ii) analizar las ventajas de ejecución del Tramo 1 de la PLMB y hacer

recomendaciones técnicas y operacionales; (iii) analizar alternativas de trazado y tipologías (subterráneo, a nivel o elevado) del Tramo 2 de la PLMB; (iv) identificar criterios y parámetros de diseño de los componentes de la PLMB que sean susceptibles de optimizar; ; (v) la estimación preliminar de costos del trazado conforme con el trazado propuesto y la definición de un cronograma general de ejecución por etapas con su respectivo plan de inversiones y, finalmente, (vi) un acompañamiento para la elaboración de los insumos técnicos que serán usados para el documento CONPES que elaborará el Gobierno Nacional.

La ejecución del estudio señalado, se podrá iniciar una vez sea aprobado el plan de trabajo y cronograma de esta Subfase por el Comité Interinstitucional.

Subfase 2. “Ajustes al Diseño Básico Avanzado de la PLMB, aplicables al Tramo 1 del proyecto (Tramo Occidente - Calle 260 cercana a esta)”: Comprende el desarrollo de los estudios de ingeniería, arquitectura, paisajismo, operacionales y funcionales para la tipología de un metro elevado en un segmento del Tramo 1, entre el Portal de las Américas y la estación de El Rosario, la posible eliminación de estaciones a lo largo del trazado, y la transición de elevado a subterráneo, a fin de contar con documentos técnicos, que permitan adelantar el proceso licitatorio del primer tramo.

Subfase 3. “Estructuración integral del Proyecto”: como su nombre lo indica, tiene por objeto realizar la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB, según los alcances originales del convenio.

- En la ejecución del convenio interadministrativo 1880 de 2014, se suscribió el contrato No. 02, el primero de abril de 2016, suscrito entre FDN, y SYSTRA, cuyo objeto fue, “*elaboración de un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá-PLMB, identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto*”.
- En el Convenio Interadministrativo 1880 de 2014, se pactó en la cláusula Décima Cuarta, que el IDU aportaría la suma de \$7.650.0 millones, que a su vez se trasladó a una Fiduciaria de carácter de economía mixta (sujeto de control de orden nacional), para que gestionara diferentes contrataciones.
- Por otra parte, en virtud al Acuerdo 642 de 2016, publicado el 12 de mayo de 2016, “*Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades descentralizadas del orden Distrital, en la constitución de la Empresa Metro de Bogotá S.A., se modifican parcialmente los Acuerdos Distritales 118 de 2003 y 257 de 2006, se autorizan compromisos presupuestales y se dictan otras disposiciones en relación con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá*”, otorgó autorización al Alcalde Mayor de Bogotá, para que en el término de 12 meses a partir de la publicación del mismo, realice las asignaciones presupuestales necesarias para la constitución de la empresa Metro de Bogotá, S.A., decrete la estructura organizacional de la misma; por ende, una vez se constituya la empresa Metro Bogotá, S.A., será ésta la responsable del cumplimiento de la meta denominada: *Avance del 30% de la obra civil del proyecto de*

la Primera Línea del Metro, en su etapa I”, del plan de Desarrollo 2016-2020, “Bogotá Mejor para Todos”.

- El día 24 de octubre de 2016, se firmó la modificación 3, adición 1 y prórroga 4, al convenio interadministrativo 1880 de 2014, por un valor de \$38.033.4 millones, una prórroga de 19 meses y 7 días calendario, contados a partir del día siguiente de la fecha de vencimiento del plazo de la prórroga 3.
- El 22 de noviembre de 2016, la firma SYSTRA, presenta el informe final a la FDN, sobre el resultado del *“Estudio comparativo de alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la primera línea del metro para la ciudad de Bogotá (PLMB), con identificación y cuantificación de ahorros que optimicen el beneficio.”*
- El 16 de marzo de 2017, se suscribe la Cesión de la posición contractual en el convenio interadministrativo 1880 de 2014, celebrado entre el IDU y la FDN, donde el IDU, actúa como cedente y la empresa Metro De Bogotá, S.A., actúa como cesionario.
- En consecuencia, la empresa Metro de Bogotá, S.A., es para todos los efectos legales, la encargada de *“realizar la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas de Metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá...”*

3.2. DERECHO DE PETICIÓN 144 DE 2017.

Mediante escrito radicado en esta entidad, el día 30 de enero de 2017, número 1-2017-01800, con destino al Contralor de Bogotá, a través del cual se peticiona suministrar información con relación a la Resolución N° 14 de 2016 y previamente se fundamenta dicha petición en:

“El día 22 de diciembre de 2016, la administración distrital a través del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal CONFIS, emitió la Resolución N° 14 “Por la Cual se aprueba el Presupuesto de Rentas e ingresos y de Gasto e Inversiones de la Empresa Metro de Bogotá S.A., para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2017”. Por medio de esta resolución la Secretaría Distrital de Hacienda transfiere \$1.081.847.401 a la Empresa Metro de Bogotá S.A., para la vigencia comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2017, recursos que corresponden a las vigencias futuras.

En razón de lo anterior e invocando el cumplimiento de la ley 42 de 1993 “Sobre la organización del sistema de control fiscal financiero y los organismos que lo ejercen “que establece en su artículo 11:

Artículo 11.- El control de legalidad es la comprobación que se hace de las operaciones financieras, administrativas, económicas y de otra índole de una entidad para establecer que se hayan realizado conforme a las normas que le son aplicables.

En este mismo sentido, según lo establecido en el Acuerdo 658 de 2016 (...) **Artículo 3 Objetivos.**
Son objetivos de la Contraloría Distrital:

(...) 4. Establecer si las operaciones, transacciones, acciones jurídicas, financieras y materiales en las que se traduce la gestión fiscal se cumplieron de acuerdo con las normas prescritas por las autoridades competentes, los principios de contabilidad universalmente aceptados o señalados por el Contador General de la República.(...)

1. El valor de \$ 1.081.847.401 aprobado en el presupuesto de rentas, de ingresos y de gastos e inversiones de la EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A., correspondiente total o parcialmente a las vigencias futuras excepcionales del Metro autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?

2. A la fecha, ¿Se ha transferido o ejecutado algún monto correspondiente a las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?

3. ¿La fuente denominada en la resolución N° 14 de 2016, como 50% sobretasa a la gasolina es la misma fuentes establecida en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?

4. ¿La Fuente denominada en la Resolución N°14 de 2016, como crédito es la misma fuente establecida en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°, como cupo de endeudamiento?

5. ¿La fuente denominada en la Resolución N° 14 de 2016, como otros Distrito, es la misma fuente establecidas en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el acuerdo 642 de 2016, artículo 9° como liberación reservas ETB y reservas EEB?”.

De lo anterior, se debe precisar que las preguntas radicadas en la petición, se respondieron en primer término en el informe final de la Auditoría de Regularidad, realizada a la Secretaría Distrital de Hacienda- SDH, PAD 2017, emitido por la Dirección de Fiscalización Sector Hacienda, con el siguiente extracto:

Primera Pregunta. “El valor de \$ 1.081.847.401 aprobado en el presupuesto de rentas, de ingresos y de gastos e inversiones de la EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A., corresponde total o parcialmente a las vigencias futuras excepcionales del Metro autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?”

Respuesta. “(...) la ley 1483 de 2011 y su Decreto reglamentario 2767, establecen que para aprobar vigencias futuras excepcionales en las entidades territoriales, en este caso el proyecto metro de Bogotá, se citan requisitos como los son estudios técnicos para este tipo de obras.

Al no concretarse la suscripción del convenio de cofinanciación entre Nación Distrito, los recursos en cuantía de \$ 1.081.847.401.000, no se constituyeron como vigencias futuras al cierre del año 2016, no amparar vigencias futuras “.

Segunda Pregunta. “A la fecha, ¿Se ha transferido o ejecutado algún monto correspondiente a las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?”

Respuesta. “Debido a que no se autorizaron vigencias futuras excepcionales, a la fecha no hay transferencias autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9, en razón a que la

autorización para asumir compromisos con cargo a vigencias futuras caducó en consonancia con lo establecido en los artículos 2.8.1.7.1.10 y 2.8.17.1.11 del Decreto Nacional 1068 de 2015.”

Tercera Pregunta. *“¿La fuente denominada en la resolución N° 14 de 2016, como 50% sobretasa a la gasolina es la misma fuentes establecida en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?”*

Respuesta. *“No es la misma fuente, por cuanto no se constituyeron vigencias futuras excepcionales, dado que no fueron autorizadas por haber caducado o fenecido para su constitución.”*

Cuarta Pregunta. *“¿La Fuente denominada en la Resolución N°14 de 2016, como crédito es la misma fuente establecida en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°, como cupo de endeudamiento?”*

Respuesta *“El acuerdo 642 de 2016, autorizó al Alcalde asumir compromisos con cargo al presupuesto de vigencias futuras excepcionales en cuantía de CUATRO BILLONES CIENTO TREINTA Y SIETE MIL MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE 2016 (\$4.137.000.000.000) en el periodo 2017-2036 (20 años), con el propósito de cofinanciar el proyecto de la Primera Línea del Metro, en los términos del documento CONPES del Gobierno Nacional”.*

Quinta Pregunta. *“¿La fuente denominada en la Resolución N° 14 de 2016, como otros Distrito, es la misma fuente establecidas en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el acuerdo 642 de 2016, artículo 9° como liberación reservas ETB y reservas EEB?”*

Respuesta *“Los recursos programados para la Empresa Metro de Bogotá corresponden a fuentes de destinación específica determinados por disposición legal, lo cual requiere de la aprobación del acta de las asambleas de accionistas de la Empresa de Teléfonos de Bogotá ETB y Empresa de Energía de Bogotá EEB para liberación de reservas de estas dos entidades.”*

La ley 42 de 1993¹, establece los tipos de sistemas aplicables al control fiscal, señalando: financiero, de legalidad, de gestión, de resultados, revisión de cuentas y evaluación de control interno. Respecto al control de legalidad, dispone este ente fiscalizador de una actuación de verificación y no un control de legalidad, sobre el acto administrativo, toda vez que éste goza de su presunción legal y en caso de considerarse contrario a derecho, será el orden competente quien ejerza control administrativo y/o jurisdiccional sobre el mismo.

No obstante lo anterior, teniendo en cuenta las competencias otorgadas a las Contralorías, conforme a los postulados constitucionales consagrados en los artículos 267, 268 y 272, relativas al ejercicio del control fiscal posterior y selectivo, que comprende: un control financiero, de gestión y de resultados, basado en los principios de eficiencia, economía, equidad y valoración de los costos

¹ Artículo 9 de la ley 42 de 1993, concordancia con el Artículo 11 de la ley 42 de 1993.

ambientales², se ofició a la sociedad Metro de Bogotá S.A., el día 17 de noviembre de 2017, con radicado 2-2017-24526, a fin de conocer con mayor detalle las operaciones financieras aprobadas en la Resolución 14 de 2016 y su gestión durante el año 2017, conforme a la normas vigentes, respuesta entregada por el sujeto de control mediante radicado GG-DP-2017-0320, el día 23 de noviembre de 2017 y complementada en la visita de control fiscal, celebrada el día 28 de noviembre de 2017.

Adicionalmente, se ofició a la Secretaría de Planeación Distrital, mediante radicado de la Contraloría de Bogotá N° 2-2017-26448, del 19 de diciembre de 2017, respondido por esa entidad el día 21 de diciembre de 2017, con radicado de la Contraloría de Bogotá N° 2-2017-70203, del cual se hará mención más adelante.

Como resultado de la actuación de auditoría, se considera relevante en principio, mencionar las referencias normativas en el régimen presupuestal colombiano con respecto a las vigencias futuras como regla general y especial para las entidades territoriales:

En orden nacional se encuentra la ley 819 de 2003, *“Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”*. Los artículos 10, 11 y 12 clasifican las vigencias futuras y precisan su diferencia de la siguiente forma: **(i)** las ordinarias, que autorizan la asunción de las obligaciones que afecten presupuesto de vigencias posteriores, cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso., **(ii)** las excepcionales, su autorización en el mismo orden de las ordinarias y su aplicación excepcional en proyectos de obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones y por último **(iii)** las ordinarias para entidades territoriales, que se caracterizan por ser autorizadas por las asambleas o concejos respectivos.

A su vez, esta Ley faculta al CONFIS, para que autorice la asunción de obligaciones y condiciona el cumplimiento de requisitos que se deben acreditar para otorgar su autorización, como se observa en el cuadro 1:

² Sentencia C-103 de 2015 Magistrada Sustanciadora María Victoria Calle Correa.

**CUADRO 1
REQUISITOS PARA OTORGAR LA AUTORIZACIÓN EN DIFERENTES CLASES DE
VIGENCIAS FUTURAS**

Vigencias futuras ordinarias Artículo 10	Vigencias futuras Excepcionales Artículo 11	Vigencias futuras ordinarias territoriales Artículo 12
a) <i>El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1º de esta ley.</i>	<i>El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1º de esta ley.</i>	a) <i>El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1º de esta ley.</i>
b) <i>Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas.</i>	<i>Para asumir obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras, los contratos de empréstito y las contrapartidas que en estos se estipulen no requieren la autorización del Consejo Superior de Política Fiscal, CONFIS. Estos contratos se registrarán por las normas que regulan las operaciones de crédito público.</i>	b) <i>Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas.</i>
c) <i>Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo.</i>		c) <i>Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.</i>
<i>Las autorizaciones para comprometer vigencias futuras procederán siempre y cuando se reúnan las condiciones para su otorgamiento.³</i>		

Fuente: Ley 819 de 2003.

Elaboro: Equipo Auditor Metro de Bogotá, S.A.

El Decreto Nacional 1068 de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público”, regla los requisitos para declarar de importancia estratégica a proyectos que superen el periodo de gobierno y requieran autorización de las vigencias futuras según su clasificación:

³ Decreto 1068 de 2015, artículo 2.8.1.

CUADRO 2
REQUISITOS PARA DECLARAR UN PROYECTO DE IMPORTANCIA ESTRATEGICA EN
DIFERENTES CLASES DE VIGENCIAS FUTURAS

VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIA Artículo 2.8.1.7.1.3	VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES	VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PARA ENTIDADES TERRITORIALES Artículo 2.6.6.1.1
<p>... requerirá del concepto previo y favorable del CONFIS, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p>	<p>Deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES.</p>	<p>a) Que dentro de la parte General Estratégica del Plan de Desarrollo vigente de la entidad territorial se haga referencia expresa a la importancia y el impacto que tiene para la entidad territorial el desarrollo del proyecto que se inicia en ese período y trasciende la vigencia del período de gobierno;</p> <p>b) Que consecuente con el literal anterior, dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente se encuentre incorporado el proyecto para el cual se solicita la vigencia futura que supera el período de Gobierno</p> <p>c) Que dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo de la entidad territorial se tenga incorporado el impacto, en términos de costos y efectos fiscales, del desarrollo del proyecto para los diez años de vigencia del Marco Fiscal.</p> <p>d) Que el proyecto se encuentre viabilizado dentro del Banco de Programas y Proyectos de la entidad territorial;</p> <p>e) Sin perjuicio de los estudios técnicos que deben tener todos los proyectos, los proyectos de infraestructura, energía y comunicaciones el estudio técnico deben incluir la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, aprobado por la oficina de planeación de la entidad territorial o quien haga sus veces. Para el caso de proyectos de Asociación Público Privada, se cumplirá con los estudios requeridos en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.</p>

Fuente: Decreto Nacional 1068 de 2015, artículos 2.8.1.7.1.3, 2.6.6.1.1

Elaboro: Equipo Auditor Metro de Bogotá, S.A.

Ahora bien, respecto a las vigencias futuras excepcionales a nivel territorial, la Ley 1483 de 2011, imparte una serie requisitos previos para su autorización por parte de las Asambleas o Concejos respectivos:

a). Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.

b). El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5° de la Ley 819 de 2003.

c). Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.

d). Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.”⁴

En el mismo sentido, la regla general para las vigencias aprobadas no pueden superar el respectivo periodo de Gobierno, sin embargo, como excepción se encuentran los proyectos de inversión declarados de importancia estratégica, con fundamento en estudios reconocidos con valor técnico que contemplen la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle.

Posterior a esta norma, se encuentra el Decreto 2767 de 2012, que reglamenta parcialmente la Ley 1483 de 2011, aquí el legislador señaló, 14 requisitos previos para que un proyecto se declare de importancia estratégica y faculta al Consejo de Gobierno de las entidades territoriales para declararla.

Vistas las referencias normativas que existen sobre las vigencias futuras ordinarias y excepcionales de estas disposiciones, es importante anotar la existencia de los documentos CONPES, donde se encuentra información relevante de las vigencias futuras autorizadas para el proyecto PLMB; el primer CONFIS NACIONAL del 26 de Octubre de 2015, por el cual se da el aval fiscal previo para el proyecto de la PLMB y su celebración es anterior al Acuerdo 642 del 12 de mayo 2016, el segundo CONPES N° 3882 del 10 de enero de 2017, que indica nuevos pasos y así declarar la importancia estratégica del proyecto PLMB y el tercer CONPES 3900 del 25 de septiembre de 2017, por el cual el Gobierno Nacional declara la importancia estratégica del proyecto PLMB.

Con relación al Acuerdo 642 del 12 de mayo 2016, emitido por el Concejo de Bogotá, el cual autoriza la constitución de la empresa Metro de Bogotá S.A. y autoriza a la Administración Distrital a través de la Secretaría Distrital de Hacienda para asumir compromisos con cargo a presupuestos de vigencias futuras excepcionales en las siguientes condiciones⁵:

<i>Valor de Vigencia futura Excepcional:</i>	<i>\$ 4.137.000.000.000</i>
<i>Periodo:</i>	<i>De 2017 a 2036 (19 años)</i>
<i>Finalidad:</i>	<i>Cofinanciar el proyecto de la Primera Línea del Metro</i>

Como documentos previos a la expedición de dicho acuerdo, se observó el radicado de la Secretaría Distrital de Hacienda N° 2015EE250890 del 04 de septiembre de 2015, donde se expresa que el 16 de junio de 2015, en sesión del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal, CONFIS, se presentó el análisis del impacto fiscal del proyecto de la PLM, el cual incluyó las generalidades del

⁴ Ley 1483 de 2011, artículo 1.

⁵ Acuerdo del 12 de mayo de 2016, artículo 9

proyecto y su valoración socioeconómica, así como los costos estimados, igualmente, se declaró de importancia estratégica en el Concejo de Gobierno Distrital. En el mismo sentido, el acta de la reunión extraordinaria N° 07 de 2015, del CONFIS, celebrada el 16 de junio de 2015, hace el análisis de impacto fiscal al proyecto PLM, del que se transcribe el siguiente extracto:

“(…) la Secretaría Distrital de Hacienda presentó las fuentes de financiación del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá-PLMB y la consistencia de los recursos distritales de acuerdo al Marco Fiscal de Mediano Plazo, conforme al siguiente detalle:

- *Uso del cupo de endeudamiento por \$ 0.8 billones.*
- *Valor presente Neto de la sobretasa a la gasolina de las vigencias 2017-2036 por \$ 2.64 billones, el cual está incorporado en el Marco Fiscal del Mediano Plazo del presupuesto aprobado para la vigencia; y*
- *Valor Presente Neto de Reservas-Utilidades entre las vigencias 2016-2021 de las Empresas de Telecomunicaciones de Bogotá ETB-ESP y de Energía de Bogotá EEB-ESP, por \$0.7 billones.”⁶*

Para el año 2017, es aprobado el presupuesto de rentas e Ingresos y Gastos e Inversiones, de la empresa Metro de Bogotá, S.A., mediante la Resolución N° 14 de 22 de diciembre de 2016.

En el considerando del mencionado acto, se contempla la programación presupuestal de 2017, previa aprobación del CONFIS, por la suma de \$1.077.847.401, como se evidencia en el cuadro 3:

**CUADRO 3
PROGRAMACIÓN PRESUPUESTAL DE 2017**

En millones

CONCEPTO	SOBRETASA A LA GASOLINA 50%	OTROS DISTRITO	CRÉDITO	TOTAL
Aporte Ordinario		15		15
Infraestructura proyecto Metro	201	153	709	1.063
TOTAL	201	168	709	1.078

Fuente: Resolución N° 14 de 2016, página 1.

Elaboro: Equipo Auditor METRO DE BOGOTA S.A.

El valor total aprobado para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre del año 2017, representa la suma de **\$ 1.081.847.401**

Como fuentes y fundamentos previos de la Resolución 14, se encuentra el acta 07 del 16 de junio de 2015 y el acta 19 del 21 de diciembre de 2016, donde se aprueba el Programa Anual Mensualizado de Caja, PAC, de la Administración Central, para la vigencia 2017 y en consecuencia aprueba el proyecto de

⁶ Acta N° 07 16 de junio de 2015, preliminar, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal-CONFIS.

presupuesto de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversión para la Vigencia de 2017, de la empresa Metro de Bogotá, S.A., por la suma de \$ **1.081.847.401**

Ahora bien, retomando los documentos CONPES 3882⁷ y 3900 de 2017, estos obedecieron al nuevo proceso que se debió surtir para declarar la importancia estratégica del proyecto PLMB, debido a sus últimas variaciones e impactos económicos y en consecuencia autorizar vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales. Es así, como el documento CONPES 3900 del 25 de septiembre de 2017, por medio del cual el Gobierno Nacional, declara la importancia estratégica del proyecto PLM, tramo 1⁸, los recursos aprobados para una vigencia fiscal desde el 2019, hasta el 2048, en pesos constantes de diciembre 2017, suman \$ 15.1 billones⁹

Finalizada la trazabilidad de la normatividad sobre vigencias futuras y así mismo, de los actos administrativos referentes a las vigencias futuras autorizadas para el Proyecto PLMB, a continuación se enuncian las respuestas a las preguntas formuladas por el peticionario:

Primera Pregunta: *El valor de \$1.081.847.401 aprobado en el presupuesto de rentas, de ingresos y de gastos e inversiones de la EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A., corresponde total o parcialmente a las vigencias futuras excepcionales del Metro autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?*

El Acuerdo 642 de 2016, en su artículo 9, aprueba vigencias futuras excepcionales como ya se mencionó en los párrafos anteriores y esta autorización fue otorgada en el año 2015, según procedimientos presupuestales y la Resolución N° 14 de 22 de diciembre de 2016, aprueba una vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre del año 2017, que obedece al PAC de la Administración

⁷ Documento CONPES 3882 versión aprobada 10 de enero de 2017, página 52 Tabla 7. Sigüientes pasos para la PLMB.

Pasos a seguir	Fecha
Estructuración técnica, legal y financiera: Ingeniería avanzada	Agosto de 2017
CONFIS para emisión de aval fiscal	Septiembre de 2017
CONPES para declaración de importancia estratégica	Septiembre de 2017
CONFIS para autorización de vigencias futuras	Octubre de 2017
Convenio de cofinanciación	Octubre de 2017
Inicio de Licitación de diseño de detalle y construcción	Noviembre de 2017

⁸ Documento CONPES 3900, versión aprobada, Bogotá D.C. 25 de septiembre de 2017. Numeral, 4.5.1 *Financiación de la PLMB tramo 1. El proyecto primera Línea de Metro de Bogotá tramo 1, será financiado mediante vigencias futuras excepcionales, por lo que se declara de importancia estratégica, de conformidad con la ley 819 de 2003, el artículo 2.8.1.7.1.2 del Decreto 1068 de 2015 y el artículo 31 de la ley 1753 de 2015. El CONFIS, es sesión del 26 de octubre de 2015, otorgó aval fiscal previo para el proyecto de la PLMB. Posteriormente, el flujo de recursos de la nación, aprobado para la PMLB tramo, fu modificado por el CONFIS en sesión del 25 de septiembre de 201, debido a los cambios en la estructuración del proyecto por parte de la administración distrital.*

⁹ Documento CONPES 3900, versión aprobada, Bogotá D.C. 25 de septiembre de 2017, tabla 12. Flujo de recursos aprobados por el CONFIS para la PMLB tramo 1, fuente aval fiscal emitido por el CONFIS el 25 de septiembre de 2017.

Central, para la vigencia 2017, por consiguiente, no ampara compromisos de vigencias futuras, sino corresponde a una apropiación ordinaria.

Segunda Pregunta. *A la fecha, ¿Se ha transferido o ejecutado algún monto correspondiente a las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?*

El Equipo auditor, ofició a la empresa Metro de Bogotá, S.A., el día 17 de noviembre de 2017, mediante radicado N° 2-2017-24526, el sujeto de control respondió el día 23 de noviembre, con radicado N° GC-DP-2017-032, la cual se dio en forma general, por lo que se solicitó ampliarla y responder de fondo en la visita fiscal, realizada el 28 de noviembre de 2017, en donde manifestó:

*“Mediante **comunicación 2016EE179874 de diciembre 14 de 2016**, la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad, informaron al Presidente del Concejo Distrital la decisión del Gobierno de Bogotá, de no hacer uso de la autorización otorgada por el Concejo en el art. 9 del Acuerdo 642 de 2016. (Se anexa copia de la comunicación en CD)*

De conformidad con lo mencionado anteriormente, la autorización de vigencias futuras de que trata el art. 9 del Acuerdo 642 de 2016, no fue utilizada, por lo tanto no ha sido transferido o ejecutado ningún valor”. (Negrilla fuera del texto)

La Secretaria de Hacienda Distrital, mediante comunicación N° 2016EE179874, del 14 de diciembre de 2016, dirigido al Presidente del Concejo Distrital de Bogotá, expresó:

*“Conforme a lo informado durante el trámite del proyecto de Acuerdo 526 de 2016, referente al presupuesto Anual de rentas y apropiaciones del Distrito para la vigencia fiscal 2017, el Gobierno de Bogotá D.C. no hará uso de la autorización otorgada por el Concejo de Bogotá mediante Acuerdo 642 de 2016 (...) **En consecuencia al no ser utilizado al cierre de la vigencia fiscal 2016, caduca en consonancia con el artículo 2.8.1.7.1.10 del Decreto Nacional 1068 de 2015.** (...)*

Debido a que no se autorizaron vigencias futuras excepcionales, a la fecha no hay transferencias autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9, en razón a que la autorización para asumir compromisos con cargo a vigencias futuras caducó en consonancia con lo establecido en los artículos 2.8.1.7.1.10 y 2.8.17.1.11 del Decreto Nacional 1068 de 2015.”. (Negrilla fuera del texto)

Una vez consultada la rendición de cuenta de la sociedad Metro de Bogotá, S.A, respecto el reporte de vigencias Futuras CB-0127, con corte 11 de diciembre de 2017, en el *Sistema de Supervisión y Control de la Contraloría de Bogotá, SIVICOF*, se observó la ejecución de vigencias autorizadas de tipo ordinario, con gasto afectado a inversión y funcionamiento, por tanto no se identifica la ejecución de vigencias futuras excepcionales, autorizadas en el acuerdo 642 de 2016.

Tercera Pregunta. *¿La fuente denominada en la resolución N° 14 de 2016, como 50% sobretasa a la gasolina es la misma fuentes establecida en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°?*

Cuarta Pregunta. *¿La Fuente denominada en la Resolución N°14 de 2016, como crédito es la misma fuente establecida en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el Acuerdo 642 de 2016, artículo 9°, como cupo de endeudamiento?*

Quinta Pregunta. *¿La fuente denominada en la Resolución N° 14 de 2016, como otros Distrito, es la misma fuente establecidas en las vigencias futuras excepcionales autorizadas en el acuerdo 642 de 2016, artículo 9° como liberación reservas ETB y reservas EEB?*

Dado que las preguntas tercera, cuarta y quinta, se derivan de las inquietudes sobre las fuentes de financiación puestas en el considerando de la Resolución presentada por el Consejo de Política Económica N° 14 de 2016, la respuesta emitida por este equipo auditor, es la misma para las tres preguntas.

Teniendo en cuenta lo anterior y con base a la información suministrada por la empresa Metro de Bogotá, S.A., durante el proceso auditor, se infiere de las respuestas emitidas, que las fuentes de financiación mencionadas en la Resolución 14 de 2016, hacen parte de las vigencias futuras excepcionales aprobadas en el Acuerdo 642 de 2016, en su Artículo 9¹⁰, sin embargo, respecto a la ejecución del presupuesto de conformidad con el radicado de la Secretaria de Hacienda Distrital N° 2016EE179874 del 14 de diciembre de 2016, al no hacerse uso de la autorización otorgada por el Concejo, las vigencias caducaron el 31 de diciembre de 2016.

Conviene subrayar que, para la fecha en la que se otorgó la autorización de las vigencias futuras excepcionales, mediante el artículo 9° del convenio 642, de mayo 12 de 2016, no se encontraba constituida la Empresa Metro de Bogotá, S.A., pues ésta se hace el día 14 de diciembre de 2016, entrando a operar en el año 2017, de allí que la resolución N° 14 del 22 de diciembre 2016, aprueba una vigencia fiscal anual, es decir, con apropiación ordinaria para ejecutar el presupuesto en el año 2017; por esta razón, los documentos que el sujeto de control aportó sobre el trámite de vigencias futuras ordinarias corresponden al proceso de aprobación para la autorización de nuevas vigencias futuras como se menciona en la parte de normativa del presente documento.

3.3. DERECHO DE PETICIÓN 162 DE 2017

Primera Pregunta. *Los estudios fueron adjudicados a SYSTRA a dedo pues la Financiera de Desarrollo Nacional con el argumento que maneja régimen de contratación privada no*

¹⁰ Respuesta acta de visita fiscal realizada el 28 de noviembre de 2017 “(...) De conformidad con lo explicado en el literal b) de la presente respuesta, la autorización del Artículo 9 del Acuerdo 642 de 2016, caducó el 31 de diciembre de 2016; por lo tanto la fuente referida como “50% sobretasa”, no fue utilizada en 2016(...)”

los publica en el SECOP, el régimen de contratación privada aplica en las entidades y a los recursos públicos es una fuente de corrupción?

En primer orden, como se ha mencionado en el capítulo de antecedentes del presente informe, la FDN, es la entidad que gerencia el proyecto, a través del convenio Interadministrativo 1880 de 2014, suscrito a la luz del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007 y del artículo 76 del Decreto 1510 de 2013. Entre las obligaciones contraídas por la FDN, está la de desarrollar directamente o a través de terceros, las actividades que demanda el objeto del convenio.

De acuerdo a lo anterior, el parágrafo 1 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 15 de la Ley 1150 de 2007, estipula: “Los contratos que celebren los establecimientos de Crédito, las **compañías de seguros y las demás entidades financieras de carácter estatal, no estarán sujetos a las disposiciones del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a dichas actividades, En todo caso, su actividad contractual se someterá a los dispuesto en el artículo 13 de la presente ley**” *subrayado fuera del texto*), por lo cual la FDN, como entidad financiera estatal del orden nacional, acorde con su régimen especial, no está sujeta a las disposiciones del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

En ese sentido, la FDN, adelantó el proceso de contratación para la prestación de servicios de consultoría, de acuerdo a las disposiciones privadas contempladas en su manual de compras y administración de bienes, mediante modalidad de invitación directa¹¹.

Como resultado de lo mencionado, los estudios de consultoría para la PLMB, del “proyecto metro elevado”, fueron adjudicados a la firma SYSTRA y al CONSORCIO METROBOG, integrado por INGETEC S.A. y SYSTRA.

Contrato No. 02 de 2016

El contrato de consultoría N° 02 de 2016, con objeto “Elaboración de un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB, identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto”, FDN y SYSTRA, se encuentra publicado en el portal del Sistema Electrónico de Contratación Pública, SECOP, en el siguiente link: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-4-4954669>

El proceso de selección del consultor SYSTRA S.A., lo adelantó la FDN, mediante

¹¹ Invitación Directa N° 1 de 2016 Consultoría para elaborar un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la PLMB, marzo 7 de 2016.

la modalidad de Invitación Directa, identificada como la No. 1 de 2016, con el envío de los términos de referencia a 11 empresas especializadas a nivel mundial, tales como, (Arup Latin America S.A.-ARUP, Aecom, Bechtel Overseas Corporation, Geodata Engineering S.P.A., Parsons Brinckerhoff Colombia S.A.S., SYSTRA S.A., Thee Louis Berger Group Colombia, Worleyparsons Colombia S.A.S., Grupo Pointec, Sener Ingeniería y Sistemas Colombia S.A.S. y Steer Davies Gleave), con el objeto de: *“elaboración de un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB, identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto”*.

El 22 de febrero de 2016 la FDN, recibió tres propuestas, (Unión Temporal Arup, Steer Davies & Gleave, SYSTRA S.A. y Sener Ingeniería y Sistemas Colombia S.A.S.), de los interesados en el proceso, de acuerdo con los criterios de selección de requisitos habilitantes y requisitos calificables, para lo cual el Comité de Compras de la FDN, evidenció la propuesta ganadora por orden de elegibilidad que correspondió a SYSTRA, S.A., adjudicándole el Contrato No. 02 del 1 de abril de 2016, por valor de \$1.972.000.000, con un plazo inicial de cinco meses.

Contrato No. 02 de 2017

El contrato de consultoría No. 02 del 3 de febrero de 2017, con objeto: *“Estructuración Técnica del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá de conformidad con los términos contenidos en los anexos 1 y 2 - Alcance de los Términos de Referencia”*, celebrado entre la FDN y el CONSORCIO METROBOG, del cual hace parte la firma SYSTRA, S.A. e INGETEC, por valor inicial de \$22.808.041.829, más IVA y plazo inicial de 14 meses, cuyo proceso contractual se encuentra publicado en el portal del SECOP en el siguiente link:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-4-6186926>

La FDN, adelantó la convocatoria del Concurso de Méritos No. 06 de 2016, que contó con la participación de cinco proponentes (ARUP, CONSORCIO METROBOG (SYSTRA-INGETEC), CONSORCIO IDOM- DOHWA- GEODATA, CONSORCIO ESTRUCTURACION METRO BOGOTA TRAMO 1 (AECOM, ARDANUY-CAL&MAYOR) y EGISMEX S. DE R-L- DE C), quedando en primer orden de elegibilidad el CONSORCIO METROBOG, de conformidad con los factores de calificación consagrados en los términos de referencia del proceso.

Segunda Pregunta. *Revisar, valorar y comprobar el estudio SYSTRA, en cuanto a la calificación de las variables que le dio esta empresa, pues considera que hay inconsistencia en dicha valoración, por lo cual se pudo tomar una decisión apresurada en cuanto a costos y tiempos de la construcción del Metro de Bogotá, D.C.*

Revisado el texto allegado para estudio, se observa en su contenido la solicitud de realizar una serie de acciones respecto al estudio de prefactibilidad, realizado por la firma SYSTRA, dichas acciones identificadas con los verbos: *revisar, valorar y comprobar*. Desde el punto de vista del control a la gestión fiscal, posterior y selectiva y sin anticiparse al quehacer propio de la administración, es pertinente mencionar que desde la perspectiva del principio de planeación aplicable en un proyecto de infraestructura, el cual demanda la elaboración de estudios y diseños; por ahora no se logra llegar a una aproximación verídica probada de irregularidades técnicas sobre los estudios previos, por cuanto el proyecto liderado por el sujeto de control se encuentra en la etapa de planeación que involucra las decisiones seleccionadas que se pondrán en práctica en la etapa de ejecución, donde posiblemente se presenten deficiencias de tales variables de los estudios.

Teniendo en cuenta lo anterior, como producto del seguimiento y revisión al cumplimiento previo de los requisitos contractuales exigidos según la Ley, sobre los estudios de consultoría brindados por la firma SYSTRA, para la PLMB del proyecto elevado, se identificaron los siguientes productos:

Contrato No. 02 de 2016

A continuación se relacionan los entregables de los estudios de pre-factibilidad en el que se compararon alternativas de ejecución por tramos y tipologías, para la PLMB, del proyecto metro elevado, realizados por la firma SYSTRA, mediante contrato No. 02 de 2016, celebrado por la FDN y el contratista SYSTRA, los cuales se encuentran publicados en la página web de la empresa METRO DE BOGOTÁ, S.A. <http://www.metrodebogota.gov.co/estudios>:

1. *Entregable 2: Experiencias internacionales sobre metros elevados para el caso de Bogotá.*
2. *Entregable 3: Estudios de alternativas para optimizar el diseño de la PLMB*
3. *Entregable 4. Recomendaciones para la tipología elevada del tramo 1 de la alternativa seleccionada.*
4. *Entregable 5: Beneficios económicos de opciones de inversión frente al trazado original*
5. *Entregable 6: Análisis de la sostenibilidad financiera en la operación del desarrollo por tramos de la PLMB*
6. *Entregable 7: Estimación de cronograma y presupuesto*
7. *Entregable 9. Informe final-Resumen ejecutivo*

Contrato No. 02 de 2017

A continuación se relacionan los entregables de los estudios de factibilidad para la actualización y optimización para la PLMB, del proyecto metro elevado, realizados por el CONSORCIO METROBOG, del cual hace parte la firma SYSTRA e INGETEC, mediante contrato No. 02 de 2017, celebrado por la FDN y el

contratista CONSORICO METROBOG, los cuales se encuentran publicados en la página web de la empresa Metro de Bogotá, S.A. <http://www.metrodebogota.gov.co/estudios>:

1. Anexo 1. Certificación número 0894 de 2017 sobre la presencia o no de comunidades étnicas
2. Anexo 2. Resumen ejecutivo supuestos y resultados de modelación
3. Anexo 3. Metodología y plan de recopilación de información complementaria de estudios topográficos
4. Anexo 4. Metodología para la elaboración del estudio de tránsito
5. Anexo 5. Programa de investigaciones geotécnicas campaña de reconocimiento
6. Anexo 6. Línea de arqueología
7. Anexo 7. Traslado anticipado de redes
8. Anexo 8. Memoria estimativo CAPEX
9. Anexo 9. Evaluación de los costos de operación y mantenimiento hasta 2050
10. Anexo 10. Plan de obra

Los costos de los estudios para el proyecto PLMB, ascendieron a la suma de \$146.510.876.222 durante el periodo de 2013 a 2017, según oficio con radicado IDU No. 20173051276041 del 22 de noviembre de 2017 y los tiempos programados para construcción y operación del metro para la ciudad de Bogotá, D.C., se encuentran publicados en la página web www.metrodebogota.gov.co, de la empresa Metro de Bogotá, S.A., en el anexo 10 referente al plan de obra de los estudios y diseños de factibilidad de la PLMB.

Tercera Pregunta. *Peñalosa, insiste en que Transmilenio es mejor que el Metro y por eso le dice mentiras a la ciudad en cuanto a costos y conveniencia del Metro elevado sobre el subterráneo, desestimando el pronunciamiento de la Sociedad Colombiana de geotecnia que dijo que se iba a cambiar el metro subterráneo por el elevado es fundamental hacer nuevos estudios del subsuelo, especialmente en la parte sur occidental, pero los términos de referencia del contrato no obligan al contratista a hacer nuevos estudios.*

La empresa Metro de Bogotá, S.A., informó a este Ente de Control, que el estudio con la información solicitada se encuentra en el entregable 9, de la consultoría SYSTRA 2016, el cual está publicado en la página web de la entidad [“http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/informacion-interes/publicacion/estudios/estudio-comparativo-alternativas-ejecuci%C3%B3n”](http://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/informacion-interes/publicacion/estudios/estudio-comparativo-alternativas-ejecuci%C3%B3n).

Finalmente, la Entidad expresó con relación a este interrogante, lo siguiente:

“(…) En el año 2017, en el marco del Convenio 1880 de 2014, la Financiera de Desarrollo Nacional celebró el contrato 02 de 2017 con el Consorcio METROBOG^{LI}. Como parte de las obligaciones del Estructurador Técnico y partiendo de una de las premisas para la realización de la actualización y optimización de los diseños, el Consorcio METROBOG procedió al análisis de la información disponible en estudios anteriores con el propósito fundamental de analizar la información técnica disponible que ha sido considerada en la fase de actualización y optimización de diseños. Se partió de los Estudios de Ingeniería Básica Avanzada desarrollados por el Consorcio CL1 entre los años 2013 y 2015, y de los estudios realizados en el marco de la fase I del Convenio 1880 de 2014 entre Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y la Financiera de Desarrollo Nacional-FDN, a saber: Análisis

financieros; Análisis de fuentes de financiación; Ingeniería de Valor; Análisis Legal; Análisis OPEX durante los 50 años de vida del proyecto (2015); Estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro de Bogotá PLMB; identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio; Estudio de alternativas de ubicación del patio taller; y a partir de allí se identificaron los trabajos de campo complementarios y los ajustes en los criterios de diseños aplicables a la infraestructura de la PLMB”

El contrato de consultoría suscrito con el Consorcio METROBOG, tiene un alcance técnico que parte de definir los criterios y parámetros de la alternativa seleccionada en el Estudio de Prefactibilidad, para luego profundizar en la solución técnica más viable desde el punto de vista técnico, operacional, urbano, ambiental, social, económico y financiero.

Para la actualización y optimización de los estudios realizados, el consultor ha considerado:

- *Información de campo levantada entre la estación Portal de la Américas y el Parque Tercer Milenio: Geotecnia, ambiental, topográfica, social, etc.*
- *Criterios de diseño para el trazado en planta y perfil de la PLMB*
- *Inventarios, análisis, diagnósticos, criterios de diseño y especificaciones técnicas para los estudios urbano - paisajísticos.*
- *Productos del contrato 2226 de 2013- Consultoría del Estudio de Impacto Ambiental para la construcción y operación de la primera línea del metro de Bogotá, de las estaciones, patios y talleres*
- *Especificaciones funcionales y técnicas para el patio taller.*
- *Especificaciones funcionales y técnicas para los diferentes sistemas electromecánicos y material rodante.*
- *Documentos sobre gestión RAMS.*
- *Criterios, estructura y bases de cálculo para estimación del CAPEX y OPEX*

El contrato 02 de 2017 tiene un valor actual de \$ 27.771.334.571 y como se informó al grupo auditor, los informes finales de este contrato están en etapa de aprobación por parte de la interventoría contratada por la FDN.

Finalmente, es importante anotar que todos los estudios realizados han sido utilizados, y estos, junto con el resultado de los estudios adicionales han sido el insumo fundamental en la toma de decisiones para el desarrollo del proyecto “Primera Línea del Metro de Bogotá”.

El contrato de consultoría suscrito con el CONSORCIO METROBOG, tiene un alcance técnico que parte de definir los criterios y parámetros de la alternativa seleccionada en el Estudio de Prefactibilidad, para luego profundizar en la solución técnica más viable desde el punto de vista técnico, operacional, urbano, ambiental, social, económico y financiero, utilizando la información de todos los estudios realizados a la fecha.

Respecto a los estudios del metro subterráneo, ejecutados por el IDU, mediante el contrato 849 de 2013, a continuación se presenta el cuadro 4, comparativo por productos de los estudios realizados:

**CUADRO 4
RELACIÓN DE PRODUCTOS METRO SUBTERRÁNEO-METRO ELEVADO**

ESTUDIOS	PRODUCTOS DEL CONTRATO CONSORCIO L1 - INGENIERÍA BÁSICA AVANZADA PLMB	PRODUCTOS DEL CONSORCIO METRO BOG- OPTIMIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS	OBSERVACIONES
ESTUDIOS BÁSICOS	PRODUCTO 1 - TOPOGRAFÍA	PRODUCTO 1 - LEVANTAMIENTOS TOPOGRÁFICOS	Todos los estudios topográficos de la optimización están incluidos en el producto 1
	PRODUCTO 28 - TOPOGRAFÍA RAMAL TÉCNICO		
	PRODUCTO 2 - GEOTÉCNIA	PRODUCTO 3 - GEOTÉCNICA Y PAVIMENTOS	Todos los estudios geotécnicos de la optimización están incluidos en el producto 3
	PRODUCTO 29 - GEOTÉCNIA DEL RAMAL TÉCNICO		
	PRODUCTO 3 - AUSCULTACIÓN		
	PRODUCTO 5 - REDES	PRODUCTO 17 - INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS	Todos los estudios de redes de la optimización están incluidos en el producto 17
	PRODUCTO 30 - INTERFERENCIA DE REDES EN RAMAL TÉCNICO		
PRODUCTO 27 - ESTUDIO DE ALTERNATIVAS TRAMO II	N/A	Estudio de Alternativas (Cambio de Alineamiento Tramo II)	
OBRA CIVIL	PRODUCTO 6 - DISEÑO GEOMÉTRICO	PRODUCTO 4 - DISEÑO GEOMÉTRICO SISTEMA VIAL PRODUCTO 5 - DISEÑO GEOMÉTRICO METRO	El diseño geométrico del ramal técnico está incluido en el Producto 4 Y 5 de la optimización
	PRODUCTO 31 - DISEÑO GEOMÉTRICO DEL RAMAL TÉCNICO		
	PRODUCTO 4 - TÚNELES	N/A	
	PRODUCTO 7 - PROYECTO DE ESTRUCTURAS AFECTADAS	PRODUCTO 6 - ESTRUCTURAS	Todos los estudios de estructuras incluido Ramal Técnico y Estructuras están incluidos en el producto 6 de la optimización
	PRODUCTO 32 - PROYECTO ESTRUCTURAL DEL RAMAL TÉCNICO		
	PRODUCTO 35 - ESTUDIO DE TIPOLOGÍAS DEL RAMAL TÉCNICO		
	PRODUCTO 8 - ESTACIONES ESTRUCTURAS		
	PRODUCTO 13 - ESTACIONES (ARQUITECTURA E INSTALACIONES)	PRODUCTO 7 - PROYECTO DE ESTACIONES - ARQUITECTURA E INSTALACIONES	
	PRODUCTO 12 - PAISAJISMO Y URBANISMO	PRODUCTO 18 -URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y PAISAJISMO	Todos los estudios de urbanismo y paisajismo están incluidos en el producto 18 de la optimización
	PRODUCTO 33 - PAISAJISMO Y URBANISMO DEL RAMAL TÉCNICO		
	PRODUCTO 9 - PATIO Y TALLERES ESTRUCTURAS	PRODUCTO 14 - PATIOS Y TALLERES	Todos los estudios de patios y talleres están incluidos en el producto 14 de la optimización
PRODUCTO 15 - TALLERES Y COCHERAS			
PRODUCTO 17 - PUESTO CENTRAL DE CONTROL (PCC)	PRODUCTO 9 -PUESTO CENTRAL DE CONTROL		
EQUIPAMIE TO FERROVIARI O	PRODUCTO 34 - SUPERESTRUCTURA DE VÍA	PRODUCTO 8 - SUPERESTRUCTURA DE VÍA FÉRREA	
	PRODUCTO 18 -SISTEMA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA	PRODUCTO 10 -SISTEMA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA	
	PRODUCTO 19 - SEÑALIZACIÓN Y CONTROL DE TRENES	PRODUCTO 11 - SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL DE TRENES	
	PRODUCTO 21 - COMUNICACIONES	PRODUCTO 13 -SISTEMA DE COMUNICACIONES	
	PRODUCTO 24 - MATERIAL RODANTE	PRODUCTO 16 -MATERIAL RODANTE	
	PRODUCTO 23 - GESTIÓN RAMS	PRODUCTO 15 -GESTIÓN RAMS	

ESTUDIOS	PRODUCTOS DEL CONTRATO CONSORCIO L1 - INGENIERÍA BÁSICA AVANZADA PLMB	PRODUCTOS DEL CONSORCIO METRO BOG- OPTIMIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS	OBSERVACIONES
	PRODUCTO 20 - PUERTAS DE ANDÉN	PRODUCTO 12 - SISTEMA DE PUERTAS DE ANDÉN	
COSTOS	PRODUCTO 10 - COSTOS DE INVERSIÓN (OBRA CIVIL)	PRODUCTO 21 - ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DE INVERSIÓN	Todos los costos de inversión de la optimización están incluidos en el producto 21
	PRODUCTO 11 - COSTOS DE INVERSIÓN (PREDIOS Y LEGALIZACIONES)		
	PRODUCTO 14 - COSTOS DE INVERSIÓN (ARQUITECTURA Y EQUIPOS ELECTROMECÁNICOS DE ESTACIONES)		
	PRODUCTO 16 - COSTOS DE INVERSIÓN (TALLERES Y COCHERAS)		
	PRODUCTO 22 - COSTOS DE INVERSIÓN (INSTALACIONES Y EQUIPOS)		
	PRODUCTO 25 - COSTOS DE INVERSIÓN (MATERIAL RODANTE)		
	PRODUCTO 26 - COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	PRODUCTO 23 - COSTOS DE OPERACIÓN - OPEX	
OTROS	PRODUCTO 36 - ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES TÉCNICAS SOBRE LAS PROPUESTAS DE INGENIERÍA DE VALOR	N/A	Estudio para optimizar el valor del proyecto (funcionalidad y costos)
	PRODUCTO 37 - SELLADO DE SONDEOS	N/A	
ESTUDIOS COMPLEMEN TARIOS	CONTRATO 2226 DE 2013 - ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	PRODUCTO 21 - PROGRAMACIÓN DE OBRA	
	PRODUCTO ELABORADO IDU - ESTUDIO SOCIAL	PRODUCTO 19 - ESTUDIO AMBIENTAL	
		PRODUCTO 20 - ESTUDIO SOCIAL	
		PRODUCTO 2 - ESTUDIOS DE TRÁNSITO	
		PRODUCTO 24 - PARAMETROS TÉCNICOS OPERACIONALES DE LA INTERACCION DE LA PRIMERA LINEA DE METRO CON EL SISTEMA TRANSMILENIO	

Fuente: empresa METRO DE BOGOTÁ S.A.
Elaboro: Equipo Auditor METRO DE BOGOTÁ S.A.

3.4. DERECHO DE PETICIÓN 1172 DE 2017

Primera Pregunta.(...)Si los recursos invertidos en recursos y diseños (900.000) millones de pesos para la primera línea del Metro a que rubro se le imputa esto? ¿Se están invirtiendo recursos con cargo a que partida para preestudios y estudios del Metro elevado? (SIC).

A continuación se transcribe el resumen de los estudios realizados para la construcción del metro subterráneo ejecutados con recursos del presupuesto asignado al IDU y que corresponden a transferencias de la administración central:

**CUADRO 5
RELACION CONTRATOS PARA ESTUDIOS METRO SUBTERRANEO**

Cifras en pesos

CONTRATO	CONTRATISTA	OBJETO	IMPUTACION PRESUPUESTAL		VALOR
			COCEPTO	VALOR	
Contrato IDU 849 de 2013	CONSORCIO CL1	Diseño para la primera línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Publico SITP para la ciudad de Bogotá - Colombia	Banco Mundial	28.980.000.000	87.693.670.266
			T.O. Banco Mundial	29.514.000.000	
			Transferencias Ordinarias	12.646.169.971	
			Transferencias Ordinarias Cupo Endeudamiento	10.936.995.543	
			Banco Mundial	3.500.000.000	
			Convenio 112 Metro	312.955.057	
			Convenio 112 Metro	1.590.000.000	
			Convenio 112 Metro	213.549.695	
Contrato IDU 1472 de 2013	CONSORCIO INTEGRAL AYESA	Realizar a precio global la interventoría técnica, legal, administrativa y financiera para el contrato cuyo objeto es el diseño para la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Publico SITP para la ciudad de Bogotá, de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en el pliego de condiciones, en especial lo dispuesto en el capítulo 4, estudios previos, requerimientos técnicos, apéndices y la propuesta presentada el día 11 de julio de 2013, documentos que hacen parte integral de este contrato.	R.B. Transferencias Ordinarias	6.612.000.000	8.830.451.878
			Transferencias Ordinarias	893.374.436	
			Transferencias Ordinarias Cupo Endeudamiento	1.325.077.442	
Contrato IDU 2226 de 2013	IV INGENIEROS CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA	Realizar la consultoría del estudio de impacto ambiental, para la construcción y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá, de las estaciones, patios y talleres, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Publico SITP para la ciudad de Bogotá, de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en los pliegos de condiciones, en especial las consignadas en el anexo técnico separable (Capitulo 4 del pliego de condiciones), la propuesta presenta l 25 de noviembre de 2013 y los apéndices, los cuales hacen parte integral del contrato.	R.B. Transferencias Ordinarias	2.269.913.690	2.503.363.316
			Transferencias Ordinarias	233.449.626	

CONTRATO	CONTRATISTA	OBJETO	IMPUTACION PRESUPUESTAL		VALOR
			COCEPTO	VALOR	
Convenio IDU 1880 de 2014	FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL	Aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del proyecto "Primera Línea del Metro de Bogotá" en dos fases a saber Fase I, denominada "Diseño de la Transacción" y Fase II denominada "Estructuración Integral"	Transferencias Ordinarias Cupo Endeudamiento	7.650.000.000	45.683.390.762
			Convenio 112 Metro de 2015 CDP TM	38.033.390.762	
Convenio IDU 1917 de 2014	UNIVERSIDAD NACIONAL	Aunar esfuerzos de carácter técnico, humano, administrativo y financiero para la generación de insumos como apoyo a la captura del valor generada por la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., PLMB, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público SITP	Transferencia Ordinaria Cupo Endeudamiento	300.000.000	900.000.000
			Transferencia Ordinaria Cupo Endeudamiento	600.000.000	
Convenio IDU 1921 de 2014	UNIVERSIDAD NACIONAL	Aunar esfuerzos de carácter técnico, humano, administrativo y financiero para la generación de insumos como apoyo a la captura de valor generada por la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., PLMB, en el marco del Sistema Integrado de transporte Público SITP	Transferencia Ordinaria Cupo Endeudamiento	900.000.000	900.000.000
TOTAL					146.510.876.222

Fuente: Oficio IDU N° SGI 20173051276041 de noviembre 22 de 2017
Elaboro: Equipo Auditor METRO DE BOGOTA S.A.

Como se puede observar en el cuadro 5, se comprometieron recursos para adelantar dos convenios con la Universidad Nacional, cada uno por un valor de \$900.000.000 y se relacionan con el tema de la construcción de la PLMB, cuyos recursos provienen de transferencias ordinarias, cupo de endeudamiento (Convenios IDU 1917 de 2014 y 1921 de 2014).

Con respecto al convenio interadministrativo 1880 de diciembre 26 de 2014, que se relaciona en el cuadro 5, fue firmado entre el IDU y la FDN, por un valor inicial de \$7.650.000.000, con el cual se desarrollaron las siguientes actividades en cumplimiento de lo establecido en la cláusula segunda del mismo:

CUADRO 6
ACTIVIDADES REALIZADAS CON ASIGNACIÓN INICIAL DEL CONVENIO 1880 DE 2014

Cifras en pesos

CONCEPTO	VALOR CON IVA
IDU Deducción estampilla Universidad Distrital 1%	76.500.000
Compañía Mundial de seguros	11.900.694
Contrato 01 de 2015 PLMB SUMATORIAS SAS	330.200.000
Contrato 02 de 2015 OPEB SAS	359.600.000
Contrato 03 de 2015 PLMB SENER Ingeniería y Sistemas SAS	429.198.840
Contrato 04 de 2015 PLMB UT SUAREZ y MALAGON	81.200.000

CONCEPTO	VALOR CON IVA
Orden de Servicio AGORA COMUNICACIONES ESTRATEGICAS SAS	27.840.000
Contrato 01 de 2016 PLMB Asesoría Jurídica UT SUAREZ Y MALAGON	46.400.000
Contrato 02 de 2016 PLMB Estudios Comparativos de Ejecución por Tramos y Tipologías SYSTRA S.A.	2.636.708.922
Contrato 03 de 2016 Asesoría en Metros Pesados Elevados AYESA	60.320.000
Contrato 04 de 2016 PLMB Estudio Perfectibilidad de Alternativas para la ubicación del Patio Taller CONCOL	132.481.860
Contrato 02 de 2017 Estructuración Técnica del tramo 1 para la PLMB CONSORCIO METROBOG (SYSTRA – INGETEC)	1.839.904.705
Gastos Eventos Fase 1 (2.015)	4.709.157
Gastos Administrativos Convenio Fase 1	383.341.014
Gastos Administrativos Convenio Fase 2-Subfase 1	1.198.623.812
Gastos Bancarios	776.695
Gravamen Movimiento Financiero	30.294.000
TOTAL	7.650.000.000

Fuente: Balance Financiero Convenio 1880-2014 IDU-FDN, corte marzo9/2017
Elaboro: Equipo Auditor METRO DE BOGOTA S.A.

Así mismo, el día 24 de octubre de 2016, el convenio en mención fue adicionado en \$38.033.390.762, con recursos correspondientes al convenio 112 de 2015, celebrado entre el IDU y Transmilenio, S.A., prorrogado en 19 meses y 7 días calendario, contados a partir del día siguiente de la fecha de vencimiento del plazo de la prorroga N° 3, lo anterior, con el fin de realizar las subfases 2 y 3, de la fase 2, establecidas en la cláusula segunda del convenio 1880 de 2014 y relacionados con: “Optimización y complementación de los diseños elaborados durante la Ingeniería Básica Avanzada” y “Estructuración Integral”, contratación que se relaciona en el cuadro 7:

CUADRO 7
CONTRATACIÓN PARA EJECUTAR SUBFASES 1 y 2 ESTABLECIDAS EN LA CLÁUSULA SEGUNDA DEL CONVENIO 1880 DE 2014

Cifras en pesos

FASE 2 “Estructuración Integral Subfases (2y3)”	Valor (IVA Incluido)	Observaciones
Estampilla Cincuenta años de labor de la Universidad Pedagógica Nacional 0,5%	190.166.954	
Contrato 01/2017 Identificar a nivel preliminar las características geotécnicas de la alternativa ubicada en la Alternativa el Corzo para la localización del Patio Taller de la PLMB - CONCOL	56.567.173	
Contrato 02/2017 Estructuración Técnica del Tramo 1 para PLMB - Consorcio METROBOG (Systra-Ingetec)	25.896.939.503	\$1.874.395.068 de este contrato fueron financiados con los recursos no comprometidos de los aportes del IDU

FASE 2 “Estructuración Integral Subfases (2y3)”	Valor (IVA Incluido)	Observaciones
Contrato 03/2017 Interventoría para Estructuración Técnica del Tramo 1 para PLMB Consorcio Metro (Sener - Integral)	4.270.734.100	
Contrato 062/2017 -Estructuración Financiera Tramo 1 para PLMB	818.319.328	La estructuración financiera también está financiada con recursos del Ministerio de Hacienda mediante el contrato interadministrativo 7002 de 2017 entre la FDN y el MHCP
Contrato 04/2017 - Estructuración Legal para Tramo 1 para PLMB	3.700.000.000	
Gastos administrativos Convenio Fase 2 - Subfase 2 y 3	2.865.851.027	
Gravamen Movimientos Financieros - Gastos Bancarios	157.133.563	
Recursos disponibles para ejecución	77.679.114	
Total Adición No. 1 al convenio 1880 de 2014	38.033.390.762	

Fuente: empresa Metro de Bogotá S.A

Elaboro: Equipo Auditor Metro de Bogotá, S.A.

4. ANEXO

4.1. CUADRO CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES

TIPO DE OBSERVACIONES	CANTIDAD	VALOR (En pesos)	REFERENCIACIÓN
1. ADMINISTRATIVOS	N.A.	N.A.	N.A.
2. DISCIPLINARIOS	N.A.	N.A.	N.A.
3. PENALES	N.A.	N.A.	N.A.
4. FISCALES	N.A.	N.A.	N.A.

N.A.: No aplica.