Bogotá, 15 de enero de 2020

Doctor
FELIPE ALIRIO SOLARTE AMAYA
Magistrado
Tribunal Administrativo – oral sección primera

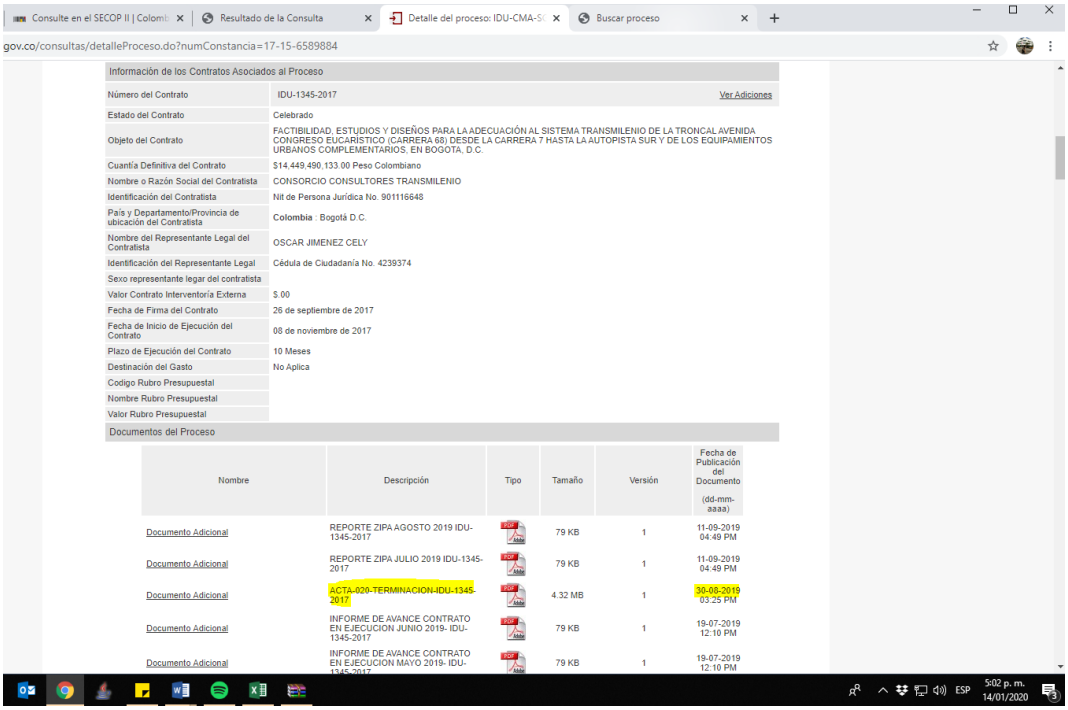
Ref.: Memorial de impulso e insistencia en medidas cautelares de urgencia
Acción popular 2019 – 100
Demandantes: Manuel José Sarmiento Argüello, María Fernanda Rojas, Álvaro José Argote, Diego Cancino, Celio Nieves Herrera y Carlos Carrillo Arenas.
Demandado: Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Los accionantes, identificados como aparece al pie de nuestras firmas, presentamos memorial de impulso e insistimos en el pronunciamiento frente a las medidas cautelares de urgencia para que se protejan los derechos colectivos invocados como vulnerados y amenazados por la acción y omisión de la parte demanda. En cumplimiento del artículo 144 del Código de Procedimiento Administrativo los demandantes radicamos el 7 de noviembre de 2019 requisito de procedibilidad donde solicitamos la suspensión de la licitación IDU-LP-SGI-031-2019 ante los graves cuestionamientos a la legalidad del proceso precontractual que lo soportaba. Como lo expusimos en la demanda el cronograma de licitación publicado el 31 de octubre, establecía como fecha de presentación de ofertas el 5 de diciembre y la adjudicación el 27 de diciembre de 2019, por lo que ante la urgencia manifiesta y los múltiples requerimientos escritos y mediante audiencias públicas de suspender el proyecto, realizamos presentación de la demanda, para ser tramitado en paralelo. El IDU emitió respuesta el 9 de diciembre de 2019 donde confirma la existencia previa de múltiples requerimientos por parte de los demandantes para corregir el rumbo de la administración ante las amenazas a los intereses colectivos de la ciudad. En dicha respuesta el IDU omite pronunciarse de fondo sobre los derechos colectivos vulnerados con la apertura de la licitación y se limita a reseñar actuaciones de la administración sin el debido soporte técnico, legal o financiero, llegando a incurrir en falacias para justificar decisiones técnicas. A continuación, reseñamos las principales inconsistencias que nos llevan a reiterar la necesidad de pronunciamiento sobre las medidas cautelares de urgencia ante la inminente adjudicación del contrato el próximo 23 de enero de 2020 con graves consecuencias para la ciudad:

1) Omisiones de respuestas del IDU confirman ausencia de estudios y diseños aprobados a la apertura de la licitación

Dentro del requerimiento señalamos que a la apertura de la licitación el proyecto no contaba con *Concepto de No Objeción* de los 48 estudios y diseños contratados en cumplimiento de la Ley 1682 de 2013. Así se evidenciaba en el acta de terminación del contrato 1345 de 2017 cuando el 27 de agosto de 2019 el propio IDU señala: "*Aun NO han sido aprobados por las entidades públicas correspondientes el Diseño Geométrico, Estudios Prediales, Pavimento, Geotecnia, Diseños de Redes de Acueducto, Diseño de Alcantarillado, Diseño de Redes Secas, Diseño Redes de ETB, Diseño de Redes de Gas Natural, Diseño Urbano, Estudios y Diseños Estructurales, Pliego de Contratación de la Etapa de Construcción y Presupuesto, Programación y Estudio de Tránsito y Transporte*".

De forma evasiva el IDU se limitó a justificar que la firma del acta de terminación del contrato: "*no constituía recibo de los productos*" y que era *"preciso anotar, que el Acta de Finalización no corresponde a una Acta de Liquidación, la cual si constituye un balance técnico y jurídico del contrato"*. La explicación técnica de la naturaleza del acta de terminación no desdibuja el cuestionamiento planteado por el propio IDU en el acta de terminación y es la no emisión del *Concepto de No Objeción* de los productos contratados. A ello se suma, que a 14 de enero de 2020 el micro sitio Secop del contrato no registra el cargue del acta de liquidación, documento que según sus propias palabras confirmaría el recibido a satisfacción de los productos objeto de controversia.



Consulte en el SECOP II | Colomb | Resultado de la Consulta | Detalle del proceso: IDU-CMA-SG | Buscar proceso

gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-15-6589884

Información de los Contratos Asociados al Proceso	
Número del Contrato	IDU-1345-2017 — Ver Adiciones
Estado del Contrato	Celebrado
Objeto del Contrato	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y DE LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS COMPLEMENTARIOS, EN BOGOTA, D.C.
Cuantía Definitiva del Contrato	$14.449.490.133.00 Peso Colombiano
Nombre o Razón Social del Contratista	CONSORCIO CONSULTORES TRANSMILENIO
Identificación del Contratista	Nit de Persona Jurídica No. 901116648
País y Departamento/Provincia de ubicación del Contratista	**Colombia** : Bogotá D.C.
Nombre del Representante Legal del Contratista	OSCAR JIMENEZ CELY
Identificación del Representante Legal	Cédula de Ciudadanía No. 4239374
Sexo representante legar del contratista	
Valor Contrato Interventoría Externa	$.00
Fecha de Firma del Contrato	26 de septiembre de 2017
Fecha de Inicio de Ejecución del Contrato	08 de noviembre de 2017
Plazo de Ejecución del Contrato	10 Meses
Destinación del Gasto	No Aplica
Codigo Rubro Presupuestal	
Nombre Rubro Presupuestal	
Valor Rubro Presupuestal	

Documentos del Proceso

Nombre	Descripción	Tipo	Tamaño	Versión	Fecha de Publicación del Documento (dd-mm-aaaa)
Documento Adicional	REPORTE ZIPA AGOSTO 2019 IDU-1345-2017		79 KB	1	11-09-2019 04:49 PM
Documento Adicional	REPORTE ZIPA JULIO 2019 IDU-1345-2017		79 KB	1	11-09-2019 04:49 PM
Documento Adicional	ACTA-020-TERMINACION-IDU-1345-2017		4.32 MB	1	30-08-2019 03:25 PM
Documento Adicional	INFORME DE AVANCE CONTRATO EN EJECUCION JUNIO 2019- IDU-1345-2017		79 KB	1	19-07-2019 12:10 PM
Documento Adicional	INFORME DE AVANCE CONTRATO EN EJECUCION MAYO 2019- IDU-1345-2017		79 KB	1	19-07-2019 12:10 PM

Fuente: Secop I – Proceso IDU-CMA-SGDU-009-2017

Por lo tanto, como lo manifestó el Director Técnico de Procesos Selectivos: "***<u>Estaríamos entonces ante una deficiente estructuración de los requisitos técnicos, financieros y legales para la selección y adjudicación del contratista, que tendría como consecuencia una declaratoria de desierta o la escogencia de un contratista que ejecute el contrato de manera deficiente</u>***." (Subrayado fuera del texto)

La no entrega de los *Concepto de No Objeción* y el silencio ante los 24 cuestionamientos presentados por el Director Técnico de Procesos Selectivos son gravísimos y nos permiten reiterar la necesidad de suspender la licitación hasta que existan plenas certezas para el patrimonio público y la infraestructura de la capital.

Respecto a la observación realizada por la Dirección Técnica de Proceso Selectivos sobre la <u>no coincidencia de los tramos con los lotes a licitar.</u> En las Respuestas a observaciones memorando 20194150376993, se realiza la siguiente manifestación:

> *"Este contrato inicialmente contempló la división de la Troncal Av. 68 en 4 tramos, de los cuales finalmente se generarón 6 sectores de diseño. Para efectos del proceso de selección para la construcción, la Entidad determinó la necesidad de generar 9 grupos de obra de la siguiente manera:*

POR 4 TRAMOS	*POR 6 SECTORES*	*POR 9 SECTORES*	
Tramo 1	*S-1*	*TR1-S1*	*GRUPO 1*
	S-2	*TR1-S2A*	*GRUPO 2*
		TR1-S2B	*GRUPO 3*
	S-3	*TR1-S3*	*GRUPO 4*
Tramo 2	*S-4*	*TR2-S4A*	*GRUPO 5*
		TR2-S4B	*GRUPO 6*
Tramo 3	*S-5*	*TR3-S5*	*GRUPO 7*
Tramo 4	*S-6*	*TR4-S6A*	*GRUPO 8*
		TR4-S6B	*GRUPO 9*

Tal y como se puede evidenciar en el estudio previo, los 4 tramos o grupos de estudios y diseños se encuentran identificados y relacionados en la división del contrato de diseño, los grupos asociados en el proceso de selección estructurado, es decir en los 9 grupos o tramos de obra."

Lo que se evidencia de esa respuesta es que el Tramo 4 inicia en la carrera 67 A, mientras que el Lote 8 (Grupo 8) inicia en la carrera 65 A, se infiere entonces que el Lote 8 esta iniciando antes de culminar el Tramo 3.

LOTE O GRUPO	DESDE		HASTA
1	AUTOPISTA	A	CALLE 18 SUR
2	CALLE 18 SUR	A	AVENIDA AMÉRICAS
3	AVENIDA AMÉRICAS	A	AVENIDA CENTENARIO (CALLE 13)
4	AVENIDA CENTENARIO (CALLE 13)	A	AVENIDA ESPERANZA (CALLE 24)
5	AVENIDA ESPERANZA (CALLE 24)	A	CALLE 46
6	CALLE 46	A	CALLE 66
7	CALLE 66	A	CARRERA 65 a
8	CARRERA 65 a	A	CARRERA 48
9	CARRERA 48	A	CARRERA 9

TRAMO	DESDE		HASTA
1	AUTOPISTA	A	AVENIDA ESPERANZA (CALLE 24)
2	AVENIDA ESPERANZA (CALLE 24)	A	CALLE 66
3	CALLE 66	A	CARRERA 67A
4	CARRERA 67A	A	CARRERA 9

El IDU omite responder este cuestionamiento y con ello a los sobre costos o conflictos judiciales que acarrearía para la ciudad tener dos contratistas con las mismas funciones y doble pago.

2) La supresión y modificación de infraestructura no cuenta con sustento técnico.

La Ley 1682 de 2013 determina que los proyectos de infraestructura de transporte deben cumplir con un ciclo de estructuración que garantice que la inversión del Estado se hace en proyectos viables y con un favorable costo - beneficio para la ciudad. Así mismo Transmilenio fijo unos parámetros operacionales con una proyección de 21 estaciones, sus abordajes, descensos, transferencias para proyectar los tipos de conexiones que hicieran viable la operación:

ESTACIÓN	ABORDAJE INICIAL	DESCENSO FINAL	TRANSFERENCIAS PROMEDIO	TOTAL MOVIMIENTOS
CL100-KR7	1,217	7,892	2,261	11,370
CL100-KR11	22	1,745	660	2,427
CL100-KR19	910	3,221	2,060	6,191
CL100-KR53	588	2,062	1,151	3,801
CL100-AVSUBA	356	2,635	309	3,300
CL100-KR67	-	8	2,460	2,468
AK68-CL80	439	2,298	3,598	6,335
AK68-CL72	1,805	4,339	387	6,531
AK68-CL66	1,668	1,441	-	3,109
AK68-SIMÓN BOLIVAR	139	595	33	767
AK68-CL53	133	395	155	683
AK68-ESPERANZA	1,429	2,738	2,652	6,819
AK68-CL19	948	1,436	3,039	5,423
AK68-CL13	1,549	6,471	3,470	11,490
AK68-CL11	253	4,360	1,876	6,489
AK68-AMERICAS	8,801	28	2,833	11,662
AK68-CL8S	-	455	-	455
AK68-CL18S	1,170	267	1	1,438
AK68-CL35S	1,490	1,535	3,463	6,488
AK68-CL37S	-	1,043	-	1,043
AK68-CL42S	228	492	6	726

Tabla 6: Entradas y salidas en la Av. Carrera 68, escenario 2030
Fuente: Parámetros técnicos operacionales de la troncal Avenida 68 entre la Carrera 7 y la Autopista Sur, para el sistema Transmilenio, V. 4.0

Con esta información también se logró proyectar la necesidad de realizar intercambios de biarticulados de una troncal a otra:

Conexión	Movimientos de Biarticulados
Carrera 7	Norte-Occidente: 91
	Occidente-Norte: 119
Autopista Norte	Norte-Occidente: 12
	Occidente-Norte: 12
Av. Suba	Norte-Oriente: 34
	Oriente-Norte: 30
Calle 80	Norte-Occidente: 30
	Occidente-Norte: 30
	Sur-Occidente: 27
	Occidente-Sur: 27
Calle 26	Sur-Oriente: 32
	Oriente-Sur: 30
Américas	Norte-Occidente: 30
	Occidente-Norte: 32
Autopista Sur	Norte-Occidente: 31
	Occidente-Norte: 30

Tabla 7: Intercambiadores viales principales
Fuente: Parámetros técnicos operacionales de la troncal Avenida 68 entre la Carrera 7 y la Autopista Sur, para el sistema Transmilenio, V. 4.0

Desconociendo estos parámetros el IDU modificó los intercambios de buses biarticulados de una troncal a otra, por conexiones funcionales, es decir, puentes peatonales en los que los pasajeros realizan el cambio de troncal, como en el caso del túnel que conecta la troncal de la carrera 30 con troncal Américas en la estación Ricaurte. Por lo que solicitamos al IDU el sustento técnico de las conexiones funcionales, sus respuestas evasivas comprueban que no existe sustento y que la imposición de puentes peatonales obedece a un criterio de ahorro que sacrifica la operación del sistema de transporte masivo e impone prolongados tiempos de viaje a sus usuarios.

a. ¿**Cuál es el sustento técnico que demuestre la viabilidad y necesidad de eliminar la conexión operacional de la intersección de la Calle 80?,** el IDU reiteran la respuesta dada al concejal Manuel Sarmiento, mediante Rad: IDU-20195231202482, del 10 de octubre, en la cual expone los problemas de niveles freáticos que imposibilitan realizar un deprimido:

"…se analizaron varias alternativas tales como una rotonda sobre los canales, no obstante, estas alternativas generaban una gran afectación sobre los predios aledaños a la troncal, por un posible riesgo de cambio del nivel freático en las áreas aledañas. Por ello se plantea la estructura que permite que la gente se desplaza de una troncal a otra de manera funcional y sin salirse del sistema. Se precisa que este ajuste en el Parámetro Operacional fue autorizado por Transmilenio…"

Esa explicación sustenta la no selección de un deprimido para la intersección, pero no justifica el desechar la realización de un puente o viaducto, y en lo absoluto soporta la viabilidad de un puente peatonal de 350 metros en reemplazo 114 biarticulados realizando conexión operacional en hora pico.

Ilustración 18: Longitud conexión operacional calle 80
Fuente: Mapas Bogotá

La respuesta del IDU se limita a realizan una descripción física de la intersección siguiendo la Cartilla de Puentes Peatonales IDU, con la gravedad de la siguiente manifestación:

"Adicionalmente, evaluados los flujos peatonales en función de la demanda de buses que preveía la conexión operacional dimensionadas en el modelo de transporte realizado por Transmilenio para el año 2030, se puede concluir que los niveles de servicios que se tendrán serán máximo D. Este nivel de servicio también depende las interrupciones que puedan llegar a presentarse en la operación, por invasión del espacio a causa de vendedores o de otras condiciones que generen cuellos de botella." (Subrayado fuera del texto)

Está afirmación está exponiendo que el sistema se está diseñando con plena certeza de que prestará un nivel de servicio deficiente en condiciones óptimas condiciones, es decir, que en condiciones reales el puente prestaría niveles de servicio F o E. Según los manuales el mínimo nivel de servicio debería ser tipo C, que implica entre 2.2 y 3.7 peatones por metro cuadrado, que es el espacio es suficiente para velocidad de marcha normales y sobre pasos ante otros peatones en la dirección principal. En el presente caso se generaría un aumento en los tiempos de viaje y pérdida de capacidad en la conexión por las graves congestiones. Por lo que reiteramos que hasta que no se demuestre la viabilidad y necesidad de eliminar la conexión operacional de la intersección de la calle 80, no se debe avanzar con el proyecto para beneficio de la infraestructura vial de la ciudad.

3) Respuestas falaces para omitir la respuesta de fondo

b. ¿**Cuál es el sustento técnico que demuestre la viabilidad y necesidad de eliminar la conexión operacional de la intersección de la intersección de la Calle 100 con Autopista Norte?** el IDU responde que la conexión operacional se dejó prevista para que la realice el proyecto APP de la Troncal Autopista Norte, la cual se encuentra en etapa de factibilidad y estudios y diseños.

Sin embargo, mediante la respuesta 20192251014881, se informa al concejal Manuel Sarmiento que el Contrato de Consultoría IDU 1394-2017, se liquidó a nivel de factibilidad en julio de 2019:

> *"…cabe mencionar que al momento de esta comunicación la entidad ya cuenta con el concepto de la no objeción por parte de la esta Entidad sobre los productos que corresponden a la etapa de factibilidad y una vez efectuada la revisión y evaluación técnica al producto final, <u>este Instituto ha dispuesto no continuar a la siguiente etapa del Contrato</u>."* (Subrayado fuera del texto)

Se puede aseverar entonces, que la conexión de estas dos troncales **no cuenta con ningún proyecto que la viabilice**, a pesar de ser una conexión necesaria para la correcta operación troncal:

> *"Tal como lo expresó el Consultor en su informe de factibilidad de Diseño Geométrico en el que señaló en su numeral 5.4.1.1.1. lo siguiente:*
>
> *"(…)*
>
> *<u>Conexiones operacionales TransMilenio.</u>*
>
> *De acuerdo con lo definido en el Contrato y en documento de Parámetros técnicos operacionales de Transmilenio para esta troncal, se definen las siguientes conexiones Operacionales.*
>
> *Conexiones Operacionales TransMilenio*

Troncal	Conexión	Movimientos	Observaciones
Autopista Norte	Carrera 68	Norte - Occidente: 12 Biarticulados Occidente - Norte: 12 Biarticulados	

Fuente: Parámetro Técnico operacional" „

El IDU mintió al señalar que la intersección se encontraba avanzando cuando su propia entidad había decidido, hace más de 6 meses, no continuar con el proyecto APP Autopista Norte. Esta mentira le permitió evadir la respuesta sobre los impactos de no realizar la conexión operacional para el sistema, así como el debido sustento técnico para licitar sin incluir lo que Transmilenio señala como un *Parámetros técnicos operacionales de la Troncal.*

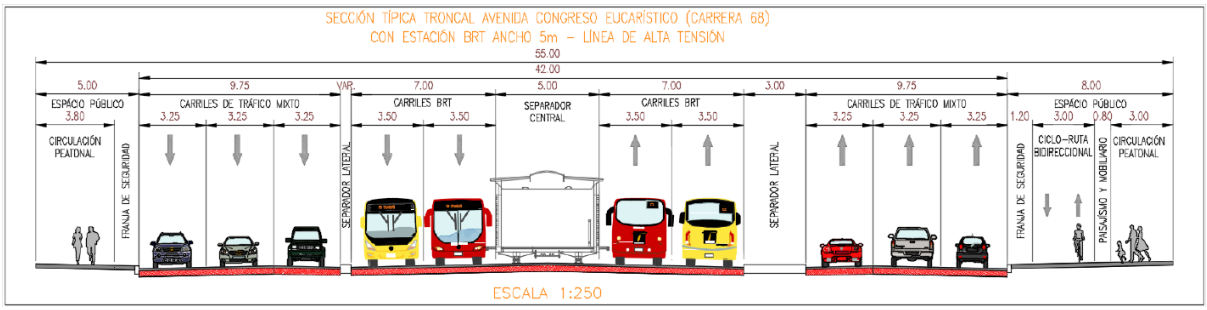
c. Respecto a la intersección de la carrera 15 donde se decidió realizar el tráfico a nivel sustrayéndole uno de los carriles por sentido al tráfico mixto sobre el puente de la carrera 15, se le requirió al IDU **¿Cuál es el sustento técnico de no realizar el viaducto inicialmente proyectado desde la carrera 15 hasta la autopista norte?**

En el documento solicita ver los estudios de tránsito del proyecto, que se encuentra en el repositorio, donde exponen que *"sin circulación de SITP, el volumen de vehículos se disminuye y se organiza"* (pg. 28), sin embargo, en el repositorio catalogado como estudios y diseños, solo se encuentra un informe del Tránsito Promedio Diario y la semaforización de la intersección, por lo que la aseveración realizada además de ser falsa pone de presente que **no cuenta con sustento técnico.** Es indudable que sustraer un carril por sentido a la calle 100 traerá consigo mayor congestión. El hecho de adelantar este proyecto sin observar los debidos principios de planeación para el desarrollo urbano afecta la calidad de vida de los ciudadanos e implica una inversión de recursos ineficiente para la ciudad. Por lo que reiteramos la gravedad de que la administración mienta sobre el sustento técnico para emitir los cuestionamientos planteados.

d. Respecto a la selección de la alternativa CONPES en la que se reducen los andenes de 4,3metros a 3,8m a cada costado de la vía y se elimina la ciclorruta del costado occidental se le requirió al IDU sobre **¿Cómo afecta dicha modificación el nivel de servicio del andén para peatones y biciusuarios?**, a lo que el IDU respondió:

"…es preciso mencionar que el ancho de los andenes está entre la Autopista Sur hasta la Calle 80 de 8.00 mts en el costado occidental y de 5.00 mts en el costado oriental, conforme se muestra en la siguiente figura."

Esta afirmación resulta ser falsa, pues como se muestra en la figura 2 del Estudio de Tránsito se establece el ancho vial de la calzada con un ancho efectivo de 3 metros para peatones y de tres metros para biciusuarios.



Fuente: Capitulo 5.3 Tránsito y Transporte

Mentir sobre el ancho de los andenes permitió evadir la respuesta sobre la afectación de los niveles de servicio para peatones y biciusuarios considerando que el mínimo nivel de servicio debería ser tipo C, que implica entre 2.2 y 3.7 peatones por metro cuadrado, que es el espacio es suficiente para velocidad de marcha normales y sobre pasos ante otros peatones en la dirección principal.

e. El proyecto no cuenta con armonización con el Plan Parcial Pedregal

En primer lugar, la entidad afirma que "Si Está Armonizado con el Plan Parcial el Pedregal." Dicha afirmación genera la duda: **¿Por qué si ya se encuentra armonizado el Plan Parcial el Pedregal, en el Apéndice A. Especificaciones particulares de construcción de la licitación IDU-LP-SGI-031-2019, se establece que es el contratista es quién deberá garantizar como parte del proceso de construcción de la Troncal Av. 68 la armonización con el PPRU Pedregal?**
En cuanto al separador 100 con 9na, se está generando un problema de tráfico:

"La intersección de la 100 con 9 es semaforizada y, en ese sentido, los estudios definitivos del proyecto deberian proyectar la construcción de dos carriles por sentido en esta intersección. Al plantear un solo carril exclusivo por intersección el IDU ha planteado que se generarán graves inconvenientes de tráfico y, a pesar de ello, el contratista no modifico su proyección"(Subrayado fuera del texto)

La Entidad informa que el proyecto de la Troncal Av.68 se empalmo a lo pactado entre el privado y el distrito mediante el Decreto Distrital 188 del 14 de mayo de 2014.

"…las obras a ejecutar por el Plan Parcial en el cruce de la Calle 100 con Carrera 9 para el oriente (hacia la 7ª), tiene un (1) carril de TRM por sentido que posteriormente se aumenta a dos (2) carriles hasta llegar a tres (3) carriles frente a la estación del Transmilenio que está a cargo del mencionado Plan.
Con este condicionamiento, el diseño geométrico de la Troncal Av. 68 al occidente de la Carrera 9 con calle 100 debe llegar al semáforo en un solo carril para el TRM, ya que si llegase en dos (2) carriles se presentaría un conflicto al cruzar los buses del costado occidental hacia el oriental." (Subrayado fuera del texto)

De esta manera persite entonces el cuestionamiento al IDU, referente a la cola que se va a generar en este punto semaforizado producto del efecto embudo. Continuando con la respuesta recibida, la entidad expone:

"Es preciso detallar que el ancho del corredor vial al occidente de la carrera 9ª tiene una longitud que tiene la capacidad para tener 2 carriles en cada sentido para el TRM y mantener la capacidad de los carriles mixtos, para cuando el tráfico así lo exija para mantener los niveles de servicio."

Esta precisión resulta ser falsa con lo expuesto por la entidad anteriormente respecto a la intersección, pues cuando el tráfico lo exija, la capacidad de 2 carriles para el TM sera imposible de usar, debido que continuando al oriente hacia la septima, el PPRU Pedregal cuenta con un (1) carril.

Se asevera finalmente que el proyecto de la Troncal Av. 68 no esta armonizado con el PPRU Pedregal, puesto que la troncal no cuenta con conexión con la carrera séptima, como se presenta en la Figura 1, página 44 de la respuesta, donde se puede apreciar que el retorno operacional a cargo del Plan Parcial Pedregal excluye la convexión con la carrera séptima.

Fuente: IDU – consultores Transmilenio

f. Respecto a la intersección de la carrera 3ª con 68 y las observaciones de la Secretaría de Movilidad respecto al *"problema de seguridad vial en aquellas zonas en donde se juntan los carriles del puente con las conectantes, ya que ambos llegan en forma paralela y la visibilidad es casi nula, lo cual puede resultar en un alto riesgo de siniestros viales."* El IDU se limita a señalar que el contratista responde a dicha observación que la SDM no está en lo correcto, pero sobre esa afirmación no existe ninguna justificación técnica o documento que lo soporte.

4) Aumento injustificado de costos

Aunque según el informe de los estudios y Diseños del proyecto en el repositorio del IDU plantea un costo total del proyecto de 2.47 billones de pesos, el IDU en su informe de empalme informó que esta troncal tiene un costo de 3.2 billones sin justificar de alguna forma la diferencia de más de 700 mil millones con respecto al presupuesto de los estudios y diseños.

La licitación actual en proceso con número IDU-LP-SGI-031-2019 tiene un costo de 2.36 billones de pesos, este proceso no incluye la mayor parte de la inversión en adquisición predial, ni el costo de la interventoría, que se encuentra en proceso de contratación con referencia IDU-CMA-SGI-040-2019 por un valor de 272.556 millones de pesos, a pesar que los estudios recomendaron solo 130 mil millones de pesos para este rubro. La adquisición predial se estimó en los diseños en 518 mil millones de pesos incluida demolición de los mismos. La suma de estos rubros llega a los 3.15 billones de pesos, en concordancia con el informe de empalme del IDU. Por ello reiteramos la alerta planteada por el Director Técnico de Procesos Selectivos:

> *"los análisis que soportan los valores del presupuesto oficial, <u>no han sido incorporados a los estudios previos del proceso de selección, solicitamos que en cumplimiento de la normatividad contractual vigente y del Manual de Gestión Contractual de la Entidad, se incorporen los soportes físicos a la carpeta del proceso</u> de selección, incluyendo en el estudio previo la siguiente redacción, garantizando de esta manera la guarda de lo estipulado por la normativa para el componente del estudio previo denominado "valor estimado del contrato y justificación del mismo"*

La gravedad de esa manifestación que no fue respondida por el IDU y se agrava con la manifestación realizada en la comisión de empalme.

En conclusión, la respuesta al requisito de procedibilidad emitida por el IDU, comprueba los cargos presentados en la demanda, esto es vulneración de la **moralidad administrativa** al publicar la licitación sin el lleno de los requisitos de Ley y contrariando las observaciones de los propios funcionarios del IDU que platearon riesgos por la indebida estructuración del proyecto. Igualmente, la respuesta no entrega sustento técnico para omitir los parámetros operacionales entregados por Transmilenio para el correcto funcionamiento de la operación, lo que hará que la troncal que preste un servicio deficiente a sus pasajeros y afecte el tráfico, los peatones y biciusuarios de la avenida 68. Se confirma entonces que se vulnera el derecho a la **realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando los marcos legales, de manera ordenada y dando prevalencia a la calidad de vida de los habitantes.**

En este momento el cronograma de la licitación contempla lo siguiente:

- Presentación de observaciones al informe de verificación o evaluación para el 20 de enero de 2020
- Audiencia de Adjudicación y apertura sobre económico para el 23 de enero de 2020

En razón al inminente peligro de que dicha vulneración se consume definitivamente luego de adjudicado el contrato de construcción, le solicitamos al señor magistrado pronunciarse sobre las medidas cautelares en en lo próximos cinco días.

Agradecemos la atención prestada,

MANUEL SARMIENTO A.
C.C. 80.873.444

CARLOS CARRILLO ARENAS
C.C.

CELIO NIEVES HERRERA
C.C.

ALVARO ARGOTE
C.C.

MARÍA FERNANDA ROJAS
C.C.

DIEGO CANCINO
C.C.